

Vergaderjaar 2008–2009

**26 488**

**Behoeftestelling vervanging F-16**

**Nr. 121**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 17 november 2008

De vaste commissie voor Defensie<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over de brief van 4 november 2008 inzake verschillende factoren bij de aanschaf van eerste JSF testtoestel (Kamerstuk 26 488, nr. 118).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 17 november 2008. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Van Baalen

De griffier van de commissie,  
De Lange

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Van Baalen (VVD), Voorzitter, Çörüz (CDA), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Blom (PvdA), Ondervoorzitter, Eijssink (PvdA), Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Boekestijn (VVD), Brinkman (PVV), Voorde-wind (CU), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Thieme (PvdD), Bilder (CDA) en Diks (GL).

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

## **Inleiding**

Hierbij bied ik u de antwoorden aan op de vragen van de vaste commissie voor Defensie over de aanschaf van het JSF testtoestel (verzoek met kenmerk 08-DEF-B-181).

Daarnaast bied ik u in de bijlage een brief aan van het JSF *Program Office* waarin de relevante planningsdata van de Initiële Operationele Training en Evaluatie (IOT&E) worden bevestigd.<sup>1</sup>

De staatssecretaris van Defensie,  
J. G. de Vries

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

## Vragen en antwoorden

1 en 2

*Welke partij heeft besloten tot de verschuiving van de aanvang van de Initiële Operationele Test- en Evaluatie (IOT&E)-fase?*

*Wanneer bent u ingelicht over het besluit de aanvang van de IOT&E-fase te verschuiven?*

Het besluit over de verschuiving van de planning van de Initiële Operationele Test & Evaluatie (IOT&E) is voorbereid door het *JSF Program Office* (JPO) voor de bijeenkomst van de *JSF Executive Steering Board* (JESB) van 19 november a.s. De JESB is het hoogste bestuursorgaan van het JSF-programma. Nederland is zowel in het JPO als in de JESB vertegenwoordigd. Nederland is eind oktober jl. door het JPO geïnformeerd over de details van de meest recente IOT&E-planning. In de praktijk gaan alle betrokkenen, ook Nederland, al uit van de gewijzigde planning.

3

*Heeft u expliciet ingestemd met het besluit de aanvang van de IOT&E-fase te verschuiven? Zo ja, op welke wijze?*

Neen. Zoals uiteengezet in het antwoord op vraag 1 zal het besluit worden bekrachtigd tijdens de JESB-vergadering van 19 november a.s. Nederland is vertegenwoordigd in de JESB. Tijdens de JESB-vergadering van 22 april jl. is de mogelijkheid besproken van een verlenging van de SDD-fase waarbij ook de IOT&E-fase zou verschuiven. Destijds was de aard van de IOT&E-verschuiving nog niet in detail bekend. De Kamer is hierover op 7 mei 2008 geïnformeerd (Kamerstuk 26 488, nr. 69).

4 en 5

*Is het waar dat door Lockheed Martin is besloten de laatste fase binnen de System Design and Development (SDD)-fase, de Development Test & Evaluation (DT&E)-fase, te laten lopen tot in maart 2013?*

*Indien Lockheed Martin de laatste fase binnen de SDD-fase, de DT&E-fase, door laat lopen tot in maart 2013, welke mate van overlap zal er dan gecreëerd worden tussen de DT&E-fase en de IOT&E-fase? Welke gevolgen zal dit hebben voor het tijdsschema zoals dat door u is opgesteld voor de aanschaf van testtoestellen?*

Het is niet aan Lockheed Martin dergelijke besluiten te nemen. Zulke besluiten worden genomen door de JESB na voorbereiding door het JPO. De DT&E is overigens niet de laatste fase van de SDD-fase en de datum die in de vraag wordt genoemd mij niet bekend. In de huidige planning is geen sprake van overlap tussen de DT&E en de IOT&E. Het tijdschema voor de aanschaf van de beide testtoestellen dat de Kamer al bekend is, is niet gewijzigd.

6

*Bent u bekend met US Code Title 10, Subtitle A, Part IV, CHAPTER 141, § 2399, luidende: «The Secretary of Defense shall provide that a major defense acquisition program may not proceed beyond low-rate initial production until initial operational test and evaluation of the program is completed.»?*

Ja.

7

*Hoe groot acht u de kans dat, in het licht van het gegeven dat de laatste SDD-fase doorloopt tot in maart 2013 en de Amerikaanse wetgeving*

*verbiedt dat de SDD fase en de IOT&E-fase elkaar overlappen, de IOT&E-fase zal aanvangen in februari 2013?*

De IOT&E vangt aan in februari 2013 en dit is geheel in overeenstemming met de in vraag 6 aangehaalde regelgeving. De IOT&E maakt overigens onlosmakelijk deel uit van de SDD-fase. De in vraag 6 aangehaalde regelgeving bepaalt dat de IOT&E moet zijn voltooid voordat de *Low Rate Initial Production* (LRIP) overgaat in een volgende productiefase.

8, 31 en 57

*Bent u bij het tekenen van het Memorandum of Understanding (MoU) voor de Production Sustainment & Follow-on Development (PSFD)-fase expliciet akkoord gegaan met een bestelsystematiek waarin het slechts één keer per jaar mogelijk is contracten af te sluiten voor de aanschaf van F-35 toestellen?*

*Kunt u aangeven naar welke passage in het zogenaamde PSFD MoU u verwees toen u tijdens het plenaire debat aangaf:*

*«In de bestelsystematiek zoals die in het Production, Sustainment and Follow-On Development MoU is vastgelegd, wordt in februari van elk kalenderjaar het gezamenlijke contract gesloten voor de aanschaf van F-35 toestellen die in het tweede jaar erna worden afgeleverd»?*

*Is het mogelijk dat u daarbij doelt op een annex die niet aan de Kamer is voorgelegd en zo ja, kunt u die alsnog sturen?*

*Kunt u aangeven waar de februari deadline om over te gaan tot het besluit tot aanschaf vastgelegd is/beschreven staat? Zo ja, kunt u hiervan een afschrift aan de Kamer sturen? Zo neen, waarom niet?*

