

Vergaderjaar 2008–2009

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 160

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 maart 2009

Met deze brief reageer ik op enkele verzoeken van onder meer de vaste commissies voor Defensie, Economische Zaken en Financiën en de commissie voor de Rijksuitgaven met betrekking tot het project Vervanging F-16. Ook geef ik in deze brief een reactie op de motie-Eijsink c.s. (Kamerstuk 31 700 X nr. 93).

Achtereenvolgens ga ik in op de volgende onderwerpen:

- Amerikaanse en Britse besluitvorming;
- Noorwegen;
- Saab;
- AWACS;
- vliegunen en de motie-Eijsink c.s.;
- geluid.

Amerikaanse en Britse besluitvorming

Op 23 februari jl. hebben de commissies verzocht de Kamer uiterlijk 1 april a.s. te informeren over de stand van zaken van dat moment van de aanschaf van F-35 (JSF) testtoestellen door het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten. De resultaten van de nagenoeg voltooide onderhandelingen over LRIP-3 toestellen tussen de Amerikaanse regering en Lockheed Martin worden momenteel uitgewerkt. Naar verwachting zal het contract spoedig worden getekend. Op 18 maart jl. heeft de Britse minister van Defensie aangekondigd dat het Verenigd Koninkrijk drie testtoestellen zal aanschaffen ten behoeve van de deelneming aan de Initiële Operationele Test en Evaluatie (IOT&E). In verband daarmee acht ik het verzoek van de commissies van 4 februari jl. (kenmerk 09-DEF-B-014) over de gevolgen van een uitstel van het Britse besluit niet langer relevant. Ik zal de Kamer zo spoedig mogelijk informeren over de prijs van het eerste Nederlandse testtoestel uit LRIP 3.

Verder hebben de commissies op 6 maart jl. (kenmerk 09-DEF-B-024) verzocht om een kabinetsreactie op drie Amerikaanse rapporten over de

F-35. Daarnaast is verzocht in te gaan op de berichtgeving over de (defensie)begroting in de Verenigde Staten en de mogelijke gevolgen hiervan voor het F-35 programma.

Het eerste van de drie rapporten is een rapport van de *Congressional Research Service* (CRS), het onderzoeksbureau van het Amerikaanse Congres. Het rapport met als titel «*F-35 Lightning II Joint Strike Fighter (JSF) Program: Background, Status and Issues*» beperkt zich tot een feitelijk overzicht van de ontwikkelingen rondom de F-35. Het bevat daarbij enkele feitelijke onjuistheden. Zo wordt verondersteld dat Italië nog steeds meedoet aan de operationele testfase (IOT&E). Het rapport trekt geen eigen conclusies. Aangezien Defensie in de afgelopen jaren al uitgebreid aandacht heeft besteed aan de ontwikkelingen die de CRS beschrijft, onder meer in de verschillende jaarrapportages van het project Vervanging F-16, zie ik geen aanleiding nader op het CRS-rapport in te gaan. Het tweede rapport in het verzoek van de commissies is het op 12 maart jl. verschenen rapport van het *Government Accountability Office* (GAO). In de Jaarrapportage 2008 van het project Vervanging F-16 die de Kamer onlangs heeft ontvangen is op dit rapport ingegaan, waarbij is opgemerkt dat de GAO-analyse geen aanleiding is het risicoprofiel aan te passen. Het derde rapport is een nog te verschijnen rapport van het *Congressional Budget Office*. Over dit rapport heb ik verder geen informatie. Ik ben bereid na publicatie een reactie naar de Kamer te zenden.

De Amerikaanse regering heeft de begroting voor het begrotingsjaar 2010, dat aanvangt op 1 oktober 2009, op hoofdlijnen vastgesteld. Daarbij is het defensiebudget in stand gebleven. Besluiten over het budget voor afzonderlijke projecten zoals de F-35 en de F136-motor moeten nog worden genomen. In april maakt de Amerikaanse regering de gedetailleerde conceptbegroting voor 2010 bekend. De signalen die tot dusver zijn ontvangen duiden op handhaving van de bekende aantallen Amerikaanse F-35 toestellen, mede vanwege een voorzien tekort aan gevechtsvliegtuigen. Zoals bekend kan het Amerikaanse Congres de conceptbegroting wijzigen. Het Congres heeft in de afgelopen jaren regelmatig van die bevoegdheid gebruikgemaakt, onder meer door alsnog budgetten voor de F136-motor op te nemen die de regering buiten de begroting had gelaten.

