

Ministerie van Defensie

Plein 4
MPC 58 B
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
www.defensie.nl

Onze referentie

BS2020019593

Afschrift aan

de Voorzitter van de Eerste
Kamer der Staten-Generaal
Binnenhof 22
2513 AA Den Haag

Bij beantwoording datum, onze referentie en betreft vermelden.



Ministerie van Defensie

" > Retouradres Postbus 20701 2500 ES Den Haag

de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Plein 2
2511 CR Den Haag

Hierbij bied ik u de antwoorden aan op de feitelijke vragen over de eenentwintigste voortgangsrapportage project Verwerving F-35. Deze vragen werden ingezonden op 29 september 2020 met kenmerk 26488-461/2020D37901.

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Drs. B. Visser

Antwoorden op de feitelijke vragen van de vaste commissie voor Defensie over de Eenentwintigste voortgangsrapportage project Verwerving F-35 (ingezonden 29 september 2020, kenmerk 26488-461/2020D37901)

1

Wat wordt er gedaan met betrekking tot de risico's van de On-Board Inert Gas Generation System (OBIGGS)?

10

Betekent het verbod op vliegen met de F-35A binnen een ring van 25NM van een onweercel dat Nederland, zodra de F-35A de taken van de F-15 volledig heeft overgenomen, niet in staat zal zijn het eigen luchtruim te bewaken als het onweert?

11

Worden er stappen gezet om het probleem van het beschadigen van leidingen in de brandstoftanks te verhelpen? Zo ja, wanneer verwacht u dat dit gereed zal zijn? Zo nee, acht u het acceptabel dat de F-35A alleen operabel zal blijven bij goede weersomstandigheden?

Het F-35 *Joint Program Office* (JPO) heeft een tijdelijk advies uitgebracht aan alle gebruikers van de F-35A jachtvliegtuigen om vluchten binnen 25 nautische mijlen (NM) van een bekende onweercel te verbieden en daarnaast vliegtuigen op de grond te beschermen door shelter of bliksemafleider bij onweer binnen 10 NM. Nederland heeft dit advies overgenomen. Dit heeft tot dusverre niet of nauwelijks effect gehad op de inzetbaarheid van de Nederlandse F-35 jachtvliegtuigen.

De oorzaak met betrekking tot OBIGGS wordt momenteel met hoge prioriteit onderzocht door fabrikant Lockheed Martin in samenwerking met het JPO. Op basis van dit onderzoek worden vervolgstappen bepaald, waarmee de vliegbeperking in de omgeving van onweer moeten worden opgeheven.

De Nederlandse F-35 jachtvliegtuigen nemen in 2024 alle taken over van de F-16 en moeten dan in staat zijn om het eigen luchtruim te bewaken bij verschillende weersytypen.

2

Waarom staan er nog acht F-35's op Luke Air Force Base?

Op Luke Air Force Base (VS) is het gezamenlijke F-35A *Pilot Training Center* opgericht. Hiervoor brengt Defensie op dit moment acht toestellen onder in een internationale poule van F-35A's voor de benodigde opleidingscapaciteit. Na de transitie van de F-16 naar de F-35 zal naar verwachting het aantal Nederlandse F-35A's op Luke Air Force Base (VS) worden verminderd. Dit hangt af van de dan benodigde opleidingscapaciteit.

3

Zijn de acht category 1 deficiencies van de F-35A dezelfde deficiencies als waarover werd gerapporteerd in de vorige voortgangsrapportage?

4

Wat is er afgelopen half jaar gebeurd om de acht category 1 deficiencies van de F-35A te verhelpen? Waarom heeft dit tot nu toe nog niet tot resultaten geleid?

De lijst van *category 1 deficiencies* is een momentopname en aan veranderingen onderhevig. Bij de doorontwikkeling van de F-35 zullen continu tekortkomingen worden gecorrigeerd en nieuwe tekortkomingen worden geconstateerd. Een vergelijking van de *category 1 deficiencies* in de vorige voortgangsrapportage met die van eenentwintigste voortgangsrapportage leert dat er *category 1 deficiencies* zijn opgelost, maar ook nieuwe zijn vastgesteld. Van de huidige openstaande *category 1 deficiencies* die betrekking hebben op de F-35A zijn er vier geconstateerd in 2020. De overige *category 1 deficiencies* die betrekking hebben op de F-35A zijn van voor 2020.

Een deel van de *category 1 deficiencies* is inmiddels verholpen. Voor alle nog openstaande *category 1 deficiencies* wordt actie ondernomen om deze te verhelpen. Een *deficiency* verdwijnt pas van de lijst als deze opgelost is, in sommige gevallen vergt dat meer tijd. Naar verwachting worden er nog een aantal *category 1 deficiencies* dit jaar of begin volgend jaar verholpen.

5

Kunt u de stellingname van het Joint Program Office (JPO), dat het alle relevante informatie inzake de evaluatie van de productierisico's, onderhoudbaarheid en betrouwbaarheidsdoelen die niet worden gehaald en de status van leveranciers reeds deelt met het U.S. Government Accountability Office (GAO), namens de Nederlandse regering ondersteunen? Zo ja, heeft u een verklaring voor het feit dat het GAO om aanvullende informatie vraagt? Zo nee, hoe beoordeelt u dan de opstelling van het JPO?

