

Vergaderjaar 2008–2009

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 158

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 31 maart 2009

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 inzake de beantwoording van vragen over het besluit tot aanschaf van twee F-35 toestellen (Kamerstuk 26 488, nr. 142).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 31 maart 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

¹ Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Van Baalen (VVD), voorzitter, Cörüz (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), Boekstijn (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), Haverkamp (CDA), Ormel (CDA), De Wit (SP), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Roemer (SP), Jonker (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, 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), Elias (VVD) en Vacature (CDA).
Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Van Dijk

(CDA), Sap (GL), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Blom (PvdA), Koşer Kaya (D66), Ulenbelt (SP), Blok (VVD), Boelhouwer (PvdA), Kalma (PvdA), Karabulut (SP), Luijben (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Atsma (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Madlener (PVV), Vacature (VVD), Van Dam (PvdA), Gerkens (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Uitslag (CDA), Weekers (VVD) en Aasted Madsen-van Stiphout (CDA).

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).

⁴ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), 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 Dijk (PVV), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Heijnen (PvdA), Tang (PvdA), Vos (PvdA), ondervoorzitter, Bashir (SP), Sap (GL) en Vacature (CDA).
Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Van der Burg (VVD), Jonker (CDA), Snijder-Hazelhoff (VVD), De Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Van Beek (VVD), Boekstijn (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Van der Ham (D66), Gerkens (SP), Vermeij (PvdA), Kuiken (PvdA), Kant (SP), Vacature (CDA), Anker (CU), De Roon (PVV), Irrgang (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Besselink (PvdA), Depla (PvdA), Roemer (SP), Vendrik (GL) en Mastwijk (CDA).

De staatssecretaris van Defensie geeft in zijn brief van 31 maart 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 155) een toelichting op de beantwoording van deze vragen en de toezending van vertrouwelijke stukken.

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 vaste commissie voor Defensie,
Van der Bijl

1

Is het denkbaar dat, aangezien zowel u als de Amerikanen dit jaar alleen een besluit nemen over Low Rate Initial Production (LRIP)³ en pas volgend jaar een contract afsluiten over LRIP⁴, in navolging hiervan, ook de Kamer in april van dit jaar alleen een besluit neemt over de aankoop van het eerste testvliegtuig en pas volgend jaar over het tweede, dit mede omdat de prijs van het tweede testvliegtuig pas volgend jaar bekend zal zijn?

Ja, dat is denkbaar. De Verenigde Staten stellen echter voor deelneming aan de Initiële Operationele Test en Evaluatie (IOT&E) door andere landen wel als eis dat deze met minimaal twee testtoestellen meedoen. Het kabinetsbesluit dat de Kamer met de brief van 16 januari 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 134) is voorgelegd, betreft daarom de definitieve aanschaf van twee F-35 testtoestellen ten behoeve van de deelneming aan deze IOT&E. Het overleg met de Kamer over dit besluit is voorzien voor 15 april 2009. Ik zal de Kamer zo spoedig mogelijk informeren over de prijs van het eerste testtoestel (LRIP 3). Na het overleg met de Kamer zal de verplichting tot aanschaf van het eerste toestel eind april 2009 worden aangegaan. De verplichting tot aanschaf van het tweede toestel zal in februari 2010 worden aangegaan, na de voltooiing van de LRIP 4-onderhandelingen en nadat de prijs van het tweede testtoestel bekend zal zijn.

2

Klopt het dat de aanschaf van het eerste testtoestel verplicht tot de aanschaf van een tweede toestel in 2010 omdat Lockheed Martin niet van plan is om maar één testtoestel te verkopen aan Nederland?

Neen. Zie ook het antwoord op vraag 1.

3 en 10

Kunt u bevestigen dat u de volgtijdelijkheid van het coalitieakkoord, waarin is vastgelegd dat in 2008 de business case herijkt wordt voordat in 2009 besluitvorming plaatsvindt over de contractondertekening voor de definitieve aanschaf van testtoestellen, op dit punt niet zinvol acht? Zo ja, kunt u bevestigen dat u voornemens bent u op dit punt niet te houden aan het coalitieakkoord?

Hoe verhoudt uw voornemen, blijkens uw antwoord op de vragen 2, 3, 26 en 38, om het coalitieakkoord op het punt van de volgtijdelijkheid tussen herijking businesscase en aanschaf van testtoestellen los te laten, zich tot de stelling als geformuleerd in antwoord op vraag 36 dat er geen redenen zijn om af te wijken van de afspraken in het coalitieakkoord over de besluitvorming over de vervanging van de F-16?

