

Vergaderjaar 2008–2009

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 108

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 oktober 2008

Naar aanleiding van het verzoek van 26 september jl. (kenmerk 08-DEF-B-155) van de vaste commissies voor Defensie, Economische Zaken en Financiën en de commissie voor de Rijksuitgaven geef ik u mijn reactie op het artikel uit het NRC Handelsblad van 25 september over de eisen voor de opvolger van de F-16. Ik zal daarbij onder meer ingaan op de opzet van de kandidatenevaluatie voor de opvolging van de F-16 die op dit moment wordt uitgevoerd, en op de wijze waarop met deze actualisering wordt voortgebouwd op de kandidatenvergelijking van 2001–2002.

Achtergrond

Het coalitieakkoord voorziet voor 2009 besluitvorming over de contract-ondertekening voor de definitieve aanschaf van JSF-toestellen voor de Initiële Operationele Test en Evaluatie (IOT&E). Voorts zal het kabinet op basis van een vergelijking van de prijs, kwaliteit en levertijd van de JSF en andere toestellen in 2010 een besluit aan de Tweede Kamer voorleggen over de vervanging van de F-16. Defensie heeft besloten de actualisering van de kandidatenevaluatie in de tweede helft van 2008 uit te voeren, teneinde uiterlijk februari 2009 een definitief besluit te kunnen nemen over de contractering van het eerste JSF-testtoestel. Bij de kandidatenevaluatie zal tevens uitvoering worden gegeven aan de motie Kortenhorst-Voorde-wind over de industriële productie, de onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten en de dollarkoers (Kamerstuk 26 488 nr. 77). Eind dit jaar zullen bovendien de voors en tegens van een *endlife update* van de F-16 nog eens worden uiteengezet.

Defensie bouwt voort op kandidatenevaluatie 2001–2002

Op 7 mei en 27 juni is de Kamer geïnformeerd over de opzet van de actualisering van de kandidatenvergelijking 2008 (Kamerstukken 26 488 nrs. 68 en 89). De opzet is met de Kamer besproken tijdens het algemeen overleg van 27 juni en het plenaire VAO van 28 juni. Met de vergelijking zou worden vastgesteld hoe de JSF en de productalternatieven zich sinds 2001 hebben ontwikkeld als het gaat om prijs, kwaliteit en levertijd. Inmiddels zijn twee van de toestellen die toen nog als productalternatief werden

beschouwd, te weten de Rafale en de Eurofighter, afgevallen en wordt de Saab Gripen *New Generation* alsnog in de vergelijking meegenomen. Daarmee zal de kandidatenvergelijking gaan tussen de JSF, de Saab Gripen en de *Advanced F-16*.

Defensie heeft de leveranciers eerder dit jaar benaderd met een uitgebreide vragenlijst. Deze vragenlijst bouwde voort op het in 1999 gehanteerde Request For Information (RFI) en betrof onder meer de ontwikkeling van de kandidaten in de periode van 2001 tot nu. Voorts is de leveranciers gevraagd zoveel mogelijk de harde gegevens uit 2001 te valideren of, indien nodig, aan te passen. Verder weerspiegelde de vragenlijst de sinds 2001 toegenomen inzichten. In 2001–2002 lag de nadruk in de evaluatie op de technische, operationele en financiële specificaties van de vliegtuigen. Ook is toen een scenarioanalyse uitgevoerd.

In de kandidatenevaluatie van 2008 worden de multi-criterianalyse en de scenarioanalyse uit 2002 nader uitgewerkt en op een hoger aggregatieniveau gebracht, namelijk dat van de missie-uitvoering. Dit jaar wordt daarom niet alleen gekeken naar de geactualiseerde specificaties, maar ook naar de onderlinge samenhang tussen de deelsystemen van het vliegtuig die uiteindelijk moet uitmonden in een effectieve missie-uitvoering. Die samenhang zal worden beoordeeld aan de hand van zes algemene missieprofielen voor *multi role* jachtvliegtuigen die passen bij het Nederlandse ambitieniveau. Op deze manier worden de capaciteiten en specificaties van een toestel niet apart, maar in een relevante operationele context beoordeeld. Een kwalitatieve analyse van alle deelaspecten van een missie zal vervolgens leiden tot een score per missie en een totaal-score op het hoofdaspect «kwaliteit» in de betekenis van «effectieve missie-uitvoering». Daarnaast wordt een vergelijking gemaakt op prijs (levensduurkosten) en levertijd.

Door in de «kwaliteits»-vergelijking de specificaties te verwerken in de zes algemene missieprofielen ontstaat een uitkomst die recht doet aan de sterk uiteenlopende operationele concepten van de verschillende kandidaten. De fabrikanten is bovendien alle vrijheid gegeven hun operationele concept daarin zo goed mogelijk tot uitdrukking te brengen. Hiermee wordt een goede vergelijking mogelijk en wordt voorkomen dat een bepaalde kandidaat door de vraagstelling wordt bevoordeeld.

