

Vergaderjaar 2012–2013

**32 733**

**Beleidsbrief Defensie**

**Nr. 127**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 14 mei 2013

De vaste commissie voor Defensie heeft op 20 maart 2013 overleg gevoerd met minister Hennis-Plasschaert van Defensie over:

- **de brief van de minister van Defensie d.d. 2 november 2012 betreffende de behoeftestelling project Langer doorvliegen F-16 – Instandhouding (Kamerstuk 32 733, nr. 85);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 25 januari 2013 betreffende de lijst van vragen en antwoorden over de behoeftestelling van het project Langer doorvliegen F-16 – Instandhouding (Kamerstuk 32 733, nr. 104);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 15 maart betreffende reactie op het bericht in Elsevier over het document «In het belang van Nederland – De Krijgsmacht voor vrijheid, veiligheid en welvaart» (2013Z05220).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,  
Ten Broeke

De griffier van de vaste commissie voor Defensie,  
Van Leiden

**Voorzitter: Ten Broeke**  
**Griffier: Van Leiden**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Dijkgraaf, Eijnsink, Hachchi, Knops, Ten Broeke, Vuijk,

en minister Hennis-Plasschaert van Defensie, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 14.30 uur.

De **voorzitter**: Ik heet u allen van harte welkom bij dit algemeen overleg van de vaste commissie van Defensie over het langer doorvliegen met de F-16. Er zijn vijf fracties vertegenwoordigd. Ik stel een spreektijd in eerste termijn van zes minuten voor, en twee interrupties onderling. Het woord is aan de heer Knops van het CDA.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Vandaag hebben wij het over langer doorvliegen met de F-16. De F-16 is een van de meest succesvolle wapensystemen van Defensie van de afgelopen decennia. De F-16 is veel ingezet en is cruciaal geweest in het forceren van doorbraken in diverse conflicten. Zelfs nu Nederland op het punt staat om uit Kunduz te vertrekken, blijven de F-16's daar. Dat is wel symbolisch voor de noodzaak en de onmisbaarheid van dit wapensysteem. Toch begint het toestel het einde van zijn levensduur te naderen, na 30 jaar in gebruik te zijn geweest bij de Koninklijke Luchtmacht. Er is sprake van scheurvorming bij het airframe en de inzetbaarheid neemt af. In toenemende mate zijn onderhoud en inspectie nodig. Een deel van de toestellen wordt «gekannibaliseerd», wegens problemen met de beschikbaarheid van onderdelen. Het duurt soms enkele jaren voordat sommige onderdelen verkrijgbaar zijn. Vervanging is dus nodig, maar die laat nog even op zich wachten. Intussen vliegen wij dus door met de F-16. Deze heeft eind jaren zeventig zijn intrede gedaan. In de 21ste eeuw, waar wij nu in leven, zal het toestel militair-operationeel verouderd raken, ondanks alle updates die het heeft gekregen. Zowel de radartechnologie als de luchtverdediging van potentiële vijanden ontwikkelt zich, evenals jachtvliegtuigen in het algemeen. Dit vergroot de risico's voor onze vliegers en het betekent een beperking van het optreden van de hele krijgsmacht. Airpower is voorwaardenscheppend bij het optreden in tal van conflicten. Voor degenen die dit niet weten: het is onlangs nog eens herhaald door HCSS. Toch zijn er een aantal partijen, met name ter linkerzijde van het spectrum, die niets liever zien dan de F-16 nog langer in de lucht houden. Zij maken wel opmerkingen over een scheurtje in het turbineblad van de JSF, maar zij hebben geen problemen met scheurvorming en corrosie bij de F-16. Dus pleiten zij voor een endlife update van dit bijzondere, maar enigszins gedateerde toestel. Dit is een scenario waaraan Nederland ongeveer als enige van alle F-16-landen denkt. Wij zijn juist bezig met allerlei discussies over meer samenwerking op het gebied van defensie in Europa, maar tegelijkertijd lijkt er een alleingang te zijn van een aantal partijen als het gaat om de levensduurverlenging van de F-16. Mijn vraag aan een aantal partijen hier in de Kamer is, of men bereid is om in te zien dat een endlife update buitengewoon kostbaar is, terwijl er nauwelijks operationele voordelen aan verbonden zijn. Wat je eigenlijk doet, is het vliegtuig langer laten vliegen. Wij weten echter dat het vliegtuig niet alleen maar een vliegtuig is, maar ook een wapensysteem. Ik vraag daarom ook aan de minister of zij kan bevestigen dat een endlife update geen serieuze optie meer kan zijn.

Het gebrek aan duidelijkheid in het regeerakkoord over de vervanging van de F-16 maakt deze discussie enigszins mistig, althans wat mijn fractie betreft. Voor ons is het heel helder: je vliegt alleen maar langer door met

de F-16 als je weet dat er een goede opvolger is. Ik weet dat dit debat niet over de opvolging van de F-16 gaat, maar als je praat over langer doorvliegen, is het bijna onvermijdelijk om ook aan scenario's te denken die dit enigszins kunnen beperken. Het hele project van de mogelijke opvolger van de F-16 heeft vertraging opgelopen. De vraag is dus hoe groot de kans is dat Nederland nog langer moet doorvliegen met de F-16, of dat nu wenselijk is of niet.

De minister wil met 68 toestellen doorvliegen en daarvoor wil zij een kleine 300 miljoen investeren. Het uitgangspunt voor de kwantitatieve behoefte is de inzetgereedheid van 68 F-16-toestellen tot aan de beoogde uitfasering van de F-16 in 2019, zo staat te lezen in de stukken. Loopt de minister hiermee niet vooruit op de toekomstvisie, want wat nu als er gesneden gaat worden in het aantal F-16's, zoals de andere coalitiepartner wil volgens haar verkiezingsprogramma? Houdt de minister in haar plannen ook rekening met vredes- en gevechtsverliezen van F-16's tot en met 2019?

Ik heb ook een aantal vragen over de betrokkenheid en de belangen van het Nederlandse bedrijfsleven. Dit punt is eerder genoemd bij allerlei briefings en staat ook bij de opvolging van de F-16 centraal. Hoe kunnen wij de kennis en kunde in Nederland behouden? Hoe kunnen wij werk in Nederland behouden? Hoe kunnen wij de verlengde onderhoudsperiode benutten ten gunste van de positionering van Nederland met betrekking tot de opvolger van de F-16? Dat is ook cruciaal. Hoe kijkt de minister hier tegenaan en hoe zorgt zij ervoor dat die kennis en kunde geborgd kunnen worden en dat Nederland een goede startpositie heeft, ook in de vervolgtrajecten die straks gaan plaatsvinden? Hoe zorgt zij ervoor dat de zo noodzakelijke werkgelegenheid en kennis en kunde in Nederland worden behouden? Dit is cruciaal. Het is wel eens ondergesneeuwd in het debat, maar ik vraag nadrukkelijk aandacht voor dat onderwerp. Dit waren mijn vragen over de betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven en het langer doorvliegen met de F-16.

De heer **Vuijk** (VVD): Voorzitter. Vandaag bespreken we een vliegtuig vol scheuren, dat problemen heeft met de inzet en problemen met onderdelen. Het kan veel te gemakkelijk door de vijand worden gelokaliseerd en aangevallen. Het gaat over de F-16. Laat ik er geen doekjes om winden: wat de VVD betreft wordt de F-16 zo snel mogelijk vervangen. Deze investering van 300 miljoen is noodzakelijk om de F-16 inzetbaar te houden totdat de opvolger in 2019 kan instromen. Dat is dan ook meteen de belangrijkste voorwaarde die eronder ligt. Voor de VVD rechtvaardigt de bescherming van de veiligheid van ons land en onze mensen, en de bescherming van onze belangen in het buitenland deze investering van 300 miljoen. Wij hebben de F-16 hard nodig voor de steunverlening aan onze militairen, voor het deelnemen aan internationale missies en de bescherming van ons luchtruim.

In vele eerdere debatten hebben wij het al gehad over de veronderstelde tekortkomingen en gebreken van de opvolgers van de F-16. Ik ben blij dat wij nu eens de kans hebben om stil te staan bij de problemen die wij met de F-16 zelf hebben. Het valt mij op dat er minder aandacht is voor de problemen met een toestel waarmee dagelijks Nederlandse vliegers actief zijn, dan voor een toestel dat nog niet eens is aangeschaft. Voor de VVD is de veiligheid van de vliegers die nu vliegen net zo belangrijk als die van de vliegers van na 2020. Wanneer er bij één enkele F-35 in een zwaar testprogramma een scheurtje wordt ontdekt, staan de hele Kamer en de Nederlandse pers op de achterste poten, ook als het achteraf vals alarm blijkt te zijn. Intussen horen wij er niemand over klagen dat onze F-16's in Afghanistan al jaren rondvliegen met meer scheuren en meer pleisters dan wielrenners in de Tour de France. Dat is gek. Ik grijp dan ook graag dit algemeen overleg aan om de noodzaak van de vervanging van onze oude trouwe F-16 te benadrukken.

De F-16 dateert uit 1979. Het toestel is nu, 34 jaar later, in alle opzichten aan het einde van zijn levensduur. Om een beeld te krijgen van waar we het dan over hebben, is het een aardige oefening om eens in je eigen huis rond te kijken en je af te vragen welke technologie uit 1979 je nu nog ziet. Ik noem een bandrecorder, een cassettedeck, een zwart-wittelevisie en een telefoon met draaischijf. Men begrijpt vast waar ik heen wil: de F-16 is nostalgie aan het worden. Het onderhoud kost steeds meer geld, de inzetbaarheid neemt af en de levensbedreigende risico's voor de vliegers in de inzetgebieden nemen toe. Het is tijd om te beseffen dat wij van onze luchtmacht geen museum moeten maken.

