

Vergaderjaar 2013–2014

33 763

Toekomst van de krijgsmacht

Nr. 12

BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 november 2013

Inleiding

In de Beleidsbrief 2011 (Kamerstuk 32 733, nr. 1 van 8 april 2011) is aangekondigd dat Defensie in totaal € 300 miljoen gaat investeren om langer doorvliegen met de F-16 mogelijk te maken. Het betreft de volgende drie investeringsprojecten:

- Langer doorvliegen F-16 – Operationele zelfverdediging;
- Langer doorvliegen F-16 – Instandhouding;
- Langer doorvliegen F-16 – Vliegveiligheid en luchtwaardigheid.

De investeringsprojecten hebben elk een omvang van meer dan € 25 miljoen en om die reden wordt de Kamer, in overeenstemming met het Defensie Materieel Proces (DMP), met afzonderlijke brieven geïnformeerd. Op 4 mei 2012 heb ik u geïnformeerd over de behoeftestellingsfase (A-fase) van het project «Langer doorvliegen F-16 – Operationele Zelfverdediging» (Kamerstuk 32 733, nr. 62). Dit project is in uitvoering. Op 2 november 2012 heb ik u geïnformeerd over de behoeftestelling van het tweede investeringsproject «Langer doorvliegen F-16 – Instandhouding». Ook dit project is inmiddels in uitvoering.

Met deze brief informeer ik u over de behoeftestellingsfase van het derde en laatste project, te weten «Langer doorvliegen F-16 – Vliegveiligheid en Luchtwaardigheid». Dit project richt zich op uitbreidingen en aanpassingen van essentiële netwerk-, communicatie- en luchtverkeersleidingsystemen. Daarmee worden de vliegveiligheid en de luchtwaardigheid gewaarborgd en blijft het mogelijk met de F-16 in het civiele luchtruim te opereren.

In de nota *In het belang van Nederland* (Kamerstuk 33 763, nr. 1 van 17 september jl.) heeft het kabinet gekozen voor de F-35 als het nieuwe jachtvliegtuig voor de Nederlandse krijgsmacht. Op grond van de huidige planning wordt de F-35 vanaf 2019 ingevoerd. Dit is drie jaar later dan bij de behoeftestelling voor de vervanging van de F-16 werd aangenomen

(Kamerstuk 26 488, nr. 246 van 23 september 2010). Langer doorvliegen met de F-16 blijft dus onvermijdelijk. Wel wordt in 2014 het huidige aantal F-16's met zeven verminderd tot 61. Het aantal vliegreun wordt dienovereenkomstig verlaagd. De zeven toestellen worden niet afgestoten, maar gebruikt als logistieke reserve om de inzetbaarheid van de resterende 61 toestellen te verbeteren. Een en ander leidt tot aan de uitfasering van de F-16 tot een lager aantal vliegreun per toestel. De exploitatiekosten van het langer doorvliegen met de F-16 nemen hierdoor af.

Achtergrond

Volgens de huidige plannen blijft de F-16 tot 2024 deel uitmaken van de krijgsmacht. Om dit mogelijk te maken zijn periodiek aanpassingen nodig aan de software van het besturingssysteem van de F-16, het *Operational Flight Program* (OFP).

Met het *Operational Flight Program* worden alle avionica, (sub)systemen, sensoren en wapens geïntegreerd. Bij de introductie van nieuwe hardware, zoals sensoren en wapens, moet het *Operational Flight Program* van de F-16 worden aangepast. Hierdoor kan de F-16 de (sub)systemen, sensoren en wapens waarnemen en herkennen en maken deze integraal deel uit van het wapensysteem.

Om de operationele en technische capaciteiten in stand te houden wordt het *Operational Flight Program* gemiddeld iedere drie jaar gemodificeerd. Dit gebeurt gezamenlijk door de landen die deelnemen in het *Multi National Fighter Program* (MNFP)¹. Momenteel wordt het project Mode 5 IFF uitgevoerd, wat onder meer een modificatie van het *Operational Flight Program* inhoudt naar versie M6. De daaropvolgende versie (M6.5) wordt momenteel ontwikkeld en wordt geleverd in 2014. Deze twee projecten zijn dus reeds in uitvoering.

