

Vergaderjaar 2008–2009

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 142

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 18 februari 2009

¹ 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 Peters (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), Uitslag (CDA) en Vendrik (GL).

² Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Schreijer-Pierik (CDA), Vendrik (GL), ten Hoopen (CDA), Tichelaar (PvdA), voorzitter, Hessels (CDA), ondervoorzitter, Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Samsom (PvdA), Irrgang (SP), Jansen (SP), Biskop (CDA), Ortega-Martijn (CU), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Van der Burg (VVD), Graus (PVV), Zijlstra (VVD), Besselink (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Vos (PvdA), De Rouwe (CDA) en Elias (VVD). Plv. leden: van der Staaij (SGP), Van Dijk (CDA), Sap (GL), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Blom (PvdA), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Koşer Kaya (D66), Ulenbelt (SP), Blok (VVD), Boelhouwer (PvdA), Kalma (PvdA), Karabulut (SP), Luijben (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Wiegman-van Meppelen

De vaste commissies voor Defensie¹, voor Economische Zaken², voor Financiën³, en de commissie voor de Rijksuitgaven⁴, hebben een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over de brief van 16 januari 2009 inzake verbetering persoonlijke en groepswapens militairen (Kamerstuk 26 488, nr. 134).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 16 februari 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Van Baalen

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Tichelaar

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Blok

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven,
Aptroot

Adjunct-griffier van de commissie voor Defensie,
Van der Bijl

Scheppink (CU), Atsma (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Madlener (PVV), Vacature (VVD), Van Dam (PvdA), Gerkens (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Uitslag (CDA) en Weekers (VVD).

³ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), voorzitter, ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Irrgang (SP), Luijben (SP), Kalma (PvdA), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (CU), Van der Burg (VVD), Van Dijk (PVV), Spekman (PvdA), Heerts (PvdA),

Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Tang (PvdA), Vos (PvdA), Bashir (SP) en Sap (GL). Plv. leden: van der Staaij (SGP), Remkes (VVD), Jonker (CDA), Aptroot (VVD), De Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Mastwijk (CDA), Elias (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Pechtold (D66), Kant (SP), Ulenbelt (SP), Van der Veen (PvdA), Smilde (CDA), Anker (CU), Vacature (VVD), De Roon (PVV), Van Dam (PvdA), Smeets (PvdA), Karabulut (SP), Thieme (PvdD), Heijnen (PvdA), Roefs (PvdA), Van Gerven (SP) en Vendrik (GL).

Voorzetting samenstellingen commissies op blz. 2.

1, 66 en 89

*Kan alsnog ondubbelzinnig verduidelijkt worden of met deze brief het besluit voor de aanschaf van twee F-35 testtoestellen aan de Kamer wordt voorgelegd (zie pg. 1), dan wel slechts een besluit om de verplichting aan te gaan voor de verwerving van het eerste testvliegtuig (zie pg. 6)?
Waarom laat deze brief er onduidelijkheid over bestaan of ook nu reeds een kabinetsbesluit genomen is over het aangaan van de verplichting tot aanschaf van het tweede Nederlandse F-35 testvliegtuig, als de ondertekening van het LRIP 4 contract pas op zijn vroegst in 2010 aan de orde is? Zal de besluitvorming over het tweede toestel in april plaatsvinden of is dit een losstaand besluit dat in februari 2010 wordt genomen? Valt dit besluit samen met de besluitvorming over de vervanging van de F-16?*

Het besluit dat de Kamer met de brief van 16 januari 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 134) is voorgelegd, betreft de definitieve aanschaf van twee F-35 testvliegtuigen ten behoeve van de deelneming aan de Initiële Operationele Test en Evaluatie (IOT&E). Het overleg met de Kamer over dit besluit is voorzien voor april 2009. Na dit overleg zal de verplichting tot aanschaf voor het eerste toestel eind april 2009 worden aangegaan. Vervolgens zal de verplichting tot aanschaf voor het tweede toestel in februari 2010 worden aangegaan. Zie ook het antwoord op vraag 47.

2, 3, 26 en 38

*Waarom is niet eerst de definitieve uitkomst van de herijking van de businesscase afgewacht, alvorens tot een definitief besluit over de aanschaf van testvliegtuigen over te gaan? Waarom is daarmee afgeweken van de volgtijdelijkheid, zoals die in het Coalitieakkoord is vastgelegd?
Welke gevolgen zou vasthouden aan de afspraken uit het Coalitieakkoord, zijnde te wachten met contractondertekening voor de definitieve aanschaf van testtoestellen tot de business case herijkt is, kunnen hebben voor de huidige planning voor de aanschaf van testtoestellen?
Waarom heeft u de arbitrage met het bedrijfsleven niet afgewacht alvorens een besluit te nemen over de testtoestellen?
Kan gegarandeerd worden dat de definitieve uitkomst van de arbitrage over de herijking van de business case tijdig beschikbaar is om door de Kamer betrokken te worden bij haar oordeel over de eventuele aanschaf van het eerste F-35 testvliegtuig?*

Voorzetting samenstellingen commissies van blz. 1.

⁴ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Kant (SP), Blok (VVD), ten Hoopen (CDA), Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Aptroot (VVD), voorzitter, Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Luijben (SP), Van der Veen (PvdA), Kalma (PvdA), Van Gerven (SP), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (CU), Van Dijck (PVV), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Heijnen (PvdA), Tang (PvdA), Vos (PvdA), ondervoorzitter, Sap (GL) en Vacature (CDA).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Roemer (SP), Van der Burg (VVD), Jonker (CDA), Snijder-Hazelhoff (VVD), De Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Van Beek (VVD), Bokestijn (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Van der Ham (D66), Gerkens (SP), Vermeij (PvdA), Kuiken (PvdA), Vacature (SP), Vacature (CDA), Anker (CU), De Roon (PVV), Irrgang (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Besselink (PvdA), Depla (PvdA), Vendrik (GL) en Mastwijk (CDA).

Bij de opstelling van het coalitieakkoord werd nog verondersteld dat de herijking van de *business case* een feit zou zijn voordat het besluit over de definitieve aanschaf van testtoestellen aan de orde zou komen. Intussen echter is de vaststelling van het afdrachtpercentage voor de industrie onderwerp van arbitrage geworden, wat de nodige tijd vergt. Het is waarschijnlijk dat de arbitrage tot na eind april 2009 zal duren. Het is niet zinvol een besluit over de aanschaf van de twee testtoestellen te koppelen aan de uitkomst van de arbitragezaak, omdat de *business case* geen betrekking heeft op deze aanschaf. De *business case* heeft betrekking op het afdrachtpercentage dat voor de betrokken bedrijven zal gelden gedurende de productiefase. Het coalitieakkoord bepaalt dan ook dat het definitieve besluit tot vervanging van de F-16 toestellen (mede) wordt genomen op basis van de herijking van de *business case*.

Op 7 mei 2008 is de Kamer in antwoord op Kamervragen al geïnformeerd dat de verwerving van twee testtoestellen los staat van de herijking van de *business case* van 1 juli dat jaar (Kamerstuk 26 488, nr. 69).

4

Met welke gevolgen voor de Nederlandse deelname aan de Initiele Operationele Test & Evaluatie (IOT&E) en verdere betrokkenheid bij het F-35-programma wordt rekening gehouden, nu is aangekondigd dat de presentatie van de begroting van het Amerikaanse ministerie van Defensie voor 2010 is verschoven van februari naar mei 2009? Welke mogelijke gevolgen heeft dit voor het tijdig tekenen van het contract, te weten vóór 1 maart 2009, door de Verenigde Staten (VS) voor de aanvankelijk geplande aanschaf van 14 testtoestellen?

De Amerikaanse begroting voor 2010 staat los van de aanstaande contractering van de toestellen voor de derde productieserie (LRIP 3), waarin het eerste Nederlandse F-35 testvliegtuig is inbegrepen. Het is niet zinvol te speculeren over de gevolgen van een verschuiving van de presentatie van de begroting van het Amerikaanse ministerie van Defensie. Zodra er nieuwe informatie is, kan de Kamer die tegemoet zien, vergezeld van mijn beoordeling.

5

Kan in een schema worden aangegeven hoeveel vliegtuigen per jaar alle F-16's in Nederlands bezit vanaf het moment van invoer tot op heden hebben gevlogen, waarbij dit aantal in een tweede kolom is afgezet tegen het aanvankelijk verwachte gemiddeld aantal vliegtuigen voor de toestellen voor dat jaar?

Kan vervolgens in ditzelfde schema het verwachte gemiddeld aantal vliegtuigen voor de F-16's in Nederlands bezit voor de jaren tot zij aan hun aanvankelijk bij aanschaf geplande vervanging toe zijn worden weergegeven, waarbij het gemiddelde verschil tussen het verwachte en werkelijk aantal gevlogen vliegtuigen van de jaren sinds de invoer van de F-16's in Nederlands bezit wordt afgetrokken van, dan wel opgeteld bij, dit verwachte aantal vliegtuigen?