Er is geen sprake van dat bij de herijking van de *business case* of de verwerving van de testtoestellen wordt afgeweken van het coalitieakkoord. Zoals uiteengezet in onder meer de brief van 7 mei 2008 en de brief van de minister van Economische Zaken van 12 maart 2009 (Kamerstukken 26 488, nrs. 69 en 151) staat de verwerving van de twee testtoestellen los van de herijking van de *business case* per 1 juli 2008.

4

Kunt u de stelling onderschrijven dat, op basis van uw eigen overzicht van het hypothetisch aantal vliegreuren en leeftijd bij afstoting 2015–2021 (antwoord op vraag 5), de Nederlandse F-16's bij afstoting niet de 6000, maar slechts 5567 vliegreuren hebben gemaakt en zij dus, afgaande op het aantal vliegreuren van 200 per jaar, minimaal twee jaar later afgestoten zouden kunnen worden? Zo ja, hoe verhoudt zich dit tot de noodzaak de eerste twee mogelijk door Nederland aan te schaffen F-35 productietoestellen al in 2014 in te moeten voeren?

Neen, die stelling kan niet worden onderschreven.

Het aantal gemaakte vliegreuren is niet van doorslaggevend belang bij de vraag hoe lang de F-16's nog in bedrijf kunnen worden gehouden. Naarmate langer wordt doorgevlogen met de F-16's zal het rendement van de toestellen verder afnemen. De kosten van zowel het onderhoud als de onvermijdelijke moderniseringën zullen gaandeweg stijgen terwijl de inzetbaarheid zal teruglopen door onder meer de toenemende behoefte aan reparaties en modificaties.

Bovendien is er een operationele noodzaak de F-16 te vervangen. 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. Vanwege deze toenemende dreigingen zullen de inzetmogelijkheden van de F-16's 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. Volgens de huidige planning zullen de F-16's bij afstoting in de periode 2015–2021 met gemiddeld ruim 5500 vliegreuren dicht tegen de 6000 uur aan zitten en gemiddeld 31 jaar oud zijn.

Uitgaande van de voorziene levensduur van 6000 biedt dit een buffer om onverhoopte vertraging bij de vervanger van de F-16 op te vangen. Echter, vanwege de technische en operationele veroudering van de Nederlandse F-16's acht ik de nadelen van langer doorvliegen met de F-16's te groot om het huidige vervangingschema los te laten.

De deelneming aan de IOT&E zorgt ervoor dat Nederland zoveel kennis en ervaring opdoet met het opereren met de F-35, dat in 2016 een *Initial Operational Capability* kan worden bereikt terwijl de F-35 vanaf 2018 het zwaartepunt van de Nederlandse jachtvliegtuigcapaciteit zal kunnen vormen. Daarvoor is het wel noodzakelijk dat de instroom van productietoestellen begint in 2014.

5

Waarop is de stelling gebaseerd dat de F-16 een van de succesvolste wapenaankopen uit de Nederlandse geschiedenis is? Werd niet op het moment van aanschaf uitgegaan van een levensduur van 8000, in plaats van de later geconstateerde 6000 vliegreuren? Hoe beoordeelt u in dit kader de mate van succes?

Bij de aanschaf van de F-16 in de jaren zeventig van de vorige eeuw was de verwachting dat dit toestel operationeel inzetbaar zou zijn tot het einde van de jaren negentig.

Begin jaren negentig heeft Nederland samen met de F-16 partnerlanden van het *Multi National Fighter Program* (MNFP) besloten de F-16 een ingrijpende modernisering, de *midlife update*, te laten ondergaan waarmee de operationele levensduur naar verwachting zou worden verlengd tot ongeveer 2010. Sindsdien zijn er nog andere aanpassingen aan het toestel uitgevoerd.

