

Vergaderjaar 2011–2012

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 300

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 17 juli 2012

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief van 6 juni 2012 inzake de Tiende jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2011 (Kamerstuk 26 488, nr. 294).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 3 juli 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Beek

De griffier van de commissie,
Roovers

1

Hoeveel banen zijn op dit moment in Nederland gerelateerd aan of afhankelijk van de Joint Strike Fighter (JSF)?

Volgens recente informatie van de organisatie van bedrijven die betrokken zijn bij het F-35 programma (*Netherlands Industrial Fighter Aircraft Replacement Platform*, NIFARP) zijn op dit moment binnen de luchtvaart-industrie 420 vte'n rechtstreeks gemoeid met het F-35 programma. Dit aantal zal in de piekperiode van de productie in de twintiger jaren toenemen tot naar schatting bijna 1 100 vte'n. Indien ook de kansen op werk tijdens de instandhoudingsfase worden verzilverd, kan dit aantal vte'n volgens de industrie verder oplopen naar 2 000. In deze aantallen is overigens niet de werkgelegenheid verwerkt bij de toeleveranciers van de grotere bedrijven, zoals Fokker, Thales en DutchAero. Daarmee kunnen naar schatting ook nog enkele honderden vte'n gemoeid zijn.

Indirect is ook een groot aantal arbeidsplaatsen gemoeid met het F-35 programma. In 2008 heeft PwC een onderzoek gedaan naar de invloed van *spin-off* op de werkgelegenheid. Het CPB heeft daar een aantal kanttekeningen bij geplaatst. Beide rapporten zijn aan de Kamer aangeboden. In een kabinetsreactie is toen uiteengezet dat in het bijzonder het hoogwaardige karakter van belang is van het werk dat met de F-35 samenhangt (Kamerstukken 26 488, nrs. 98 en 163). Daarnaast is de doorontwikkeling van bestaande technologieën tijdens het F-35 programma van belang. De technologische voorsprong die de Nederlandse industrie en kennisinstellingen hierdoor verkrijgen, werpt ook zijn vruchten af in andere programma's (zie ook het antwoord op vraag 4 voor het NIVR-rapport uit 2006).

2

Hoeveel bedrijven in Nederland hebben orders of contracten binnengehaald in verband met de JSF?

In de jaarrapportage is in het hoofdstuk «Inschakeling Nederlandse industrie» uiteengezet dat eind 2011 de waarde van de gesloten contracten \$ 972 miljoen bedraagt. De 22 (combinaties van) bedrijven en instellingen en de bijbehorende contracten zijn weergegeven in bijlage 9 van de jaarrapportage van het project Vervanging F-16 van 6 juni jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 294). Het gaat daarbij om de bedrijven en instellingen die een rechtstreekse contractuele relatie hebben met de hoofdaannemers en systeemleveranciers. Deze bedrijven en instellingen hebben zelf weer een groot aantal MKB-bedrijven als toeleverancier.

3

Hoeveel omzet heeft de Nederlandse industrie op dit moment gemaakt met betrekking tot de JSF? Hoeveel omzet wordt nog verwacht?

Eind 2011 bedroeg de omzet van de Nederlandse industrie in de SDD-fase aan ontwikkelingswerk ongeveer \$ 410 miljoen. De omzet in de productiefase op basis waarvan de afdracht aan de Staat wordt berekend, bedroeg eind 2011 \$ 127,5 miljoen. Zoals vermeld in tabel 15 in de jaarrapportage was de waarde van de behaalde contracten \$ 972 miljoen. Dit betekent dat voor de periode waarop alleen deze contracten betrekking hebben nog een waarde van \$ 434,5 miljoen in het verschiet ligt.

Daarnaast heeft Fokker strategische overeenkomsten gesloten met Lockheed Martin (zie ook het antwoord op vraag 30). Zoals gemeld in de jaarrapportage raamt Fokker de waarde daarvan op ruim \$ 4 miljard. Dit bedrag maakt deel uit van de ongeveer \$ 9 miljard die in de jaarrapportage is genoemd als het totaal van de mogelijk door de Nederlandse

industrie te behalen opdrachten gedurende de gehele looptijd van het programma. Dit bedrag is de extrapolatie over de gehele productiefase van de reeds verstrekte opdrachten aan de Nederlandse bedrijven. In bijlage 9 van de jaarrapportage vervanging F-16 over 2011 is het huidige totaal van de verworven contracten vermeld met de bijbehorende bedrijven. De extrapolatie geldt alleen voor de producten en bedrijven die naar informatie van Lockheed Martin kans maken op een voortgezette levering tijdens het vervolg van de productiefase. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat de Nederlandse industrie gedurende de gehele looptijd van het programma *best value* kan blijven leveren en dat het totale aantal te produceren F-35's 4 500 bedraagt. Bij deze raming is geen rekening gehouden met aanvullende opdrachten voor andere componenten en (sub)systemen of met werk in de instandhoudingsfase waardoor de potentiële omzet van de Nederlandse industrie nog kan oplopen.

De hierboven genoemde \$ 9 miljard moet niet worden verward met het bedrag van \$ 9 miljard aan potentiële opdrachten (*opportunities*) dat door de Amerikaanse hoofdaannemers in 2002 is genoemd voor de berekening van de *business case*. Een aantal van de toen genoemde componenten en systemen komen overeen maar inmiddels zijn er mogelijkheden weggevallen en andere bijgekomen.