Zoals vermeld in de brief van 18 december 2008 is reeds sinds het begin van de jaren negentig duidelijk dat de oorspronkelijke verwachting van 8000 vliegtuigen voor de Nederlandse F-16's niet meer relevant is. Omstreeks die tijd werd geconstateerd dat de scheurvorming in de dragende delen van de toestellen sneller ging dan verwacht. Dit kwam doordat de F-16's zwaarder werden belast dan ten tijde van het ontwerp was voorzien. De Kamer is hier reeds in 1993 over geïnformeerd. Latere versies van de F-16 zijn dan ook zwaarder en steviger uitgevoerd. Nederland heeft deze versies niet in gebruik.

Het is realistisch in de toekomst uit te gaan van 200 jaarlijkse vliegtuigen per toestel. Wat de afschrijvingsdatum betreft is het relevant dat, afhankelijk van het kabinetsbesluit over de vervanging dat is voorzien voor 2010, de huidige F-16's in de periode 2015–2021 buiten dienst zullen worden gesteld. Vanaf 2015 zijn dat telkens twaalf toestellen per jaar, met de laatste groep van vijftien toestellen in 2021. Er is nog niet besloten wanneer welk toestel uit dienst wordt genomen. Uiteraard zullen de gemaakte vliegtuigen een rol spelen, maar voor de technische staat van een toestel is het aantal vliegtuigen niet de enige relevante factor. Een toestel dat bijvoorbeeld veel wordt gebruikt voor het beoefenen van luchtgevechten wordt zwaarder belast en slijt sneller. Niettemin kan een hypothetisch schema van vliegtuigen bij afstoting worden opgesteld waarbij ervan is uitgegaan dat de toestellen met de meeste vliegtuigen het eerst worden afgestoten. De werkelijkheid zal hiervan mogelijk afwijken.

**Hypothetisch aantal vliegreuen en leeftijd bij afstoting 2015–2021
(geordend volgens aantal vliegreuen per 1 september 2008)**

Staartnummer	Levering	Vliegreuen per 1 september 2008	Met 200 vliegreuen/ jaar	Leeftijd in jaren
Afstoting 2015				
A3193	1985	4 307	5 707	30
A7509	1989	4 199	5 599	26
A3623	1982	4 141	5 541	33
A3637	1983	4 120	5 520	32
A1872	1984	4 089	5 489	31
A3635	1983	4 076	5 476	32
A1876	1985	4 062	5 462	30
A9017	1991	4 045	5 445	24
A7511	1989	3 942	5 342	26
A4362	1986	3 927	5 327	29
A3202	1986	3 897	5 297	29
A1884	1985	3 895	5 295	30
Gemiddeld 2015			5 458	29
Afstoting 2016				
A9014	1991	3 894	5 494	25
A1868	1984	3 893	5 493	32
A1877	1985	3 893	5 493	31
A3199	1986	3 893	5 493	30
A3209	1985	3 891	5 491	31
A1866	1984	3 891	5 491	32
A5135	1987	3 873	5 473	29
A7513	1990	3 837	5 437	26
A1881	1985	3 828	5 428	31
A3643	1984	3 817	5 417	32
A7510	1989	3 803	5 403	27
A3628	1983	3 788	5 388	33
Gemiddeld 2016			5 458	30
Afstoting 2017				
A8009	1991	3 756	5 556	26
A6061	1989	3 740	5 540	28
A3647	1984	3 721	5 521	33
A4366	1987	3 694	5 494	30
A9020	1992	3 675	5 475	25
A6057	1988	3 661	5 461	29
A6063	1989	3 648	5 448	28
A5144	1988	3 642	5 442	29
A1879	1985	3 636	5 436	32
A1870	1984	3 600	5 400	33
A1873	1985	3 600	5 400	32
A5136	1987	3 598	5 398	30
Gemiddeld 2017			5 464	30
Afstoting 2018				
A9021	1992	3 596	5 596	26
A3630	1983	3 596	5 596	35
A3203	1986	3 596	5 596	32
A7516	1990	3 596	5 596	28
A3638	1983	3 593	5 593	35
A8003	1990	3 592	5 592	28
A4368	1986	3 592	5 592	32
A8008	1991	3 590	5 590	27
A6060	1989	3 587	5 587	29
A3641	1983	3 583	5 583	35
A7514	1990	3 582	5 582	28
A3646	1984	3 578	5 578	34
Gemiddeld 2018			5 590	31
Afstoting 2019				
A4369	1987	3 576	5 776	32
A3624	1982	3 564	5 764	37
A3208	1985	3 561	5 761	34
A5146	1998	3 540	5 740	21
A5145	1988	3 531	5 731	31
A8005	1990	3 506	5 706	29

Staartnummer	Levering	Vlieguren per 1 september 2008	Met 200 vlieguren/ jaar	Leeftijd in jaren
A5142	1988	3 493	5 693	31
A1882	1984	3 483	5 683	35
A3642	1984	3 477	5 677	35
A8006	1990	3 467	5 667	29
A6065	1988	3 445	5 645	31
A3632	1983	3 445	5 645	36
Gemiddeld 2019			5 707	32
Afstoting 2020				
A4367	1987	3 377	5 777	33
A7508	1989	3 343	5 743	31
A1871	1984	3 336	5 736	36
A8010	1991	3 325	5 725	29
A3196	1985	3 315	5 715	35
A3644	1984	3 306	5 706	36
A3616	1982	3 300	5 700	38
A3631	1983	3 300	5 700	37
A3201	1986	3 293	5 693	34
A8011	1991	3 292	5 692	29
A3197	1985	3 240	5 640	35
A7512	1989	3 236	5 636	31
Gemiddeld 2020			5 705	34
Afstoting 2021				
A6064	1988	3 228	5 828	33
A9013	1991	3 209	5 809	30
A8004	1990	3 192	5 792	31
A9018	1991	3 168	5 768	30
A3210	1986	3 120	5 720	35
A7067	1989	3 104	5 704	32
A7515	1990	3 006	5 606	31
A8001	1990	2 998	5 598	31
A6055	1988	2 937	5 537	33
A9019	1992	2 936	5 536	29
A8002	1990	2 922	5 522	31
A9016	1991	2 836	5 436	30
A9015	1991	2 709	5 309	30
A6062	1989	2 398	4 998	32
A7066	1989	2 092	Testtoestel	32
Gemiddeld 2021			5 583	31
Totaal gemiddelde			5 567	31

Niet meegenomen in berekening: testtoestel A7066

Anders dan eerder gemeld zijn de 87 toestellen geleverd in de periode 1982–1992 en niet in de periode 1987–1992. Zoals blijkt uit dit hypothetische schema hebben de toestellen bij afstoting gemiddeld ruim 5500 vlieguren en zijn zij dan ruim dertig jaar oud. Als de laatste F-16 uit dienst gaat, zal dit vliegtuigtype ruim veertig jaar bij Nederland in gebruik zijn geweest. Daarmee is de F-16 een van de succesvolste wapenaankopen uit de Nederlandse geschiedenis.

Het aantal gemaakte vlieguren is niet van doorslaggevend belang bij de vraag hoe lang de F-16's nog in bedrijf kunnen worden gehouden. Dit is overigens geen nieuw gegeven. Reeds in maart 2002 wees de toenmalige staatssecretaris erop dat de toen verwachte levensduur van 6000 uur geen norm of harde maatstaf was (Kamerstuk 26 488, nr. 9). Naarmate de F-16's langer in bedrijf worden gehouden, zal het rendement van de toestellen steeds verder afnemen. De kosten van zowel het onderhoud als onvermijdelijke modernisering zullen gaandeweg stijgen terwijl de inzetbaarheid zal teruglopen. De noodzaak van vervanging zal daarmee echter niet verdwijnen. Hieronder volgt een nadere beschouwing van een aantal aspecten.

Technische veroudering

De F-16 is ontworpen als lichte luchtverdedigingsjager. Al snel na ingebruikname werd het toestel ingezet als *multi-role* gevechtsvliegtuig waarbij het onder meer zware wapenlasten moest meenemen. Grotere scheurvorming in de dragende delen van het toestel was hiervan het gevolg. De scheurvorming is tegengegaan met verschillende modificatieprogramma's, maar zal niettemin blijven voortgaan. Dit maakt een steeds intensiever controleprogramma noodzakelijk waardoor de toestellen vaker uit de roulatie zullen zijn. Verder zullen er bij oudere toestellen vaker plotselinge defecten optreden en kunnen er problemen ontstaan met de verkrijgbaarheid van reservedelen. De F100 motor en het airconditioningsysteem zijn daarvan actuele voorbeelden. De toenemende onderhoudswerklast zal bovendien de werkdruk voor het personeel vergroten. Al met al zal de inzetbaarheid van de toestellen in de loop der jaren afnemen. Dit heeft een negatieve invloed op de getraindheid van de vliegers en van de algehele gevechtskracht van de Nederlandse jachtvliegtuigen.