Uitschakelen luchtverdediging is niet nieuw

In het NRC-artikel wordt ingegaan op de mogelijke taak voor jachtvliegtuigen bij het uitschakelen van de vijandelijke luchtverdediging (*Suppression/Destruction of Enemy Air Defences*, SEAD/DEAD). In tegenstelling tot wat in het artikel wordt gesuggereerd, maakt deze taak nu al deel uit van het mogelijke luchtoptreden van de F-16's. Ook is deze taak aan de orde gekomen in de scenarioanalyse van 2002. Het ligt daarom voor de hand dat deze taak is opgenomen in de zes missieprofielen. Het feit dat de relatief oude Nederlandse F-16's – anders dan de nieuwere Amerikaanse varianten – beperkingen kennen bij de inzet tegen vijandelijke luchtverdedigingssystemen doet daaraan niet af. Bovendien is met de toegenomen dreiging van moderne luchtafweersystemen het belang van SEAD/DEAD de laatste jaren aanzienlijk toegenomen in iedere fase van een conflict, dus niet alleen in de beginfase. Die toegenomen dreiging is zowel het gevolg van de proliferatie van dergelijke systemen als van het sterk toegenomen bereik per systeem. De aanzienlijke tekortkomingen op het gebied van SEAD/DEAD vormen een belangrijk aandachtspunt in de Navo en de EU. Ook tijdens operaties lager in het geweldsspectrum zullen jachtvliegtuigen ten behoeve van escalatiedominantie moeten beschikken over capaciteiten voor het uitschakelen van luchtverdedigingssystemen.

Ambitieniveau

Het ambitieniveau heeft de afgelopen jaren geen wijzigingen ondergaan ten aanzien van het optreden in het hoogste geweldsspectrum. Het besluit van 2007 geen kruisvluchtwapens (Tactom) aan te schaffen voor de Luchtverdedigings- en Commandofregatten was in dit opzicht geen verandering. Zoals uiteengezet in de beleidsbrief «Wereldwijd dienstbaar» (Kamerstuk 31 243 nr. 1) beschikt de krijgsmacht ook zonder de Tactom over het vermogen op te treden op hogere geweldsniveaus. Ten aanzien van *initial entry* merkt het NRC-artikel terecht op dat hiervan al sprake was tijdens het Kosovo-conflict in 1999. De dreiging van relatief ouderwetse luchtafweersystemen was toen al aanzienlijk. In een vergelijkbaar conflict in het hoogste geweldsspectrum in de komende decennia zou het onverantwoord zijn dergelijke dreigingen te negeren.

Stealth

Het aspect *stealth* maakte al in 2002 deel uit van de RFI en de scenario-analyse. *Stealth* is echter in 2001 noch in 2008 als eis gesteld omdat daarvoor andere kandidaten dan de JSF meteen zouden zijn afgefallen. Afhankelijk van het operatieconcept kunnen *stealth* aspecten voordelen bieden, maar ze zijn niet noodzakelijk om tot een goede score te komen. Aan de hand van de genoemde zes missieprofielen zal worden vastgesteld welk toestel de hoogste score behaalt bij een effectieve missie-uitvoering, ongeacht of dit met behulp van *stealth* technologie wordt verwezenlijkt of niet. Het staat de kandidaten daarmee vrij naar eigen inzicht invulling te geven aan de gevraagde missieprofielen. Zij worden beoordeeld op grond van het door de fabrikant beoogde missieconcept en niet op grond van een door Defensie voorgeschreven concept.

Supercruise

Het NRC noemt *supercruise* – sneller dan het geluid vliegen zonder de naverbrander te gebruiken – als een ontbrekend element in de vragenlijst van 2008. De kandidaten is echter gevraagd per missieprofiel gegevens aan te leveren over vlieghoogten en snelheden. Hieruit zal blijken of een toestel over *supercruise* beschikt. Het aspect *supercruise* zal dus worden meegewogen in de vergelijking van de zes missieprofielen. Daarbij is *supercruise* een element dat kan bijdragen tot een betere prestatie, in het bijzonder in luchtgevechten. Ook hier geldt uiteindelijk dat de samenhang van deelcapaciteiten bepaalt hoe de vergelijking per missie uitvalt en wat vervolgens het resultaat is van de vergelijking als *multi-role* toestel.

Risico's worden ook beoordeeld in de evaluatie van 2008

Het NRC-artikel stelt dat dit jaar de risico's van de verschillende programma's niet meer belangrijk zouden zijn. Dat is een misverstand. De risico's vormen inderdaad geen apart hoofdelement zoals kwaliteit, prijs en levertijd. De risico's van de kandidaten worden echter wel meegenomen in de beoordeling van alle deelelementen. In voorkomend geval zal dat tot uitdrukking komen in een onzekerheidsmarge per aandachtsgebied. Defensie zal in samenwerking met TNO en NLR, gevalideerd door RAND Europe, die risico's per aandachtspunt beoordelen op grond van de ingevulde vragenlijsten, mede tegen de achtergrond van de antwoorden op de RFI van 2001. RAND Europe, dat de onafhankelijkheid van de evaluatie moet waarborgen, heeft zich positief uitgelaten over de gehanteerde methodiek en de uitvoering van de vergelijking tot dusver. De zorgvuldig en onafhankelijk uitgevoerde kandidatenvergelijking zal uiteindelijk uitwijzen hoe de kandidaten zich tot elkaar verhouden.

De staatssecretaris van Defensie
J. G. de Vries