Met de ondertekening van het PSFD MoU hebben alle partnerlanden ingestemd met de bestelsystematiek. De Kamer heeft op 12 oktober 2006 het PSFD MoU vertrouwelijk ter inzage gekregen (Kamerstuk 26 488, nr. 52). Het JPO heeft de tekst van het PSFD MoU op 7 februari 2007 gepubliceerd: <http://www.jsf.mil/downloads/documents/JSF%20PSFD%20MOU%20-%2007%20Feb%202007.pdf>

De bestelsystematiek is in algemene termen vastgelegd in hoofdstuk VI van het PSFD MoU. De bestelsystematiek sluit aan bij de Amerikaanse verwervingssystematiek, omdat de Verenigde Staten primair verantwoordelijk zijn voor de contractering in het JSF-programma. De fasering van de verschillende stappen is door het JPO uitgewerkt in de Amerikaanse *Joint Strike Fighter Acquisition Strategy*. Dit is geen annex bij het PSFD MoU, maar een afzonderlijk Amerikaans document. Voor elke LRIP-jaar zijn er bijeenkomsten van het JPO en de desbetreffende partnerlanden om de plannen op elkaar af te stemmen. Desgewenst kunnen verslagen van deze *LRIP Planning meetings* (in de vorm van slides) de Kamer vertrouwelijk ter inzage worden gegeven.

9

*Heeft de Italiaanse regering een vergoeding moeten betalen omdat zij heeft afgezien van de bestelling van F-35 testtoestellen? Zo ja, hoeveel?*

De Italiaanse regering en het JPO hebben daarover geen mededelingen gedaan.

10 en 63

*Kan gegarandeerd worden dat, indien Nederland overgaat tot de aanschaf van één of meerdere testtoestellen, deze zullen worden ingezet in het kader van de IOT&E-fase, en niet zullen worden ingezet in het kader van de DT&E-fase? Zo ja, op welke wijze?*

*Hoe verhoudt vertraging in de aanvang van de IOT&E fase zich tot het einde van de SDD testfase (DT&E) die, doordat de SDD-fase wordt*

*verlengd, nu loopt tot medio 2014? Welke mate van overlap is er tussen DT&E en IOT&E-fase? Kan gegarandeerd worden dat toestellen uit de pool van 10 F-35A's, waaronder de twee Nederlandse IOT&E-toestellen niet ingezet worden voor de DT&E-fase?*

De DT&E en de IOT&E zijn gescheiden fasen. De DT&E wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van Lockheed Martin met pre-LRIP toestellen die zijn betaald uit het SDD-budget. De IOT&E wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de Amerikaanse Directeur Operationele Test en Evaluatie van het Amerikaanse ministerie van Defensie met LRIP-toestellen die door de partners worden bekostigd. Deze LRIP-toestellen zijn, in tegenstelling tot de pre-LRIP toestellen die in de DT&E worden gebruikt, geschikt voor operationele inzet.

11

*Welke volledige garantie heeft u dat de IOT&E fase loopt van februari 2013 tot de eerste helft van 2014? Kunt u de documenten waarop u deze garantie baseert aan de Kamer doen toekomen? Zo neen, waarom niet?*

Volledige garanties worden niet gegeven. In bijlage is een brief gevoegd van het JPO waarin de relevante planningsdata worden bevestigd. Defensie heeft deze brief 14 november jl. ontvangen.

12, 15, 30, 59, 62 en 67

*Wilt u de stelling «minder opleidingstijd is niet verantwoord» onderbouwen met:*

- 1. een document van de fabrikant van deze strekking;*
- 2. een tijdschema van de voorziene opleiding inclusief opleidingsfasen;*
- 3. een bevestiging vanuit het Pentagon dat de training uiterlijk in 2011 dient aan te vangen, en zal aanvangen, op de dan operationele F-35 A's uit de pool van 10 voor de IOT&E-fase beschikbare F-35 A's, waarbij inbegrepen de in november 2011 te leveren eerste Nederlandse F-35 A en de in februari 2012 te leveren tweede Nederlandse F-35 A?*

Hoe beoordeelt u de logica van het enerzijds met minimaal vier maanden naar achteren verschuiven van de aanvang van de IOT&E-fase en het anderzijds ongemoeid laten van de startdatum voor de pilotenopleiding in deze fase?

Kunt u een overzicht geven van het IOT&E-programma met de daarbij behorende tijdsplanning? Wanneer begint de opleiding van de Nederlandse vliegers? Wanneer zullen zij hun eerste vlucht maken? Wanneer begint het daadwerkelijke IOT&E-programma?

Hoe zal de Nederlandse testfase er uit zien? Wat is het nut van een grote aanloop totdat de IOT&E-fase begint? Hebben de piloten van andere landen ook al afdoende geoefend met de F-35 voordat de IOT&E-fase begint?

Kunt u aangeven waarom Nederland niet in februari 2010 zou kunnen besluiten over het al dan niet aanschaffen van een F-35 testtoestel? Als het toestel dan in de loop van 2012 van de productielijn loopt, dan hebben de piloten toch nog afdoende tijd om te oefenen? Zo neen, waarom niet? Is het van wezenlijk belang deel te nemen aan deze testfase?

Wat betekent het als er alsnog besloten wordt om pas na februari 2008 te besluiten tot de aanschaf van een F-35-testtoestel? Verspeelt Nederland dan de mogelijkheid deel te nemen aan de testfase? Verspeelt Nederland dan het recht op een aantal vliegreuren uit de pool van testtoestellen en zo ja, hoeveel?

In de brief van 4 november jl. ben ik al ingegaan op het belang van de tijdige contractering van het eerste testtoestel (Kamerstuk 26 488, nr. 118).

De verantwoordelijkheid voor de vereiste kwalificaties van personeel dat aan de IOT&E deelneemt, berust bij de Directeur Operationele Test en Evaluatie van het Amerikaanse ministerie van Defensie. Hij stelt het instapniveau vast van de deelnemers aan de IOT&E. Vervolgens is het aan de partners ervoor te zorgen dat hun vliegers tijdig aan de vereisten voldoen. De fabrikant heeft geen verantwoordelijkheid voor de IOT&E-opleidingen.