Operationele veroudering

Operationele veroudering houdt in dat een toestel steeds minder goed in staat is de gestelde operationele taken uit te voeren. Dit kan te maken hebben met wijzigende omstandigheden, en toenemende dreigingen tegen het toestel. Het kan echter ook gaan om een gewijzigde manier van optreden. Zo wordt er steeds meer belang gehecht aan het met precisie uitschakelen van doelen en het vermijden van nevenschade.

Naar verwachting zullen steeds meer landen gaan beschikken over moderne grondgebonden luchtverdedigingssystemen en over moderne gevechtsvliegtuigen die superieur zijn aan de Nederlandse F-16's. De inzetmogelijkheden van de F-16's zullen dus steeds verder afnemen. Verder beschikken onze F-16's over onvoldoende mogelijkheden doelen bij nacht of bij slecht zicht te identificeren en zijn ook de mogelijkheden voor data-uitwisseling begrensd. Deze ontwikkelingen zullen reeds in de komende jaren steeds nadrukkelijker een rol gaan spelen. Nederlandse F-16's zullen steeds meer in het nadeel zijn tegen mogelijke tegenstanders op de grond en in de lucht, waardoor de risico's voor de vliegers toenemen. De Nederlandse F-16's zullen hoe langer hoe minder inzetbaar zijn in conflicten zodat Nederland in coalitieverband een steeds kleinere rol zal spelen. Het project Vervanging F-16 beoogt dit te voorkomen.

Al met al acht ik de nadelen van langer doorvliegen met de F-16's te groot om het huidige vervangingsschema los te laten, er van uitgaande dat de F-16 wordt vervangen door een toestel met operationele meerwaarde. Zoals bekend neemt het kabinet in 2010 een definitief besluit over de vervanging van de F-16.

6

In hoeverre heeft u rekening kunnen en willen houden bij dit aanschafbesluit voor het eerste F-35 testtoestel met het later dit jaar nog te presenteren Strategische plan van de NAVO inzake (o.a.) gewenste interoperabiliteit?

Interoperabiliteit is reeds lange tijd een belangrijke doelstelling van de Navo. De F-35 zal voldoen aan alle eisen die de Navo aan gevechtsvliegtuigen stelt ten aanzien van onder andere interoperabiliteit, expeditionair vermogen en *multi-role* inzet. Indien de F-35 zal worden aangeschaft door de acht Navo-partners (Canada, Denemarken, Italië, Nederland, Noorwegen, Turkije, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten) die ook partner zijn in het F-35 programma, zal dit een aanzienlijke bijdrage

leveren aan de standaardisatie en daarmee de interoperabiliteit van gevechtsvliegtuigen. Eventuele export naar andere Navo-landen die geen JSF-partnerstatus hebben, zal die interoperabiliteit alleen maar vergroten. Tevens verkleint het toestel de bestaande capaciteitstekorten van zowel Navo als EU. Hierover is de Kamer onder andere in de brief van 18 december 2008 geïnformeerd (Kamerstuk 26 488, nr. 131).

7, 8, 9 en 10

Waarom acht u de stealth eigenschappen van de F-35 zo van belang wanneer inmiddels bekend is dat stealth tegen de tijd dat de F-35 in dienst wordt genomen, niet meer van belang is en zelfs eenvoudig te onderscheppen?

Is het waar dat het achterste kwadrant van de F-35, vooral het gedeelte bij de motoruitlaat, niet zo stealthwaardig is als wordt verondersteld, en zelfs een gevaar vormt voor de hele stealth-/storende werking van het gevechtsvliegtuig waardoor moderne radar en radargeleide raketten het toestel eenvoudig kunnen waarnemen?

Is het waar dat door het uitzenden van radio-, radar-, data- en netwerksignalen door de F-35, de stealth-eigenschappen worden ondermijnt en het vliegtuig dus in principe volledig zichtbaar is voor de omgeving omdat de transmissies kunnen worden ontdekt en opgespoord?

Is het waar dat de F-35 extreem gevoelig is voor de meeste radarfrequenties vanuit de meeste hoeken gezien, en alleen maar stealth is vanaf de voorkant gezien, en daardoor heel goed te ontdekken is vanaf de zijkant en achterkant, wat de fundamentele peiler onder de JSF capaciteiten (stealth) feitelijk onderuit haalt?

Van omvangrijke beperkingen waarvan de vragen gewag maken, is geen sprake. *Stealth* biedt onder vrijwel alle omstandigheden voordelen omdat een toestel met *stealth* per definitie (veel) later wordt gedetecteerd dan een toestel zonder *stealth*. En latere detectie vergroot de overlevingskansen aanzienlijk. Om die reden maken *stealth* eigenschappen deel uit van alle ontwerpen van moderne wapensystemen.

Zoals uiteengezet in de brief over de kandidatenvergelijking van 18 december 2008 is *stealth* echter geen eis geweest. De kandidaten zijn beoordeeld op het vermogen de zes hoofdmissies uit te voeren die passen bij het door Nederland gewenste ambitieniveau. In de beoordeling zijn bij iedere kandidaat alle voor- en nadelen van ontwerpkenmerken, inclusief *stealth*, verdisconteerd. In het openbaar kan ik hierop niet verder ingaan.

11

Bent u bekend met de Russische Almaz Antey SA-20 (S-300PMU1/2) en SA-21 Growler (S-400) raketten en de reeds in gebruik zijnde mobiele SA-20 batterijen bewapend met het «double-digit» SAM-radarsysteem? Zo ja, weet u ook dat deze raketten elk type stealth-vliegtuig kunnen neerhalen, inclusief de reeds verouderde stealth-technieken die op de F-35 worden toegepast, en dat deze raketten ook worden verkocht aan diverse landen?

Bij de kandidatenvergelijking zijn in de analyse alle relevante wapensystemen meegenomen. Ook de toenemende proliferatie van moderne luchtverdedigingssystemen heeft bij de actualisering van de kandidatenvergelijking een rol gespeeld (Kamerstuk 26 488, nr. 131 van 18 december 2008). De stelling dat bij de F-35 verouderde *stealth* technieken worden toegepast strookt in het geheel niet met het inzicht dat Defensie heeft in de gebruikte technieken. Ik kan hier in het openbaar niet verder op ingaan.

12

Is het u bekend dat vanwege de aanwezigheid van deze Russische raketten in het conflict tussen Georgië en Rusland van afgelopen augustus, de VS en Navo geen E3-AWACS durfden te laten surveilleren in het gebied rond de Zwarte Zee vanwege de mogelijkheid onderschept te worden? Zo ja, is het u bekend dat de F-35 haar veiligheid mede gegarandeerd wordt door de aanwezigheid van AWACS-toestellen in het luchtruim die de radarfunctie ondersteunen, en dat bij het wegvallen van de AWACS de F-35 ineens een stuk kwetsbaarder is?

Defensie is uiteraard bekend met de rol en het operatiepatroon van de AWACS-vliegtuigen van de Navo, onder andere voor de ondersteuning van jachtvliegtuigen. In dit verband is het van belang dat het radarbereik van de AWACS-vliegtuigen veel groter is dan het bereik van de hedendaagse grondgebonden luchtverdedigingssystemen. Overigens kan de F-35 door het uitgebreide sensorenpakket bij de uitvoering van de zes hoofdmissies aanzienlijk zelfstandiger opereren dan elk ander *multi-role* toestel.

13 en 14

Bent u bekend met de nieuwe Russische Sukhoi Flankers SU-35? Zo ja, is het waar dat de F-35 een makkelijke prooi is voor deze veel modernere Russische gevechtsvliegtuigen? Is het waar dat dit onder meer komt door de ontwerpbeperkingen van de F-35 (vanwege stealth-eigenschappen en gewicht), slechtere bewapening, slechtere wendbaarheid, snelheid en klimvermogen en slechter uitgeruste middelen zoals de nu al achterhaalde bandbreedte, radartechnologie en infrarood detectie (in vergelijking met het Russische gevechtstoestel (met digitale «anti-stealth» radar) en de Saab Grippen NG), en tekort schiet in luchtgevechten op korte afstand? Bent u bereid te reageren op het pleidooi van dr. Jensen in de Australian Financial Review van 7 januari 2009, «Pricey stealth fighter not up to scratch», die zegt: «De stealth eigenschappen van de Joint Strike Fighter (JSF) zijn aantoonbaar twijfelachtig, wat blijkt uit harde cijfers, zeker in vergelijking met echte stealth toestellen, en de «networking» deze stealth nog verder in gevaar brengt. Er is vooralsnog niets revolutionairs aan de JSF en het schiet tekort in elk fundamenteel noodzakelijke eigenschap»? Wat is uw reactie hierop?