Noorwegen

Op 25 februari jl. hebben de commissies verzocht (kenmerk 2009Z03144/ 2009D08604) een vertaalde versie van het Noorse onderzoek inzake geluid naar de Kamer te zenden. De vertaling van het rapport gaat de Kamer hierbij in bijlage toe.¹ Het betreft een rapport van de vastgoedafdeling van het Noorse ministerie van Defensie uit december 2007 over de gevolgen van een grotere geluidsbelasting voor de omgeving van drie Noorse vliegbases, in het bijzonder het slopen of isoleren van huizen, en de kosten die daarmee zijn gemoeid. Op het moment van publicatie waren er drie kandidaten voor de vervanging van de Noorse F-16's: de Eurofighter, de Saab Gripen en de JSF. De onderzoekers constateerden dat zij niet beschikten over voldoende geluidsgegevens van deze toestellen. Het rapport bevat dan ook geen uitspraken over de concrete gevolgen van de invoering van de verschillende toestellen. De onderzoekers wijzen bovendien op de grote onzekerheden bij hun berekeningen ten aanzien van vliegprofielen, aantallen vliegbewegingen, de toepassing van Noorse regelgeving en de kosten. Het rapport behandelt de Noorse situatie, gebaseerd op Noorse regelgeving, en representeert dus niet de Nederlandse situatie.

De commissies hebben op 25 februari jl. tevens verzocht (kenmerk 2009Z03152/ 2009D08605) «de (vertaalde) berekeningen en beraadslagingen over de Noorse kandidatenevaluatie die uiteindelijk heeft geleid tot

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

de keuze voor de JSF» naar de Kamer te zenden. Het Noorse ministerie van Defensie heeft op 31 oktober 2008 een rapport vastgesteld over de vervanging van de F-16 en een deel daarvan openbaar gemaakt. Ik zend u hierbij een vertaling van dit openbare deel.¹ Defensie beschikt niet over andere delen van het rapport. Uiteraard is alleen het Noorse ministerie van Defensie voor dit rapport verantwoordelijk.

Met de brief van 20 maart 2009 (kenmerk 26488-147/2009D13626) verzoeken de commissies om een reactie op «berichten in Noorse kranten (bijgaand)» over de F-35. Bij deze brief is uitsluitend een artikel uit het Noorse dagblad Aftenposten van 17 maart jl. gevoegd over het recente GAO-rapport en de Noorse kandidatenvergelijking voor de vervanging van de F-16. Ik verwijs voor mijn reactie op het GAO-rapport naar de onlangs verzonden Jaarrapportage 2008 van het project Vervanging F-16. Verder verwijs ik naar openbare deel van het eerder genoemde Noorse rapport over de vervanging van de F-16 dat de Kamer als bijlage bij deze brief ontvangt. Zoals gezegd is uitsluitend het Noorse ministerie van Defensie voor dit rapport verantwoordelijk.

Saab

Tijdens het vertrouwelijke vraaggesprek met leden van de vaste commissie voor Defensie op 18 februari jl. is toegezegd dat Defensie bij Saab zou informeren of dit bedrijf klachten had over de wijze waarop men betrokken is bij de actualisering van de kandidatenevaluatie. De directeur Beleid van de Defensie Materieelorganisatie heeft hierover contact gehad met Gripen International. Tijdens dit gesprek bleek bij Gripen International tevredenheid te bestaan over de aanpak en het verloop van de kandidatenevaluatie. Men herkende zich niet in berichten dat Saab zich niet goed behandeld zou voelen. Overigens heb ik op 25 november 2008 een gesprek gehad met vertegenwoordigers van Gripen International waarbij wederzijds werd geconcludeerd dat er vertrouwen bestond in de gevolgde procedure bij de actualisering van de kandidatenevaluatie en in de voltooiing daarvan (Kamerstuk 26 488 nr. 124). Verder heeft de directeur van Gripen International zich in de brief van 28 november 2008 aan de vaste commissie voor Defensie in dezelfde zin uitgelaten. Ik heb deze brief in kopie ontvangen.

