

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1464

Vragen van het lid **Eijsink** (PvdA) aan de minister van Defensie over *het aantal vliegtuigen per F-16 gedurende de afgelopen jaren* (ingezonden 3 januari 2012).

Antwoord van minister **Hillen** (Defensie) (ontvangen 8 februari 2012).

Vraag 1

Kunt u de Kamer een actualisering geven van het overzicht «totaal aantal vliegtuigen F-16 (per tail nummer) per 20 september 2007» voor de volgende data: 31 december 2007, 31 december 2008, 31 december 2009, 31 december 2010 en 31 december 2011?

Antwoord 1

Als gevolg van de maatregelen van de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* (Kamerstuk 32 733, nr. 1) wordt het aantal F-16 gevechtsvliegtuigen verminderd van 87 tot 68. In 2011 zijn nog geen toestellen afgestoten. (Zie ook het antwoord op vraag 9 en 13). Een overzicht van de aantallen vliegtuigen van de toestellen in 2011 is in de bijlage opgenomen.¹ Het betreft zowel de 87 toestellen van het reguliere bestand, waaronder het toestel dat in april 2011 na een ongeluk werd afgeschreven, als de twaalf in 2009 aan Chili verkochte toestellen die in het afgelopen jaar zijn overgedragen.

Vraag 2 en 3

Tot welke ontwikkeling leidt dit voor het aantal gemiddelde vliegtuigen per F-16 over de afgelopen vijf jaar?

Indien de ontwikkeling van dit gemiddelde aantal vliegtuigen afwijkt van uw verwachting van begin vorig jaar, welke oorzaken kunt u daarvoor dan aangeven?²

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Zie antwoorden minister van Defensie d.d. 27 januari 2011 op schriftelijke vragen van het lid Eijsink ingezonden op 4 januari 2011 met kenmerk 2011Z00029.

Antwoord 2 en 3

Hieronder treft u een overzicht aan van het gemiddelde aantal vliegreuren per F-16 in de afgelopen jaren.

| Jaar | Aantal toestellen | Gemiddelde per toestel |
|------|-------------------|------------------------|
| 2007 | 108 | 168,5 |
| 2008 | 105 | 174,4 |
| 2009 | 87 | 183,3 |
| 2010 | 87 | 182,5 |
| 2011 | 87 | 174,3 |

Het totale aantal voor 2011 begrote vliegreuren voor het jaarlijks oefenprogramma is in mei 2011 vanwege de maatregelen van de beleidsbrief verlaagd van 15 000 naar 13 500 uren. In 2011 is met alle F-16's samen in totaal 15 389,2 uren gevlogen. Het gevlogen aantal uren is meer dan groot vanwege extra toegewezen uren ten behoeve van de operatie boven Libië. Van de 15 389,2 vliegreuren gaat het bij 226,7 uren om vluchten met de toestellen die aan Chili zijn verkocht. Voor de berekening van het gemiddeld aantal uren per toestel in 2011 is daarom uitgegaan van 15 162,5 gevlogen uren door 87 F-16's.

Zonder de inzet boven Libië gedurende zeven maanden zou het gerealiseerde gemiddelde lager zijn geweest. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door de vermindering van het aantal te realiseren vliegreuren in 2011 van 15 000 naar 13 500, terwijl deze uren met (vrijwel) hetzelfde aantal toestellen werden gevlogen. Daarnaast is er sprake van een beperkte inzetbaarheid door tekorten aan reservedelen die niet konden worden besteld vanwege de al langer bestaande financiële problematiek. Vijf toestellen hebben het afgelopen jaar helemaal niet gevlogen.

Vraag 4 en 5

Kunt u de Kamer een overzicht geven van de kostenontwikkeling ten aanzien van het onderhoud per vliegreur van de F-16's over de jaren 2007, 2008, 2009, 2010 en 2011?

Kunt u de Kamer een overzicht geven van de procentuele stijging van de onderhoudskosten, uitgesplitst in verschillende kostenposten, per vliegreur van de F-16's over de jaren 2007, 2008, 2009, 2010 en 2011?