De operationele capaciteiten van de F-35 zijn gerubriceerd en kunnen niet in het openbaar worden bediscussieerd. Kennelijk speelt deze beperking ook kritische waarnemers parten, want de veronderstellingen in de vragen stoken in het geheel niet met het inzicht dat Defensie heeft in de capaciteiten van de F-35. De F-35 is opgewassen tegen elke bekende dreiging. Overigens is bij de Su-35 *Flanker* geen sprake van een nieuw ontwerp, het is een doorontwikkeling van een ontwerp uit de jaren 70.

15, 22 en 23

Waarom kiest u er voor nu een besluit te nemen over testtoestellen terwijl een belangrijke factor, namelijk de geluidsproductie van de verschillende kandidaten, nog niet bekend is?

Waarom heeft u er voor gekozen bij de kandidatenvergelijking geen milieu-elementen op te nemen?

Waarom heeft u er voor gekozen bij de kandidatenvergelijking geen geluidsproductie-elementen op te nemen?

Milieuaspecten, waaronder geluid, zijn geen criterium bij de aanschaf van defensiematerieel. Zoals bij elke aanschaf zijn milieuaspecten voor Defensie wel belangrijke randvoorwaarden. Bij de definitieve keuze van een opvolger van de F-16 is dat niet anders. Het uitgangspunt is dat Defensie de wettelijke beperkingen in acht zal nemen, ook waar het geluid

betreft. De hoofdthema's prijs, kwaliteit en levertijd blijven de criteria waarop een keuze voor een nieuw jachtvliegtuig zal berusten, zoals ook in het coalitieakkoord is opgenomen. Bij de voorbereiding van het verweringsbesluit over de vervanging van de F-16 komen de aspecten arbeidsomstandigheden en milieu in het kader van het Defensie Materieelproces (DMP) nadrukkelijk aan de orde. Verder zal de Kamer zoals toegezegd nog in het eerste kwartaal van dit jaar worden geïnformeerd over de bevindingen van het NLR over de geluidsaspecten van de drie kandidaat-toestellen.

16

Bent u bereid uw besluit aan te houden tot het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)-rapport over geluidsoverlast bekend is?

Zoals eerder toegezegd zal ik u in het eerste kwartaal van dit jaar informeren over de bevindingen van het NLR over de geluidsaspecten van de drie kandidaat-toestellen. Het besluit tot de definitieve aanschaf van de testtoestellen zal in april van dit jaar met de Kamer worden besproken.

17, 18, 19, 21 en 82

Welke informatie over de geluidsproductie van de F-35 heeft u reeds in uw bezit? Bent u bereid die informatie met spoed met de Kamer te delen?

Zo nee, waarom niet?

Welke informatie over de geluidsproductie van de Advanced F-16 heeft u reeds in uw bezit? Bent u bereid die informatie met spoed met de Kamer te delen? Zo nee, waarom niet?

Welke informatie over de geluidsproductie van de Gripen NG heeft u reeds in uw bezit? Bent u bereid die informatie met spoed met de Kamer te delen? Zo nee, waarom niet?

Kunt u alle onderzoeken die door de Amerikaanse luchtmacht zijn gedaan naar de geluidsproductie van de F-35 aan de Kamer zenden? Zo nee, waarom niet?

Wilt u alsnog de aanvullende fabriekgegevens over de geluidsproductie van de F-35 ook per omgaande aan de Kamer sturen, dus vooruitlopend op de door u aangevraagde analyse door het NLR?

Defensie beschikt over de gegevens van drie onderzoeken die zijn uitgevoerd in de Verenigde Staten naar het geluid van de F-35. Het eerste onderzoek dateert van 2001 en is uitgevoerd met een prototype van de F-35, aangeduid met X-35. Omdat het ging om een prototype zijn de gegevens niet representatief voor de F-35. In 2007 is met het eerste testtoestel van de F-35, de AA-1, een beperkt onderzoek uitgevoerd. De meetgegevens daarvan worden inmiddels door de Verenigde Staten als onbetrouwbaar beschouwd. Omdat deze onderzoeken geen gegevens hebben opgeleverd die representatief zijn voor de Nederlandse situatie heeft het geen zin de Kamer hierover nader te informeren.

Het derde onderzoek is in oktober 2008 met de AA-1 uitgevoerd op de vliegbasis Edwards door de Amerikaanse overheid. De meetgegevens daarvan zijn onlangs aan Nederland beschikbaar gesteld. Het betreft geluidsdata op digitale gegevensdragers die op dit moment worden geanalyseerd door het NLR. De Amerikaanse overheid is eigenaar van deze data. Het is op dit moment nog niet mogelijk deze digitale data in een hanteerbare en inzichtelijke vorm beschikbaar te stellen.

Ten aanzien van de Saab Gripen NG beschikt Defensie uitsluitend over het rapport dat de Kamer intussen van de fabrikant zelf heeft ontvangen. In reactie op dit rapport heeft Defensie Saab verzocht om aanvullende informatie om een vergelijking voor de Nederlandse situatie mogelijk te maken. Ten aanzien van de *Advanced F-16* beschikt Defensie over geluids-

gegevens die zijn verkregen van de fabrikant Lockheed Martin onder de gebruikelijke voorwaarden van vertrouwelijkheid. Ik ben desgewenst bereid deze gegevens vertrouwelijk naar de Kamer te zenden. Overigens heeft Defensie ook Lockheed Martin om extra geluidsgegevens van de *Advanced F-16* gevraagd. Deze firma heeft laten weten geen extra gegevens te kunnen verstrekken.

Zoals toegezegd zal ik u dit kwartaal de bevindingen van het NLR over de geluidsgegevens van de *Advanced F-16*, de *F-35* en de Gripen NG doen toekomen.

20

Kunt u de antwoorden die u in de request for information van 1999 als voorbereiding op de zgn. B/C-brief heeft gekregen integraal met de Kamer delen? Zo nee, waarom niet?

Indien gewenst ben ik bereid deze gegevens vertrouwelijk ter inzage te geven. Ik merk overigens op dat de leveranciers de antwoorden op de RFI uit 1999 niet overzichtelijk en gestructureerd hebben ingezonden. Voorts merk ik op dat de Kamer in 2002 de resultaten van de toenmalige kandidatenvergelijking vertrouwelijk ter inzage heeft gekregen.

24

Bent u bereid om in plaats van twee F-35 vliegtuigen te bestellen, slechts een F-35 en een ander toestel te bestellen zodat dit niet alleen een testfase voor de F-35 wordt maar juist ook voor een andere kandidaat?

Neen. Beide toestellen zijn nodig voor deelneming aan de IOT&E omdat de Verenigde Staten de inbreng van minimaal twee toestellen als eis voor deelneming door andere landen hebben gesteld. De komende IOT&E in de Verenigde Staten betreft uitsluitend de *F-35* en niet andere kandidaten voor de opvolging van de *F-16*. De Kamer is daar onder andere over geïnformeerd met Kamerstuk 26 488, nr. 65 van 29 februari 2008.

25

Kunt u aangeven wat het de Nederlandse staat momenteel zal kosten om uit de ontwikkeling en productie van de F-35 te stappen?

De Algemene Rekenkamer heeft onlangs uitstapkosten van € 430 miljoen berekend als de JSF niet wordt aangeschaft. Deze berekening is gebaseerd op de situatie eind 2007 en intussen is het project anderhalf jaar verder. Zo zijn inmiddels verplichtingen aangegaan voor de PSFD-fase en de testtoestellen. Waarschijnlijk zullen de orders voor de Nederlandse industrie afnemen als Nederland nu, dat wil zeggen in een fase waarin de *F-35*-productie op gang komt, zou besluiten de deelneming aan de ontwikkeling van de SDD te staken. Per saldo zou Nederland er dan ook rekening mee moeten houden dat de uitstapkosten aanzienlijk hoger dan € 500 miljoen zullen uitkomen.

Deze schatting berust niet op een exacte berekening. Een berekening nu zou in eerste instantie moeten berusten op een herijking van eerder gehanteerde uitgangspunten en veronderstellingen. Vervolgens zijn een evaluatie en, eventueel, de bijstelling van de gehanteerde berekeningsmethodiek nodig op basis van de laatste inzichten en (kosten)informatie. Pas dan kan werkelijk een berekening worden gemaakt van de kosten van beëindiging van de Nederlandse deelneming aan zowel de SDD- als PSFD-fase.

De uitstapkosten kunnen voor de Kamer relevant zijn bij de behandeling van het kabinetsbesluit over de vervanging van de *F-16*. Het streven is er

daarom op gericht de Kamer met het oog op dat besluit tijdig in staat te stellen alle benodigde informatie, financiële en andere, bij haar afwegingen te betrekken.

27

Is de keuze voor de aanschaf van F-35 testtoestellen te beschouwen als een de facto keuze voor de F-35 als vervanger voor de F-16? Zo nee, waarom schaft u twee testtoestellen aan als na enkele jaren een andere vervanger aangeschaft zou kunnen worden?