Volgens de huidige planning zal Nederland de F-16 tot 2021 gebruiken. Daarmee zal de Koninklijke Luchtmacht, inmiddels het Commando Luchtmachtstrijdkrachten, sinds de ingebruikneming in 1979 in totaal 42 jaar met dit type vliegtuig hebben geopereerd. Nederland heeft met de F-16 in de

koude oorlog een belangrijke bijdrage geleverd aan vrede en veiligheid. Vanaf de jaren negentig tot op de dag vandaag is de F-16 met succes ingezet tijdens crisisbeheersingsoperaties, aanvankelijk op de Balkan en later in Afghanistan. Ik ken weinig andere hoofdwapensystemen die in de moderne geschiedenis zo lang en met zoveel succes bij de Nederlandse krijgsmacht in gebruik zijn geweest. Overigens zijn sinds de jaren zeventig meer dan 4300 F-16's geproduceerd voor meer dan twintig landen en is de productie nog steeds gaande. Ook dit laat zien dat in de jaren zeventig met de F-16 een goede keuze is gemaakt. Van de twee andere kandidaten voor aanschaf in de jaren zeventig is de Mirage F1/53 uiteindelijk niet in productie genomen en is de Saab Viggen, die alleen door Zweden zelf is gekocht, inmiddels niet meer in gebruik.

Reeds in het begin van de jaren negentig werd duidelijk dat de oorspronkelijke verwachting van 8000 vliegers voor de Nederlandse F-16's niet langer realistisch was. Dit kwam doordat de F-16's zwaarder werden belast dan ten tijde van het ontwerp was voorzien.

De F-16 werd naast de oorspronkelijk beoogde luchtverdedigingstaken ook succesvol ingezet voor de bestrijding van gronddoelen, onder meer ter ondersteuning van eenheden op de grond. Daarmee evolueerde de F-16 tot een *multi role* jachtvliegtuig. Sindsdien is uitgegaan van een maximale levensduur van 6000 vliegers en een leeftijd van dertig jaar. Volgens de huidige planning zullen de F-16's bij afstoting in de periode 2015–2021 met gemiddeld ruim 5500 vliegers dicht tegen de 6000 uur aan zitten en gemiddeld 31 jaar oud zijn.

6

Ontstaat er niet een erg schimmige discussie die tekort doet aan het belang van de keuze van een opvolger van de F-16 aangezien er over een vergelijking tussen de Russische Sukhoi Flanker (SU-27) en de F-35 toch meer te zeggen moet zijn dan de stelling dat «de operationele kwaliteiten van de F-35 gerubriceerd» zijn en «niet in het openbaar (kunnen) worden bediscussieerd»?

Het is onvermijdelijk dat bij een onderwerp zoals de vervanging van gevechtsvliegtuigen niet alle aspecten in het openbaar kunnen worden bediscussieerd. Bij de kandidatenvergelijking zijn in de analyse alle relevante wapensystemen meegenomen. De resultaten van de actualisering van de kandidatenvergelijking zijn de Kamer vertrouwelijk ter inzage verstrekt (Kamerstuk 26 488, nr. 129 van 18 december 2008). Bovendien heeft de vaste commissie voor Defensie tijdens twee vertrouwelijke vraaggesprekken nadere informatie ontvangen. De Kamer kan naast de openbare informatie ook deze vertrouwelijke informatie betrekken bij haar afwegingen.

7

Kunt u garanderen dat de stealth techniek waarmee de F-35 is gebouwd over een aantal jaren dermate is verouderd dat de ogenschijnlijke voordelen teniet worden gedaan?

Stealth biedt onder vrijwel alle omstandigheden voordelen omdat een toestel met *stealth* per definitie (veel) later wordt gedetecteerd dan een toestel zonder *stealth*. Latere detectie vergroot de overlevingskansen van de Nederlandse vliegers en de kans op een succesvolle missie aanzienlijk. Om die reden maken *stealth* eigenschappen deel uit van ontwerpen van moderne gevechtsvliegtuigen en van andere wapensystemen. Verder is een vliegtuig met een zeer kleine radarreflectie altijd in het voordeel ten opzichte van een vliegtuig met een grotere radarreflectie, ook als betere radarapparatuur beschikbaar komt.

8 en 12

Worden de testtoestellen niet ook juist gebruikt als trainingstoestel voor piloten en is het daarom niet vanzelfsprekend dat de keuze voor testtoestellen automatisch een keuze voor de F-35 inhoudt?

In welke maand van 2011 zullen, naar huidige verwachting en indien Nederland besluit twee testtoestellen aan te schaffen, Nederlandse vliegers kunnen beginnen aan hun opleiding?