Antwoord 4 en 5

De uitgaven voor het onderhoud van de F-16's kunnen worden verdeeld over de volgende posten.

- Uitgaven voor personeel dat onderhoud aan de F-16 uitvoert en voor personeel dat ondersteuning biedt voor dit onderhoud. Het betreft personeel van de vliegbases Leeuwarden en Volkel, personeel van de Defensie Materieel Organisatie (DMO) en Nederlands defensiepersoneel in de Verenigde Staten waar tien Nederlandse F-16's zijn gestationeerd voor de opleiding en training van vliegers.
- Uitgaven voor onder meer de reparatie of vervanging van onderdelen en voor instandhoudingsprogramma's om bijvoorbeeld scheurvorming en corrosie tegen te gaan. De financiële administratie biedt geen mogelijkheden deze uitgaven over de afgelopen jaren verder onder te verdelen.

In de onderstaande tabel zijn de uitgaven vermeld in miljoenen euro's en in het loon- en prijspeil van de desbetreffende jaren. Het effect van de vermindering van het aantal F-16 toestellen naar 68 zal naar verwachting pas zichtbaar worden wanneer deze vermindering een feit is. In het onderstaande overzicht zijn niet de kosten verwerkt van het onderhoud aan de in de Verenigde Staten gestationeerde F-16's. Deze kosten zijn betrokken bij het antwoord op vraag 6.

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--------------------------------|--------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Uitgaven personeel (x miljoen) | € 50,6 | € 50,7 (+0,2%) | € 51,5 (+1,6%) | € 51,8 (+0,6%) | € 51,0 (-1,6%) |

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|--------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| Reparaties, vervangingen, programma's (x miljoen) | € 58,2 | € 67,4 (+15,8%) | € 71,3 (+5,8%) | € 61,0 (-14,4%) | € 58,8 (-3,6%) |
| Gerealiseerd aantal vliegreuen | 17 974 | 18 316 (+1,9%) | 17 200 (-6,1%) | 16 013 (-6,9%) | 15 389 (-3,9%) |

Als gevolg van de hieronder genoemde factoren kan er slechts ten dele een verband worden gelegd tussen de uitgaven voor reparaties, vervanging van onderdelen en de instandhoudingsprogramma's enerzijds en de gerealiseerde vliegreuen anderzijds:

- De uitgaven voor reparaties en de aanschaf van onderdelen worden voor een groot deel gedaan op grond van *Foreign Military Sales* (FMS) overeenkomsten met de Amerikaanse overheid. Met de geleverde onderdelen worden de voorraden op de vliegbases of bij het Logistiek Centrum Woensdrecht aangevuld. Bij de FMS-overeenkomsten is sprake van lange aanbestedingstrajecten en levertijden, voorschotbetalingen en verrekening achteraf op grond van facturen.
- In 2006 is de betalingssystematiek met voorschotbetalingen voor FMS-contracten gewijzigd van kwartaal- naar maandelijkse voorschotten. De uitgaven in 2007 zijn relatief laag omdat na de omschakeling eerst kon worden geput uit nog niet volledig benutte kwartaalvoorschotten van het voorgaande jaar.
- In 2007 beschikte Defensie over 108 operationele F-16's. Als gevolg van de maatregelen uit de beleidsbrief «Wereldwijd dienstbaar» van september 2007 (Kamerstuk 31 243, nr. 1) is het aantal in 2009 verlaagd naar 87. Als gevolg van de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* van 8 april jl. wordt het aantal van 87 vliegtuigen verder verlaagd naar 68.
- De uitgaven in 2010 en 2011 geven een vertekend beeld. De uitgaven in deze jaren worden sterk beïnvloed door de financiële problematiek van begin 2010, waardoor Defensie nauwelijks contracten kon sluiten voor de reparatie of de aanschaf van nieuwe onderdelen. Ook instandhoudingsprogramma's zijn uitgesteld. De effecten daarvan zijn nog merkbaar omdat met de sluiting van nieuwe contracten lange aanbestedingstrajecten en levertijden zijn gemoeid. Deze uitgaven moeten daarom in latere jaren worden ingehaald.