4

Wat is het belang van het JSF-programma voor de Nederlandse defensie- en luchtvaartindustrie?

Zoals uiteengezet in de brief van 3 april jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 290) kunnen de opgebouwde kennis, kunde en internationale relaties bij een technologisch geavanceerd programma als de F-35 worden beschouwd als een *enabler* voor deelneming aan civiele programma's. Dit is eerder verwoord in het Regeringsstandpunt Luchtvaartcluster van 15 december 1997 (Kamerstuk 25 820, nr. 1) over de voorgenomen verdere deelneming aan Airbusprogramma's en aan de F-35 (toen JSF).

Het belang van deelneming aan het F-35 programma voor de Nederlandse kenniseconomie in het algemeen en de luchtvaartsector in het bijzonder is in 2006 nader onderzocht door het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR). Het NIVR-rapport «Onderzoeksresultaten naar de gevolgen van Nederlandse deelneming in de ontwikkeling van de JSF» is op 25 augustus 2006 naar de Kamer gezonden (Kamerstuk 26 488, nr. 45). Uit dit rapport blijkt dat de deelneming aan het F-35 programma leidt tot de ontwikkeling op het hoogste niveau van een aantal met name genoemde technologieën die ook hun toepassing kunnen vinden in de civiele vliegtuigbouw. Daarnaast leidt de deelneming ook tot een verbeterde toegang voor Nederlandse bedrijven tot (luchtvaartindustriële) bedrijven in de rol van toeleverancier.

De relatie tussen deelneming aan de F-35 ontwikkeling en de civiele vliegtuigbouw is verder uitgewerkt in het rapport van PwC uit juli 2008 over onder meer de *spin-off* effecten van de F-35 deelneming.

5

Kunt u een overzicht geven van de kostenontwikkeling van de andere toestellen op de vorige kandidaatvergelijking?

Nee. Ten behoeve van de kandidatenevaluaties van 2002 en 2008 zijn aparte verzoeken aan de leveranciers gedaan voor commercieel vertrouwelijke informatie. Voor aanvullende informatie zouden nu nieuwe verzoeken moeten worden ingediend. Defensie heeft echter geen verwervingstraject lopen bij de leveranciers van andere toestellen. In die

omstandigheden zijn dergelijke verzoeken ongebruikelijk en de betrokken bedrijven zullen hier vrijwel zeker niet op ingaan. Niet alleen betreft het concurrentiegevoelige informatie, maar het voldoen aan dergelijke verzoeken gaat voor deze bedrijven gepaard met een grote werklast en dus kosten.

Ten behoeve van de actualisering van de informatie over de overige kandidaten in de jaarrapportage, inclusief een schatting van de stuks-prijzen, verzamelt het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) informatie uit open bronnen in opdracht van Defensie. Het gebruik van informatie uit open bronnen heeft echter beperkingen. Over het algemeen betreft het niet de kale stuksprijs, maar het is vaak onduidelijk wat verder in de prijs is inbegrepen. Ook kan de prijs van een toestel per land uiteenlopen omdat er sprake is van verschillende versies of van aanvullende opties, zoals doelaanwijzingsgondels, fotoverkenning- of storings-apparatuur. De beschikbare informatie moet daarom met de nodige voorzichtigheid worden gebruikt. Het is dan ook niet mogelijk om op basis van informatie uit open bronnen harde uitspraken te doen over de kostenontwikkeling van deze toestellen. Op de kostenontwikkeling van de F-35 wordt uitgebreid ingegaan in de jaarrapportage.

6

Wat zijn de kosten van het langer doorvliegen met de F-16 na 2019? Welke aanpassingen dient de F-16 te ondergaan om functioneel inzetbaar te blijven?

Door de toenemende veroudering van de toestellen zullen de exploitatie-uitgaven voor de F-16 naar verwachting stijgen. Vanaf omstreeks 2015 wordt rekening gehouden met een jaarlijkse stijging van de exploitatie-uitgaven van € 2 miljoen oplopend tot € 10 miljoen in 2019, uitgaande van de huidige 68 toestellen. Deze bedragen berusten op een modelmatige berekening waarbij is gebruikgemaakt van gegevens van het Commando luchtmacht (CLSK), de Defensie Materieel Organisatie (DMO) en het Commando DienstenCentra (CDC). Hoe deze uitgaven zich zullen ontwikkelen na 2019 is nog niet precies inzichtelijk. Volgens de huidige planning worden vanaf dat jaar de eerste F-16's buiten dienst gesteld en in 2026 het laatste. De jaarrapportage van het project Vervanging F-16 over 2012, die de Kamer omstreeks 1 juni 2013 zal ontvangen, zal meer gedetailleerde informatie bevatten over de exploitatie-uitgaven voor de F-16.

Zoals uiteengezet in de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* (Kamerstuk 32 733, nr. 1) zal de beoogde vervanger van de F-16 volgens de huidige planning niet eerder dan in 2019 instromen. Dit is drie jaar later dan in 2010 nog werd aangenomen (Kamerstuk 26 488, nr. 246 van 23 september 2010). Om de operationele inzet en de technische instandhouding van de F-16 drie jaar langer mogelijk te maken, is – naast, zoals uiteengezet, hogere uitgaven voor de exploitatie – een investering van € 300 miljoen nodig. Dit bedrag zal worden besteed aan de volgende drie deelprojecten:

- Langer doorvliegen F-16 – Operationele zelfverdediging;
- Langer doorvliegen F-16 – Instandhouding;
- Langer doorvliegen F-16 – Vliegveiligheid en luchtwaardigheid.