Het tijdschema luidt als volgt:

2011: aanvang opleiding van twee vliegers, van wie één verder zal worden opgeleid tot instructeur, voor het vliegen op de F-35. Deze opleidingen vangen aan in maart waarbij gebruik wordt gemaakt van toestellen uit de pool. Het eerste Nederlandse testtoestel wordt overigens in november 2011 geleverd.

2012–begin 2013: opleiding van de overige drie IOT&E-vliegers en het onderhouden van de vliegvaardigheden van alle vliegers.

2013: in februari start de voorbereidingsfase, de *spin-up*, van de IOT&E. Het doel daarvan is het personeel op te leiden voor vaak complexe IOT&E-vluchten. De deelneming aan het *spin-up* traject is verplicht. Niet deelnemen betekent niet vliegen in de IOT&E.

2013–2014: in de periode augustus 2013 tot in het tweede kwartaal van 2014 worden in totaal ongeveer 1500 IOT&E-vluchten uitgevoerd.

2014: aansluitend is een periode gepland voor de verwerking van de resultaten.

Het is alleen mogelijk vliegers op te leiden op de F-35 indien er opleidingscapaciteit in de vorm van een of meer vliegtuigen wordt ingebracht. De bestelling van een testtoestel voor aflevering in 2011 maakt het mogelijk in dat jaar te beginnen met de opleiding van de vliegers door gebruik te maken van vliegreun uit de pool. Het is niet mogelijk hiervoor gebruik te maken van vliegreun die de Verenigde Staten zelf nodig hebben. De Verenigde Staten bestellen zelf uitsluitend testtoestellen voor hun eigen opleidingsbehoefte. Indien Nederland beide testtoestellen zou bestellen voor aflevering in 2012, zou de opleiding van de vliegers pas in dat jaar kunnen aanvangen. Dat is te laat. De mogelijkheid om later dan februari 2009 te bestellen en toch in 2011 over een vliegtuig te beschikken wordt nog nader beschouwd.

13 en 60

*Hoe verhoudt zich de noodzaak om al in november 2011 een F-35 A ter beschikking te hebben tot het voornemen om bij een groot gedeelte van de opleiding gebruik te maken van simulatoren?*

*Is het mogelijk in 2011 in een simulator te gaan trainen? Zo ja, waarom de haast om testtoestellen aan te schaffen voor het trainen van Nederlandse piloten? Zo nee, waarom niet?*

In het JSF-programma wordt ten volle gebruik gemaakt van simulatoren, ook voor de opleiding. Een simulator kan echter nooit volledig de werkelijkheid, dat wil zeggen het besturen van een echt vliegtuig in de lucht, vervangen.

14

*Op basis van welke reden(en) is voorgenomen niet vier, zoals u in uw brief van 29 februari 2008 nog schrijft, maar vijf piloten op te willen leiden?*

De vier Nederlandse vliegers die eerder aan de orde waren, zullen in 2014 na de IOT&E vlieg-instructeur worden. Deze instructeurs zullen andere Nederlandse vliegers opleiden op de F-35. Onlangs is Nederland echter door de Amerikanen de kans geboden een extra vlieg-instructeur te leveren voor het *Integrated Training Center* (ITC) van de F-35 in Florida,

het opleidingscentrum voor de IOT&E. Deze vijfde vlieger kost Nederland geen opleidingscapaciteit of extra financiële middelen, maar levert Nederland wel in een vroeg stadium belangrijke extra kennis en ervaring op.

16, 36, 37, 40 en 70

*Kunt u uw stelling dat berichten betrekking hebbende op uitstel of afstel van de Britse aankoop van testtoestellen «volstrekt speculatief» zijn, onderbouwen met een schrijven van de Britse regering waarin een hiertoe bevoegd persoon garandeert dat de Britse strijdkrachten zullen deelnemen aan de IOT&E-fase en dat deze ook voor hen zal lopen van februari 2013 tot in de eerste helft van 2014? Zo nee, waarom niet?*

*Wat is er waar van berichten dat Groot-Brittannië niet zal deelnemen aan de IOT&E? Kunt u een actuele stand van zaken geven van de Britse besluitvorming rond het tekenen van het aanschafcontract voor de door hen geplande toestellen voor de IOT&E-fase? Is het waar dat in januari 2009 besloten zal worden om mee te doen aan LRIP-3, of om dit uit te stellen en toestellen door de schuiven naar LRIP-4? Kunt u de Kamer proactief op de hoogte houden van ontwikkelingen in partnerlanden? Kunt u aangeven wat uitstel van het besluit tot aanschaf van F-35 testtoestellen door de Britten voor financiële gevolgen heeft voor de andere deelnemers aan de IOT&E-fase en voor de aanschafprijs van de Nederlandse testtoestellen?*

*Is het waar dat het later bestellen van testtoestellen een forse besparing op zou leveren? Kunt u aangeven hoeveel het verschuiven van het bestellen van een toestel van LRIP-3 naar het bestellen in de LRIP-4 op zou leveren? Is het waar dat dit meer dan 30 miljoen dollar minder kost?*

*Hoeveel levert het verschuiven van LRIP-3 naar LRIP-5 op? Kunt u aangeven hoeveel het verschuiven van het bestellen van een toestel van LRIP-4 naar het bestellen in de LRIP-5 op zou leveren?*

*Is het waar dat binnen het Verenigd Koninkrijk grote twijfels bestaan over de deelname aan de IOT&E-fase? Wat zijn de gevolgen voor Nederland als het Verenigd Koninkrijk niet deelneemt aan de IOT&E-fase of de keuze hiervoor met een jaar uitstelt?*

De Britse regering heeft het voornemen eind januari 2009 een besluit te nemen over de aanschaf van testtoestellen voor deelneming aan de IOT&E. In officiële contacten met het Verenigd Koninkrijk in oktober werd een bericht dat het Verenigd Koninkrijk zou overwegen zich terug te trekken uit het JSF-project of uit de IOT&E bestempeld als volstrekt speculatief (zie ook Kamerstuk 26 488, nr. 107 van 7 oktober 2008). Op 10 november jl. heeft de Britse ambassade in Den Haag dit standpunt bevestigd.