Het definitieve besluit over de vervanging van de F-16 is, in overeenstemming met het coalitieakkoord, in 2010 aan de orde. Mede op basis van de resultaten van de actualisering van de kandidatenvergelijking acht ik in deze fase de aanschaf van twee testtoestellen verantwoord. Het in februari 2008 genomen besluit over toetreding tot het MoU over de IOT&E en de aanschaf van twee testtoestellen berust op de aanzienlijke voordelen die deelneming aan de IOT&E biedt. Om aan de IOT&E te kunnen deelnemen is het noodzakelijk eind april een definitieve verplichting aan te gaan tot de aanschaf van het eerste testtoestel. Mocht de keuze uiteindelijk niet op de F-35 vallen, dan zullen de twee toestellen worden doorverkocht.

28, 35 en 46

Kunnen de testtoestellen terug verkocht worden aan de producent als besloten wordt een ander toestel dan de F-35 als opvolger te kiezen? Welke afspraken zijn hierover reeds gemaakt?

Kunt u globaal aangeven wat de te verwachten opbrengsten zullen zijn van verkoop van de twee testtoestellen na de IOT&E indien niet wordt overgegaan tot vervanging van de F-16 door de F-35?

Is er een financieel nadeel aan verbonden wanneer Nederland de twee (dan kort daarvoor) aangeschafte F-35 testtoestellen weer zou moeten verkopen op grond van een eventueel besluit in 2010 om niet door te gaan met de aanschaf van de F-35 voor het Commando Luchtmacht (CLSK)? Zo ja, hoe omvangrijk zal dat financiële nadeel naar schatting zijn?

Er zijn geen concrete afspraken gemaakt over de eventuele doorverkoop van toestellen. Daarom is er nu niets te zeggen over eventuele opbrengsten. Vanzelfsprekend zullen deze niet gelijk zijn aan de nieuwwaarde.

29

Wanneer bent u van plan het contract ter verwerving van het eerste en het tweede toestel exact te tekenen?

Er is nog geen afspraak gemaakt over de datum waarop Nederland uiterlijk in april 2009 de verplichting voor de definitieve aanschaf van het eerste toestel zal aangaan. Het aangaan van de verplichting voor het tweede toestel is voorzien voor februari 2010. Een exacte datum is nog niet bekend.

30

Hoeveel oefenvluchten maakt de F-16 momenteel boven natuurgebieden? Hoeveel vliegreuten zijn dat? Welke vergunningen heeft u aangevraagd en gekregen voor deze oefeningen op basis van de Natuurbeschermingswet?

Het aantal oefenvluchten boven natuurgebieden wordt niet bijgehouden. Omdat het militaire luchtruim zich over een groot deel van Nederland uitstrekt, wordt op grotere hoogte ook over natuurgebieden gevlogen. Daarvan wordt afgeweken tijdens starts en landingen en verder op de aangewezen laagvliegroute 10, de aanvliegroutes naar de schietrange op Vlieland en tijdens oefeningen in speciaal daarvoor aangewezen verkeers-

gebieden. Op dit moment wordt in overleg met het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit gewerkt aan een landelijke vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet voor alle militaire vliegactiviteiten. Daarmee wordt voor de toekomst meer duidelijkheid geschapen over het vliegen boven natuurgebieden.

31

Hoeveel geluidsproductie nemen de vliegbases van Volkel en Leeuwarden momenteel in? Hoeveel ruimte is er nog binnen de bestaande contouren? Is het waar dat er in Volkel al geen huizenproductie meer mag plaatsvinden in bepaalde gebieden omwille van de huidige geluidsoverlast?

De geluidsproductie over het jaar 2008 wordt nog berekend. Wanneer de geluidsproductie bekend is, wordt die in de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne (COVM) van de desbetreffende basis besproken met onder andere omwonenden en vertegenwoordigers van lokale overheden. In de kern van Volkel kan niet overal worden gebouwd vanwege de bouwbeperkingen die horen bij de vastgestelde geluidscontouren. Gebaseerd op gegevens uit 2007 zou voor vliegbasis Leeuwarden nog ongeveer 50 procent ruimte bestaan binnen de bestaande contouren. Voor vliegbasis Volkel is dat ongeveer tien procent.

32

Is er al een definitief ontwerp van de motoren voor de F-35 gekozen?

Er worden twee typen motoren in concurrentie ontwikkeld, de F135 van Pratt & Whitney en de F136 van de General Electric en Rolls Royce, het *Fighter Engine Team*. Beide motoren worden ontwikkeld op basis van dezelfde technische eisen. Het basisontwerp van beide motoren ligt intussen vast. Modificaties aan beide ontwerpen blijven echter binnen technische randvoorwaarden mogelijk.

33

Wat is de waarde van de berekeningen die nu door het NLR worden uitgevoerd als nog onduidelijk is welke motoren gebruikt zullen worden voor de F-35?

De bevindingen van het NLR zullen alleen over de F135-motor gaan, aangezien de F-35 nog niet met een F136-motor heeft gevlogen. Naar verwachting zal de F-35 met de F136-motor voor het eerst vliegen in het najaar van 2010. Nadien kunnen de partnerlanden kiezen welke motor ze willen voor hun F-35-vloot.

34

Kunt u helder en overzichtelijk in een tabel aangegeven, per onderdeel van de complete verwerving van de testtoestellen, welke kosten er verbonden zijn met elk onderdeel?

Deze informatie is de Kamer aangeboden in een commercieel vertrouwelijke bijlage bij de IOT&E-brief van 29 februari 2008 (brief met kenmerk DMO/DB/2008001692).

36

Is de Regering nog steeds van mening dat het verstandig is om reeds in 2010 een besluit te nemen over de vervanging van de F-16 vliegtuigen, zoals in het Coalitieakkoord is vastgelegd, gelet op (a) de sindsdien opgetreden tegenvallers en vertragingen in het F-35-project, in het bijzonder bij het testen van de eerste prototypes, (b) de sindsdien geringere inzet en aantal benutte vliegreizen van de F-16, (c) de recente gevolgen van de financiële en economische crisis in het bijzonder voor de Amerikaanse

overheidsfinanciën, en (d) de aangekondigde nieuwe beleidsvoornemens van de nieuwe Obama-administratie? Zo ja, kunt u dat voor de aspecten a t/m d nader toelichten? Zo nee, welke aanpassing van het Coalitieakkoord zou in deze zinvol geacht worden?

Er zijn geen redenen af te wijken van de afspraken in het coalitieakkoord over de besluitvorming over de vervanging van de F-16. Het verloop van het JSF-programma tot dusver geeft daar geen aanleiding toe. Het is mij niet bekend op welke geringere inzet of welk ander aantal vliegtuigen van de F-16 wordt gedoeld. De regering is niet bekend met concrete beleidswijzigingen van de nieuwe Amerikaanse regering ten aanzien van het F-35-programma, al dan niet als gevolg van de economische en financiële crisis. De gevolgen van eventuele beleidswijzigingen van de Amerikaanse regering waartoe dit jaar zou worden besloten, kunnen door de Nederlandse regering worden betrokken bij een besluit over vervanging van de F-16 in 2010.

37

Kan alsnog bij het besluit voor aanschaf van het eerste testvliegtuig een zgn. D-brief overlegd worden aan de Kamer?

De brief van 16 januari 2009 betreft een verwervingsbesluit voor de twee testtoestellen en is daarmee vergelijkbaar met een D-brief. De D-brief van het project Vervanging F-16 zal het verwervingsbesluit van de vervanger van de F-16 betreffen. Deze brief zal de Kamer worden aangeboden ten tijde van het definitieve vervangingsbesluit dat volgens het coalitieakkoord is voorzien voor 2010.

39

Zijn aan het uitstellen van het aangaan van de verplichting tot aanschaf van het eerste F-35 testtoestel door Nederland (tot eind april 2009) financiële nadelen verbonden? Zo ja, welke?

Indien Nederland eind april een verplichting aangaat tot de definitieve aanschaf van het eerste testtoestel, zijn aan het uitstel tot dan geen kosten verbonden. Als Nederland zou besluiten het eerste testtoestel uiteindelijk niet aan te schaffen zijn er wel kosten aan het uitstel verbonden. Het gaat dan naast de aanschaf van *long lead items* ter waarde van ongeveer \$ 14 miljoen om inkoop- en productiekosten van \$ 12,5 miljoen. Ook moet rekening worden gehouden met beëindigingskosten, waarvan de hoogte nog niet bekend is. Zoals uiteengezet in de brief van 27 november 2008 (Kamerstuk 26 488 nr. 125) zal, in het geval dat Nederland niet zou besluiten tot aanschaf, worden getracht deze financiële gevolgen te beperken.

40

Zijn aan het uitstellen van het aangaan van de verplichting tot aanschaf van het eerste F-35 testtoestel door Nederland (tot eind april 2009) operationele nadelen verbonden? Zo ja, welke?

Neen.