Op 4 mei jl. is de Kamer geïnformeerd over project «Langer doorvliegen F-16 – Operationele zelfverdediging» (Kamerstuk 32 733, nr. 62)

7

Kunt u een overzicht geven van landen die met andere toestellen uit de vorige kandidaatvergelijkingen vliegen, hoeveel dit kost, wat de

levensduur is van deze toestellen en hoeveel toestellen zijn verkocht of nog zullen worden verkocht?

Defensie heeft geen inzage in de gedetailleerde gebruiksinformatie van andere landen. Op basis van open bronnen is hieronder een overzicht weergegeven van de gebruikers van de toestellen uit de kandidatenevaluaties van 2002 en 2008 en de door de fabrikant opgegeven technische levensduur van deze toestellen. Enkele fabrikanten noemen zowel een aantal vliegreuren als een levensduur in jaren, Lockheed Martin noemt alleen vliegreuren. In bijlage 1 treft u een overzicht per land aan van de aantallen andere toestellen dan de F-35.¹

Toestel	Gebruikers	Ontwerplevensduur volgens fabrikant
Dassault Rafale	Frankrijk	7 000 uur of 40 jaar
Eurofighter Typhoon	Duitsland, Italië, Oostenrijk, Saoedi-Arabië, Spanje en Verenigd Koninkrijk	6 000 uur of 25 jaar
Lockheed Martin <i>Advanced</i> F-16 ¹	Verenigde Arabische Emiraten	8 000 uur
Lockheed Martin F-35A	Verenigde Staten ²	8 000 uur
SAAB JAS-39 Gripen NG	geen ³	8 000 uur of 50 jaar

¹ Alleen de Verenigde Arabische Emiraten hebben de F-16 *Block 60* aangeschaft. Van alle geproduceerde versies van de F-16 vertoont de *Block 60* de meeste overeenkomsten met de *Advanced* F-16. De bijlage bevat ook informatie over de sinds 2002 geproduceerde toestellen van de *Block 52+* variant. Zie ook het antwoord op vraag 9 over de F-16 *Viper*.

² De eerste F-35A productietoestellen zijn in gebruik bij de Verenigde Staten voor de opleiding van personeel. Het toestel is nog niet in gebruik bij operationele eenheden.

³ Tot op heden is het toestel nog niet in productie genomen.

8 en 28

Zijn er landen die deelnemen aan het JSF-programma, die hebben aangegeven of overwegen hier uit te stappen?

Door een gewijzigde plandollarkoers is de huidige gemiddelde kale stuksprijs uitgekomen op € 61,5 miljoen. € 1,1 miljoen meer dan het jaar daarvoor. Dit komt doordat de VS en andere partnerlanden toestellen naar latere besteljaren hebben verplaatst. Kunnen deelnemende landen onbeperkt bestellingen naar achteren schuiven?

Voor zover bekend overweegt geen van de negen partnerlanden uit het F-35 programma te stappen. Zeven van de negen landen hebben inmiddels besloten de F-35 aan te schaffen als de vervanger van oudere toestellen. Alleen Denemarken en Nederland hebben dat nog niet gedaan. Wel wordt in Canada het aanschafbesluit nader bezien.

De partnerlanden kijken wel kritisch naar het verloop van het programma en zij maken hun eigen afwegingen over het beste bestelmoment. Overeenkomstig het *Memorandum of Understanding* over de productie, instandhouding en doorontwikkeling (PSFD MoU) kunnen de deelnemende landen jaarlijks hun bestelreeksen wijzigen. Na bekrachtiging in de *Joint Executive Steering Board* (JESB) wordt dit vervolgens verwerkt in de Annex A bij het PSFD MoU. Deze annex vormt echter geen verplichting tot aanschaf. De eerstvolgende Annex A zal binnenkort worden vastgesteld. Bijlage 5 van de jaarrapportage van 6 juni jl. geeft een tussenstand weer.

9 en 23

Zijn er redenen aan te nemen dat er een nieuwe kandidaatvergelijking nodig is, gelet op internationale ontwikkelingen?

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Is de kandidatenvergelijking uit 2008 als gevolg van continue stijgende kosten, de voortdurende vertragingen in levertijd en problemen in de software ontwikkeling inmiddels niet achterhaald?

In de kandidatenvergelijking van 2008 zijn drie toestellen beoordeeld op kwaliteit (operationele effectiviteit), prijs (levensduurkosten) en levertijd. Ten aanzien van de kwaliteit bleek uit de kandidatenvergelijking dat twee van de drie toestellen, de *Advanced F-16* en de *Saab Gripen NG*, het door Nederland gewenste operationele niveau niet halen. De productieversie van de *F-35* daarentegen zal zonder meer in staat zijn alle zes door Nederland geformuleerde soorten missies uit te voeren.

Na de kandidatenvergelijking heeft Defensie over de *Advanced F-16* en de *Gripen NG* alleen informatie kunnen vergaren uit open bronnen. Er zijn geen aanwijzingen dat de conclusies over deze toestellen ten aanzien van kwaliteit, prijs en levertijd moeten worden herzien. Lockheed Martin heeft eerder dit jaar een nieuwe versie van de *F-16 (Viper)* op de markt gebracht die licht is gewijzigd ten opzichte van de *Block 60*-versie. Voor deze nieuwe versie zijn nog geen verkoopcontracten gesloten. Ten aanzien van de *Saab Gripen NG* geldt dat de uiteindelijke configuratie nog niet is vastgesteld en dat het toestel nog niet in productie is genomen.