De F-16 heeft ons de afgelopen decennia uitstekend gediend. In Afghanistan heb ik gezien dat de F-16 in internationaal verband goed werk deed en dat wij er als land goodwill mee opbouwen. In Woensdrecht heb ik gezien hoeveel intensief onderhoudswerk er nodig is om onze toestellen in de lucht te houden. Dit gaat niet vanzelf en uit de stukken heb ik kennis genomen van de lange levertijden van de reserveonderdelen en van de noodzaak om soms te kannibaliseren. Het wordt steeds moeilijker en duurder om de F-16 in de lucht te houden en de gevaren voor onze vliegers worden groter. Slechts 35% van onze Nederlandse toestellen is inzetbaar voor inzet en training. Dit betekent dat de investering van 300 miljoen echt nodig is. Het betekent dat er niet nog langer kan worden getreuzeld met de opvolging. Niet alleen door slijtage en ouderdom is de F-16 aan vervanging toe; het toestel is ook ingehaald door de techniek van andere wapensystemen. In Libië konden geen F-16's rondvliegen voordat eerst de hele Libische luchtverdediging met peperdure Tomahawkraketten was uitgeschakeld. Landen als Iran, Venezuela en Syrië beschikken over hypermodern luchtafweergeschut, dat een F-16 vanaf 200 kilometer als een vlieg uit de lucht kan meppen. De F-16 is simpelweg niet meer opgewassen tegen de militaire uitdagingen van de toekomst.

Dit betekent ook dat het niet langer verantwoord is om de beslissing over de vervanging van de F-16 vooruit te schuiven. De VVD is blij dat dit kabinet eindelijk de knoop gaat doorhakken. In de media verschenen vanochtend berichten dat Boeing en Saab bij leden van de vaste commissie voor Defensie opnieuw hun koopwaar aanprezen. Ik hecht eraan, nog eens te wijzen op eerder uitgevoerde kandidatenvergelijkingen, waarin toestellen die nu opnieuw worden aangeprezen, al zijn beoordeeld. Ik zie op dit moment dan ook geen nieuwe feiten of omstandigheden en daarom ook geen aanknopingspunten om de minister te vragen, opnieuw de keuze van de opvolger ter discussie te stellen. Ik concludeer dat de F-16 aan vervanging toe is. Het is zaak, nu snel een beslissing te nemen over de opvolger. Dit kabinet gaat dat doen in 2013. De eerste uitwerking zien wij terug in de toekomstvisie van de minister. Die wachten wij af.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De heer Vuijk vraagt terecht aandacht voor scheuren in de huidige F-16's, en natuurlijk ook voor de scheuren in de beoogde opvolger van de F-16. Beide kosten veel belastinggeld. Het is heel begrijpelijk dat daar aandacht voor is en dat de Kamer daarover regelmatig vragen stelt. Dat geldt zowel voor de huidige F-16's als voor de opvolger. De heer Vuijk gaf heel duidelijk aan dat de VVD-fractie er voorstander van is om de vervanger zo snel mogelijk te hebben. Dit betekent dat vanaf 2019 de opvolger van de F-16 zou moeten instromen. Nu vraag ik de VVD-fractie hoe zij aankijkt tegen de vertraging met de beoogde opvolger van de F-16.

De heer **Vuijk** (VVD): We hebben al een paar keer meegemaakt dat er nieuws kwam over de F-35, terwijl later bleek dat het allemaal wel meeviel. Wat ik veel ernstiger vind, is dat wij in Afghanistan nog niet klaar zijn. Syrië staat in brand en in Mali wordt gevochten. Noord-Korea bedreigt zijn wijde omgeving. Iran werkt aan kernwapens. «Libië» heeft

pijnlijk duidelijk gemaakt dat onze verouderde toestellen niet meer adequaat inzetbaar zijn. Hoe lang willen wij er nog mee wachten om onze luchtmacht op sterkte te brengen? Hoe lang gaan wij nog door met praten? Hoeveel processtappen willen wij nog zetten? Wanneer is genoeg nu echt genoeg en wanneer durven wij nu een besluit te nemen? Dat zijn de wedervragen die ik aan mevrouw Hachchi stel.

De **voorzitter**: Ik ga even ingrijpen, want «genoeg is genoeg» geldt wellicht ook voor de wijze waarop dit debat zou kunnen ontsporen als wij het toch weer gaan hebben over een mogelijke opvolger van het toestel waarvan wij vandaag bespreken dat het langer moet doorvliegen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik vind dat het een te maken heeft met het ander. Het langer doorvliegen van de F-16 heeft ook te maken met de beoogde opvolger. De heer Vuijk heeft er in zijn inbreng aardig wat woorden aan gepend, ook in antwoord op een vraag die ik niet gesteld heb. Ik heb aangegeven dat de huidige F-16's aan vervanging toe zijn. Ik heb ook gezegd dat de scheuren die daarin optreden net zoveel aandacht verdienen als de scheuren in de beoogde opvolger van de F-16. De vraag die ik de VVD-fractie stel is deze. Als zij het zo belangrijk vindt dat de vervanging zo snel mogelijk plaatsvindt, hoe kijkt zij dan aan tegen de vertraging met de beoogde opvolger? Dit is een heel heldere vraag en ik zou graag een heel helder antwoord willen hebben.

De **voorzitter**: Mijnheer Vuijk, dit is dezelfde vraag als in de eerste interruptie. Kunt u hierop een antwoord geven?

De heer **Vuijk** (VVD): Als de voorzitter het mij toestaat om iets over de F-35 te zeggen, kan dat wel.

De **voorzitter**: Ik kan niet gaan over uw antwoorden, maar de commissie heeft heel nadrukkelijk de keus gemaakt om de debatten te «knippen». Het staat u vrij om daarvan af te wijken, maar dat leidt wel tot een chaotische agenda. Ik moet u erop wijzen – en dat doe ik bij dezen – dat er een verschil bestaat tussen het openen van een nieuw debat over een opvolger en – zoals u zojuist heeft gedaan – het aanvoeren van de urgentie van een aankoopbesluit voor de opvolger. De vraag van mevrouw Hachchi over die scheuren is helder: hoe ziet de heer Vuijk dat en kan hij daar een antwoord op geven?

De heer **Vuijk** (VVD): Dan houd ik het even strikt bij mijn vorige inbreng. Ik heb aangeduid dat wij ons wel druk maken over een scheurtje in een turbineblad van een toestel dat in een testfase verkeert en zwaar, zwaar, zwaar beproefd wordt. Wij vergelijken dat met een F-16 die praktisch compleet vol scheuren zit, die wij afplakken en die wij met heel veel onderhoud in de lucht houden. Daarvan zeg ik: volgens mij moeten wij nu gewoon doorpakken. Het testprogramma van de F-35 ligt gewoon op schema en de eerste toestellen worden gewoon uitgeleverd. Volgens mij hangt het af van de besluitvorming die wij hier gaan doen. Dat komt nog. Wij wachten op wat de minister doet.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Ik zal uiteraard blijven bij het motto van dit algemeen overleg, te weten doorvliegen en in stand houden. Mijn vraag aan de heer Vuijk gaat over het volgende. Van de toestellen die wij vandaag bespreken zijn de eerste aangeschaft in 1984 en de laatste in 1992. Er zit dus 15 jaar tussen de eerste aanschaf en de laatste. Verder wijs ik op wat wij tussendoor al hebben verkocht. Ik hoor de heer Vuijk heel grote woorden gebruiken, namelijk: vol scheuren en afplakken. Ik heb daarover twee vragen. Betekent dit dat de VVD-fractie zegt: hierna is geen enkel toestel meer verkoopbaar aan het buitenland? Want deze toestellen

zijn door de VVD-fractie bij dezen afgeschreven, met deze nogal grote woorden. Dat is mijn eerste vraag. Mijn tweede vraag is: hoe zit het op dit moment in Kunduz waar wij vier vliegtuigen hebben? Wij hebben tien trainingstoestellen. Betekent het dat wij op dit moment ook niemand meer kunnen opleiden? Dat is wat mij betreft natuurlijk een gevolg van deze grote woorden. Zegt de VVD-fractie nu tegen de regering: op dit moment bent u onverantwoord bezig?

De heer **Vuijk** (VVD): Dit vind ik vrij ernstig. Ik vind dat mevrouw Eijnsink de zaak nu ernstig bagatelliseert. De cijfers spreken toch echt voor zichzelf. Als nog slechts 35% van onze toestellen op dit moment inzetbaar is, hoeveel moeten wij er dan nog over zeggen? Er vliegen in Afghanistan twee toestellen, en je ziet hoeveel toestellen wij nodig hebben om die twee nog fatsoenlijk in de lucht te houden. Wat mij betreft is het beeld helder. De onderhoudslasten nemen steeds verder toe, terwijl de daadwerkelijke inzetbaarheid afneemt. Wij moeten behoorlijk investeren, zonder dat wij meer vliegcapaciteit terugkrijgen. Ook nemen de risico's voor de vliegers verder toe. Ik ga er niet over of het toestel verkoopbaar is. Ik weet alleen dat dit toestel aan het eind van zijn levensduur zit en vervangen moet worden, gelet op de kwaliteitseisen die wij stellen en gelet op de inzet die wij van onze luchtmacht verwachten.