Vroege productievliegtuigen zijn duurder dan de gemiddelde kostprijs van de JSF op langere termijn. Omdat Nederland aan de internationale IOT&E wil deelnemen is later bestellen, bijvoorbeeld in LRIP 4 of 5, echter geen optie. Hierover is de Kamer uitgebreid geïnformeerd met de brief van 29 februari jl. In diezelfde brief is toegelicht dat, zelfs indien rekening wordt gehouden met relatief dure testtoestellen, de meerkosten voor een beperktere nationale IOT&E-variant worden geschat op ongeveer € 200 miljoen. Op 4 november jl. is de Kamer hierover nader geïnformeerd naar aanleiding van het plenaire JSF-overleg van 30 oktober (Kamerstuk 26 488, nr. 118).

De gevolgen van een eventueel uitstel van de bestelling van toestellen door een partnerland kunnen vooraf niet worden berekend, onder andere omdat de contractonderhandelingen tussen het JPO en Lockheed Martin nog gaande zijn. Een uitgebreidere toelichting is gegeven in de commercieel vertrouwelijke brief van 29 februari jl. (DMO/DB/2008001692).

17 en 39

*Is om garantiestelling voor een deel van de aanschafwaarde van één of meerdere testtoestellen gevraagd door Lockheed Martin, de Amerikaanse overheid of een derde partij? Betreft het een mondeling of schriftelijk verzoek?*

*Kunt u aangeven met wie en op welk moment u contact heeft gehad met de Amerikaanse regering en/of Lockheed Martin om de instapdata voor het aanschaffen van testtoestellen te verifiëren? Gelden de instapdata van februari 2008 en februari 2009 ook voor de Britten? Zo neen, waarom niet?*

Vooralsnog betreft het mondelinge informatie van het JPO na overleg met Lockheed Martin. De projectleider van de Defensie Materieelorganisatie heeft in het weekend van 1 november jl. contact opgenomen met het JPO naar aanleiding van het plenaire debat van 30 oktober. De aanstaande JESB van 19 november wordt benut voor het verkrijgen van meer duidelijkheid.

De bestelsystematiek geldt voor alle partners in het JSF-programma. Zie hiervoor ook het antwoord op de vragen 8 en 31.

18 en 68

*Kunnen de indicaties die zouden wijzen op een tijdige voltooiing van de contractonderhandelingen tussen het JSF Program Office en Lockheed Martin met betrekking tot de eventuele aanschaf van één of meerdere testtoestellen op enigerlei wijze worden hardgemaakt? Zo ja, kunt u betreffende bronnen aan de Kamer doen toekomen?*

*Op welke indicaties doelt u? Van wie zijn deze indicaties afkomstig? Zijn deze indicaties ergens vastgelegd en zo ja kan u deze met de Kamer delen? Zo neen, waarom niet?*

In verschillende besprekingen van de vertegenwoordigers van de partnerlanden en het JPO zijn de planning en de voortgang van de contractonderhandelingen met Lockheed Martin aan de orde geweest. Steeds bleken de contractonderhandelingen op schema te liggen.

19, 20, 21, 65 en 66

*Welke bedingen met industriële en gouvernementele partners zijn in de huidige MoU's opgenomen om Nederland schadeloos te stellen wanneer in het F-35-project vertragingen zijn opgetreden of nog zullen optreden? Indien geen bedingen met industriële en gouvernementele partners in de huidige of toekomstige MoU's zijn/zullen worden opgenomen om Nederland schadeloos te stellen wanneer in het F-35-project vertragingen zijn/zullen op(ge)treden, hoe beoordeelt u dan het verzoek aan de Nederlandse regering om een garantiestelling?*

*Welk bedrag zou een eventuele garantiestelling behelzen?*

*Als Nederland het aanschafcontract voor de twee testvliegtuigen niet in februari tekent maar een paar maanden later, wat zijn dan de consequenties voor deelname van Nederland aan de IOT&E-fase? Wat zou dit betekenen voor de onderhandelingspositie van Nederland ten opzichte van Lockheed Martin?*

*Welke mogelijkheden bestaan er om de optionele order voor het bestellen van een testtoestel in februari 2009 met een paar maanden te verlengen? Waarom wordt er plots een financiële garantstelling geëist? Wanneer is het onderzoek hiernaar afgerond en wie doet dit onderzoek? Bent u bereid dit onderzoek af te wachten en niet in de tussentijd over te gaan tot het nemen van besluiten over de aanschaf van de F-35? Heeft Nederland ook de optie financiële garantstellingen van het Pentagon of Lockheed Martin te eisen als de testfase verder vertraagd is, of als de testtoestellen later van de productielijn komen? Waar zijn dergelijke garantstellingen geregeld en vastgelegd?*



De drie MoU's met betrekking tot SDD, PSFD en IOT&E zijn overeenkomsten tussen partnerlanden en niet met industriële partners. De deelnemende landen hebben in de MoU's geen afspraken opgenomen over onderlinge schadeloosstellingen in geval van vertragingen in het JSF-programma. Op grond van de MoU's is de Amerikaanse overheid verantwoordelijk voor het sluiten van contracten met industriële partners, waaronder Lockheed Martin, mede namens de andere deelnemende landen.

In het contractvormingsproces tussen het JPO en Lockheed Martin zal eind februari een contract worden ondertekend over LRIP 3. Indien Nederland op dat moment nog geen besluit heeft genomen over contractering voor het eerste testtoestel, zal het Amerikaanse contractvormingsproces zonder een voorziening voor een Nederlands toestel doorgaan. Om te garanderen dat aan Nederland toch op een later tijdstip een toestel in LRIP 3 kan worden geleverd, dient Lockheed Martin maatregelen te nemen om de productie van dat toestel mogelijk te maken. Daartoe moeten onder meer subcontracten worden gesloten. Het bedrag van de garantiestelling hangt dan ook af van de duur van de vertraging van de Nederlandse besluitvorming en de financiële omvang van de (sub)contracten die Lockheed Martin in diezelfde tijd moet sluiten.

Vooralsnog is onvoldoende informatie voorhanden om een onderbouwd oordeel te kunnen geven over het verzoek aan de Nederlandse regering om een garantiestelling. Een bedrag is evenmin bekend. Zoals toegezegd op 4 november jl. zal ik nauw contact onderhouden met de Amerikaanse partners over mogelijkheden om het Nederlandse besluit over contractering van het eerste testtoestel uit te stellen (Kamerstuk 26 488, nr. 118).