In voorbereiding op het hoofdprogramma van de IOT&E zullen de Nederlandse IOT&E-vliegers worden opgeleid op CTOL-testtoestellen uit de gezamenlijke *pool* van vliegtuigen, waaronder de twee Nederlandse testtoestellen. Deze opleiding begint in maart 2011, zoals vermeld in de brief van 16 januari 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 134). Dat het eerste Nederlandse testtoestel in november 2011 wordt geleverd, is daarop niet van invloed.

Het in februari 2008 genomen besluit over toetreding tot het MoU over de IOT&E en deelneming aan de IOT&E met twee testtoestellen berust op de aanzienlijke voordelen die deelneming aan de IOT&E biedt. Mede op basis van de resultaten van de actualisering van de kandidatenvergelijking acht ik in deze fase de definitieve aanschaf van twee testtoestellen verantwoord. Het definitieve besluit over de vervanging van de F-16 is, in overeenstemming met het coalitieakkoord, in 2010 aan de orde. Indien niet wordt besloten tot vervanging van de F-16 door de F-35, zullen de twee toestellen worden doorverkocht.

9

Hoeveel geld wordt er in totaal besteed aan het opleidingstraject van de piloten die gebruik zullen maken van de testtoestellen?

De belangrijkste kosten voor de opleiding van de vliegers die aan de IOT&E deelnemen, zijn de kosten voor het gebruik en het onderhoud van de vliegtuigen, waarvan Nederland er twee beschikbaar stelt voor de gezamenlijke *pool*. Deze kosten zijn verwerkt in de geraamde exploitatiekosten van € 16,1 miljoen, zoals gemeld in de brieven van 29 februari 2008 en 16 januari 2009 (Kamerstukken 26 488, nrs. 65 en 134). Naast de kosten voor het gebruik en het onderhoud van de vliegtuigen is een beperkte vergoeding verschuldigd voor het gebruik van de Amerikaanse opleidingsfaciliteiten. De Amerikaanse overheid schaft bijvoorbeeld simulatoren en trainingsmiddelen aan en brengt een deel van de kosten hiervoor in rekening, naar schatting € 25 000 per op te leiden vlieger. Deze kosten maken deel uit van het projectbudget, aangezien deze kosten ook zouden worden gemaakt als de desbetreffende vliegers niet aan de IOT&E zouden deelnemen, maar later zouden worden opgeleid.

11

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

De toestellen tot en met LRIP 3, geleverd tot en met 2011, zijn van *Block 1* en die van LRIP 4, geleverd in 2012, zijn van *Block 2*. Het Verenigd Koninkrijk schaft twee testtoestellen aan in LRIP 3 en één testtoestel in LRIP 4. De Verenigde Staten hebben reeds testtoestellen aangeschaft in LRIP 1 en LRIP 2 en schaffen ook in LRIP 3 en in LRIP 4 testtoestellen aan.

De IOT&E zal worden uitgevoerd met *Block 3*-testtoestellen. Deze versie komt in 2013 beschikbaar. Dan zullen ook alle testtoestellen van de *Blocks 1* en *2* op die standaard worden gebracht. De opleidingen voor de vliegers moeten echter reeds in 2011 beginnen, zoals onder meer is uiteengezet in

de brieven van 29 februari en 17 november 2008 (Kamerstukken 26 488, nrs. 65 en 121). Voor de opleidingen wordt dan ook aanvankelijk de *Block 1*-versie gebruikt, vervolgens ook de *Block 2*-versie en ten slotte de *Block 3*-versie. Het verschil in *Blocks* is voornamelijk gelegen in software-uitbreidingen en verbeteringen.

Het is voor het opleidingstraject niet bezwaarlijk dat aanvankelijk van toestellen van *Blocks 1* en *2* wordt gebruikgemaakt.

13

Bent u bereid te wachten met het eventueel tekenen van het contract voor de aanschaf van Nederlandse testtoestellen tot het Verenigd Koninkrijk (VK) een besluit heeft genomen over al dan niet door hen aan te schaffen testtoestellen, daar een mogelijk besluit van het VK om niet over te gaan tot aanschaf van testtoestellen ertoe zou leiden dat de prijs voor andere toestellen uit LRIP 3 hoger zal uitvallen? Zo nee, waarom niet?

De Britse regering heeft 18 maart jl. de aanschaf aangekondigd van drie F-35 STOVL testtoestellen, twee in LRIP 3 en één in LRIP 4.