AWACS

Tijdens het VAO AWACS van 3 maart jl. heb ik toegezegd nader te zullen ingaan op de vraag van het lid Knops over de mogelijkheid dat de F-35 gedeeltelijk de rol van de AWACS-toestellen van de Navo zou kunnen overnemen. De rol van de AWACS-toestellen is tweeledig. In de eerste plaats heeft het toestel een krachtige radar waarmee een groot deel van het omringende luchtruim in de gaten kan worden gehouden. Daarnaast is het AWACS-toestel een vliegende commandopost voor de inzet van de eigen luchtmacht. Het AWACS-toestel heeft mede daarvoor een bemanning van ongeveer twintig personen. Bij de beeldopbouw van het luchtruim krijgt het AWACS-toestel ook informatie uit andere bronnen, waaronder gevechtsvliegtuigen. De F-16's leveren daar nu al een bijdrage aan. In de toekomst kan de F-35, die met sterk verbeterde sensoren is uitgerust, op dit gebied een nog belangrijker rol spelen. Of de F-35 in de toekomst een deel van de waarnemingstaken van de AWACS kan overnemen is nu nog niet te zeggen. Dit hangt mede af van de technologische ontwikkelingen.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Vlieguren en de motie-Eijsink c.s.

In de op 10 maart jl. door de Kamer aangenomen motie-Eijsink c.s. (Kamerstuk 31 700 X nr. 93) wordt de regering verzocht «de feitelijke gegevens te verschaffen over de ontwikkeling van zowel het aantal geplande als het aantal gerealiseerde vlieguren van de F-16's per kalenderjaar sinds 2003 en in dat licht een verdere onderbouwing te geven van de verwachting dat nu voor de komende jaren alsnog dient te worden uitgegaan van gemiddeld 200 gerealiseerde vlieguren per jaar per toestel.»

De gevraagde getallen zijn opgenomen in de volgende tabel:

Jaar	Gemiddeld aantal toestellen	Aantal vlieguren (begroot)	Aantal uren per toestel (begroot)	Aantal vlieguren (realisatie)	Aantal uren per toestel (realisatie)
2003	137	22 000	160,6	21 773	158,9
2004	126	19 000	150,8	19 960	158,4
2005	126	19 000	150,8	17 926	142,3
2006	111	19 000	171,2	16 807	151,4
2007	108	19 000	175,9	18 199	168,5
2008	105	18 000	171,4	18 315	174,4
2009	87	17 000	195,4	–	–

Zoals blijkt uit de bovenstaande tabel is het aantal begrote vlieguren de afgelopen jaren afgenomen. Dit is het gevolg van de vermindering van het aantal F-16's van 137 toestellen in 2003 tot 87 toestellen in 2009. De Kamer is hierover geïnformeerd met de Prinsjesdagbrief van september 2003 (Kamerstuk 29 200 X nr. 4) en de beleidsbrief «Wereldwijd dienstbaar» van september 2007 (Kamerstuk 31 243 nr. 1). De aantallen gerealiseerde vlieguren per jaar lopen uiteen. Dit houdt verband met de inzet tijdens uitzendingen en de beschikbaarheid van personeel en toestellen. De beschikbaarheid van toestellen hangt samen met de uitvoering van onderhoud en modificaties, zoals het programma Pacer Amstel.

Het Commando luchtstrijdkrachten beschikt vanaf 2009 over 87 toestellen waarvan er 72 worden aangeboden aan de Navo. Bij de norm van 1,2 vlieger per operationeel toestel en een jaarlijks oefenprogramma van 180 uur per vlieger levert dat een jaarlijkse behoefte op van ruim 15 500 vlieguren. Daarnaast zijn er ongeveer 2300 vlieguren nodig voor opleidingen die worden uitgevoerd met de overige, niet aan de Navo aangeboden toestellen. Dit resulteert in een behoefte aan vlieguren van 17 800. Het aantal begrote vlieguren is conservatief gesteld op 17 000. Vlieguren van vliegers die niet zijn ingedeeld bij de operationele squadrons, maar met een functie elders bij Defensie worden niet bij deze begroting betrokken. In 2008 heeft deze groep van 32 vliegers gemiddeld 30 vlieguren gemaakt.