In MNFP-verband is inmiddels ook al een modificatieprogramma gestart voor een *Operational Flight Program* na versie M6.5. Dit programma wordt aangeduid als S1, waarbij de «S» staat voor «*sustainment*». In tegenstelling tot voorgaande modificaties, staan in het S1-programma niet operationele uitbreidingen en verbeteringen centraal. De landen van de *European Participating Air Forces* (EPAF) hebben binnen het MNFP meer behoefte aan het onderhouden en in stand houden van de operationele capaciteiten, de technische staat en de luchtwaardigheid. Met het S1 *Operational Flight Program* worden de operationele capaciteiten op peil gehouden en blijft het mogelijk om te voldoen aan de eisen om in het civiele luchtruim te vliegen. De eerder voorziene vervanging van de *Modular Mission Computer* (MMC) blijkt niet nodig te zijn, omdat de maximale capaciteit van de huidige MMC door deze update niet wordt overschreden. Hierdoor vervalt dus de vervanging van de MMC. Verder wordt een aantal software- en hardware *updates* die waren voorzien na 2021 om doelmatigheidsredenen niet meer uitgevoerd, waardoor de financiële omvang van het project kan worden verlaagd.

Kwalitatieve behoefte

De S1-modificatie voorziet in de volgende aanpassingen:

- Soft- en hardware integratie van *Automatic Dependant Surveillance-Broadcast* (ADS-B). ADS-B is een systeem dat de separatie tussen

¹ Het *Multi National Fighter Program* is een internationaal samenwerkingsverband voor de instandhouding van de F-16. Hieraan nemen België, Denemarken, Noorwegen, Portugal, de Verenigde Staten en Nederland deel.

- vliegtuigen garandeert en vanaf 2019 verplicht is om in het civiele luchtruim te mogen vliegen;
- Integratie van de *Electronic Warfare Management System* (EWMS) software update;
 - Een verdere doorontwikkeling van de Link16-capaciteit voor essentiële informatievoorziening, zodat een goede aansluiting op netwerken en daarmee de interoperabiliteit met coalitiepartners gewaarborgd blijft;
 - Integratie van de *Litening Gen4 Advanced Targeting Pod* die deel uitmaakt van het project Langer Doorvliegen F-16 Operationele Zelfverdediging;
 - Integratie van de AIM-9X infrarood korte afstand lucht-lucht raket als onderdeel van het project «F-16 infrarood geleide lucht-lucht raket».

Algemene eisen. De kwalitatieve behoefte van dit instandhoudingsprogramma bestaat uit software en hardware voor de F-16. De software betreft de aanpassing van het *Operational Flight Program*. De hardware betreft apparatuur waarmee vliegtuigen kunnen worden geïdentificeerd en waarmee vijandelijke toestellen kunnen worden onderscheiden van eigen of vriendschappelijke toestellen. Deze hardware is nodig om de F-16 met ADS-B te kunnen uitrusten.

Software-eisen. De benodigde softwareaanpassingen moeten op een eenvoudige wijze worden geïntegreerd in het *Operational Flight Program*, waarbij de reeds bestaande functionaliteiten worden behouden.

Hardware-eisen. De eisen van hardware komen overeen met de eisen zoals die eerder zijn gesteld in het project «F-16 Mode 5 IFF» (Kamerstuk 26 488, nr. 62), dat al in uitvoering is. De hardware wordt als vliegtuiggebonden aangemerkt, omdat alle F-16's moeten zijn uitgerust met ADS-B.

Kwantitatieve behoefte

Het uitgangspunt voor de kwantitatieve behoefte is dat de F-16 in ieder geval volledig inzetbaar dient te blijven tot aan het moment dat de luchtmacht met de F-35 over een initiële operationele capaciteit beschikt. Volgens de huidige planning is dat 2021. Daarna zal de F-16 nog tot 2024 inzetbaar moeten blijven om de *Quick Reaction Alert*-taak (QRA) te kunnen uitvoeren.