Vanwege de nauwe betrokkenheid bij het *F-35* programma heeft Nederland de ontwikkeling van dit toestel goed kunnen volgen. Het verloop van het testprogramma sinds 2008 rechtvaardigt de verwachting dat de *F-35* kwalitatief zal voldoen aan de Nederlandse eisen. Zowel ten aanzien van prijs als van levertijd is de stand van zaken echter gewijzigd ten opzichte van 2008. Zoals bekend is het aan een volgend kabinet besluiten te nemen over de vervanger van de *F-16*, het aantal toestellen en het benodigde budget.

10

Door het aanpassen van de plandollarkoers naar 0,75 in plaats van de in 2010 gehanteerde plandollarkoers van 0,83 zijn de ramingen van de investering en exploitatiekosten lager dan in de jaarrapportage van 2010. Geeft dit geen vertekend beeld van de werkelijke kostenontwikkelingen van het toestel?

Ten behoeve van het inzicht in de kostenontwikkeling van het toestel bevat de jaarrapportage een overzicht van de kale stuksprijzen over de hele productiereeks. Deze is vermeld in dollars en met een vast basisjaar waardoor een realistisch beeld van de kostenontwikkeling van het toestel wordt gegeven.

Verder wordt de financiële informatie, in overeenstemming met de gebruikelijke procedures, in de jaarrapportage weergegeven in het prijspeil en de vigerende plandollarkoers van het rapportagejaar. Ook worden de verschillen aangeduid tussen de huidige stand en de stand in de vorige jaarrapportage. In de toelichting op die verschillen maakt de jaarrapportage het effect van de dollarkoersaanpassing inzichtelijk.

Overigens zijn de geraamde investeringskosten indien Nederland 85 toestellen zou aanschaffen inderdaad licht gedaald ten opzichte van de ramingen in de jaarrapportage over 2010. De raming van de exploitatie-uitgaven is gestegen.

11, 20, 21 en 22

Bovenop de aanschafkosten, prijsstijgingen en aanpassingen in verband met «concurrency» komen nog de exploitatiekosten voor de operationele testfase en de blok3 «upgrade». Waaruit bestaat de nacalculatie?

Hoe groot is naar verwachting de stijging van de kosten voor LRIP-3 en LRIP-4 contracten als gevolg van een fout bij de onderleverancier Northrop Grumman?

Waarom accepteert Defensie het doorberekenen van een fout van een onderleverancier via Lockheed Martin? Zou een dergelijke fout niet voor eigen rekening en risico moeten komen? En zo nee, waarom niet?

«Bij de nacalculatie van het LRIP-2 contract in mei 2012 bleek dat de onderleverancier Northrop Grumman een boekhoudkundige fout heeft gemaakt. Kosten die zijn gemaakt voor de LRIP-3 en 4 contracten zijn bij Lockheed Martin in rekening gebracht voor het LRIP-2 contract..

Nederland zal zijn ernstige ontstemming hierover bij de fabrikant kenbaar maken.» Compenseert Northrop Grumman de eventueel stijgende kosten?

Het *Defense Contract Auditing Agency* voert op verzoek van het *JSF Program Office* (JPO) altijd ter controle een nacalculatie uit van de ingediende facturen. Bij de nacalculatie van facturen van Northrop Grumman, een onderleverancier van Lockheed Martin, is een boekhoudkundige fout geconstateerd. Als gevolg daarvan zullen bepaalde kosten van de productieseries LRIP-1 en 2, met uitsluitend Amerikaanse toestellen, worden toegerekend aan LRIP-3 en 4. De fout heeft behalve voor Nederland en de Verenigde Staten ook gevolgen voor het Verenigd Koninkrijk dat eveneens toestellen heeft besteld in LRIP-3 en 4. Door de contractvorm van het LRIP-3 contract (*cost plus incentive fee*) is het voor de leverancier mogelijk de gemaakte kosten bij de overheid in rekening te brengen (zie ook het antwoord op vraag 19). Zoals vermeld in de jaarrapportage wordt op dit moment rekening gehouden met een kostenstijging, maar de hoogte daarvan is nog onbekend. Dit wordt nog onderzocht door Lockheed Martin, Northrop Grumman en het JPO. Er is daarom op dit moment nog geen sprake van een aanvaarding van de gevolgen van deze boekhoudkundige fout door Defensie. Indien er inderdaad financiële gevolgen zijn, zal Nederland, zo mogelijk gemeenschappelijk met het Verenigd Koninkrijk, door tussenkomst van de Amerikaanse overheid zijn ontstemming hierover bij de fabrikant kenbaar maken. De Kamer zal worden geïnformeerd over de financiële gevolgen zodra daarover duidelijkheid is ontstaan.

12, 13 en 14

Welke mogelijke gevolgen zijn er wanneer de exploitatiekosten inderdaad stijgen met ruim 1 miljard euro (exclusief BTW)?

Waarom zou Defensie de gewijzigde Joint Program Office (JPO) benadering niet overnemen?

Waarin verschilt het door Defensie gehanteerde rekenmodel van de exploitatiekosten van die van JPO?