Vraag 6

Kunt u de Kamer een overzicht geven van de kosten van de in het buitenland gestationeerde F-16's, uitgesplitst per land en per kostenpost over de jaren 2007, 2008, 2009, 2010 en 2011?

Antwoord 6

Voor de opleiding en training van F-16 vliegers zijn tien F-16's gestationeerd in de Verenigde Staten. Hiervoor zijn *Foreign Military Sales* (FMS) overeenkomsten met de Amerikaanse overheid gesloten. Op grond van deze overeenkomsten leveren de Amerikanen ondersteuning voor onder meer onderhoud, brandstof, vliegoperaties en infrastructuur. In de periode 2007 tot en met 2010 werd geopereerd vanuit Springfield in de staat Ohio en hiervoor is € 83,5 miljoen (\$ 112,5 miljoen) betaald. Op 27 januari 2011 heb ik in antwoord op vragen van het lid Eijssink (Handelingen TK 2010–2011, aanhangsel nr. 1234) een lager bedrag genoemd, maar begin 2011 waren nog niet alle facturen over 2010 beschikbaar. Pas na de volledige administratieve afsluiting van het contract worden de exacte kosten duidelijk.

Door het vertrek van de overige operationele gebruikers van Springfield was verlenging op deze locatie geen optie. Voor 2011 tot en met september 2013 is daarom een nieuwe overeenkomst gesloten met de Amerikaanse overheid en wordt geopereerd vanuit Tucson in de staat Arizona. In 2011 is hiervoor € 31,5 miljoen (\$ 40,4 miljoen) in rekening gebracht. Door onder meer hogere brandstofprijzen en een minder gunstig termijndollarcontract is dit contract niet vergelijkbaar met het eerdere contract voor Springfield. Ook voor het contract voor Tucson geldt dat pas na de administratieve afsluiting na afloop

van de contractperiode de exacte uitgaven bekend zullen zijn. Zie ook het antwoord op vraag 14.

In het onderstaand overzicht zijn de uitgaven weergegeven in de periode 2007 tot en met 2010 verdeeld naar kostenposten. Van de uitgaven die in 2011 zijn gedaan is nog geen volledige specificatie naar kostenposten beschikbaar.

Bedragen in € miljoen

| Kostenposten in de Verenigde Staten | Uitgaven 2007–2010 |
|--|--------------------|
| Personele ondersteuning incl. onderhoud | € 58,5 |
| Brandstof | € 15,0 |
| Operationele ondersteuning incl. transport | € 3,5 |
| Infrastructuur | € 2,4 |
| Overige ondersteuning | € 4,1 |
| Totaal | € 83,5 |

Naast de in de Verenigde Staten gestationeerde toestellen voor training zijn in de afgelopen jaren toestellen ingezet in operaties. De bijbehorende vliegreuen vallen onder de additionele uitgaven die (gedeeltelijk) ten laste worden gebracht van HGIS. In het onderstaande overzicht zijn deze additionele uitgaven voor de vliegreuen F-16's weergegeven. De additionele uitgaven voor bijvoorbeeld de toelagen van personeel en transport worden tevens ten laste van HGIS gebracht, maar maken geen deel uit van dit overzicht. Deze additionele uitgaven zijn opgenomen bij de generieke additionele uitgaven voor de desbetreffende missies.

Bedragen in € miljoen

| Jaar | Kosten van inzet in het buitenland 2007–2011 | |
|------|--|--------|
| | Afghanistan | Libië |
| 2007 | € 8,1 | |
| 2008 | € 7,2 | |
| 2009 | € 4,9 | |
| 2010 | € 5,3 | |
| 2011 | € 5,0 | € 10,0 |

Vraag 7 en 8

Kunt u de Kamer een overzicht geven van het aantal gemaakte vliegreuen in Afghanistan per tail nummer en per jaar dat de F-16's actief waren in dit land? Kunt u hierbij inzichtelijk maken wat het verschil was tussen het aantal geplande uren, en het aantal daadwerkelijk gevlogen vliegreuen?