De software. De kwantitatieve behoefte aan software bedraagt 68 stuks. Hiermee wordt uit doelmatigheidsoverwegingen voor de volledige Nederlandse F-16 vloot één modificatiestandaard aangehouden, ook voor de 7 toestellen die deel uitmaken van de logistieke reserve.

De hardware. Omwille van doelmatigheid is besloten om de toestellen waaraan groot onderhoud wordt uitgevoerd, niet te voorzien van de benodigde hardware. Het gaat om zeven toestellen in Nederland en één in de Verenigde Staten. Hierdoor is de behoefte 60 F-16's (68-8) te voorzien van hardware. In het kader van het project «F-16 mode 5 IFF» zijn reeds 36 F-16's voorzien van de benodigde identificatie hardware. Deze modules worden gemodificeerd om ze geschikt te maken voor de ADS-B functionaliteit. Om 60 F-16's uit te rusten met ADS-B zijn dus nog 24 additionele modules nodig.

Financiële aspecten

Investeringskosten

Met de investering is een bedrag gemoeid van € 25 tot € 50 miljoen. Dit bedrag komt ten laste van de defensiebegroting. Het projectvolume is

verlaagd ten opzichte van het volume dat is genoemd in het Materieelprojectenoverzicht 2012. Volgens de huidige planning is de transitie naar de F-35 in 2021 zo ver gevorderd dat een aantal software en hardware-updates die na 2021 zijn voorzien, niet meer nodig zijn. Indien bij de uitwerking van het transitieplan een ander inzicht ontstaat, kan het aantal *upgrades* alsnog worden aangepast. In de commercieel vertrouwelijke brief die gelijktijdig met deze brief aan uw Kamer wordt aangeboden, treft u nadere financiële informatie aan. Met het oog op de onderhandelingspositie van Defensie verzoek ik u deze informatie vertrouwelijk te behandelen².

Personele exploitatie

Het project heeft geen gevolgen voor de personele exploitatie. Voor de invoering van de S1-modificatie is geen extra personeel nodig. De opleidingskosten worden gedekt binnen het projectbudget.

Materiële exploitatie

Met de uitvoering van dit project zullen de kosten van de materiële exploitatie van de F-16 niet toenemen.

Projectorganisatie en -planning

De S1-modificatie wordt op dezelfde wijze uitgevoerd als eerdere multinationale modificatieprogramma's voor de F-16. Over het project zijn internationale afspraken gemaakt. Deze afspraken worden met een *Steering Committee Arrangement* (SCA) bekrachtigd. De tekening van dit SCA met de deelnemende landen is voorzien voor 19 november a.s.

Het project wordt uitgevoerd in de periode 2016–2020, waarbij de eerste aangepaste toestellen in 2018 beschikbaar zijn. De modificaties aan de toestellen worden zoveel mogelijk uitgevoerd tijdens het reguliere onderhoud.

Projectrisico's

Zoals hierboven is gemeld wordt het instandhoudingsprogramma van het *Operational Flight Program*, net als voorgaande modificatieprogramma's, in multinationaal verband uitgevoerd. Dit levert aanzienlijke operationele en financiële voordelen op, terwijl de projectrisico's ten aanzien van product en tijd laag zijn. Sinds de invoering van de F-16 worden aanpassingen van het *Operational Flight Program* volgens een strak tijdschema gedaan. In al deze jaren hebben zich geen significante tijdsoverschrijdingen voorgedaan. Door goed overleg tussen de deelnemende landen, de producent van het *Operational Flight Program* en de fabrikanten van de (deel)systemen, is het risico van vertraging gemiddeld. De voortgang zal aan de vastgelegde afspraken worden getoetst. Bovendien bestaan in MNFP-verband goede beheerstructuren, waardoor projectrisico's worden beperkt.