Mevrouw **Eijnsink** (PvdA): De heer Vuijk zegt nu dat ik een en ander bagatelliseer, maar ik heb hier gewoon feiten en cijfers voor mij liggen over het toestel dat op 30 januari 1992 is geleverd en de vliegers daarvan. Daar zijn afspraken over gemaakt. Het gemiddelde aantal vliegers van een toestel is in totaal iets meer dan 4.000 uren. Wij hebben ooit een toestel aangekocht voor 8.000 vliegers. Dat is door de tijd heen om bepaalde redenen teruggebracht tot 6.000. Dit betekent dat dit toestel nog kan doorvliegen. Wij hebben het dan niet eens over langer doorvliegen. De heer Vuijk mag vinden dat ik het bagatelliseer, maar indirect vindt de VVD ook dat de regering bagatelliseert, want het zijn gewoon feiten. Er zijn afspraken over gemaakt. Ik vraag het de heer Vuijk nogmaals: Is hij van mening dat de regering bagatelliseert, ook op basis van de gegevens die vandaag ter bespreking voorliggen? Bij mijn weten hebben wij nu vier toestellen in Kunduz vliegen. Bij mijn weten gaat dit heel erg goed, want ik kan mij niet voorstellen dat deze regering of deze Kamer mensen heeft uitgezonden met toestellen die niet goed zijn en met vliegers die niet goed zijn voorbereid. Ik vraag de heer Vuijk, daar nog iets genuanceerder op te reageren, want het lijkt mij ook niet goed voor de huidige presentatie van de F-16's en de vliegers in Kunduz.

De heer **Vuijk** (VVD): Ik kan het niet mooier maken dan het is: 35% inzetbaarheid is 35%. Dit percentage kun je niet alleen loslaten op het aantal toestellen dat in Afghanistan staat, maar moet je volgens mij loslaten op de hele vloot. 35% blijft dan 35%. Dat is niet zoveel. Wij hebben 68 toestellen, waarmee we graag zouden willen vliegen, maar het grootste deel staat aan de grond in Woensdrecht wegens groot onderhoud. In de cijfers zien wij dat ondanks een investering van 300 miljoen de feitelijke inzetbaarheid blijft afnemen, gewoonweg omdat wij onderhoud moeten plegen. Wat ons betreft is deze update de laatste die wij doen. Daar trekken wij 300 miljoen voor uit, maar dat betekent dat dit jaar wel het moment is om daadwerkelijk over de vervanging te praten. Daar begon ik mijn bijdrage mee.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Een jachtvliegtuig kan door goed onderhoud, vervangende onderdelen, updates en reparaties veel langer mee dan een strategische visie van het gemiddelde Nederlandse kabinet. En toch komt ook voor de F-16 het einde van de levensduur langzaam in zicht. Dat levert al tien jaar flink politiek gesteggel op. De afspraak in het

regeerakkoord om eerst een toekomstvisie op te stellen, suggereert dat men niet lichtzinnig de knoop wil doorhakken, maar de citaten in de latere reconstructie over de lacherige gretigheid waarmee Samsom en Rutte dit hoofdpijndossier in leken te willen leveren aan de formatiepartner, lijken meer te getuigen van een voorzichtige communicatiestrategie dan van een nieuwe militaire visie. Deze citaten zijn nooit ontkend en werpen daarom nog steeds hun schaduw over het schrijfwerk aan de toekomstvisie, over de besluitvorming ten aanzien van de opvolger van de F-16 en over de besluitvorming ten aanzien van het langer doorvliegen van de F-16 zelf.

Deze drie zaken kunnen niet om politieke redenen simpelweg van elkaar worden losgeknipt; strategisch, operationeel en financieel zijn ze immers over en weer op elkaar van invloed. Mijn fractie ziet deze drie aspecten daarom als onderdelen van één proces. Ik wil dit debat gebruiken om scherper te krijgen hoe de coalitie dat proces inricht. D66 wil dat deze besluitvorming goed onderbouwd, objectief en transparant verloopt. Met dat laatste bedoel ik dat we de uitsmijter niet een halfjaar vooraf in weekblad Elsevier moeten teruglezen. Mijn eerste vraag aan de minister is daarom waarom zij weigert in te gaan op het verzoek van de Kamer om helderheid te scheppen over het stuk waaraan Elsevier refereert. Wat is de status daarvan? Klopt de weergave van Elsevier van de inhoud van dat stuk? Hoe kan het dat deze informatie op straat is komen te liggen? Ik hoop vandaag op een helder antwoord, want anders blijft het etiket «canard» van de minister misschien wel over de gehele toekomstvisie hangen in plaats van alleen maar over het artikel van Elsevier. Als we het toch over transparantie hebben: klopt het dat Defensie sinds de formatie geen contact heeft gezocht met fabrikanten van andere jachtvliegtuigen zoals de Rafale, de F-18 en Saab Gripen? Klopt het dat de Rekenkamer voor informatie een-op-een afhankelijk is van het ministerie van Defensie?

De heer **Vuijk** (VVD): Hoor ik mevrouw Hachchi zeggen dat we van het ministerie van Defensie verwachten dat het opnieuw een proces start met andere fabrikanten? We zitten toch al sinds 1999–2000 in een ontwikkelings- en verwervingsprocedure? Volgens mij is de minister nu op het punt aangekomen waarop een beslissing kan maar ook moet worden genomen. Onze krijgsmacht vliegt in een bejaard toestel. We moeten nu daadwerkelijk stappen zetten. Wil mevrouw Hachchi echt dat we het proces gaan herhalen? Moet er echt een derde kandidatenvergelijking komen, of misschien wel een vierde? Wanneer is genoeg, genoeg?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Er is nog geen besluit genomen over de vraag welk toestel de F-16 gaat vervangen. De regering heeft dat punt herhaald in het regeerakkoord. Daarin staat dat er wordt gekeken naar een nieuwe visie op de krijgsmacht. Volgens mij betekent dat per definitie dat je gaat kijken naar taken en behoeftes. Dan lijkt het mij niet meer dan logisch dat een nieuwe kandidatenvergelijking op zijn plek is. Ik heb dat al eerder aan de minister gevraagd. Zij heeft toen geantwoord dat zij geen nieuwe vergelijking wil laten maken. Zij gaat wel iets anders doen, maar wat precies, is mij nog niet duidelijk. Het lijkt mij echter meer dan duidelijk dat een vergelijking op zijn plaats is. Op zijn minst moet er een gesprek plaatsvinden, zeker als je met een visie bezig bent. De alternatieven moeten worden bekeken, er moet een serieuze afweging worden gemaakt en uiteindelijk kun je dan je keuze maken. Tenzij de heer Vuijk ons vandaag gaat verrassen en duidelijk maakt dat het besluit wel degelijk al is genomen. Die optie houd ik natuurlijk open. Ik hoor graag wat de heer Vuijk daarop te zeggen heeft.

De **voorzitter**: Graag geen wedervraag stellen, want dan wordt het echt een chaotisch debat. De heer Vuijk mag nog een tweede vraag stellen.

De heer **Vuijk** (VVD): Verrassen doe ik graag, maar niet op de manier die mevrouw Hachchi op dit moment aan mij vraagt. Mijn vraag «wanneer is genoeg, genoeg?» blijft overeind. Er zijn kandidatenvergelijkingen gemaakt en er is het nodige gezegd over alle toestellen die in de vergelijking zijn meegenomen. Mijn vraag aan mevrouw Hachchi blijft overeind: wat zijn de nieuwe elementen, de nieuwe factoren, de nieuwe zaken waar die nieuwe kandidatenvergelijking over zou moeten gaan? Wat moet opnieuw overwogen worden, wat kan de minister ten behoeve van haar afweging niet met het huidige pakket aan informatie waardoor we opnieuw naar allerlei toestellen moeten gaan kijken?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik zou bijna tegen de heer Vuijk willen zeggen: hebt u even? Want zowel op het terrein van de prestaties als op het terrein van de prijs van de beoogde opvolger van de F-16 zijn er de afgelopen jaren genoeg wijzigingen geweest. Het is niet voor niets dat nota bene de partij van de heer Vuijk, samen met de nieuwe coalitiepartner de PvdA, ervoor heeft gekozen om opnieuw terug naar de tekentafel te gaan. Nogmaals, als je kijkt naar de behoefte en taken, is het niet meer dan logisch dat je ook alle opties serieus bekijkt en op basis daarvan een keuze maakt. Ik pleit voor een nieuwe kandidatenvergelijking. Als de minister dat niet wil, ben ik benieuwd wat zij dan wel gaat doen. Vandaar mijn vraag of zij gesprekken voert met andere fabrikanten. Wil zij in ieder geval haar oogkleppen afzetten en goed bekijken wat er op de markt is, voordat ze de knoop daadwerkelijk doorhakt en haar besluit neemt? Dat besluit is immers nog niet genomen.

De **voorzitter**: Was dat alleen het einde van uw antwoord of ook het einde van uw eerste termijn?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Dit was alleen een antwoord op de vraag van de heer Vuijk, voorzitter!

De **voorzitter**: Oké, ik vroeg het omdat u uw microfoon uitzette en alweer was overgegaan naar de minister. Dan vervolgt u nu uw eerste termijn.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Dank u wel, voorzitter. Ik heb nog een aantal punten voor de minister.