41

Welke omvang zal de eerste Nederlandse F-35 eenheid hebben, die «omstreeks 2016» operationeel inzetbaar kan zijn?

De omvang van de eerste Nederlandse eenheid die nodig is voor een *Initial Operational Capability* is tien vliegtuigen.

42

Kan uitgebreid toegelicht worden of de ontwerp- en testfase van de Short Take Off Vertical Landing (STOVL)- en de Carrier Version (CV)-versie geheel op (het originele) schema liggen, en waar en welke vertragingen hierbij zijn opgelopen?

De verlenging van de SDD-fase en de verschuiving van de IOT&E, waarover de Kamer eerder is geïnformeerd, zijn ook van toepassing op de STOVL en CV-versies van de F-35. Nederland heeft echter geen specifiek belang bij deze versies, en de ontwikkelingen van deze versies worden dan ook niet op de voet gevolgd.

43

Welke garanties kan Lockheed Martin geven dat het contracteren door Nederland van het eerste F-35 testvliegtuig vóór eind april a.s. ook daadwerkelijk zal leiden tot oplevering van dat eerste testvliegtuig «voor november 2011»? Welke boetebedingen worden daarbij contractueel vastgelegd voor het niet tijdig opleveren?

Nederland bestelt F-35 toestellen niet rechtstreeks bij de fabrikant, maar door tussenkomst van de Amerikaanse overheid. Met de Amerikaanse overheid worden geen boetebedingen afgesproken. Volgens de productieplanning van LRIP 3 heeft de levering plaats in 2011, waarbij een toestel dat in november van dat jaar wordt geleverd een Nederlandse bestemming krijgt. Overigens krijgt Nederland al vanaf begin 2011 opleidingscapaciteit in de opleidingspool van de IOT&E. De exacte leverdatum van het eerste toestel in 2011 is daarop niet van invloed.

44

Voor hoeveel en welke testtoestellen geldt de meest recente planning van 1615 IOT&E-vluchten in de periode van augustus 2013 tot en met 2014? In hoeverre komt dit overeen met de oorspronkelijke planning?

Deze planning geldt voor alle deelnemende IOT&E-toestellen. De aanvankelijke grove planning van ongeveer 1500 vluchten (Kamerstuk 26 488, nr. 65 van 29 februari 2008) wordt steeds verder verfijnd. Afgezien van de verdere detaillering komt dit nog steeds overeen met de oorspronkelijke planning.

45

Over welke inherente onzekerheden heeft u het hier? Kunt u hier een uitputtende opsomming van geven?

De uiteenlopende berekeningen in verband met de levensduurkosten berusten op diverse variabelen en hebben betrekking op toekomstige uitgaven die zich uitstrekken over een periode van dertig jaar. De uitkomsten van dit onderdeel van de kandidatenvergelijking liggen betrekkelijk dicht bij elkaar. Daarom is in een onzekerheidsanalyse bekeken in welke mate ontwikkelingen in de variabelen de uitkomst kunnen beïnvloeden. Hierbij gaat het onder andere om valutakoersen en brandstofprijzen in de komende decennia en de toekomstige kosten van doorontwikkelingen van de kandidaat-toestellen. Ik verwijs voor verder toelichting naar deel 4 van de vertrouwelijk ter inzage gelegde rapportage (Kamerstuk 26 488, nr. 129 van 18 december 2008).

47

Is al een nadere duiding te geven van het moment waarop de regering in 2010 (welke maand) het definitieve besluit zal nemen over de aanschaf van de F-35?

Neen.

48

Wordt er voor Italië of andere belangstellende F-35 partners geen uitzondering gemaakt, indien zij alsnog aan de testfase zouden willen deelnemen, op de stelling «Deze bestelsystematiek geldt voor alle partners»? Er wordt geen uitzondering gemaakt.

49 en 71

Waarom is niet gewacht met het nemen van dit kabinetsbesluit tot aanschaf van het eerste testtoestel tot de onderhandelingen over Low Rate Initial Production (LRIP) 3, waarin dit toestel zal worden geproduceerd, zijn afgerond?

Bent u bij voorbaat bereid over te gaan tot aanschaf van beide testvliegtuigen, ongeacht de uitkomst van de onderhandelingen over LRIP 3 en LRIP 4 inzake de aanschafprijs?

Het besluit tot aanschaf van de beide testtoestellen is mede genomen op grond van de resultaten van de kandidatenvergelijking en na overleg met de Kamer over de tijdstippen voor het aangaan van de verplichting. Bovendien is Defensie op de hoogte van het verloop van de onderhandelingen over de LRIP-toestellen. Naar verwachting zal het budget voor de testtoestellen toereikend zijn. De prijs van het eerste testtoestel in LRIP 3 zal in ieder geval bekend zijn voordat Nederland een verplichting tot aanschaf daarvan aangaat. Ik merk daarbij op dat de financiële en operationele voordelen van deelneming aan de IOT&E groot zijn.

50

Kan zekerheid verschaft worden dat de VS en het Verenigd Koninkrijk (VK) wel tijdig, in ieder geval vóór 1 maart a.s. de contractuele verplichting aangaan voor de aanschaf van hun eerste serie testvliegtuigen onder LRIP 3, dat wil zeggen voor de VS zeven Conventional Take Off and Landing (CTOL)en zeven STOVL-toestellen en voor het VK twee STOVL-toestellen? Zo niet, welke gevolgen heeft dat voor de Nederlandse planning inzake het Project Vervanging F-16? Met welke extra kosten zou in een dergelijk geval rekening moeten worden gehouden?

Aan alle technische randvoorwaarden die de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk hebben gesteld is intussen voldaan. Dat geldt ook voor de in de brief van 16 januari jl. genoemde Amerikaanse eisen voor de STOVL-toestellen. De contractonderhandelingen vergen meer tijd dan voorzien en zullen naar verwachting in maart 2009 worden voltooid. Het contract zal dan waarschijnlijk eind maart worden getekend. Ondanks enige vertraging heb ik geen reden aan te nemen dat het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten de testtoestellen niet zullen aanschaffen.

51

Hoeveel CTOL-toestellen zijn voorzien om te worden afgeleverd in Block 1, Block 2 en Block 3, de latere aanpassingen aan elk individueel toestel niet meegerekend? In hoeverre komt dit overeen met de oorspronkelijke planning?

De huidige planning gaat uit van zestien CTOL-toestellen van Block 1, dertien van Block 2 en 28 van Block 3. Defensie is niet op de hoogte van wijzigingen ten opzichte van een oorspronkelijke planning, uitgesplitst naar Blocks.

52

Wanneer zullen naar de huidige planning de toestellen die van een technische standaard van Block 1 of 2 zijn, op de standaard van Block 3 worden gebracht?

In 2013 komt de *Block 3* versie beschikbaar. Vanaf dat moment zullen alle *Blocks 1* en *2* op die standaard worden gebracht.

53, 54, 55 en 60

Wat is het prijsverschil tussen toestellen van een technische standaard van Block 1, Block 2 en Block 3?

Indien pas aan de IOT&E-fase kan worden deelgenomen wanneer een toestel een technische standaard van Block 3 heeft, wat zou in dit geval het mogelijke financiële voordeel zijn om te wachten met de aanschaf van testtoestellen tot deze direct met een Block 3 configuratie worden geproduceerd?

Wat zijn de kosten van het op standaard van Block 3 brengen van de testtoestellen die mogelijk door Nederlandse zullen worden aangeschaft?

Kan gespecificeerd worden van welke technische standaard (uitgedrukt in «Block») de testtoestellen zijn die door de Amerikaanse en Britse regering zullen worden besteld?

De ontwikkeling van de *Blocks 1* tot en met *3* maakt deel uit van de SDD-fase, waar Nederland \$ 800 miljoen aan bijdraagt. De prijsverschillen tussen de toestellen van de *Blocks 1, 2* en *3* zijn nog niet aan te geven. De toestellen tot en met LRIP 3 zijn van *Block 1*, die van LRIP 4 zijn van *Block 2* en die van LRIP 5 zijn van *Block 3*. De prijsverschillen zijn daarmee afhankelijk van de onderhandelingen over de verschillende LRIP-series.

Voor het opwaarderen van de testtoestellen van *Block 1* naar *Block 3* tijdens de productie is in het projectbudget € 4 miljoen opgenomen, overigens een aanzienlijke daling ten opzichte van de oorspronkelijk begrote € 29 miljoen. In de jaarrapportage over 2007 is de Kamer daarover geïnformeerd.

De IOT&E zal worden uitgevoerd met de F-35 *Block 3*. De opleidingen daarvoor moeten echter eerder aanvangen, zoals onder meer is uiteengezet in de brieven van 29 februari en 17 november 2008 (Kamerstuk 26 488, nrs. 65 en 121). Dat gebeurt aanvankelijk met de *Block 1* versie, vervolgens met de *Block 2* versie en ten slotte met de *Block 3* versie. Het verschil in *Blocks* is voor het opleidingstraject niet bezwaarlijk.