22

*Is een garantiestelling aan een ontwikkelingspartner een gebruikelijke gang van zaken bij soortgelijke verwervingsprojecten? Zijn u hiervan eerdere gevallen bekend?*

In verwervingsprocessen is een dergelijke garantiestelling niet ongebruikelijk. Een voorbeeld hiervan is de bijdrage van Nederland voor de verwerving van *long lead items* ten behoeve van het eerste testtoestel. Ook bij de verwerving van de zes Chinook-helikopters is van een garantiestelling sprake geweest.

23

*Hoe beoordeelt u de neutraliteit van een kandidatenvergelijking wanneer voorafgaand aan besluitvorming in het parlement reeds zodanig stevige financiële verplichtingen zouden zijn aangegaan met één producent, dat bij een opschuiving van slechts drie maanden al een deel van de aanschafwaarde van het toestel van die producent moet worden betaald?*

De situatie die in de vraag wordt geschetst doet zich niet voor. Er zijn met betrekking tot de JSF-testtoestellen slechts beperkte financiële verplichtingen aangegaan. Dit betreft de verwerving van *long lead items* van het eerste testtoestel, waarover de Kamer is geïnformeerd op 29 februari 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 65) en waarover op 27 mei 2008 een algemeen overleg is gehouden (Kamerstuk 26 488, nr. 88). Zoals gebruikelijk in het Defensie Materieelproces zal het verwervingsbesluit met betrekking tot de testtoestellen worden voorgelegd aan de Kamer. Pas daarna zullen, afhankelijk van het overleg met de Kamer, met betrekking tot het eerste testtoestel verdere financiële verplichtingen worden aangegaan. Overigens is de actualisering van de kandidatenvergelijking – die altijd gekoppeld is geweest aan het definitieve aanschafbesluit en niet aan de IOT&E – vervroegd van 2009 naar 2008 om de Kamer voorafgaand aan de besluit-

vorming over de aanschaf van de beide testtoestellen over de resultaten van de vergelijking te informeren.

Defensie stelt alles in het werk om de zorgvuldigheid van de kandidatenvergelijking te waarborgen. Defensie wordt bij de kandidatenvergelijking ondersteund door het Nationaal Lucht en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) en de organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO). De firma RAND *Europe* monitort op verzoek van de Kamer deze uitvoering. De auditdiensten van de ministeries van Defensie en Economische Zaken zullen rapporteren over de uitvoering van de actualisering van de kandidatenevaluatie. De Kamer is op 7 november jl. geïnformeerd over de opdrachten aan RAND *Europe* en de auditdiensten.

24 en 25

*Wat betekent, in het kader van de gevraagde garantiestelling, het feit dat Nederland overweegt uiteindelijk maar liefst voor een bedrag van 5,7 miljard aan bestellingen te plaatsen, en daarmee een aanzienlijke klant is die echter nog een definitief besluit moet nemen? Zou dat geen aanleiding moeten zijn om van Amerikaanse zijde af te zien van garantiestelling? Zou het feit dat Nederland van meet af aan een bondgenoot is geweest in de SDD-fase niet hebben moeten leiden tot meer flexibiliteit aan Amerikaanse zijde?*

Met alle partners zijn duidelijke bestel- en betaalafspraken gemaakt die passen bij een solide programma. Voor een goede productievoortgang is betrouwbaarheid van de partners en hun financiële bijdragen cruciaal. Wij verwachten dat omgekeerd ook. Het is gebruikelijk dat de fabrikant zijn financiële risico's wil afdekken zolang de afnemer geen financiële verplichting is aangegaan voor de contractering van het eerste toestel. Overigens bedraagt het Nederlandse investeringsbudget van ongeveer € 5,7 miljard ongeveer drie procent van het totale Amerikaanse JSF-budget. Verder zijn de voordelen van IOT&E-deelneming voor Nederland veel groter dan de voordelen die de Amerikanen hebben van Nederlandse deelneming. De Amerikaanse krijgsmacht kan de volledige IOT&E uitvoeren zonder Nederland. Andersom kan dat niet.

26, 27, 28, 33 en 71

*Hoe beoordeelt u de logica van uw stelling dat er nog geen simulator van de Gripen Next Generation beschikbaar is, terwijl de Koninklijke Luchtmacht al voor de zomer van dit jaar een uitnodiging ontving van Saab voor een demonstratie van de Gripen Next Generation op vliegsimulatoren van de Zweedse luchtmacht in Stockholm?*

*Met welke Gripen simulator hebben de Noorse en de Deense luchtmacht gewerkt? Kregen, naar uw inzicht en informatie, de Noorse en de Denen voldoende informatie uit de simulatie ten behoeve van hun besluitvormingsproces?*

*Wanneer, in welke mate, en met welke simulator is gewerkt bij de ontwikkeling en beoordeling van de nog te produceren F-35?*

*Kunt u reageren op de informatie van Saab dat de Gripen Next Generation, anders dan u meldde tijdens het plenaire debat, wel gesimuleerd kan worden? Kunt u aangeven op basis waarvan u klaarblijkelijk in de veronderstelling was dat simulatie van de Gripen Next Generation niet mogelijk was?*

*Is er überhaupt geen simulator voor de Gripen Next Generation of is er momenteel geen aan de Nederlandse situatie aangepast simulatiemodel? Is het waar dat Saab in februari 2009 de mogelijkheid voor simulatie bied op basis van de Nederlandse wensen?*

Demonstraties van capaciteiten in een simulator kunnen meer inzicht geven in de operationele prestaties van een vliegtuig. Een simulator is

echter geen voorwaarde voor de uitvoering van een goede kandidatenevaluatie.

Nederlandse deskundigen zijn de afgelopen maanden zowel in de Zweedse luchtmachtsimulator in Stockholm als in die van de Saabfabriek in Linköping geweest. De luchtmachtsimulator wordt overigens ook gebruikt door de Zweedse equivalenten van het Nederlandse TNO en NLR. De Nederlandse deskundigen hebben bovendien een Deense simulatieoefening in Stockholm bijgewoond en uitgebreid gesproken met de Deense deelnemers. Met Noorwegen en Denemarken bestaan voorts vertrouwelijke contacten over dit onderwerp waarop ik hier niet verder kan ingaan.