De behoeftestelling betreffende het langer doorvliegen van de F-16 is behandeld via een A-brief, die op 5 juli 2012 in een AO aan de orde kwam. Maar wie echt vooruit kijkt, moet eerst de behoeftestelling voor de periode na 2020 ter discussie stellen. De minister gaat er simpelweg van uit dat er daarna ook nog een jachtvliegtuig moet zijn. Maar of dat zo is, en wat dat vliegtuig dan moet kunnen, zou toch moeten blijken uit de toekomstvisie? Wat je ook vindt van de vier scenario's van het Nederlands Instituut voor Internationale Betrekkingen Clingendael, ze bewijzen in ieder geval dat daarover verschillend kan worden gedacht. Mijn vraag aan de minister is dus of zij met haar toekomstvisie hoe dan ook aanstuurt op een jachtvliegtuig na 2019 of dat er ook nog andere opties mogelijk zijn. De minister noemt als uitgangspunt in haar brief van 12 november 68 F-16-toestellen tot 2019. Daarna zal er volgens haar sprake zijn van een geleidelijke vermindering van het aantal toestellen, totdat in 2026 alle F-16's zijn vervangen. Door de jarenlange vertragingen in de testfase van de Joint Strike Fighter kan die eventuele kandidaat-opvolger op zijn vroegst vanaf 2019 beginnen met instromen. Stel dat het kabinet het miljardengat in de dekking niet opvult met extra geld, maar de aanschaf van een nieuw jachtvliegtuig over een langere tijd uitsmeert, bijvoorbeeld door de helft van de toestellen pas jaren later te kopen, dan zou dat grote gevolgen hebben. Kortom, wat wordt er verstaan onder «geleidelijke vermindering»? Bedoelt de minister «ieder jaar vanaf 2019 tien oude toestellen eruit en tien nieuwe toestellen erin»? Of bedoelt ze dat we de



helft pas in 2025 kopen? Of twee nieuwe erbij in 2019, olopend naar 16 nieuwe toestellen in 2026?

De verschillen in slagkracht en operationele capaciteit tussen die scenario's zijn groot. Ook het tempo en de omvang van de uitgaven kunnen honderden miljoenen euro's uiteenlopen, afhankelijk van welk scenario aan de orde is. Ik wil daarom twee heldere toezeggingen van de minister. Ten eerste wil ik een overzicht op papier van alle scenario's voor de infasering van een eventuele opvolger voor de F-16 die serieus worden overwogen, inclusief de aantallen nieuwe en oude toestellen per jaar, met de operationele en financiële gevolgen. Ten tweede wil ik een heldere uitspraak van de minister over wat de uiterste deadline is om te kiezen voor het in werking stellen van het project Langer doorvliegen F-16. Dit omdat de toekomstvisie op de krijgsmacht pas later dit jaar formeel bekend wordt, terwijl het project voor het langer doorvliegen honderden miljoenen euro's kost en afhangt van wat er in die visie staat.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. We spreken vandaag over het in stand houden, doorvliegen en dan pas langer doorvliegen met de F-16. We hebben het over 68 toestellen die nu gebruikt worden. Tien daarvan staan in de Verenigde Staten voor training. We hebben de toestellen aangeschaft tussen 1984 en 1992. Van de 68 toestellen die we nu hebben, zijn er 22 in de periode 1990–1992 aangeschaft. Ik ben een leek, maar volgens mij is het dan, binnen de termen van een jachtvliegtuig, niet zo dat onze krijgsmacht in een bejaard toestel vliegt, zoals ik van mijn collega van de VVD hoorde. Twintig jaar is volgens mij niet bejaard voor een jachtvliegtuig. De toestellen zijn aangekocht voor 8.000 vlieguren. Dit aantal is teruggebracht naar 6.000. De discussie hierover hebben we eerder in de Kamer gevoerd. De argumenten voor die vermindering waren voor een deel begrijpelijk. De toestand is dus nog steeds dat een toestel 6.000 uur zou moeten kunnen vliegen. Ik generaliseer natuurlijk, want er zal een aantal toestellen zijn die dit niet kunnen. Grosso modo echter kunnen die 68 toestellen 6.000 uur vliegen zonder dat we dramatisch hoeven te doen of hoeven te zeggen dat het allemaal heel ernstig is. Ik zeg erbij dat een aantal van die 68 toestellen elders is ingezet. Laat ik daarbij echter wel aantekenen dat de Kamer bij iedere missie naar Afghanistan heeft gevraagd hoeveel vlieguren de vliegtuigen daar waren ingezet, met welke slijtage. Ik zal niet in de technicalities schieten, maar ik constateer wel dat het gemiddeld aantal vlieguren van een toestel iets meer dan 4.000 uur is. Als we nog steeds uitgaan van 6.000 uur – dat getal is namelijk aan de Kamer gemeld – betekent dit dat deze toestellen grosso modo nog een heel goede periode kunnen doorvliegen. Dat is ook de afspraak die er staat.

Dan het debat van vandaag. In de aprilbrief van 2011 heeft voormalig minister Hillen gemeld dat voor het langer doorvliegen 300 miljoen euro nodig zou zijn. Dat is doorgerekend vanaf halverwege 2015, 2016 en 2017 pas, in aanmerking nemend dat je tot 2026 zou moeten doorvliegen. Dat is begrijpelijk. Ik wil benadrukken dat we het hier vandaag dus gewoon hebben over het doorvliegen zoals we dat doen met de F-16, de eerste stap. De tweede stap is het langer doorvliegen, omdat we nu al kunnen voorzien en overzien dat het infasieren van een opvolger van de F-16, die ook de PvdA noodzakelijk vindt, pas in 2019 zal gebeuren. De datum van 2019 is aan de Kamer gemeld na de aprilbrief van 2011. Voor de feiten memoreer ik dus even: april 2011 is er 300 miljoen ingefaseerd op de begroting. We zijn nu bijna twee jaar later en weten nu dat 2019 wellicht alweer aan de krappe kant is. Ik vraag de minister hoe hiermee om te gaan.

Even voor de duidelijkheid: de PvdA vindt het van belang dat onze vliegers met toestellen vliegen die goed zijn voorbereid en die goed vliegen, kortom waarmee alles puik in orde is. Daar gaan we van uit. Uiteraard zit in de 68 toestellen die we nu hebben de drieslag van

operationele inzetbaarheid, onderhoud en inzetbaarheid voor training. Die drieslag hebben we iedere keer weer nodig. Die moet in evenwicht zijn. Ik wil benadrukken dat het overkill is om te doen alsof we onze mensen nu laten werken met jachtvliegtuigen die vol scheuren zitten. Ja, een aantal ziet er niet goed uit. Een aantal zul je inderdaad moeten opsouperen om andere toestellen weer te kunnen gebruiken. Dat weten we al enige tijd, maar ik hecht eraan, refererend aan de feiten die ik eerder noemde, om het goed neer te zetten, for the sake of discussion. Het zou immers jammer zijn als we de dingen niet duidelijk hadden. Ik krijg hier graag een reactie op van de minister. Nogmaals, een toestel uit januari 1992 is nu 29 jaar oud. Als ik kijk naar de vliegreuen, zou het gewoon inzetbaar moeten zijn. Anders had de minister de Kamer moeten melden dat het aantal van 6.000 vliegreuen niet kan. Ik ga ervan uit dat zij dat zou hebben gedaan. Het betreft iets meer dan 4.000 vliegreuen in 20 jaar. We hebben dus nog 2.000 uur op de plank liggen. Laat ik daar 1.500 van maken. Dan nog hebben wij een aantal toestellen waarmee we moeten kunnen voldoen aan de drieslag van operationele inzetbaarheid, oefenen en onderhoud, reparatie en soms kannibaliseren. Dat kan dan gewoon. Begrijp ik dat ik al moet afronden, voorzitter?

De **voorzitter**: U hebt nog ruim 1 minuut. Daarom steek ik 1 vinger op.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Dat gaat heel snel.

Dit vind ik eigenlijk het belangrijkste stuk. Wat voorligt, zou ik gewoon willen steunen maar dan wel met deze tweeslag. We kunnen gewoon doorvliegen met de toestellen; niet overdrijven. Ik zeg dit ook voor onze vliegers. Het zou raar zijn als we hier vandaag zeggen dat zij vliegen in een toestel dat al bejaard is. Ik maak het onderscheid tussen toestellen die in onderhoud zitten en die gewoon vliegen en gewoon goed zijn. Voor degenen die graag nu al een toestel zouden willen kopen, trek ik ook dat even los. Ook al zou het besluit voor de F-35 zijn genomen, dan nog is het niet aan elkaar gekoppeld. Ik refereer ook aan antwoorden van de minister op dit punt, die zij vier keer heeft gegeven. Ik haal uit haar brieven dat het niet is gekoppeld. Ik wil dus een zuivere discussie over ons jachtvliegtuig. Ik heb nog één dingetje. Ik las op de website van het ministerie dat er een transitie is naar de F-35. Het is misschien goed om dat even aan te passen. Er staat letterlijk op de website dat de transitie naar de F-35 gemaakt moet kunnen worden. Dat zal anders bedoeld zijn, maar ik wil het wel even opmerken.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Mij is niet helemaal duidelijk wat mevrouw Eijsink zegt. In eerste instantie stelt zij dat het langer doorvliegen van de F-16, wat we hier vandaag met elkaar bespreken, gekoppeld is aan de opvolger van de F-16. Kijk alleen al naar de ingangsdatum van de infasering, 2019. Tegelijkertijd besluit zij haar betoog door een knip te maken en te zeggen dat langer doorvliegen niets te maken heeft met de opvolger van de F-16. Wat bedoelt mevrouw Eijsink? Ik zei eerder dat het verstandig is om een nieuwe kandidatenvergelijking te doen of om je op zijn minst goed te laten informeren over de alternatieven alvorens het besluit ook politiek genomen wordt. Wat vindt zij daarvan?