Geluid

Met de brief van 18 maart 2009 (kenmerk 09-DEF-B-030) verzoeken de commissies «de volledige, onderling vergelijkbare onderzoeksresultaten voor zowel de F-35 als de Saab Gripen NG als de Advanced F-16» naar de Kamer te zenden. Daarbij tekenen zij aan dat het NLR-rapport dat op 16 maart jl. als bijlage naar de Kamer is gezonden, geen volledig beeld zou geven. Zij verwijzen naar de ontbrekende informatie die door het NLR in zijn rapport wordt genoemd. Daarnaast verzoeken de commissies om informatie over wie de kosten van de benodigde geluidsonderzoeken betaalt of heeft betaald.

Zoals uiteengezet in de brief van 16 maart jl. beschikt Defensie bij de drie kandidaat-toestellen niet over gegevens van dezelfde kwaliteit. Van de *Advanced F-16* is alleen grondgebonden geluidsinformatie beschikbaar.

Dit is voor het NLR onvoldoende om het maximale geluidsniveau voor de *Advanced* F-16 te kunnen bepalen. De fabrikant Lockheed Martin heeft desgevraagd laten weten niet over meer gegevens te beschikken. Over de Saab Gripen NG is wel voldoende informatie beschikbaar voor de berekening van het maximale geluidsniveau, maar niet voor de berekening van geluidscontouren. Over de F-35 is wel voldoende informatie beschikbaar om naast het maximale geluidsniveau ook de geluidsbelasting van dit toestel in relatie tot de Nederlandse geluidscontouren vast te stellen. Met het NLR-rapport heeft de Kamer een volledig overzicht gekregen van de beschikbare geluidsgegevens van de drie kandidaat-toestellen en in welke mate die gegevens vergelijkbaar zijn.

Saab heeft een aanbod gedaan voor extra geluidsonderzoek. Gezien de beperkingen die Saab daaraan heeft gesteld, de kosten voor Defensie en de reeds beschikbare analyse van de maximale geluidsniveaus, acht ik aanvullend geluidsonderzoek naar de Gripen NG niet meer nodig. Bovendien is uit de actualisering van de kandidatenvergelijking gebleken dat de Saab Gripen NG het door Nederland gewenste operationele niveau niet haalt. Dit geldt ook voor de *Advanced* F-16. Daarom acht ik aanvullend geluidsonderzoek naar de *Advanced* F-16 evenmin nodig.

Het aspect geluid is geen selectie criterium bij de keuze voor een nieuw gevechtsvliegtuig. Het is wel een belangrijke randvoorwaarde bij het opereren met de opvolger van de F-16 in Nederland. Zoals afgesproken in het coalitieakkoord neemt het kabinet in 2010 een definitief besluit over de opvolging van de F-16. Daarbij zullen milieuaspecten, waaronder het geluid, worden meegewogen. Het NLR is nog bezig de geluidscontouren van de F-35 te berekenen voor de vliegbases Leeuwarden en Volkel. De Kamer zal over de resultaten daarvan worden geïnformeerd. Op grond van de analyse van de geluidsniveaus van de kandidaat-toestellen is de geluidsbelasting van de F-35 naar verwachting goed inpasbaar binnen de wettelijke normen.

Het geluidsonderzoek van de *Advanced* F-16 is betaald door Lockheed Martin. Het geluidsonderzoek van de Saab Gripen is betaald door Saab, en het geluidsonderzoek van de F-35 op de vliegbasis Edwards in oktober 2008 is betaald door Australië. Het NLR was betrokken bij de geluidsproeven van de F-35 op de vliegbasis Edwards en is waarnemer geweest bij de geluidsproeven van Saab in november 2008 in Zweden. In beide gevallen bestaan de kosten voor het NLR uitsluitend uit enkele mandagen en reiskosten. Het NLR is niet betrokken geweest bij het geluidsonderzoek van de *Advanced* F-16. Ten slotte heeft het NLR, ten behoeve van het rapport dat de Kamer op 16 maart jl. heeft ontvangen, aanvullende geluidsproeven laten doen met een Nederlandse F-16 MLU. De kosten hiervan bedragen € 5 000.

De staatssecretaris van Defensie,
J. G. de Vries