De raming van de exploitatie-uitgaven in de jaarrapportage betreft de uitgaven voor de instandhouding gedurende de levensduur van 30 jaar per toestel voor het planningsaantal van 85 toestellen. Voor de berekening van de exploitatie-uitgaven heeft Defensie in samenwerking met TNO een eigen rekenmodel ontwikkeld. Dit was nodig omdat tussen de Amerikaanse en de Nederlandse luchtmachten verschillen bestaan ten aanzien van onder andere organisatie, infrastructuur en bedrijfsvoering. Daarnaast is het model noodzakelijk voor de berekening van prijspeilaanpassingen en valutaomrekeningen. Voor het rekenmodel wordt dan ook zowel Amerikaanse informatie gebruikt als eigen informatie over de Nederlandse omstandigheden. De Amerikaanse informatie wordt eerst gevalideerd alvorens die in het rekenmodel wordt verwerkt. De uitkomst daarvan wordt opgenomen in de jaarrapportage.

Defensie zal de raming in de toekomst steeds verder preciseren met behulp van ervaringsgegevens. Op dit moment is nog weinig concrete

gebruiks informatie van de F-35 beschikbaar en moeten veel aannames worden gehanteerd. Voor een meer betrouwbare raming moet vaststaan dat de juiste uitgangspunten zijn gehanteerd en dat deze ook van toepassing zijn op de Nederlandse situatie. Vooral nog is dit voor één aspect van de gewijzigde JPO-benadering nog niet duidelijk. Dit betreft de wijze waarop de kosten van toekomstige modificaties en *updates* worden geraamd. Defensie heeft daarom besloten dit aspect nog niet over te nemen in het gehanteerde rekenmodel. Als blijkt dat de verdere stijging van toepassing is op de Nederlandse situatie, zal dit worden verwerkt in de raming. De Kamer zal daarover worden geïnformeerd.

15

Waarom zijn de gehanteerde bedragen met betrekking tot de inschakeling van de Nederlandse industrie in dollars en niet in euro's?

Alle (internationale) toeleveranciers die betrokken zijn bij het programma moeten hun offertes aan de Amerikaanse hoofdaannemers en systeemleveranciers aanbieden in dollars. De uiteindelijke contracten worden in dollars gesloten en ook de betaling bij aflevering door die hoofdaannemers en systeemleveranciers is in dollars.

16 en 25

Wanneer zal het in de business case gehanteerde aantal van 4 500 toestellen aangepast worden aan de reëel te verwachten verkoopcijfers? Op welke termijn kan de Kamer een aanpassing van de business case verwachten nu algemeen bekend is dat het planningsaantal van 85 toestellen niet gehaald gaat worden alsmede het totale planningsaantal F-35 toestellen nog lang niet boven de 3 200 uitkomt, waarmee een toch bijna onoverbrugbaar tekort van 1 300 toestellen resteert tot de 4 500 toestellen waarmee men rekent in de businesscase?

Het aantal van 4 500 F-35 toestellen (in alle varianten) betreft de totale productieverwachting gedurende de komende decennia. Het gaat om het totaal van de geraamde aantallen voor de partnerlanden en die voor derde landen (de «kopers van de plank»). Het geraamde aantal toestellen voor partnerlanden alleen bedraagt momenteel 3 103. De belangstelling van derde landen is concreet. Zo hebben Israël en Japan besloten de F-35 aan te schaffen en heeft Israël al een eerste bestelling geplaatst. Andere landen zullen naar verwachting volgen. Er is dan ook geen reden de raming van het aantal toestellen te verlagen.

In de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* is uiteengezet dat het planningsaantal van 85 wordt gehandhaafd. Besluiten over de vervanger van de F-16, een aantal toestellen en het daarvoor benodigde budget zullen worden genomen door een volgend kabinet.

De *business case* is in 2008 herijkt. Na de arbitrage en de aanvullende afspraken met de industrie is deze in 2010 definitief vastgesteld. Wijzigingen in productieaantallen gedurende de looptijd van het F-35 programma zullen wel van invloed zijn op de omzetverwachtingen van de bij het programma betrokken bedrijven, maar zullen geen effect hebben op de *business case*. De Kamer is over de *business case* geïnformeerd met de brief van 24 maart 2010 (Kamerstuk 26 488, nr. 223).

17 en 18

Hoe onomkeerbaar zijn de lopende en nieuwe initiatieven in het kader van internationale militaire samenwerking op het gebied van de F-35? Welke concrete afspraken en/of intentieverklaringen zijn er inmiddels gemaakt over de verwerving, instandhouding en operationele aspecten van de F-35 en hoe onomkeerbaar zijn deze?

Nederland en Italië zijn in 2006 het *Production & Sustainment (P&S) MoU* overeengekomen. Noorwegen is in 2007 tot het P&S MoU toegetreden. Op grond van dit MoU onderzoeken Nederland en Noorwegen of F-35 vliegtuigen in Italië kunnen worden geassembleerd. Italië en Noorwegen onderzoeken of hun motoren en andere vliegtuigcomponenten in Nederland kunnen worden onderhouden, en Italië en Nederland onderzoeken de mogelijkheden voor het onderhoud van vliegtuigen en motoren in Noorwegen. Verder heeft Nederland de afgelopen jaren initiatieven genomen voor samenwerking met verscheidene Europese landen ten aanzien van de productie, instandhouding, opleiding, training en operationele inzet. Hierbij zijn geen onomkeerbare stappen gezet.