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Dat zijn drie vragen. De eerste gaat over de beleidsbrief van april 2011. Daarin is door de toenmalige regering duidelijk gemaakt dat het destijds beoogde infasieren van een nieuw toestel op dat moment niet zou kunnen. Dus het langer doorvliegen was toen al bekend. Dús 2026. Dús 300 miljoen alloceren. Dat zijn de feiten. Dan vraag twee. In de stukken staat 1) doorvliegen en 2) langer doorvliegen, omwille van het niet kunnen infasieren van een nieuw toestel. Dat is er immers nog niet; er is nog geen keuze gemaakt. Daardoor komt de opvolging van de F-16 later. De minister heeft laten weten dat dit van

elkaar is losgekoppeld. Er zijn eerder discussies in de Kamer geweest in de trant van: hadden we alvast maar voor een toestel gekozen. Er is weleens door collega's gezegd: als we hadden besloten voor de F-35, was het allemaal niet nodig geweest. In de antwoorden staat heel duidelijk dat dit niets met elkaar te maken heeft. Het langer doorvliegen had namelijk sowieso gemoeten, omdat het door sommigen beoogde toestel sowieso nog niet kan infaseren.

Dan vraag drie. Begrijp ik goed dat die gaat over het spreken met meerdere fabrikanten?

De **voorzitter**: U gaf zelf aan dat het drie vragen waren. U krijgt nu via hoofdgebaren te zien dat dit inderdaad de juiste interpretatie is.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Laat ik duidelijk zijn. Ik ga er sowieso van uit dat de regering uiteraard meerdere fabrikanten zal spreken. Dat lijkt me eigenlijk helemaal geen discussie; dat ligt voor de hand. Op de vraag over de kandidatenvergelijking kan ik niet reageren, want dat weet ik niet. Het zal eerst aan de fabrikanten zelf moeten liggen. Ik ga er wel van uit dat er een uitnodiging komt voor een gesprek. Wat daar het gevolg van is, of er verdere stappen zullen zijn, weet ik niet.

Mevrouw **Hachchi** (D66): We weten dat de PvdA-fractie in eerste instantie gewoon tegen de F-35, de beoogde opvolger, was. Daar is men heel helder over geweest. We weten ook dat de PvdA in een coalitie zit en dat er gekozen is om het besluit wat de opvolger moet worden, uit te stellen en eerst een visie te schrijven. De woordvoerder namens de PvdA-fractie zegt dat de fabrikanten wel op gesprek mogen komen. Ik wil gewoon helder weten of de PvdA-fractie van mening is dat er een nieuwe vergelijking moet komen. Als de PvdA-fractie zich aansluit bij de woorden van de minister dat dat niet kan, wil ik weten of deze fractie er dan aan vasthoudt dat de alternatieven zo goed mogelijk moeten worden bekeken, op wat voor manier dan ook. Is de PvdA-fractie dat van mening?

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): In het regeerakkoord staat dat er een opvolger voor de F-16 komt. De minister heeft onlangs in het vragenuurtje gezegd dat er een actualisering komt. Als er een actualisering komt, ga ik ervan uit dat er in ieder geval een gesprek is met een fabrikant. Nu iets zeggen over wat daaruit voorkomt en wat de stappen kunnen zijn, vind ik voorbarig, omdat de kandidaten dat mogelijk zelf ook niet willen. Ik ga geen zaken afdwingen die kandidaten niet zouden willen. Ik ben wel van mening dat het voor de hand ligt dat er in ieder geval contact is en dat er wordt gesproken met fabrikanten. Wat daar verder uit voortkomt, zien we dan wel.

De heer **Knops** (CDA): Als ik mevrouw Eijsink hoor praten over de F-16, valt mij op dat zij zeer liefdevol spreekt en heel voorzichtig is om vooral geen vliegers te kwetsen door in negatieve bewoordingen te spreken over een toestel waarmee zij nu nog vliegen. Trouwens, zij heeft het over vliegtuigen van 20 jaar oud, maar ze zijn 23 jaar oud. Echter, op het moment dat het gaat over een mogelijke opvolger van de F-16, komen er opeens heel andere woorden. Dat valt mij in dit debat heel erg op. Ik wil dit punt even gemaakt hebben, omdat ik wel degelijk vind dat mevrouw Eijsink de problemen bagatelliseert. De F-16's zijn geen vliegende wrakken, maar het zijn wel toestellen die veel meer onderhoud nodig hebben dan een normaal toestel dat up to date is. Het zou goed zijn als mevrouw Eijsink dat voor de orde van dit debat zou erkennen.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Goh, dat ik hoor dat ik liefdevol over de F-16 spreek ... Dat doet mij heel erg goed. En met liefdevol over vliegers spreken is volgens mij helemaal niets mis. Ik heb een keer mogen

meevliegen in een tweezitter van een F-16. Dat ging uitstekend, dat was heel waardevol.

De heer Knops heeft het erover dat ik andere bewoordingen zou gebruiken voor de opvolging van de F-16. Ik weet heel goed welke woorden ik heb gebruikt, dus ik heb geen idee waar dit over gaat. Dan het punt dat er meer onderhoud nodig is. Ik wil het nog wel een keer herhalen: ik kijk naar de toestellen in een drieslag. Dat wil zeggen dat je toestellen hebt die operationeel inzetbaar zijn, zoals in Kunduz, en dat je daarnaast toestellen hebt die in onderhoud zitten. Daarover heb ik zelf het woord «kannibaliseren» gebruikt, dus ik erken dat het nodig is. Daarnaast staan er tien toestellen voor training in de Verenigde Staten. Ja, er is meer onderhoud nodig. Maar ik kijk gewoon naar de feiten. Ik bedenk het heus niet zelf; ik ben een leek. Vanaf 1990 22 toestellen die een gemiddelde vliegduur hebben van 4.100 uur. Aan de Kamer is geschreven dat een toestel 6.000 uur kan vliegen. Als dat niet klopt, hoor ik dat graag, maar dat is gewoon waar ik van uitga. Ik heb naar vliegers gekeken en mij verdiept in wat een vlieger kost. En ja, een vlieger kost wellicht meer naarmate het toestel langer in onderhoud is. Dat klopt. Maar ik kan me ook voorstellen – ik hoorde dit niet in de bijdrage van de heer Knops – dat als het echt heel erg vastloopt, er mogelijk kan worden nagedacht over het leasen van een jachtvliegtuig tussendoor. Dus als het echt heel erg ernstig is. Kortom, er zijn ook andere creatieve mogelijkheden. Ik wil liefdevol afsluiten, in ieder geval, voor de F-16.

De **voorzitter**: Er is een hoop liefde in deze commissie. Dat is goed. Als commissievoorzitter stel ik het met genoeg vast. Hebt u nog een vraag, mijnheer Knops?

De heer **Knops** (CDA): Ik constateer in de gesprekken die ik voer dat F-16-vliegers zich geenszins beledigd voelen als we spreken over de gebreken van de F-16. Er wordt natuurlijk alles aan gedaan om die toestellen vliegend en operationeel te houden. Ik zeg echter tegen mevrouw Eijsink dat de ouderdom van een toestel niet alleen wordt bepaald door het aantal vliegers. Er zijn meer factoren die daarbij van belang zijn. Het zou goed zijn als mevrouw Eijsink dat onderkent en nog eens goed kennis neemt van de verschillende kandidatenvergelijkingen die hier een beetje onder de mat worden geschoven en waarin heel nadrukkelijk ook dat soort elementen worden genoemd. Ik vind dat we de feiten bij de feiten moeten houden. Als er een scheur zit in een JSF mag dat benoemd worden. Dat mag met dezelfde liefde worden besproken: goh, er zit een scheur in, dat moeten we oplossen. Dat is een beetje de toon die mevrouw Eijsink aanslaat. Dat zou dan ook bij de F-16 moeten. Als er een scheur is, wat is dan het probleem? Het probleem is dat het niet zomaar een scheur is, maar dat er steeds meer scheuren ontstaan en dat daarmee de vliegveiligheid in het geding komt of de inspanningen vergroot moeten worden om dat toestel in de lucht te houden. Dit is niet echt een vraag aan mevrouw Eijsink, voorzitter, maar een toelichting op de vraag aan haar over de vliegers. Het gaat niet alleen om vliegers. Was het maar zo simpel.

De **voorzitter**: U geeft nu een toelichting op een vraag die u zelf hebt gesteld. Dat is een nieuwe vorm, die ik een beetje in de hand wil houden. Mevrouw Eijsink, er is aan u geen vraag gesteld. U kunt nog wel kort reageren op de toelichting van de heer Knops.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Het lijkt me heel fijn om dat nog even te kunnen doen. Ik ga gewoon uit van feiten. Ik erken de gebreken die er zijn, maar ik ga uit van de feiten. En ja, ook ik weet dat een vlieger meer inhoudt. Maar als de regering aan de Kamer schrijft dat een toestel 6.000 uur kan vliegen, dan kan het 6.000 uur vliegen. Er staat niet bij dat er andere

gebreken zouden zijn. Ik heb goed gelezen om welke modificatie het gaat. Ik ga gewoon uit van de feiten die er liggen. Dat is wat voorligt en dat is ook de verantwoordelijkheid van de Kamer.

Ik kom nog even terug op het punt van de kandidatenvergelijking. De heer Knops maakte er een opmerking over. Volgens mij is dit punt nu niet aan de orde, maar ik reageer er graag op, want het wordt me toch min of meer gevraagd. De laatste kandidatenvergelijking, van december 2008, ging uit van prijs, kwaliteit en levertijd. Eenieder die nog durft te zeggen dat de prijs nog is wat die in december 2008 was, of dat de levertijd nog is wat die in 2008 was, of dat het kwaliteitsgegeven uit 2008 ... We zijn viereenhalf jaar verder. Ik durf te stellen dat de parameters van toen in ieder geval weer besproken zouden moeten worden. Het ligt nu voor. Je kunt niet zeggen dat andere toestellen tussendoor ook niet in ontwikkeling zijn gebleven. Ik zou er dus niet zomaar aan willen vasthouden. Volgens mij is het gewoon for the sake of discussion in de politiek dat we kijken naar levertijd, kwaliteit en prijs. We kunnen in ieder geval erkennen dat «het beste toestel voor de beste prijs», de slogan van toen, niet meer helemaal opgaat.