Overige consequenties

Personeel en organisatie

Soortgelijke software en hardware is reeds in gebruik bij F-16 eenheden. Er zijn geen gevolgen voor personeel en organisatie.

² Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Opleiding, training en simulatie

De uitvoering van het project heeft geen ingrijpende gevolgen voor opleiding en training. De opleiding bestaat uit een instructie door de fabrikant waarin de wijzigingen en capaciteiten ten opzichte van het voorgaande *Operational Flight Program* worden uitgelegd. Aanpassing van het *Operational Flight Program* van de F-16 naar S1 vergt ook een aanpassing in de F-16 simulator om waarheidsgetrouwe training te garanderen. Hierin wordt voorzien binnen deze behoeftestelling. Hiervoor is een stelpost van € 1 miljoen opgenomen.

Infrastructuur

Het project heeft geen infrastructurele gevolgen.

Arbo en milieu

Er worden geen consequenties voorzien voor de arbeidsomstandigheden en het milieu.

Relatie met andere projecten

Het project heeft een relatie met de volgende projecten:

- Vervanging F-16. Het invoerschema van de F-35 is bepalend voor de uitfasering van de F-16 en daarmee voor het langer doorvliegen van de F-16;
- Langer Doorvliegen F-16 – Operationele Zelfverdediging en Instandhouding. De apparatuur uit deze twee deelprojecten wordt geïntegreerd in het F16 *Operational Flight Program*. Deze aanpassingen worden uitgevoerd als onderdeel van dit project;
- F-16 mode 5 IFF. In het kader van het project «F-16 mode 5 IFF» zijn reeds 36 F-16's voorzien van de benodigde identificatie-hardware. Deze modules worden gemodificeerd, om ze geschikt te maken voor de ADS-B functionaliteit. Om 60 F-16's uit te rusten met ADS-B zijn 24 aanvullende modules nodig;
- F-16 M6.5 onderhoudstape. De S1-modificatie wordt ontwikkeld uit het M6.5 *Operational Flight Program*;
- F-16 infrarood geleide lucht-lucht-raket. De volledige capaciteiten van de verbeterde infrarood geleide lucht-lucht-raket worden geïntegreerd in de S1 versie van het *Operational Flight Program*;
- Instandhouding F-16 simulator. Nieuwe hardware en software moet worden geïntegreerd in de F-16 simulator om waarheidsgetrouwe training te kunnen garanderen. Deze aanpassing wordt gefinancierd uit dit project.

Sourcing

Dit project komt niet in aanmerking voor een sourcingsonderzoek, omdat de investeringen binnen het bestaande multinationale samenwerkingsverband MNFP vallen en aanpassingen van het *Operational Flight Program* zijn voorbehouden aan de *Original Equipment Manufacturer* (OEM).

Internationale samenwerking

Sinds de introductie van de F-16 neemt Nederland deel aan het internationale samenwerkingsverband MNFP, waarin de EPAF en de Verenigde Staten samenwerken. Het doel van dit samenwerkingsverband is onder andere de gezamenlijke en doelmatige ontwikkeling van F-16 modificatieprogramma's. Zo kan voor alle F-16 gebruikers een zo gelijk mogelijke

configuratie van soft- en hardware worden bewerkstelligd. Door de vaste kosten te delen (*costshare*) en te profiteren van schaalvoordelen, worden de kosten van modificatieprogramma's en de instandhouding van de F-16 laag gehouden. Tevens blijft de interoperabiliteit tussen de aangesloten F-16 gebruikers gewaarborgd. Dit levert voordelen op bij de instandhouding. Bij de uitvoering van het project «Langer doorvliegen F-16 – Vliegveiligheid en luchtwaardigheid» maakt Defensie opnieuw gebruik van de mogelijkheden die dit samenwerkingsverband biedt.

Voortzetting van het project

Ik zal de directeur van de Defensie Materieel Organisatie mandateren om het project «Langer doorvliegen F-16 – Vliegveiligheid en luchtwaardigheid» uit te voeren.

De Minister van Defensie,
J.A. Hennis-Plasschaert