De Gripen *Next Generation* (NG) en een simulator voor dit toestel bestaan nog niet. De Zweedse luchtmachtsimulator heeft dan ook geen mogelijkheid om de operationele kwaliteiten van de Gripen NG te simuleren. De Zweedse luchtmacht beschikt niet over dit toestel maar over oudere versies van de Gripen. De simulator van de Saabfabriek in Linköping is evenmin een simulator van de Gripen NG. De conclusie van de betrokken deskundigen was dat de simulatiecapaciteiten in Zweden geen relevante extra informatie over de Gripen NG opleveren. Overigens heeft Saab Defensie geïnformeerd dat het in februari geen simulatiemogelijkheden zal bieden.

De deelnemers aan het JSF-programma hebben vele missies in een *Manned Tactical Simulator* (MTS) uitgevoerd. Deze MTS maakt deel uit van het ontwikkelingsconcept van de JSF en is representatief voor de capaciteiten van de JSF Block-3. Een vergelijkbare simulator voor de Gripen NG is niet beschikbaar.

29 en 73

*Hoe beoordeelt u het gegeven dat de minister van Economische Zaken fabrikant Saab heeft verzocht om vóór 5 november 2008 gedetailleerd aan te geven hoe het bedrijf aan zijn compensatieverplichtingen wil voldoen mocht de Gripen Next Generation worden geselecteerd, in het licht van uw stelling dat de businesscase los staat van de kandidatenevaluatie? Betekent de suggestie dat de Business Case die Saab op 5 november heeft moeten inleveren bij het ministerie van Economische Zaken geen invloed heeft op de aanschaf van test toestellen, dat Saab extra tijd kan worden gegund de Business Case te kunnen voorbereiden, omdat de keuze voor de opvolging van de F-16 pas in 2010 plaatsheeft?*

Er is geen sprake van een *business case* vergelijkbaar met de JSF *business case*, maar van een compensatievoorstel. Beide alternatieve kandidaten, Saab met de Gripen NG en Lockheed Martin met de *Advanced F-16*, hebben in het kader van de motie-Kortenhorst (Kamerstuk 26 488, nr. 77 van 28 mei 2008) hun compensatievoorstellen moeten indienen bij het ministerie van Economische Zaken. Gelet op het feit dat thans sprake is van een RFI-fase mag van de betrokken industrieën op dit moment niet worden verwacht dat zij een compleet en voldragen compensatievoorstel doen. Indien één of beide kandidaten na de kandidatenevaluatie nog in de race zijn, is er ruimschoots de tijd om een compensatievoorstel uit te werken met daarin ook vergaande afspraken met de Nederlandse industrie. Het betrokken bedrijf en het ministerie van Economische zaken moeten overeenstemming hebben over de uiteindelijke compensatieovereenkomst alvorens tot opdrachtverlening kan worden overgegaan.

32

*Is het waar dat, zoals in het NRC van 7 november 2008 staat, een woordvoerder van Defensie erkent dat uw uitlatingen over de motor in de*

*Gripen Next Generation tijdens het plenaire debat, niet kloppen? Kunt u aangeven waarom u dit wel aan de media meldt maar niet aan de Kamer? Welke informatie die u tijdens het debat gegeven heeft klopte niet en wat is dan wel de feitelijke waarheid?*

Dit onderwerp is besproken tijdens het wetgevingsoverleg Materieel van 10 november jl. Met de brief van dezelfde dag heb ik de Kamer nader over dit onderwerp geïnformeerd (kenmerk HDAB2008029857).

34 en 35

*Wat zijn de «F-35 strategic initiatives»<sup>1</sup>? Waarom zijn de «F-35 Strategic Initiatives» cruciaal voor het succes van het F-35-programma? Wat zijn «Lightning Strike I» en «Lightning Strike II»? Wat betekent het dat de twee Nederlandse testtoestellen voor het IOT&E deel uitmaken van operatie Lightning Strike I? Wat betekent «Low Rate Initial Production (LRIP) affordability» en «Partner Keep Sold»?*

Het in de vraag genoemde document is een publiekspresentatie van het JPO. Met «F35 strategic initiatives» wordt blijkens dit document bedoeld op een aantal belangrijke onderdelen van het JSF-programma, zoals de ontwikkeling, de productie en het instandhoudingsconcept.

Het *Lightning Strike*-initiatief is een vorm van *Level Line Pricing* zoals dat in eerste aanleg door Nederland is voorgesteld om de (prijs)stabiliteit van het JSF-project te vergroten. Op het moment van publicatie van dit document behoorde het tot de mogelijkheden dat de Nederlandse testtoestellen hiervan deel zouden uitmaken. Intussen is dit initiatief achterhaald. Het onderstreept echter de breed gevoelde behoefte aan een dergelijke methodiek om de prijsstabiliteit te bevorderen. De Kamer is hierover diverse malen geïnformeerd, zoals op 29 februari en 18 maart 2008 (Kamerstukken 26 488, nr. 65 en 31 300, nr. 4). *Affordability* (betaalbaarheid) is een van de uitgangspunten van het JSF-programma, onder andere van toepassing op de LRIP. De betekenis van de term *Partner Keep Sold* is mij niet bekend.

38

*Is het u bekend dat Pratt en Whitney recent een order heeft binnengehaald om voor zeven Conventional Take-Off and Landing (CTOL) en zeven Short Take-Off/Vertical Landing (STOVL) F-35 testtoestellen long lead material te produceren? Zijn dit de motoren voor de toestellen die in de LRIP-3 fase geproduceerd gaan worden? Is het waar dat deze 14 motoren allemaal bestemd zijn voor Amerikaanse toestellen? Waarom wordt er in de LRIP-3 fase zowel in de omvang van 14 toestellen als qua Amerikaanse bestelling van long lead items geen rekening gehouden met orders van Nederland (1 toestel LRIP-3) en van het Verenigd Koninkrijk (2 toestellen LRIP-3)?*

Het JPO heeft bij de firma Pratt & Whitney de *long lead items* besteld voor zeventien motoren voor LRIP 3. Dit betreft de motoren van de veertien toestellen voor de Amerikaanse luchtmacht en mariniers, alsmede de motoren van de toestellen voor het Verenigd Koninkrijk en Nederland.