De **voorzitter**: Ik ben heel ruimhartig wat betreft de inhoud van dit debat, maar ik wijs u er toch nog een keer op dat dit debat gaat over de F-16 en het doorvliegen van de F-16. Ik geef dit ook graag mee aan de volgende spreker, de heer Dijkgraaf van de SGP.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Voorzitter. Ik ga proberen om mij daartoe te beperken, hoewel dat erg moeilijk is voor een partij die sinds 1922 dit soort debatten voert. Ik moest tijdens de bijdrage van de collega's terugdenken aan mijn leraar geschiedenis, die zo beeldend kon vertellen over de Eerste Wereldoorlog. Die was toen net afgelopen ... Hij vertelde dat als de piloot van een bommenwerper eindelijk boven het doel kwam, hij achter zich tastte, de bom pakte en probeerde om die op het doel te gooien. Dat is ongeveer de historie van onze partij. Het aardige van die historie is dat je, als je terugleest hoe er gediscussieerd werd over de aanschaf van de F-16, ontdekt dat het toen ook al ging over kostenoverschrijding, testfases die te lang duurden en langere levertijden dan ooit beloofd was door het ministerie, en dat er zeer emotionele debatten tussen kampen in de Kamer plaatsvonden.

Volgens mij zijn we dus een beetje het debat aan het herhalen. Dat hindert niet, want het blijft een belangrijk debat, maar mijn boodschap zou wel zijn: laten we beseffen dat je, als je het hebt over heel complexe zaken zoals een jachtvliegtuig, altijd dit soort debatten zult hebben. Ik weet niet helemaal of dit bij het debat hier vandaag past, voorzitter, maar het past in ieder geval wel bij de inbreng van de collega's. Het kan niet zo zijn dat dit soort complexe systemen maar eventjes in elkaar gezet worden door een fabrikant. Nee, je hebt alle mogelijke tegenvallers. Daar heb je al die testfases voor. Laten we dit vooral beseffen.

Ik heb eigenlijk maar een paar vragen. De eerste is: kunnen we niet beter stoppen? Of vliegen we toch door? De visie van de minister is wel degelijk direct verbonden met de vraag van vandaag, want als de visie van de minister zou inhouden dat we als legermacht nog slechts waterputten in Afrika gaan slaan, hebben we geen vervanger van de F-16 nodig. Ik hoor mevrouw Hachchi nu zeggen dat er meer mogelijkheden zijn. Precies. De kernvraag is natuurlijk: wil je in het hoogste geweldspectrum aanwezig zijn, ja of nee? Slechts als je die vraag met ja beantwoordt – wat wij doen, omdat wij heel serieuze conflicten in de wereld zien en we vinden dat we als rijk land daar een bijdrage aan moeten leveren – zul je met de F-16 moeten doorvliegen tot het moment dat er een vervanger is. Althans, als deze Kamer daarnaast ook bereid is om voldoende budget voor de gehele legermacht ter beschikking te stellen. Immers, als het gehele budget van Defensie na alle bezuinigingen – stel je voor dat er nog meer bovenop

komt, je moet er niet aan denken – opgaat aan alleen een jachtvliegtuig, ben je ook nergens. Dit betekent dat wij vragen aan de minister om dit punt heel duidelijk mee te nemen in de visie.

Er is natuurlijk ook een verbindingsmoment: aan de ene kant onze wens om in het hoogste geweldsspectrum aanwezig te zijn, aan de andere kant onze wens om als legermacht breed aanwezig te zijn versus het budget dat daarvoor nodig is. Een vervolgvraag is dan hoe lang we doorvliegen totdat er een vervanging is. Mijn antwoord zou zijn: zo kort mogelijk. Ik hoor graag de visie van de minister hierop. Er is al het nodige over tafel gegaan over de veiligheid van de bemanning, de inzetbaarheid en de hoge kosten. Dat zijn heel cruciale elementen. Als je ze op een rijtje zou zetten, kom je volgens mij tot de conclusie: hoe korter je de periode van dat doorvliegen kunt maken, hoe beter het is.

Hiermee kom ik op mijn finale en ook belangrijkste vraag aan de minister. Is de minister bereid om het scenario in kaart te brengen waarin zo snel mogelijk tot aanschaf van een opvolger wordt overgegaan? Ik kijk naar het gehele testprogramma van de JSF. Ik kijk naar het aantal tests. Ik kijk naar het aantal succesvolle tests. Dat valt mee. Je kunt natuurlijk allerlei negatieve dingen op een rijtje zetten, maar ik herhaal wat ik aan het begin zei: als je met een complex systeem aan de gang gaat, zullen er altijd dingen misgaan of tegenvallen. Kortom, ik zet alles op een rijtje en constateer dat we meer tests hebben gedaan dan was voorzien en ook meer succesvolle tests dan was voorzien. Geeft dit alles niet de mogelijkheid om de tijd van doorvliegen te bekorten en tot versnelde aanschaf van een JSF over te gaan? Het is mij best als er nog naar andere alternatieven gekeken wordt, maar ik ben niet overtuigd dat er een serieus alternatief is op dit moment. Het is altijd goed als daar gewoon open naar gekeken wordt, je moet altijd je ogen open houden, maar mijn belangrijkste vraag is: wil de minister het scenario van een snelle aanschaf van een opvolger in kaart brengen en daarbij ingaan op aspecten als kosten, veiligheid, inzetbaarheid en de positie van het bedrijfsleven?

De **voorzitter**: Dank u wel. Daarmee komt een einde aan de eerste termijn van de Kamer. Op verzoek van de minister schors ik tien minuten. Heeft mevrouw Hachchi een punt van orde?

Mevrouw **Hachchi** (D66): We hebben dit debat tot 16.30 gepland. Als we tien minuten schorsen, wil ik de ruimte hebben om het debat ook tien minuten te kunnen laten uitlopen.

De **voorzitter**: Ik ben niet van plan om nu al uitloop van het debat toe te staan. Laten we eerst maar kijken hoe het loopt. Tot nu toe is uitloop me nog niet overkomen en dat wil ik graag zo houden.

De vergadering wordt van 15.23 uur tot 15.32 uur geschorst.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Voorzitter. Dank voor de bijdragen van de Kamerleden.

Er ontstond enige discussie, maar dit algemeen overleg gaat voor zover ik weet over het langer doorvliegen met de F-16.

Er is besloten dat de vervanger van de F-16 drie jaar later beschikbaar komt, dus in 2019 in plaats van in 2016. Hierdoor is het noodzakelijk om langer door te vliegen met de huidige F-16-toestellen. De oudste van deze toestellen is ondertussen 31 jaar. Ik zeg niets nieuws. In de afgelopen 30 jaar zijn onze F-16's meermaals voorzien van technische aanpassingen – dat hoort erbij, met zo'n complex wapensysteem – zodat ze mee konden komen in een steeds veranderende omgeving met andere dreigingsniveaus. Daarnaast was het noodzakelijk om het airframe van het toestel op meerdere punten aan te pakken. Bij die aanpassingen is er steeds van uitgegaan dat de vervanger van de F-16 vanaf 2016 beschikbaar zou zijn.

Nu dit niet het geval is, moet er extra worden geïnvesteerd in de F-16. Dat is geen drama, maar het is wel noodzakelijk om knelpunten op diverse plekken en vlakken te verhelpen. Defensie blijft hoe dan ook tot 2026 doorvliegen met de F-16. De leden hebben het invoerschema, op basis van staand beleid en eerdere uitspraken van een ambtsvoorganger, reeds gekregen. Het zit verwerkt in de antwoorden op de schriftelijke vragen. De reeds uitgevoerde aanpassingen evenals de nog uit te voeren aanpassingen nemen niet weg dat de F-16 al heel wat jaartjes oud is. Dit heeft onmiskenbaar effect op de operationele inzetbaarheid van het toestel en ook op de aard en de hoeveelheid technische mankementen die optreden. Dat hoeven we niet eindeloos onder een vergrootglas te leggen, maar we hoeven het ook niet te ontkennen; het hoort nu eenmaal bij het ouder worden. De kosten stijgen bij het ouder worden. Dat geldt voor ons, maar ook voor bijvoorbeeld een wapensysteem als de F-16.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb een vraag, omdat de minister zegt dat informatie over de infasering al bij de Kamer ligt. Naar mijn weten ligt deze informatie er niet. Ik heb in mijn inbreng expliciet gevraagd om de Kamer alsnog te voorzien van informatie over de infasering en de verschillende scenario's die de minister daartoe hanteert. De minister zei het zojuist stellig en daarom sla ik er meteen op aan. De Kamer heeft de informatie niet ontvangen.