De aanbeveling van het U.S. *Government Accountability Office* (GAO) stelt dat de betreffende informatie moet worden verstrekt aan het Amerikaanse Congres. In de reactie van de Amerikaanse Defensie op deze aanbeveling wordt uitgelegd hoe zij de informatie hebben gecommuniceerd en gaan communiceren. De Amerikaanse Defensie geeft aan dat zij hun Congres via de Defensie commissies per kwartaal op de hoogte zullen houden over de betreffende onderwerpen. Het is aan het Amerikaanse Congres om hier eventueel op te reageren.

6

Waren er moeilijkheden of obstakels met de gereedstelling van de Joint Simulator Environment (JSE)? Zo ja, welke?

Zoals door ons aan uw Kamer is gerapporteerd in de eenentwintigste voortgangsrapportage van het project Verwerving F-35 (Kamerstuk 26488, nr. 461), moeten de testen en het uitvoeren van complexe missies in de *Joint Simulator Environment* (JSE) als onderdeel van de *Initial Operational Test & Evaluation* nog plaatsvinden. Deze simulatieomgeving is nog niet gereed om deze testen uit te kunnen voeren. Door COVID-19 is de realisatie van de JSE verder vertraagd. Naar verwachting zullen de laatste JSE-missies in het vierde kwartaal 2020 of het eerste kwartaal 2021 worden uitgevoerd.

7

Wat zijn de totale meerkosten van het overschakelen op het Operational Data Integrated Network (ODIN) systeem?

Eventuele meerkosten, die op dit moment nog niet bekend zijn, worden opgevangen binnen het bestaande budget voor investeringen respectievelijk exploitatie van de F-35 en worden verwerkt in de financiële ramingen van de tweeëntwintigste voortgangsrapportage.

8

Bij welke organisatie of welk bedrijf wordt ODIN, de commercial-off-the-shelf (COTS) hardware ingekocht?

Nederland verwerft het merendeel van de ODIN-hardware via het JPO, dat hiervoor twee leveranciers kent: Lockheed-Martin (LM) en het *Naval Integration Warfare Center* (NIWC) gecontracteerd. De laatstgenoemde firma is een organisatie binnen de Amerikaanse Marine. Beide bedrijven stellen op basis van COTS-standaarden de ODIN-hardware samen en kopen deze apparatuur in bij verschillende marktpartijen. De keus van de uiteindelijke leverancier is een verantwoordelijkheid van de twee voorgenoemde bedrijven. Naast ODIN wordt ook overgegaan naar opslag van data in een zogenaamde cloud-omgeving. Nederland zal hiervoor een eigen cloud-omgeving opzetten om daarmee het eigen databeheer van haar F-35 vloot zeker te stellen.

9

Wat bedoelt u precies met dat de risico's op het afwijken van het boordkanon zijn 'gemitigeerd'? Blijft er een (kleine) mate van risico op onbedoelde afwijkingen bestaan?

Het mitigeren van deze risico's betekent dat met het pakket van genomen maatregelen wordt voldaan aan de voorgeschreven veiligheidsmarges. Deze maatregelen leveren vooralsnog geen beperking op voor de inzetbaarheid van de Nederlandse F-35 vliegtuigen.

12

Heeft Turkije alle intellectuele eigendom, know-how en kennis van de F-35 productie behouden? Zo ja, waarom?

Turkije heeft, voor zover bij het ministerie van Defensie bekend, geen intellectueel eigendom van de F-35 productie. De Turkse industrie is wel intellectueel eigenaar van hun eigen ontwikkelde ondersteunende productieprocessen van F-35 onderdelen.

13

Is er al een vervanger gevonden voor de productie van F-35 onderdelen die eerder onder de Turkse verantwoordelijkheid vielen?

Voor alle F-35 onderdelen is één of meerdere producenten buiten Turkije gevonden. Het grootste deel van het verplaatsen van de productie heeft inmiddels plaatsgevonden. Gesteund door de Nederlandse overheid, in de geest van de motie Voordewind (Kamerstuk 35300 X, nr. 38) heeft de Nederlandse industrie de volgende contracten verworven:

- productie van composieten huid door GKN Fokker voor de Amerikaanse firma Northrop Grumman;
- productie van 9 onderdelen voor de F135-motor in de F-35 door het Nederlandse KMWE voor de Amerikaanse motorfabrikant Pratt & Whitney.

Daarnaast heeft GKN Fokker de productie van vliegtuigbekabeling verhuisd van Turkije naar Nederland.

14

Wat voor risico's zijn er verbonden aan het vertrek van Turkije uit het F-35 programma?

De productierisico's en financiële risico's van de schorsing van Turkije uit het programma zijn gemitigeerd. Voor alle F-35 onderdelen zijn één of meerdere producenten buiten Turkije gevonden. De financiële gevolgen, voor zover Nederland bekend, zijn verwerkt in de ramingen van de eenentwintigste voorgangsrapportage VF-35 (Kamerstuk 26488, nr. 461).