56

Klopt het dat het eerste mogelijk door Nederland aan te schaffen testtoestel pas beschikbaar komt nadat eerst de veertien testtoestellen bedoeld voor Amerikaans gebruik zijn geproduceerd?

Neen. In de productieplanning worden de vliegtuigen voor Nederland, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten in betrekkelijk willekeurige volgorde gebouwd. Het is overigens niet van groot belang wanneer in LRIP 3 het eerste Nederlandse vliegtuig uit de productie komt. Nederland heeft met ingang van 2011 recht op opleidingsuren uit de *pool* om vliegers op te leiden. Zie ook het antwoord op vraag 43.

57

Kan geconcludeerd worden dat het mogelijk door Nederland aan te schaffen tweede testtoestel zal worden geproduceerd in LRIP 4?

Ja. Het tweede Nederlandse F-35 toestel maakt deel uit van LRIP 4.

58 en 59

In welke maand van 2012 wordt levering van het mogelijk door Nederland aan te schaffen tweede testtoestel voorzien?

Hoeveel maanden verschil zit er, volgens de huidige planning, tussen de levering van het eerste en het tweede mogelijk door Nederland aan te schaffen testtoestel?

Volgens de planning wordt het tweede Nederlandse toestel in februari 2012 afgeleverd. Er zit daarmee ongeveer drie maanden tussen de geplande levering van het eerste en het tweede Nederlandse toestel. Van belang is echter dat door de levering van het eerste testtoestel in het kalenderjaar 2011 de Nederlandse vliegers al in dat jaar kunnen beginnen met hun opleiding.

61

Kan het geplande productieschema van de toestellen bedoeld voor Amerikaans en Brits gebruik inzichtelijk worden gemaakt?

Neen, met dien verstande dat vertrouwelijke inzage door de Kamer mogelijk is.

62 en 67

Wanneer zal naar verwachting worden voldaan aan de eisen die de Amerikaanse regering stelt voor de STOVL-toestellen, waarna het LRIP 3 contract kan worden getekend? Welk(e) gevolg(en) heeft dit voor de geplande productie in deze LRIP-fase?

Aan welke specifieke technische eisen voor de STOVL-versie moet zijn voldaan voor de Amerikaanse regering voordat het LRIP 3 contract voor deze versie kan worden getekend? Welke consequenties heeft dat voor de datum van ondertekening en de daarvoor gestelde termijn?

Voordat het LRIP 3-contract voor de STOVL-toestellen kan worden ondertekend, moest de gemodificeerde F135-motor door de Amerikaanse regering volledig zijn goedgekeurd voor STOVL-operaties. Dit is onlangs gebeurd. De Amerikaanse regering verwacht dan ook dat in maart 2009 het LRIP 3-contract voor zowel de CTOL als de STOVL-toestellen kan worden ondertekend. Zie ook het antwoord op vraag 50.

63

Welke definitie is te geven voor de term «serie» zoals gebruikt in de zin «Het jaar 2011 is het productiejaar van de derde serie.»? Hoe verhoudt deze term «serie» zich tot de term «Block»?

Elke productieserie in de SDD-fase wordt aangeduid met een LRIP-nummer. Doorgaans betreft dit de productie die in een kalenderjaar wordt voltooid, voor LRIP 3 is dat 2011. De configuratiestandaard wordt aangeduid met een Block-nummer. Voor LRIP 3 is dat Block 1.

64

Betreffen de begin februari af te sluiten onderhandelingen over LRIP 3 alle drie de varianten van de F-35? Zo nee, kan dit dan nader toegelicht worden?

De contractonderhandelingen over LRIP 3 gaan over de CTOL- en STOVL-versie van de F-35. De CV-versie wordt naar verwachting aangeschaft vanaf LRIP 4.

65

Betreft de verwachte ondertekening van het LRIP 3 contract, voorzien voor eind februari 2009, alle testtoestellen van de VS (7 CTOL- en 7 STOVL-toestellen) en van het VK (2 STOVL-toestellen)?

Naar verwachting zal het Verenigd Koninkrijk voor eind maart een definitief besluit nemen over de aanschaf van de LRIP 3-toestellen. Het LRIP 3-contract zal in dat geval zeven CTOL en zeven STOVL-toestellen voor de Verenigde Staten betreffen, evenals twee STOVL-toestellen voor het Verenigd Koninkrijk. Het contract zal naar verwachting ook voor eind maart worden getekend. Nederland kan eind april aansluiten met het eerste CTOL-toestel. Zie ook het antwoord op de vragen 50 en 62.

68

Wat is de positie van het JSF Program Office (JPO) bij de onderhandelingen tussen de Amerikaanse regering en de fabrikant over LRIP 3?

Namens de Amerikaanse overheid voeren functionarissen van het JPO de onderhandelingen met Lockheed Martin en de motorenleverancier over LRIP 3. Nederland is bij die onderhandelingen vertegenwoordigd.

69

Kan alsnog aangegeven worden in hoeverre de CV-versie van de F-35 op schema ligt? Wordt er in LRIP 3 geen aflevering van CV-toestellen voorzien? Zo ja waarom niet, en is dit overeenkomstig de oorspronkelijke planning?

Worden er in de testfase uiteindelijk maar drie exemplaren van de CV-versie geproduceerd, en alleen in LRIP 4? Kunnen de antwoorden op deze vragen ook toegelicht worden?

De ontwikkeling van de CV-versie ligt op schema. Het grootschalige testprogramma van de SDD (*Developmental Test and Evaluation*, DT&E) zal worden uitgevoerd met drie CV-testtoestellen. Volgens de planning worden de eerste operationele CV-toestellen voor de Amerikaanse marine in LRIP 4 geproduceerd. Voorzien wordt dat zes CV-toestellen zullen deelnemen aan de IOT&E. Zie ook het antwoord op vraag 64.

70

Welke garantie kan gegeven worden dat het ongewijzigde investeringsbudget ook daadwerkelijk nog voldoet aan de huidige, reële kostenverwachtingen?

Het projectbudget zal in maart 2009 worden geactualiseerd. Hierover zal de Kamer in de komende jaarrapportage worden geïnformeerd.

72

Welke garantie biedt het feit dat Nederland dezelfde prijs voor de testtoestellen zal betalen als de VS, als in die prijs mogelijk ook de meerkosten van de andere F-35 versies (de STOVL- en de CV-), waaraan Nederland niet deelneemt en die in een kleinere oplage geproduceerd gaan worden, verrekend zullen worden?

Alle partners betalen dezelfde prijs per versie, zolang een partner geen afzonderlijke eisen stelt. In dat geval betaalt die partner een andere prijs. De prijsontwikkeling van de CV en de STOVL wordt apart bijgehouden en verwerkt. Deze versies zijn overigens aanzienlijk duurder dan de CTOL-versie.

Bent u ook bereid de Kamer terstond te informeren over de uitonderhandelde prijs voor de testvliegtuigen van deze versies? Welk minimaal prijsverschil tussen de testvliegtuigen van de drie verschillende versies acht u, mede gelet op de oplage per versie, gewenst?

Ja, ik zal de Kamer informeren over het onderhandelingsresultaat. Vanzelfsprekend zal Nederland de onderhandelingen niet belasten met uitspraken over welke prijs aanvaardbaar wordt geacht.

73

Waarom stelt u dat uit de bestelsystematiek voortvloeit dat dit toestel in 2009 moet worden gecontracteerd? Gelden de eerdere veel exactere tijdsaanduidingen dus niet meer?

Met inachtneming van de gemelde vertraging van februari naar maart blijven alle tijdsaanduidingen geldig met dien verstande dat voor het aangaan van de Nederlandse verplichting voor het eerste testtoestel uitstel is verkregen tot eind april. De Kamer is daarover geïnformeerd met de brief van 27 november 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 125).

74

Nu u stelt dat er in 2009 gecontracteerd moet worden, bent u bereid te wachten met het nemen van definitieve besluiten tot alle onderzoeksgegevens dus inclusief die over geluidsproductie op tafel liggen? Zo nee, waarom niet?

Ik zal de Kamer in het eerste kwartaal van 2009 informeren over de bevindingen van het NLR over de geluidsaspecten van de drie kandidaat-toestellen, voorafgaand aan de Kamerbehandeling van het besluit over de testtoestellen. Het is intussen duidelijk dat niet van alle kandidaten alle benodigde gegevens beschikbaar zijn. De afweging over geluid is vooral relevant voor de definitieve keuze in 2010, aangezien de IOT&E niet in Nederland zal worden uitgevoerd. Zie ook het antwoord op vraag 73.

75

Kan nader gespecificeerd worden wat bedoeld wordt met «beëindigingskosten»? Waarvoor zouden deze kosten gelden? Kan een schatting worden gemaakt hoe hoog deze kosten mogelijk uit zouden vallen? Zo nee, waarom niet?