De afgelopen tijd heeft Nederland vooral met Noorwegen gesprekken gevoerd over samenwerking, die niet alleen verwerving en instandhouding zou kunnen behelzen maar ook operationele aspecten. Noorwegen is inmiddels verder gevorderd dan Nederland met de besluitvorming ten aanzien van de aanschaf van de F-35. Op 15 juni jl. maakte de Noorse regering bekend 52 toestellen te zullen verwerven. Tevens is Noorwegen financiële verplichtingen aangegaan voor de eerste twee F-35's die zullen worden geleverd in 2015. De Noorse en Amerikaanse ministeries van Defensie hebben inmiddels overeenstemming bereikt over de integratie in de F-35 van de in Noorwegen ontwikkelde *Joint Strike Missile*, een langeafstandsraket tegen gronddoelen en maritieme doelen.

Er zijn aanzienlijke belangen gemoeid met de mogelijke samenwerking in (regionaal) Europees verband. Aangezien Nederland nog geen aanschafbesluit heeft genomen, kan ons land geen harde afspraken maken met Noorwegen met betrekking tot de F-35, zoals over instandhouding. Noorwegen op zijn beurt verkeert vooralsnog in onzekerheid over wat men aan Nederland heeft.

19

Kunt u een uitputtend overzicht geven van alle met het LRIP-contract gerelateerde kosten die doorberekend worden?

Alle kosten voor personeel en materieel voor de productie van het LRIP-3 en het LRIP-4 toestel alsmede de bijkomende middelen spelen een rol bij de berekening van de prijs die de afnemer moet betalen. De berekeningswijze volgens het LRIP-4 contract verschilt echter met die van de eerdere contracten.

Het LRIP-3 contract kent een *cost plus incentive fee* contractvorm. Deze contractvorm houdt in dat alle door de fabrikant gemaakte kosten worden vergoed, en dat de *fee* (opslag) hoger is naarmate de totale kosten lager zijn dan de geschatte kosten en omgekeerd. In het LRIP-4 contract zijn een richtprijs en een plafondprijs afgesproken. Als de kosten hoger uitvallen dan de richtprijs, neemt de fabrikant de helft van deze extra kosten voor zijn rekening en de afnemer de andere helft. De afnemer – in dit geval ook Nederland – betaalt bovendien ten hoogste de plafondprijs. Eventuele extra kosten boven de plafondprijs komen volledig voor rekening van de fabrikant. Deze contractvorm staat bekend onder de naam *fixed price incentive firm target*.

Bij volgende LRIP-contracten zal een steeds groter deel van kostenoverschrijdingen voor rekening komen van de fabrikant. Dit zal uiteindelijk moeten leiden tot een *firm fixed price* contractvorm waarbij het risico van extra kosten volledig bij de fabrikant ligt.

24

Wat zijn de mogelijke beheersmaatregelen bij alle genoemde risico's? Kunt u per risico de bijbehorende beheersmaatregelen aangeven?

In bijlage 2 zijn de in de jaarrapportage opgenomen risico's en de beheersmaatregelen uiteengezet¹. Met behulp van de beheersmaatregelen worden de beschreven risico's beperkt of voorkomen. Ten behoeve van de jaarrapportage over 2012 zal de risicoparagraaf worden verbeterd in overleg met de Auditdienst en de Algemene Rekenkamer. De beheersmaatregelen zullen in de risicoparagraaf worden opgenomen.

26

Wat is het voordeel van deelname aan een eerdere opleidingsklas wanneer de opleidingstoestellen vooralsnog uitgerust zijn met andere vluchtsoftware?

Defensie streeft ernaar dat na de levering van het eerste vliegtuig zo snel mogelijk een opgeleide Nederlandse vlieger beschikbaar is. Inmiddels is duidelijk dat de eerste Nederlandse vlieger in oktober van dit jaar kan beginnen met zijn opleiding. Deze opleiding is gericht op de *block-1B* vluchtsoftware waarmee ook het Nederlandse LRIP-3 toestel bij aflevering is uitgerust. Op zich is het verschil in de vliegtuigsoftware van de eerdere versie en die van het Nederlandse toestel gering.

27

Hoe berekent en verrekent men de exploitatiekosten van het Nederlandse testtoestel in de testfase waarbij het Nederlandse toestel ingezet wordt in een internationale vliegtuigenpool?

Later dit jaar zullen Nederland, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten een overeenkomst sluiten over het poolen van toestellen. Ik zal de Kamer informeren over het resultaat. Het JPO zal de instandhouding contracteren bij de fabrikant in de vorm van *Performance Based Logistics* (PBL). Hiermee verwerft Nederland evenals de partnerlanden inzetge-reedheid tegen een vast bedrag per vlieguur. De PBL-constructie zal tijdens de operationele testfase worden geëvalueerd. De kosten van het poolen en van de PBL-instandhouding maken deel uit van de raming voor de operationele testfase (IOT&E) die is opgenomen in tabel 7 van de jaarrapportage.

29

Welke van de gerelateerde projecten komen ten laste van het project-budget Vervanging F-16?

Gerelateerde projecten zijn projecten die een duidelijke relatie hebben met de vervanging van de F-16, maar geen deel uitmaken van het project Vervanging F-16 zelf. De in de jaarrapportage opgenomen gerelateerde projecten kennen een eigen besluitvormingstraject en een eigen project-budget. Niet het projectteam Vervanging F-16, maar andere delen van de Defensie Materieel Organisatie (DMO) zijn verantwoordelijk voor de uitvoering ervan. Bij de planning en uitvoering van deze projecten wordt wel rekening gehouden met het project Vervanging F-16.