De **voorzitter**: Kan de minister hier enige helderheid in verschaffen?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Het staat in het jaarverslag. Ik was ervan overtuigd dat het ook stond in de antwoorden op de schriftelijke vragen, maar dat is klaarblijkelijk niet het geval. Ik haal blijkbaar de verschillende dossiers in mijn hoofd door elkaar. Het schema is de Kamer echter al eerder toegestuurd. Ik ben van harte bereid om het de Kamer nogmaals toe te sturen, als ik daarmee enige helderheid kan creëren.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik wil het scherp maken. Het gaat mij erom dat we informatie krijgen over de scenario's die voorliggen voor de infasering. De minister had het al over de jaartallen 2019 en 2026. Hierbij moet ook duidelijk zijn om welke aantallen nieuwe toestellen en oude toestellen per jaar het gaat. Als de minister dat meteen meeneemt in de informatie die zij ons toestuurt, ben ik heel blij met deze toezegging. Als we deze informatie al hebben, hoor ik graag waar ik die kan vinden.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Prima, dat doe ik graag. Ik heb het invoerschema zelf wel in het hoofd. Ik weet het echter niet precies, dus vraag me nu niet wat er precies wanneer gebeurt voor hoeveel toestellen. Het betreft echter openbare informatie, dus ik snor even op waar ik het heb zien staan en dan kom ik daarop terug.

De **voorzitter**: Oké, dan noteer ik alvast als toezegging dat het invoerschema nog komt. Voor de administratie meld ik dat we het uitvoerschema wel al hebben ontvangen. Het staat naar ik meen op pagina 7 van de beantwoording. Maar het gaat nu om een invoerschema.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ja, maar dat is hetzelfde.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Het gaat natuurlijk om het infasieren én het uitfasieren van de huidige F-16's en het infasieren van de opvolger van de F-16.

De **voorzitter**: Oké. Kan de minister helderheid geven over wat zij ons gaat sturen? Dan kan ik dat noteren.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik zie al waar de verwarring ontstond. Het uitvoerschema staat inderdaad op pagina 7 van de schriftelijke vragen. Ik kan de leden een definitief antwoord geven op de vraag over de invoer als er een daadwerkelijke keuze is gemaakt. Maar dit is allemaal nog als gevolg van het staand beleid, waarover het vorige kabinet, mijn ambtsvoorganger, eerder heeft geïnformeerd. Informatie over de precieze aantallen waarover ik nog een beslissing moet nemen, kan ik de Kamer in ieder geval voor de behandeling van de begroting later dit jaar doen toekomen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De minister geeft aan dat ze dergelijke informatie pas kan delen als ze een besluit heeft genomen. Het gaat mij erom dat de Kamer inzicht heeft in de scenario's betreffende infasering en uitfasering die de minister in haar hoofd heeft. Ik noemde al een aantal voorbeelden en zag de heer Bargerbos toen glimlachen. Het gaat wat mij betreft om de geleidelijke vermindering. De minister noemt dat letterlijk in haar brief. Gaat het erom dat we ieder jaar vanaf 2019 tien oude toestellen vervangen door nieuwe toestellen? Of kiest de minister ervoor om dat pas in de tweede helft van 2025 te doen? De scenario's van het in – en uitfaseren zou ik als Kamerlid graag willen zien.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Op pagina 37 van het jaarverslag staat een prachtige grafiek en op pagina 7 staat een uitvoerreeks. Daarmee kan mevrouw Hachchi zien wat er per jaar wordt uitgefaseerd als het gaat om de F-16. Nogmaals, als ik een definitieve beslissing heb genomen over de invoer, over de aantallen, over de vraag welke opvolger het wordt, kan ik de Kamer daarover nader informeren. Mevrouw Hachchi vraagt naar informatie over aantallen in de uitvoer. Dan moet ik haar toch echt verwijzen naar de reeds bekende informatie.

De **voorzitter**: Om de helderheid op dit punt te krijgen: we hebben in onze eigen vragen een uitvoerreeks, waarnaar de minister verwijst. Er is ook nog een grafiek. Wat moet daar nog bijkomen?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Het gaat mij niet alleen om de uitfasering van de huidige F-16's maar ook om de combinatie daarvan met de infasering van de opvolger van de F-16.

De **voorzitter**: Ik beluister dat we daarover geen informatie krijgen totdat het besluit wordt genomen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Het is belangrijk om dit te weten, ook in het kader van de kosten die ermee zijn gemoeid en het langer doorvliegen van de F-16, nota bene het debat waarvoor we vandaag hier zitten.

De **voorzitter**: Minister, laatste keer: gaat u ons iets toesturen of kunt u ons niets toesturen?

Minister **Hennis-Plasschaert**: ik heb mevrouw Hachchi leren kennen als een heel goed politica. Dat bevestigt deze bijdrage maar weer eens. Echter, de visie die ik nu aan het schrijven ben, gebaseerd op een solide financiële onderbouwing, vergt tijd en vraagt om zorgvuldigheid. Nogmaals, ik kan die visie nu niet aan de Kamer sturen. Ik kan die helderheid niet op korte termijn bieden. Dat doe ik pas als die visie en die solide financiële onderbouwing openbaar worden gemaakt. De vervanging van de F-16 maakt daarvan integraal onderdeel uit. Op dat moment zal ook duidelijk worden wat we plannen qua invoer, aantallen etc.



De **voorzitter**: Helder. We moeten het doen met de informatie die ons reeds is verschaft. De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Voorzitter. Zoals ik zei, het ouder worden heeft onmiskenbaar effecten op de operationele inzetbaarheid van het toestel en ook op de aard en hoeveelheid technische mankementen die optreden. Het is een feit dat het steeds vaker kan voorkomen dat de operationele inzet van de F-16 onder bepaalde dreigingomstandigheden niet langer verantwoord is, onder meer vanwege de wereldwijde uitbreiding van moderne luchtverdedigingssystemen en gevechtsvliegtuigen. Volgens mij hebben de leden daarover de nodige plaatjes gezien tijdens de technische briefing die mijn mensen onlangs hebben gegeven. Ten aanzien van de technische inzetbaarheid geldt dat de scheurvorming bij de F-16 zal voortgaan. Daardoor zullen er vaker en langduriger arbeidsintensieve inspecties nodig zijn. Oftewel, de toestellen zullen vaker voor onderhoud in de hangars staan. Eigenlijk zien we dat nu al gebeuren in Mazar-e-Sharif. Daar zijn soms echt problemen met de inzetbaarheid omdat er onverwacht lang onderhoud noodzakelijk is. Nogmaals, dit hoeven we niet onder een vergrootglas te leggen, de veiligheid van onze vliegers staat niet op het spel, maar het is wel de realiteit dat bij oudere toestellen vaker plotselinge defecten optreden en dat het soms moeilijker wordt om reservedelen te verkrijgen. Doel van het project Langer doorvliegen F-16-Instandhouding is, heel simpel, de problemen met betrekking tot plotselinge defecten en reservedelen beter te beheersen of beter beheersbaar te krijgen. Dat is volgens mijn ook wat mevrouw Eijsink onderstreepte.

Langer doorvliegen met de F-16 wordt mogelijk door te investeren in een drietal projecten. Ik ga die nu niet uitspellen; ze zijn allemaal al eerder met de Kamer gedeeld. In 2011 heeft de Kamer de A-brief ontvangen over het eerste deelproject, de operationele zelfverdediging. Dit project is behandeld in het algemeen overleg over de vervanging van de F-16 in juli 2012. Vervolgens is het gemandateerd en nu is het in uitvoering. Tijdens dit overleg bespreken we de A-brief van het tweede deelproject, de instandhouding. Later dit jaar ontvangt de Kamer de A-brief over het derde deelproject, de vliegveiligheid en luchtwaardigheid.

We realiseren ons allemaal dat langer doorvliegen met de F-16 inhoudt dat materieel langer gebruikt moet worden, waardoor onvoorzien onderhoud onvermijdelijk is. Daarnaast is er ondersteunend materieel dat langer gebruikt kan worden en waarvoor nieuw materiaal moet worden aangeschaft. Feit is dat met dit project de nu bekende en voorziene knelpunten kunnen worden opgevangen. Hiermee kan de introductie van de opvolger van de F-16 worden uitgesteld tot 2019, precies zoals beoogd door mijn ambtsvoorganger, Hans Hillen. Dit is ook het goede nieuws, zeg ik er meteen bij. Een besluit over de vervanging van de F-16 maakt integraal onderdeel uit van de visie waarmee ik nu druk bezig ben. Alles zal worden gebaseerd op een solide financiële onderbouwing. De Kamer zal die visie in ieder geval voor de begrotingsbehandeling in de Kamer ontvangen.

De heer Knops vraagt specifiek naar de Advanced F-16. Hij vraagt of ik even wil bevestigen dat die niet langer een keuze is. Het is de realiteit dat met de Advanced F-16 aanzienlijke investeringskosten gemoeid zijn. Het is niet gratis. Het lijkt alsof het allemaal stukken goedkoper wordt, maar dat is een misverstand. Ook is in de jaarrapportage Project Vervanging F-16 2011 uit open bronnen inzichtelijk gemaakt wat de kosten van deze toestellen zijn. Daarnaast moet er personeel worden opgeleid om deze toestellen te besturen en te updaten. Zoals op de eerste bladzijde van de brief is aangegeven, is het niet de verwachting dat een ander toestel eerder beschikbaar is. Ook in dit geval is het dus noodzakelijk dat de nu geplande projecten voor het langer doorvliegen hoe dan ook gerealiseerd worden. Tot slot heeft de Rekenkamer geconcludeerd dat deze toestellen

al snel weer vervangen zullen moeten worden. Ik zal dus niet zo snel pleiten voor een interim-oplossing. Investeren in de Advanced F-16's zou dat wel zijn.