Kunt u de Kamer een overzicht geven van het aantal gemaakte vliegreuen in Libië per tail nummer? Kunt u hierbij inzichtelijk maken wat het verschil is tussen het aantal geplande uren en het aantal daadwerkelijk gevlogen vliegreuen?

Antwoord 7 en 8

Een overzicht van de aantallen in Afghanistan en Libië gemaakte vliegreuen per tailnummer is in de bijlage opgenomen.³ Het aantal geplande uren boven Libië is niet volledig gerealiseerd als gevolg van een lagere inzet door de Navo dan voorzien. De vliegreuen die nodig zijn om van en naar het inzetgebied te vliegen zijn meegerekend. Het aantal gerealiseerde uren voor de operatie ISAF is hoger uitgevallen dan gepland, onder meer als gevolg van een hoger aantal vluchten van en naar het inzetgebied.

Vraag 9 en 13

Kunt u de Kamer informeren over de gevolgen van de veroudering van het toestel voor de inzetbaarheid van de F-16-vloot voor 2012? Kunt u de Kamer informeren over het aantal geplande vliegreuen per tail nummer?

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Kunt u aangeven of u op dit moment verwacht dat er als gevolg van de vermindering van het aantal Nederlandse toestellen meer vliegingen met andere dan de resterende 68 F-16's die Defensie aanhoudt, gevlogen zal worden, zoals er vorig jaar 134 uren door «de andere F-16's» zijn gevlogen⁴? Kunt u aangeven welke andere F-16's hiervoor in aanmerking komen en zijn dit dezelfde toestellen waar vorig jaar 134 uren mee gevlogen is?

Antwoord 9 en 13

Totdat een koper is gevonden voor de af te stoten F-16's worden de 86 toestellen regelmatig ingezet om de luchtwaardigheid van deze toestellen te waarborgen en capaciteitsproblemen op te vangen in verband met de beschikbaarheid van reservedelen. Voor al deze toestellen geldt in 2012 het aantal toegewezen vliegingen van 13 050, onvoorziene missies uitgezonderd. Wordt dit aantal vliegingen met 86 toestellen gevlogen, dan resulteert dit in gemiddeld 152 vliegingen per toestel. Bij een aantal van 68 vliegtuigen levert dit een gemiddeld aantal van 192 vliegingen per toestel op. Bij een operationele inzet vergelijkbaar met die in Libië wordt het gemiddelde hoger (30–40 uur per toestel). Het is nog niet te zeggen welk toestel (tailnummer) hoeveel uren zal vliegen.

De in de afgelopen jaren gevlogen uren op «andere F-16's» betreffen noodzakelijke vluchten met reeds verkochte F-16 toestellen, inclusief de overvlucht van de twaalf toestellen naar Chili. Wanneer een koper is gevonden voor de af te stoten F-16, zullen deze toestellen in een vergelijkbaar overzicht worden opgenomen als «andere F-16's». Op dit moment is dat echter nog niet het geval.

Vraag 10

Kunt u de Kamer informeren over de kosten voor het inzetbaar houden van de F-16 vloot voor 2012 als gevolg van de veroudering van de vliegtuigconstructie en de mechanische en elektronische componenten, gebaseerd op het aantal geplande vliegingen?

Antwoord 10

Door de veroudering van de vliegtuigconstructie en de mechanische en elektronische componenten zullen de onderhoudsinspanning en de kosten van preventief en correctief onderhoud toenemen. De toename van het aantal reparaties zal de inzetgereedheid negatief beïnvloeden. In 2012 zullen reparaties aan de vleugels worden uitgevoerd, wordt het anti-corrosieprogramma geïntensiveerd, zal corrosieschade aan de motorinlaat worden hersteld en zullen spanten van de romp van de F-16 worden gerepareerd. Voor de uitvoering van deze activiteiten is in 2012 een bedrag van ongeveer € 1 miljoen geraamd. Soortgelijke activiteiten zullen ook in de komende jaren worden uitgevoerd.