30 en 31

Wat houden de nieuwe strategische overeenkomsten tussen Lockheed Martin en Fokker precies in?

Wat voor effect hebben de strategische overeenkomsten tussen Lockheed Martin en Fokker voor de Nederlandse industrie?

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Bij de strategische overeenkomsten gaat het om raamovereenkomsten van Fokker met Lockheed Martin en Northrop Grumman waarin de Fokker-bedrijven als enige (*single source*) voor de volledige looptijd van het F-35 programma zijn aangewezen als leverancier van onderdelen. Het gaat in het bijzonder om luiken en vliegleppen (*inflight opening doors* en *flaperons*), bedrading en de haak waarmee de F-35 bij de landing de remkabel pakt (*arresting hooks*). Het betreft een langjarig programma voor de productie van grote aantallen vliegtuigen. Voor de Nederlandse industrie legt dit een betrouwbare langjarige bodem onder de omzetverwachting.

De strategische overeenkomsten bevatten enkele voorwaarden. De belangrijkste is dat Fokker *best value* blijft bieden gedurende de gehele looptijd van het contract. In een ontbindende voorwaarde is, naar Fokker meedeelde, vastgelegd dat Nederland werkelijk moet overgaan tot de aanschaf van de F-35.

De logistieke aanvoerketen van Lockheed Martin voor het ontwerp en de bouw van de F-35 is buitengewoon omvangrijk en complex. Strategische overeenkomsten worden alleen gesloten met partners die belangrijke delen van het ontwerp of het fabricageproces beheren en daardoor bijdragen aan een succesvolle productie van de F-35 toestellen. De overeenkomsten zijn dan ook een teken dat Lockheed Martin de kwaliteit van de Nederlandse industriële inbreng op waarde weet te schatten.

Het F-35 programma stelt de hoogst mogelijke eisen aan het ontwerp- en productieproces. Alleen al de deelneming aan het F-35 programma heeft een grote marketingwaarde en een uitstraling naar andere marktsegmenten van de internationale luchtvaartindustrie. Verder leggen de strategische overeenkomsten de relatie met Lockheed Martin voor vele jaren vast en zijn zij een fundament van de activiteiten van de Nederlandse bedrijven. Dit geldt in kwalitatief opzicht omdat de bedrijven kunnen investeren in onderzoek en zij, mede op basis van de eisen en informatie van Lockheed Martin, beschikken over de meest recente kennis van het productieproces van de voor Nederland relevante componenten. Bovendien bestendigen de overeenkomsten de voorsprong van de Nederlandse industrie bij de aanschaf van de F-35 door niet-partnerlanden. In kwantitatief opzicht krijgen de bedrijven binnen de voorwaarden meer houvast over af te nemen aantallen.

32

Het totale volume aan productiecontracten voor de Nederlandse industrie is gedaald om verschillende redenen. Ondernemen de Nederlandse overheid en industrie actie om de contractwaarde te verhogen in de toekomst? Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet?

Ja, zoals in de jaarrapportage uiteengezet voert de Nederlandse overheid samen met de Nederlandse industrie overleg met de Amerikaanse producenten met als doel zoveel mogelijk en zo groot mogelijke opdrachten te verwerven. Voor de Nederlandse overheid geldt dat een groot deel van de contacten over mogelijke orders loopt via het *JSF Industry Support Team* (JIST) van het ministerie van EL&I.

33

Een aanschuifbesluit zou gunning van contracten kunnen stimuleren. Deelt u de mening dat hoe langer het besluit wordt uitgesteld, des te minder voordelen er overblijven aan het deelnemen aan de ontwikkelingsfase? Zo ja, waarom moet het project dan worden voortgezet? Zo nee, waarom niet?

De deelneming aan de ontwikkelingsfase heeft voor de Nederlandse industrie en kennisinstellingen bijgedragen aan een goede positionering van de industrie voor de productiefase, getuige de omvang van de opdrachten en langetermijncontracten die in de jaarrapportage zijn vermeld. Daar komen de door Fokker met Lockheed Martin gesloten strategische overeenkomsten nog bij. De stand van de Nederlands besluitvorming – waarbij er nog geen concreet zicht bestaat op een aanschafbesluit – bemoeilijkt volgens de luchtvaartindustrie op dit ogenblik een verdere invulling en vergroting van het orderpakket tijdens de productiefase, al worden er nog nieuwe contracten afgesloten. De vooruitzichten voor verdere contracten zijn nog altijd positief op voorwaarde dat Nederland betrokken blijft bij het F-35 programma.

34

Waarom zijn de afdrachten van de partijen die de MFO's hebben ondertekend over de behaalde en betaalde JSF productieomzet in 2011 niet meegenomen in de jaarrapportage 2011?

Informatie over behaalde en betaalde productieomzet kan pas in de jaarrapportage worden opgenomen nadat de opgegeven omzet en de financiële afdrachten daarover zijn geverifieerd. Op 1 juni 2012 was dit nog niet gebeurd omdat de betalingen uiterlijk op 31 mei moesten worden voldaan. Pas daarna kan worden nagegaan of alles correct is berekend en betaald. Dit is ook vermeld in de jaarrapportage zelf bij de toelichting op tabel 16. Inmiddels zijn de opgaven van de industrie ontvangen en daaruit blijkt dat de bedrijven over 2011 een afdrachtplichtige productieomzet hebben gerealiseerd van \$ 55 609 222,53. Dat leidt tot een afdracht van de Nederlandse industrie aan de Staat ter waarde van \$ 1 112 184. In de jaarrapportage over 2012 zal aan de hand van de door de bank gehanteerde omrekenkoers de tegenwaarde in euro's van de afdrachtplichtige omzet en de afgedragen bedragen worden opgenomen.

