

Vergaderjaar 1998–1999

**26 488**

## **Behoeftestelling vervanging F-16**

**Nr. 1**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 9 april 1999

#### **Inleiding**

Nederland beschikt met het F-16 jachtvliegtuig over een wapensysteem dat goed is toegesneden op de hoge eisen inzake snelle inzetbaarheid, mobiliteit, flexibiliteit en internationale inpasbaarheid die aan moderne wapensystemen moeten worden gesteld. Hoewel de F-16 momenteel ingrijpend wordt gemoderniseerd (de Mid Life Update) is het nodig de blik vooruit te richten en tijdig na te denken over de vervanging van de F-16 in de periode 2010–2025. Zonder aanvullende maatregelen zullen vanaf 2010 de eerste Nederlandse F-16 vliegtuigen het einde van hun technische levensduur bereiken.

Een zo belangrijk project als de vervanging van jachtvliegtuigen vergt een grondige voorbereiding, waarbij de politieke, financiële, militaire en industriële aspecten in hun samenhang worden gezien. Daarom heb ik het voornemen dit voorjaar te beginnen met de gecombineerde voorstudie/studiefase in het kader van het Defensie Materieel Keuze Proces. Deze brief is hiervoor het uitgangspunt en bevat, zoals is aangekondigd in de Hoofdlijnennotitie, een operationele behoeftestelling. Ook worden thans bekende alternatieven genoemd.

Dat nu al wordt gestudeerd op de opvolging van de F-16 houdt verband met de in de Hoofdlijnennotitie genoemde «Engineering and Manufacturing Development (EMD)»-fase van het «Joint Strike Fighter (JSF)»-project. Of Nederland hieraan kan of wil deelnemen, zal in het jaar 2000 moeten worden beslist en hangt onder meer af van de vraag welke voordelen dit Defensie biedt op operationeel en financieel gebied, met name inzake de bijdrage die de ontwikkelaar van een nieuw jachtvliegtuig verwacht van de overheid en de mate van participatie van Nederlandse bedrijven in de ontwikkeling en productie.

## Operationele behoeftestelling

In de Hoofdlijnennotitie is gesteld dat, gezien de verscheidenheid van risico's en dreigingen, ons land in staat moet zijn een bijdrage te leveren aan uiteenlopende operaties voor de bescherming van het Navo-gebied en voor vredeshandhaving en crisisbeheersing daarbuiten. Buiten het Koninkrijk zal Nederland zijn krijgsmacht louter inzetten in internationale verbanden. Het gaat om «modules» die goed aansluiten op bijdragen van andere landen. Voor crisisbeheersingsoperaties wordt regelmatig een beroep gedaan op de Nederlandse krijgsmacht. De inzet in internationale samenwerkingsverbanden vereist, in het belang van de interoperabiliteit, aansluiting bij technologische ontwikkelingen bij bondgenoten.

Het luchtwapen speelt een belangrijke rol bij moderne militaire operaties, waarbij eenheden van verschillende krijgsmachtdelen in toenemende mate gezamenlijk optreden. Het verkrijgen en handhaven van lucht-overzicht is noodzakelijk om de strijdkrachten van de eigen coalitie en civiel personeel te beschermen en zoveel mogelijk vrijheid van handelen te geven. Luchtverdediging, luchtverkenning, escorte en het aanvallen van gronddoelen zijn belangrijke taken voor luchtstrijdkrachten, die bij voorkeur moeten beschikken over de flexibiliteit om verschillende taken te vervullen.

Bij de aanschaf van de F-16 is hierom gekozen voor een modern, kwalitatief hoogwaardig jachtvliegtuig uit het middenspectrum: een «multi-role»-jachtvliegtuig dat in veel operationele scenario's inzetbaar is. Ten opzichte van gespecialiseerde vliegtuigen is een middenspectrum-vliegtuig voor Nederland nog financieel haalbaar. Met de keuze voor een dergelijk vliegtuig, met de groeipotentie om gedurende een lange periode goed inzetbaar te zijn, is destijds een goed evenwicht gevonden tussen kosten en operationele capaciteiten. De juistheid van de keuze voor de F-16 heeft zich tot op de dag van vandaag bewezen. De huidige inzet van F-16 vliegtuigen in de operatie «Allied force» is hiervan een sprekend voorbeeld.

De technologische ontwikkeling van het luchtwapen is van dien aard dat afwegingen over de vervanging van de F-16 moeten worden gemaakt in het perspectief van de langere termijn. In recente conflicten zijn naast jachtvliegtuigen ook kruisvluchtwapens gebruikt. Ook grondgebonden luchtverdedigingssystemen, bewapende helikopters en onbemande waarnemingstoestellen maken deel uit van het spectrum waarbinnen de taken van het jachtvliegtuig, nu en in de toekomst, moeten worden beoordeeld. Ook moet de ontwikkeling op langere termijn van onbemande toestellen voor aanvalstaken in ogenschouw worden genomen. Welke invloed deze ontwikkelingen hebben voor de wijze waarop zal worden voorzien in de opvolging van de F-16 kan pas gaandeweg worden bepaald. Deze ontwikkelingen zullen ook in de studiefase worden meegenomen.