Daarnaast worden momenteel voorbereidingen getroffen voor aanvullende maatregelen om de levensduur van de F-16 te verlengen. Het betreft maatregelen op de gebieden van instandhouding, vliegveiligheid en luchtwaardigheid, en zelfbescherming. De uitvoering van deze projecten is voorzien voor de periode 2014–2020 en de geraamde kosten daarvan bedragen ongeveer € 300 miljoen. U zult hierover worden geïnformeerd volgens de regels van het Defensie Materieel Proces (DMP).

Vraag 11 en 12

Kunt u de Kamer informeren welke rol de gemaakte vliegingen spelen bij de verkoop van de F-16 toestellen?

Kunt u een overzicht geven van de selectiecriteria die worden gehanteerd bij de verkoop van de F-16 toestellen?

Antwoord 11 en 12

Als F-16 vliegtuigen worden afgestoten wordt allereerst vastgesteld in welke verhouding éénzitters (F-16A) en tweezitters (F-16B) moeten worden afgestoten. Dit is een operationele afweging. Vervolgens wordt een eerste selectie van af te stoten vliegtuigen (F-16A en F-16B) gemaakt op grond van de gerealiseerde vliegingen per toestel in combinatie met de zogenoemde

⁴ Zie antwoorden minister van Defensie d.d. 27 januari 2011 op schriftelijke vragen van het lid Eijsink ingezonden op 4 januari 2011 met kenmerk 2011Z00029.

«*crack severity index*» (CSI). De CSI is de verhouding tussen de werkelijke belasting van het vliegtuig en de in het verleden verwachte belasting. Hieruit kan het aantal zogenoemde schade-uren worden berekend. De toestellen met het hoogste aantal schade-uren worden komen als eerste in aanmerking voor afstoting.

Voor de selectie van de af te stoten toestellen worden, naast mogelijke wensen van de klant, vervolgens de volgende factoren in beschouwing genomen:

- De modificatiestatus: een vliegtuig dat net een ingrijpend en duur modificatieprogramma heeft ondergaan, komt in beginsel niet in aanmerking voor afstoting.
- Technische staat: het gaat dan meestal om scheurtjes in de constructie van de F-16. Hoewel deze (nog) geen gevaar opleveren voor de vliegveiligheid, is de kans aanwezig dat de scheurtjes na verloop van tijd te groot worden en het vliegtuig een dure reparatie moet ondergaan.
- Ouderdom van het toestel: bepaalde verbeteringen zijn bij de nieuwere toestellen reeds bij de productie van het toestel aangebracht. Deze toestellen hebben bijvoorbeeld naar verwachting minder last van corrosie.
- Corrosiebehandeling: tijdstip waarop de laatste intensieve corrosiebehandeling is uitgevoerd.

Voor de selectie van af te stoten motoren wordt gekeken naar de resterende levensduur van de motor tot aan de eerstvolgende grote onderhoudsbeurt. Motoren worden geselecteerd voor afstoting op basis van de resterende levensduur. Deze moet voldoende zijn om de motoren als verkoopwaardig te beschouwen.

Vraag 14

Is er inmiddels een nieuwe overeenkomst met de Amerikaanse overheid waarin onder meer de onderhoudskosten, het gebruik van de infrastructuur, de transportkosten en de brandstofkosten zijn opgenomen voor het verminderd aantal in de VS gestationeerde F-16's? Zo ja, wat is de waarde van dat contract en tot wanneer loopt dat contract?

Antwoord 14

Ja. Het aantal toestellen in de Verenigde Staten is verminderd van veertien naar tien. Defensie heeft naar aanleiding daarvan de overeenkomst met de Amerikaanse overheid aangepast. De financiële omvang van dit contract, dat loopt van 1 januari 2011 tot en met 30 september 2013, bedraagt € 93 miljoen.