Beëindigingskosten zijn meerkosten die ontstaan voor de overblijvende kopers van toestellen in LRIP 3 indien Nederland besluit het eerste testtoestel niet aan te schaffen. In die situatie ontstaan meerkosten omdat de productieserie voor LRIP 3 geen zeventien maar zestien toestellen zal omvatten. De hoogte van dit bedrag is onder andere afhankelijk van de uitkomsten van de contractonderhandelingen. Ik verwijs hierbij naar de brief van 27 november 2008.

76

Waarvoor dienen de (mogelijke) kosten voor Nederlandse deelneming aan de IOT&E-fase die worden gemaakt, waarvan een plafond is overeengekomen van \$ 30 miljoen? Waarop is dit bedrag gebaseerd? Wordt hiermee gegarandeerd dat er, los van de prijs van de mogelijk aan te schaffen testtoestellen, gedurende deze fase aan Nederland geen kostenoverschrijdingen boven dit bedrag mogen worden doorberekend?

Het gaat om de kosten van deelneming aan de IOT&E waarover u op 29 februari 2008 bent geïnformeerd. Mogelijke kostenoverschrijdingen kunnen inderdaad niet boven dit plafondbedrag worden doorberekend zonder uitdrukkelijke toestemming van de Nederlandse regering.

77

Wat is het nut van het beproeven van de gegevensuitwisseling tussen het Automatic Logistics Information System (ALIS) van de F-35 en de Nederlandse defensiesystemen, wanneer nog geen definitieve keuze is gemaakt welk gevechtstoestel uiteindelijk de Nederlandse F-16 zal vervangen?

Nederland neemt sinds 2002 deel aan de ontwikkeling van de JSF. Tegen de tijd dat de IOT&E in 2011 aanvangt en de gegevensuitwisseling kan worden beproefd, is de definitieve keuze voor de vervanging van de F-16 gemaakt. Dat besluit is op grond van het coalitieakkoord voorzien voor 2010. Voorbereidingen, zoals de beproeving en de koppeling van ALIS aan de Nederlandse defensiesystemen, passen bij een gedegen project-aanpak.

78

Zal ieder uitstel (na 1 maart a.s.) van ondertekening van het contract voor de aanschaf van testvliegtuigen uit LRIP 3 door de VS en/of het VK leiden tot dezelfde extra kosten, als die voor Nederland zijn benoemd?

Zoals opgemerkt in het antwoord op vraag 50 zal het contract over LRIP 3 naar verwachting in maart worden getekend. De mogelijke extra kosten houden verband met het verschil in tijdstip waarop de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk enerzijds en Nederland anderzijds de verplichting aangaan. Als de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk zelf gezamenlijk zouden besluiten het contract later te tekenen, zijn extra kosten voor deze landen dus niet van toepassing. Bij uitstel door alleen het Verenigd Koninkrijk zou er voor dit land waarschijnlijk wel sprake zijn van extra kosten. Overigens zijn de extra kosten alleen van toepassing als uiteindelijk niet tot aanschaf wordt overgegaan.

79

In hoeverre komen de hier geraamde materiële en personele exploitatiekosten van de IOT&E, van € 16,1 miljoen, overeen met de oorspronkelijke raming?

De raming is ongewijzigd. Overigens zal in de jaarrapportage over 2008 een actuele raming worden opgenomen en toegelicht.

80

Met wie is het kostenplafond van \$ 30 miljoen voor de Nederlandse IOT&E deelname, los van de testtoestellen, overeengekomen? In hoeverre komt dit kostenplafond overeen met de oorspronkelijke raming?

Het kostenplafond dat Nederland, de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk zijn overeengekomen, is vastgelegd in het IOT&E MoU. Dit kostenplafond is een *not-to-exceed* prijs en ligt hoger dan de raming van € 18,8 miljoen waarover de Kamer op 29 februari 2008 is geïnformeerd. De raming van de IOT&E deelnemingskosten is ongewijzigd.

81

Wil de mededeling dat er «voor de Nederlandse industrie geen specifieke, aanvullende rol is weggelegd bij de IOT&E en de aanschaf van de twee testtoestellen» zeggen dat de Nederlandse industrie in het geheel geen directe bijdrage levert aan de IOT&E en de productie van alle testtoestellen? In hoeverre komt dit overeen met eerder verwoorde of gewekte verwachtingen?

Neen. De Nederlandse industrie is betrokken bij het F-35 programma als geheel, en in dat kader leveren Nederlandse bedrijven ook een bijdrage aan productie van de testtoestellen. Er is geen specifieke rol weggelegd

voor de Nederlandse industrie in de IOT&E, omdat het een operationeel testprogramma is waarbij industriële aspecten geen rol spelen. Dat is nooit anders geweest en komt geheel overeen met de verwachtingen.

Terwijl de discussie over de aanschaf van de testtoestellen voortgaat, komen de voorbereidingen voor de productiefase van de F-35 in een stroomversnelling. In deze fase staan de Amerikaanse (hoofd)aannemers voor de beslissing welke industriële partners ze voor de komende jaren zullen kiezen. Die beslissingen hebben een aanzienlijk grotere reikwijdte dan de Nederlandse deelneming aan de IOT&E met twee testtoestellen. Een besluit geen testtoestellen aan te schaffen kan dan ook alleen negatieve effecten hebben op de orderportefeuille en de positie van de Nederlandse industrie in het F-35 programma. Zie ook het antwoord op vraag 25.

83

Wordt ALIS exclusief ontwikkeld voor de F-35 dan wel ook voor andere stealth-vliegtuigen, of zal het t.z.t., evt. na noodzakelijke aanpassingen, ook inzetbaar zijn op bijvoorbeeld de (Advanced) F-16?

De ontwikkeling van ALIS maakt integraal deel uit van het F-35 programma. Het kan niet worden benut voor andere vliegtuigen die nu in ontwikkeling of in gebruik zijn omdat het specifiek is toegesneden op het ontwerp van de F-35.

84

Is het genoemde bedrag van 274,6 miljoen dollar prijspeil 2007 contractueel vastgelegd of kan dit bedrag nog veranderen voordat u uw handtekening zal zetten?

Het bedrag is niet contractueel vastgelegd en kan nog wijzigen zolang de onderhandelingen nog gaande zijn. Overigens is het bedrag 274,6 miljoen euro. Ook de dollarkoers is daarop van invloed.

85

Waarom wordt al uitgegaan van een invoering van de F-35, terwijl pas in 2010 een formeel besluit is voorzien over welk toestel de Nederlandse F-16 zal vervangen?

Nederland neemt sinds 2002 deel aan de ontwikkeling van de JSF. Het past bij een gedegen projectplanning om invoeringsvoorbereidingen te treffen. Dit geldt nu in het bijzonder voor de deelneming aan de IOT&E met twee F-35 testtoestellen, waarvoor na overleg met uw Kamer het MoU in mei 2008 is ondertekend.

86

Waarom wordt slechts één Nederlandse piloot opgeleid voor instructeur op de F-35? Is dat gebruikelijk voor het geplande aantal af te nemen jachttoestellen?

Uiteindelijk zullen bij invoering van de F-35 meer instructeurs worden opgeleid. Het grote voordeel nu is dat de eerste instructeur al vroegtijdig zonder meerkosten kan worden opgeleid. Dat versterkt de Nederlandse kennis en ervaringsopbouw.

87

Is er al helderheid over de kostprijs van de F-35? Is de prijs die u bereid bent te betalen voor twee testtoestellen een indicatie voor wat de F-35 uiteindelijk zal kosten? Zo nee, waarom zijn deze toestellen zoveel

duurder? Aan welke onderdelen ligt dit en kunt u daarvan een overzicht geven?

Over de stuksprijzen van de F-35 wordt de Kamer ten minste jaarlijks geïnformeerd, onder andere in de jaarrapportage. Door het leercurve-effect zijn de prijzen van de eerste productieseries hoger dan de gemiddelde prijs van de F-35 gedurende de gehele productieperiode. Daarom zal de prijs van de testtoestellen hoger zijn dan de gemiddelde prijs die Nederland voor alle te verwerven toestellen betaalt. De Kamer is daarover onder andere geïnformeerd met de brief van 29 februari 2008.

88

Kunt u de materiële en personele exploitatiekosten van de IOT&E opsplitsen in materiële en personele kosten afzonderlijk? Hoeveel personeel wordt hieruit voor welke periode betaald?

Neen. Het exploitatiecontract dat voor de testtoestellen zal worden gesloten berust op het systeem van *Performance Based Logistics*, waarbij de fabrikant wordt betaald voor inzetgereedheid tegen een vast te stellen bedrag per vlieguur. Een uitsplitsing naar personele en materiële kosten van een dergelijk contract kan niet worden gegeven. Bovendien is een dergelijk contract commercieel vertrouwelijk. De 32 Nederlandse deelnemers komen uit de staande organisatie. Hiervoor is geen extra budget nodig.