In de Hoofdlijnennotitie is het beleidsvoornemen opgenomen één squadron F-16 toestellen af te stoten. Bij het bepalen, later, van het aantal jachtvliegtuigen dat ter vervanging van de resterende capaciteit zou moeten worden verworven, moet, mede in het licht van eisen die voortvloeien uit toekomstige operationele omstandigheden, rekening worden gehouden met de kwalitatieve verbetering van dit toestel ten opzichte van zijn voorganger. Nu kan nog geen uitspraak worden gedaan over het aantal vliegtuigen dat moet worden verworven. Voor planningsdoeleinden is aangenomen dat met de vervanging van de F-16 een bedrag van tenminste 10 miljard gulden (prijsspeil 1998) zal zijn gemoeid.

## **Alternatieven**

Tijdens de studiefase zal grondig worden stilgestaan bij ontwikkelingen op langere termijn en de verschillende toestellen die dan kandidaat zijn voor de opvolging van de F-16. Ook moet worden bepaald welke functies jachtvliegtuigen tijdens de eerste helft van de 21ste eeuw moeten kunnen vervullen en of een bestaand of zich aandienend vliegtuig zich binnen de Nederlandse financiële mogelijkheden kwalificeert.

Tegen deze achtergrond zal tijdens de studiefase gedetailleerde informatie worden ingewonnen over de Boeing F/A-18 E/F Super Hornet, de Dassault Rafale, de Eurofighter 2000, de F-16 «block 60+», het JSF-project en de Saab/JAS-39 Gripen. Tot de alternatieven die tijdens de studiefase zullen worden gezien, behoren ook het langer dan nu voorzien aanhouden van de F-16 en de «End-Life Update». Bij de beoordeling van deze alternatieven zal meewegen dat Nederland goede ervaringen heeft opgedaan met de flexibiliteit die eigen is aan het F-16-«multi-role»-jachtvliegtuig uit het middenspectrum, dat voor verschillende taken kan worden ingezet.

## **Industriële betrokkenheid**

Bij elk alternatief worden de mogelijkheden voor Nederlandse bedrijven meegewogen om in aanmerking te komen voor projecten in het kader van participatie en/of compensatie. Nederland neemt, evenals Denemarken en Noorwegen, sinds 1997 deel aan het «requirement validation»-project van de concept-demonstratiefase van het JSF-project, waarover mijn ambtsvoorganger de Kamer heeft geïnformeerd op 20 december 1996. Overigens is het besluit in het kader van het Luchtvaartcluster om 150 miljoen gulden beschikbaar te stellen voor subsidies aan bedrijven die in aanmerking willen komen voor opdrachten die samenhangen met het JSF-project, géén bijdrage aan de ontwikkeling van de JSF. Ook zal een mogelijke Nederlandse industriële betrokkenheid bij het JSF-project niet per definitie betekenen dat wordt vooruitgelopen op pas later te nemen besluiten over de opvolger van de F-16.

## **Vervolg**

De gecombineerde voorstudie/studiefase is erop gericht informatie te verwerven voor een zorgvuldige besluitvorming over het type, het tijdstip van beslissen, de aantallen en de vraag of al dan niet wordt deelgenomen aan de ontwikkeling van een nieuw vliegtuig. Producenten uit verschillende landen zullen worden uitgenodigd informatie te verschaffen over vliegtuigen die zij nu of in de toekomst kunnen aanbieden. In zowel politieke als ambtelijke contacten met andere landen zal de vervanging van de F-16 aan de orde komen. Tijdens de studiefase zal worden nagegaan hoe en wat andere landen besluiten over hun toekomstige jachtvliegtuigen. Activiteiten tijdens de studie, zoals onderhandelingen met producenten, mogen uiteraard niet vooruitlopen op pas later te nemen besluiten. Dit zou immers afbreuk doen aan de mogelijkheid alle politieke, militaire, financiële en industriële aspecten later zorgvuldig in hun samenhang te beoordelen.

Mede gelet op de ontwikkeling van de Europese Veiligheids- en Defensie Identiteit (EVDI), hieraan verbonden ontwikkelingen binnen de Europese defensie-industrie, en de transatlantische veiligheidsrelatie, zijn aan de keuze voor een Amerikaans of voor een Europees toestel politieke aspecten verbonden. Militair zijn onder meer de operationele kwalificaties, de effectiviteit, de veiligheids-, logistieke en onderhoudsaspecten en de aansluiting binnen internationale verbanden (interoperabiliteit) van belang. Naast de aanschafkosten zijn de levensduurkosten van belang. De

voor- en nadelen van mee-ontwikkeling versus het «kopen-van-de-plank» moeten grondig worden beoordeeld. Ook deze aspecten zullen in de studiefase worden betrokken.

### **Slot**

De in deze brief aangekondigde studiefase weerspiegelt de zorgvuldigheid die moet worden betracht bij een zo belangrijk project als de vervanging van het jachtvliegtuig. Uiteraard zal ook in de Defensienota, die de grondslag zal leggen voor het defensiebeleid voor de komende tien jaar, worden stilgestaan bij de opvolging van de F-16. Op grond van de informatie die tijdens de voorstudie/studiefase wordt verworven, beoog ik de Kamer eind 2000 een voorstel te doen over de voortzetting van het project vervanging F-16.

De Staatssecretaris van Defensie,  
H. A. L. van Hoof