41

*Is het waar dat er in het IOT&E MoU geen tijdstabellen of deadlines staan?*

Ja.

42

*Waarom is het niet mogelijk om direct contact op te nemen met Lockheed Martin?*

---

<sup>1</sup> Zie:  
[http://www.jsf.mil/downloads/documents/AV\\_Week\\_Brief\\_-\\_20\\_08\\_FEB\\_13.pdf](http://www.jsf.mil/downloads/documents/AV_Week_Brief_-_20_08_FEB_13.pdf)

Nederland is als partner in het JSF-programma vertegenwoordigd in het JPO dat namens de Amerikaanse regering de contractonderhandelingen voert met Lockheed Martin over LRIP 3, dus ook over de Nederlandse toestellen. Hierover zijn afspraken gemaakt in het PSFD MoU. Het is daarom niet gepast om daarnaast rechtstreeks contractbesprekingen te voeren met Lockheed Martin.

43

*Hoeveel zal de F-35 gaan kosten per stuk als er geen compensatie door de industrie zal plaatsvinden?*

Anders dan bij veel verwervingen van defensiematerieel in het buitenland is er bij de JSF geen sprake van compensatie maar van participatie in de ontwikkeling en productie van het toestel. Over de stuksprijs van \$ 49,5 miljoen is de Kamer onder andere geïnformeerd op 7 mei 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 68).

44, 51 en 64

*Hoeveel personeelsleden worden in totaal opgeleid en voorbereid voor de Nederlandse deelname aan de IOT&E? Hoeveel daarvan is grondpersoneel? Hoe lang duurt hun opleiding? Hoeveel kost deze opleiding/voorbereiding? Hoeveel vliegers worden opgeleid om te kunnen werken met de F-35? Hoe lang duurt hun opleiding? Hoeveel kost deze opleiding? Hoeveel piloten en ondersteunend personeel gaat u mee laten doen aan de IO&TE-fase? Hoeveel tijd kost het om een piloot voldoende op te leiden en te laten oefenen? Welke oefeningen moet hij daartoe doorlopen? Hoeveel vliegreuren moet hij maken?*

*Waarom stelt u in uw brief van 29 februari 2008: «Voorafgaand aan de IOT&E zullen vier vliegers worden omgeschoold van de F-16 naar de JSF» en schrijft u nu dat aan vijf piloten die gelegenheid geboden wordt? Gelden de eerder genoemde getallen voor technici en ondersteuning nog wel onverkort?*

In totaal worden 32 defensiemedewerkers opgeleid. Hierbij gaat het om vijf vliegers onder wie één instructeur, 20 onderhoudstechnici en zeven missieondersteunende medewerkers. Voor de vliegers bedraagt de benodigde opleidingstijd zes tot zeven maanden. Vanwege de beschikbare capaciteit (vliegtuigen, instructeurs, simulators) worden niet alle onderdelen van de opleiding aaneengesloten doorlopen. De totale opleidingskosten zijn opgenomen in het projectbudget en maken deel uit van de kosten van deelneming aan de IOT&E (commercieel vertrouwelijke brief met kenmerk DMO/DB/2008001692 van 29 februari 2008). Zie ook het antwoord op vraag 14.

45

*Zal er ten bate van deze operationele testfase ook niet-Nederlands personeel meedraaien in Nederlandse operaties? Kunt u dit toelichten?*

Ja. Het betreft Amerikaans personeel voor ondersteunende taken.

46

*Zijn de operationele testvliegtuigen boventallig? Heeft de Koninklijke Luchtmacht beschikking over genoeg operationele vliegtuigen ten tijde van de operationele testfase, zonder de testvliegtuigen mee te rekenen? Wanneer er niet over gegaan wordt tot aanschaf van testvliegtuigen, is het dan noodzakelijk om andere vliegtuigen aan te schaffen om genoeg capaciteit te hebben om missies uit te voeren? Kunt u dit toelichten?*

De twee testtoestellen zijn operationeel inzetbare toestellen. Deze zijn aanvankelijk boventallig en zullen, indien wordt besloten tot aanschaf van

de F-35 als vervanger van de F-16, op termijn deel uitmaken van de operationele vloot van het Commando luchtstrijdkrachten (CLSK). Gedurende de gehele IOT&E-fase beschikt het CLSK over zijn F-16 vloot ten behoeve van operationele missies. De testtoestellen spelen daarbij geen rol.

Als zou worden besloten in 2009/2010 geen testtoestellen aan te schaffen, kan Defensie niet deelnemen aan de internationale IOT&E. In dat geval zou op een later tijdstip met naar schatting tien eigen vliegtuigen een nationale IOT&E variant moeten worden uitgevoerd. Dit zou langer duren, meer kosten en minder informatie opleveren dan de deelneming aan de IOT&E in de Verenigde Staten. In de brief van 29 februari jl. is hier uitgebreid op ingegaan.

47

*Is het u bekend dat, anders dan u tijdens het debat zei en in de brief herhaalt, de zogeheten IOT&E-fase niet is uitgesteld tot februari 2013 maar tot augustus 2013? Zo ja, waarom heeft u hiervan in de beantwoording van Kamervragen op 8 mei 2008 geen melding gemaakt? Zo neen, kunt u aangeven hoe het komt dat u niet over deze informatie bericht? Is het u bekend dat Lockheed Martin aangeeft al in maart tot dit besluit om uit te stellen gekomen te zijn? Zo ja, waarom heeft u dit niet aan de Kamer gemeld? Zo neen, hoe komt het dat u hiervan niet op de hoogte bent of was?*

*Beschikt u over een bevestiging van het Pentagon en/of Lockheed Martin dat de IOT&E-fase van februari 2013 tot medio 2014 loopt? Zo ja, kunt u deze documentatie aan de Kamer zenden? Zo neen, waarom niet?*

Het JPO, waar Nederland in is vertegenwoordigd, heeft bevestigd dat de IOT&E-fase loopt van februari 2013 tot medio 2014 (zie ook de bijlage met de JPO-brief). Naar verwachting zal de JESB van 19 november aanstaande dat besluit bekrachtigen. Zie ook het antwoord op vraag 12.