35

Waarom is de bij te verwachten productieomzet voor de Nederlandse industrie weergegeven in dollars prijspeil 2001? Kunt u een overzicht geven van alle genoemde bedragen in euro's prijspeil 2011 zoals verder in de gehele jaarrapportage gehanteerd wordt?

Het hanteren van dollars en het prijspeil 2001 heeft tot doel de vergelijkbaarheid van de uitgangspunten en uitkomsten van de *business case* mogelijk te maken.

De weergave in dollars met prijspeil 2001 was – conform de Medefinancieringsovereenkomst (MFO) – de grondslag voor de berekening, respectievelijk de herijking van de *business case* in 2002 en 2008 van alle verwachte industrieomzet en afdrachten door de industrie aan de Staat. Deze waarden beruisten op de vooruitzichten op opdrachten (*opportunities*) zoals deze in 2002 door de Amerikaanse hoofdaannemers waren geformuleerd (in dollars en prijspeil 2001 en in het geval van de arbitrage daarnaar teruggerekend), en nader waren toegelicht door de bedrijven die mogelijk voor opdrachten in aanmerking kwamen (zie ook het antwoord op vraag 3).

In de jaarrapportages en in alle Kamerstukken die ingaan op opdrachten in de vorm van contracten en langetermijnovereenkomsten, is sprake van dollars en lopende prijzen omdat dit de waarde is waarin de desbetreffende opdrachten zijn verstrekt. Ook de betalingen door de hoofdaannemers worden gedaan in dollars. De waarde daarvan in euro's komt aan de orde op het moment van betaling aan de Nederlandse bedrijven als hun bank de dollarinkomsten omzet in euro's. Vanwege mogelijke valutacontracten en dagelijkse koersverschillen is daarvoor niet een vaste

omrekenkoers te bepalen. Voor de Staat is alleen het bedrag relevant dat zij uiteindelijk ontvangt als afdracht van de industrie. Dit bedrag wordt in euro's vastgesteld en vermeld in de jaarrapportage.

Een herberekening van verwachte omzet in lopende (en dus toekomstige) prijzen in dollars naar euro's levert geen bruikbaar inzicht op. De uitkomst fluctueert onder meer vanwege valutaschommelingen en andere onzekerheden die samenhangen met bijvoorbeeld de omvang en het tijdstip van leveringen van componenten.

36

Het Ministerie van EL&I zet zich in om de inschakeling van de Nederlandse industrie in het F-35 programma zo groot mogelijk te maken. Eén van de middelen is het JSF Industry Support Team (JIST). Wat bedragen de kosten van JIST?

Het JIST heeft een personele bezetting van 1,5 vte'n. De betrokken functionarissen zijn afkomstig uit uiteenlopende delen van de Rijksoverheid. De kosten van het JIST bestaan uit de personeelskosten van deze 1,5 vte'n alsmede de reis- en verblijfkosten en overige materiële kosten, zoals voor telefoon en ict. De totale kosten daarvan bedragen ongeveer € 160 000 per jaar.

37

Globaal laten de (inter-) nationale rapporten het beeld zien van een toestel dat zich in de beginfase van het testen bevindt, het ontwerp nog niet voltooid is, daarmee de nodige aanpassingen nog zullen moeten worden doorgevoerd en de achterlopende ontwikkeling van de software een steeds groter knelpunt wordt. Kunt u naast de afzonderlijke reactie die per rapport gegeven wordt, nog een algemene reactie op het algemene beeld uit de rapporten en studies geven?

De afgelopen twee jaar heeft het Amerikaanse ministerie van Defensie het F-35 programma grondig tegen het licht gehouden. Dit heeft geleid tot een nieuwe grondslag voor het programma. De ontwikkelingsfase, waarvoor de Verenigde Staten \$ 5,4 miljard extra uittrekken, is met twee jaar verlengd en wordt nu beëindigd in 2019. Voor dat jaar zijn bovendien doelstellingen geformuleerd voor de kostprijs van de drie toestelvarianten en voor de kosten per vliegtuig. Verder heeft het Pentagon besloten voorlopig door te gaan met de aanschaf van toestellen in LRIP-series waarbij het per jaar een nieuwe bestelling doet. Het JPO zal criteria formuleren voor de bepaling van het moment waarop kan worden overgeschakeld van de jaarlijkse LRIP-productieseries naar een systeem waarbij voor meerdere jaren in één keer toestellen worden aangeschaft (*Multi Year Buy*).

Defensie heeft vertrouwen in deze nieuwe Amerikaanse opzet. Nog niet alle problemen zijn opgelost, maar het testprogramma vordert gestaag en het programma zit op het goede spoor. Het grootste zorgpunt van het F-35 programma is, zoals gemeld in de jaarrapportage, de ontwikkeling van software voor zowel het toestel als de ondersteunende systemen zoals ALIS. Het Pentagon heeft dit onderkend en heeft maatregelen genomen. Zo worden onder meer de eerstkomende jaren minder toestellen geproduceerd en is extra ICT-personeel ingezet voor de softwareontwikkeling.