48

*Is het mogelijk dat de IOT&E-fase pas in januari 2014 of mogelijk zelfs nog later in 2014 zal beginnen? Zo neen, waarom niet? Zo ja, bestaat de noodzaak al in 2011 over een toestel te beschikken in uw optiek dan nog steeds?*

Het is niet uit te sluiten dat de planning wijzigt. Zowel het JPO als Lockheed Martin verklaart echter dat de huidige planning haalbaar en realistisch is. Ik acht het niet verantwoord op een mogelijke vertraging te speculeren door geen toestel te contracteren voor aflevering in 2011.

49

*Wanneer zijn de onderhandelingen over deelname aan de IOT&E begonnen?*

De onderhandelingen over deelneming aan de IOT&E zijn begonnen in april 2007.

50

*Is het waar dat de Koninklijke Luchtmacht aanvankelijk ook wilde deelnemen aan de zogeheten DT&E? Heeft u daar nu definitief van afgezien? Waarom is daar van afgezien?*

Defensie heeft nooit overwogen met testtoestellen deel te nemen aan de DT&E. Onlangs heeft het JPO Nederland wel de mogelijkheid geboden hoogwaardig personeel hierbij in te schakelen. Het zou gaan om vier personen. Defensie heeft deze mogelijkheid nog in beraad. Zie ook het antwoord op vraag 10.

52, 53, 54 en 55

*Is het waar dat niet-Nederlandse piloten in de door Nederland bestelde kisten zullen oefenen en dat vice versa Nederlandse piloten zullen oefenen in kisten die nooit in bezit van de Koninklijke Luchtmacht zullen komen? Zo ja, waarom heeft u dit nooit aan de Kamer gemeld? Is het waar dat Nederlandse piloten mee zullen doen aan een pool in deze testfase? Betekent dit ook dat zij in Amerikaanse of Britse F-35's zullen vliegen? Is het uitgesloten dat zij in een STOVL type zullen vliegen? Kunnen Nederlandse piloten vanaf 2011 in Amerikaanse toestellen vliegen? Zo ja, waarom benut u deze mogelijkheid niet om uw piloten te trainen? Zo neen, waarom niet? Kunt u toelichten waarom Nederland al in 2011 zou moeten beschikken over het eerste toestel als zowel de Britten als de Amerikanen pas op een later moment beginnen met testen? Als Nederlandse vliegers niet alleen in hun «eigen» F-35's zullen vliegen, maar gebruik zullen maken van de pool, waarom kunnen de Nederlandse toestellen niet enkele maanden later van de productielijn komen?*

In mijn brief van 29 februari 2008 heb ik de Kamer meegedeeld dat de IOT&E met 24 testvliegtuigen wordt uitgevoerd en dat de Verenigde Staten daarvan het grootste deel, achttien toestellen, zal leveren. Het gaat daarbij om alle drie JSF-versies, te weten de CTOL, de STOVL, en de CV. Met deze toestellen zal een pool worden gevormd. Zowel tijdens de opleiding als tijdens de IOT&E wordt gebruikgemaakt van vliegtuigen uit de pool. Dit betekent dat niet-Nederlandse vliegers in Nederlandse toestellen zullen vliegen en omgekeerd. Het is uitgesloten dat Nederlandse vliegers in de STOVL-versie zullen vliegen.

Nederland kan in 2011 alleen – naar rato – vliegreuren claimen uit de Amerikaans-Brits-Nederlandse opleidingspool als het in datzelfde jaar een toestel krijgt afgeleverd. De datum waarop het eerste voor Nederland bestemde toestel in 2011 wordt afgeleverd is niet van belang. Zie ook het antwoord op vraag 12.

56

*Zijn de twee Nederlandse testtoestellen het «ticket» om mee te mogen doen met de IOT&E? Zo ja, moet de conclusie niet zijn dat de Nederlandse agenda niet zozeer wordt bepaald door het beschikbaar komen van de Nederlandse toestellen, alswel door de (financiële) afspraken die met de Amerikanen zijn gemaakt over de IOT&E?*

In het IOT&E MoU is afgesproken dat Nederland met twee testtoestellen deelneemt. De Nederlandse agenda wordt hoofdzakelijk bepaald door de wens tot IOT&E-deelneming omdat dit zeer kosteneffectief is. Dit is uitgebreid toegelicht in de IOT&E-brief van 29 februari jongstleden. Daarom deel ik de in de vraag genoemde conclusie niet.

58

*Wat is het verschil tussen de Operational Test & Evaluation (OT&E) van de «block 2» F-35's en de IOT&E van de «block 3»? Gaan Nederlandse piloten met de OT&E van block 2 meevliegen?*

De IOT&E Block 3 is de IOT&E waaraan Nederland wil deelnemen. De Block 3 is ook de versie van de F-35 bij voltooiing van de SDD. De Block 3-versie zal vervolgens in *Full Rate Production* worden genomen. Nederland doet niet mee aan de OT&E van de Block 2-software die in het voorjaar van 2012 zal aanvangen.

61

*Kunt u aangeven of de volgende uitspraak in het NRC van 7 november 2008 correct is: «Om zeker te stellen dat onze vliegers voldoende opleidings- en voorbereidingstijd hebben blijft het noodzakelijk dat in 2011 een Nederlands testtoestel van de lijn rolt; alleen dan heeft Nederland recht op een aantal vliegers uit de pool van de testtoestellen?»*

Ja, de uitspraak is correct.

72

*Worden de kandidatenevaluatie en de bestelling van het testtoestel slechts gedaan op basis van de technische aspecten die in de questionnaire aanbod komen en niet op basis van een simulatie en de business case? Betekent dit dat de invloed van de business case en de simulatie bij de daadwerkelijke bestelling van de opvolger van de F-16 pas relevant zijn?*

De Kamer is meerder keren geïnformeerd over de actualisering van de kandidatenevaluatie. Een simulatie of een industrieel compensatievoorstel maakt daar geen deel van uit. Zie ook het antwoord op vraag 26 en het antwoord op vraag 29.