Daarnaast is er door de heer Knops nog gesproken over een endlife update. Hij wil weten of dit een serieuze mogelijkheid is. Dit is in 2008 onderzocht. In de tweede evaluatie van de kandidaten is er uitgebreid op ingegaan. Hieruit bleek heel duidelijk dat het geen optie is. Het is technisch mogelijk om nog lang door te vliegen met de F-16. Dat zou echter gepaard gaan met enorm hoge kosten en een lage inzetbaarheid. De vraag is of je dat moet willen, omdat de operationele waarde van die toestellen gaandeweg ernstig vermindert. De leden zijn hierover bij herhaling geïnformeerd. Ik zeg dus helemaal niets nieuws. De nadelen van een endlife update zijn groot. Ik zal daar dus niet snel voor pleiten. Europese landen met F-16's van dezelfde versie als Nederland, België, Denemarken, Noorwegen en Portugal, hebben voor zover bekend geen plannen voor endlife updates. Ook in dat opzicht is er geen nieuws onder de zon.

De **voorzitter**: Maar toch heeft de heer Knops nog een vraag.

De heer **Knops** (CDA): Excuses aan de minister dat ik een vraag stelde waarop ik het antwoord wel wist. Ik stelde hem, omdat in de discussies links en rechts een endlife update nog steeds als een serieuze optie boven de markt hangt. Ik dank de minister voor het volstrekt, maar dan ook volstrekt, heldere antwoord.

Minister **Hennis-Plasschaert**: De heer Knops vraagt ook of ik met de aantallen die genoemd worden, vooruitloop op de visie. Ook hier verwijs ik naar staand beleid en beleid zoals ingezet door mijn ambtsvoorganger. Bij de beantwoording van vragen gaan we op dit moment uit van de huidige aantallen en de exacte aantallen reservedelen. We zullen in het vervolg van het traject natuurlijk specifiekere worden. Niets staat ons in de weg om waar nodig zaken bij te stellen. Ik loop dus helemaal nergens op vooruit. We zijn flexibel genoeg om te acteren daar waar nodig. De heer Knops vraagt of er rekening wordt gehouden met vredesverliezen. «Rekening houden» is een groot woord; bij vredesverliezen moet het resterende aantal toestellen de totale vliegrendementen realiseren. Tot 2019 moeten de vliegrendementen met de 68 toestellen en bij optredende verliezen met minder toestellen worden gerealiseerd. Indien na 2019 verliezen optreden, kunnen deze worden gecompenseerd door het buiten dienst stellen van de vliegtuigen te temporiseren. Dan komen we dus weer bij die uitvoerreeds. Dan zullen we daarnaar moeten kijken. Zo lang het aantal verloren gegane toestellen beperkt blijft, echter, verandert de orde van grootte van de exploitatiekosten nauwelijks. Daar voorzie ik dus geen grote problemen.

De heer Knops vraagt ook naar het borgen van kennis en kunde. Het Nederlands bedrijfsleven is voor mij, en volgens mij ook voor andere partijen, belangrijk. Het is geen nieuws als ik zeg dat Defensie altijd kijkt naar de mogelijkheden om Nederlandse bedrijven te betrekken. Kwaliteit en kosten zijn echter doorslaggevend in de besluitvorming. De kennis en kunde die voor dit project nodig zijn, zijn reeds aanwezig in Nederland. Onder meer het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) wordt betrokken bij de analyse die ten grondslag ligt aan het voorliggende document. Ik hoop van harte dat ik deze vraag hiermee afdoende heb beantwoord.

De heer **Knops** (CDA): Het punt zit met name in de uitstekende kennis die de afgelopen 30 jaren is opgebouwd rondom de F-16. Ik noem zaken als motorenonderhoud, avionica, onderstellen. Dit heeft onder andere geleid tot een ingangspositie bij een mogelijke opvolger van de F-16, de JSF, de

F-35. Hoe wordt dit geborgd? Dit is een lastig AO, voorzitter, want het een heeft wel degelijk te maken met het ander. Dat was ook mijn vraag. Hoe zorgen we ervoor dat we door de continu vertraagde besluitvorming over de opvolging van de F-16 niet in een positie terechtkomen waarin we helemaal niet meer hoeven te kiezen? Hoe voorkomen we dat we achter de feiten aanlopen? Hoe wordt dat geborgd door de minister?

Minister **Hennis-Plasschaert**: De heer Knops vraagt mij nu om vooruit te lopen op de visie, maar dat doe ik niet. Ik begrijp zijn punt heel goed. Het borgen van de kennis en kunde en de positie van het Nederlands bedrijfsleven gaat ook mij aan het hart, daar heb ik oog voor. Ik ga echter nu niet vooruitlopen op de oefening waarmee ik nog even bezig ben. Voorzitter. Mevrouw Hachchi vraagt mij om helderheid te verschaffen over Elsevier. Ik meen mij te herinneren dat ik vorige week het AO over Europese en internationale militaire samenwerking geopend heb met het antwoord dat ik later ook op schrift heb gesteld, namelijk dat wij bezig zijn met het opstellen van een visie, gebaseerd op een solide financiële onderbouwing en dat dit kabinet inzet op een objectieve en valideerbare aanpak. Dat vergt tijd. Ik vraag de leden dan ook om dit kabinet de tijd te geven om die visie af te ronden en om met een gevalideerde visie naar de leden terug te komen. Zoals ik vorige week al zei: daar waar gewerkt wordt, worden zaken op schrift gesteld, maar dat betekent niet dat er sprake is van een visiedocument, zelfs niet in conceptvorm.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De minister herhaalt inderdaad haar antwoord. Zij voegt daar op het einde nog iets aan toe. Mijn vraag is heel erg helder: wat is het stuk dat op straat ligt voor een stuk? Uit het antwoord van de minister begrijp ik dat het niet een concept van de visie is. Daar kunnen we heel helder over zijn. Ik heb al gezegd dat het niet zo kan zijn dat de Kamer journalisten moet bellen om informatie te krijgen. Als de minister nu zegt dat het géén visiestuk is en als zij het woord «canard» echt betreft op het stuk in Elsevier, dus ook op de inhoud ervan, zijn we snel uitgesproken. Ik wil hier nog aan toevoegen dat de Kamer vorige week heeft gevraagd om een reactie. Ten eerste wilde zij weten wat de status van het stuk is. Ten tweede wilde zij een reactie op de inhoud van het stuk. Is het onzin wat erin staat? Ten derde wilde zij weten wat de minister doet als het inderdaad een gelekt stuk zou betreffen. Als de minister vandaag echter hier ter plekke zegt dat het geen conceptstuk is en het niet om een lek gaat, zijn we snel uitgepraat. Ik wil echter wel een helder antwoord.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik zou toch graag bij mijn woorden willen blijven. Daarbij komt dat mevrouw Hachchi ervan uitgaat dat ik beschik over het stuk waarover Elsevier zou beschikken. Dat doe ik echter niet. Ik weet dus niet over welk stuk het uiteindelijk gaat. Daarnaast is het zo dat wanneer er wordt gewerkt, dingen worden opgeschreven. Er is echter pas een visiestuk als dat als «visiestuk» bestempeld wordt. Dat stuk is er nog niet. Daar blijf ik toch echt bij

Mevrouw **Hachchi** (D66): Allereerst: dat stuk heeft een titel. Die staat in het artikel van Elsevier maar ook in de brief die we vrijdag van de minister hebben gekregen. Het is een document met een titel, waaraan de minister zelf refereert. Ten tweede. De minister geeft in haar tweede antwoord juist aan: ja, er wordt wat opgeschreven, maar natuurlijk is dat niet het visiestuk. Ik vraag de minister helder: is het een conceptstuk of niet?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Nogmaals, mevrouw Hachchi gaat ervan uit dat ik beschik over het stuk waarover Elsevier zou beschikken. Ik heb Elsevier echter niet gebeld om te vragen, mij dat stuk toe te sturen. Ik vind het kwalijk dat er wordt verwezen naar een bron bij Defensie. Dat is een

interne zaak en die heb ik opgepakt. Het is dus niet zo dat ik ga checken welke stukken het betreft. Het gaat om een stuk dat ik zelf niet ken.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Maar u verwijst er wel naar in uw brief. Voorzitter, de minister verwijst er wel naar in haar brief.

De **voorzitter**: Ik zou u willen verzoeken om heel even af te wachten totdat ik u het woord geef, anders kunnen we hier wel ophouden.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Excuses, voorzitter.

De **voorzitter**: Het gaat nu over een stuk en het gaat ook heel veel over een ander onderwerp. Ik wil graag de vergaderorde een beetje bewaken.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Nog één keer. Ik heb gezegd dat dit kabinet bezig is met een zeer objectieve en valideerbare aanpak. Die presenteer ik graag aan de Kamer. Tot die tijd zullen er uiteraard zaken op papier worden gezet waarover gesproken wordt en waarover intern in het kabinet van gedachten wordt gewisseld. Als ik zover ben dat ik denk dat ik met een visiestuk naar buiten kan komen, is de Kamer de eerste die dat van mij zal ontvangen. Er is dus niet zoets als een visiestuk op dit moment waarnaar ik heb verwezen. Sterker nog, in mijn antwoord heb ik verwezen naar uw vraag waarin dat visiestuk werd genoemd. Maar ik ken het stuk niet dat Elsevier zou hebben. Met andere woorden: er was sprake van een document waar ik geen kennis van heb en waar ik nu niet op in kan en wil gaan.

De **voorzitter**: De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Voorzitter. Mevrouw Hachchi vraagt ook of er contact is geweest met andere fabrikanten. Ik ga ervan uit dat er wordt verwezen naar de opvolger van de F-16. Ik heb inderdaad eerder aangegeven dat er niet een totaal nieuwe kandidatenvergelijking zal worden gemaakt, zoals in 2001 en in 2008. Echter, natuurlijk volgt Defensie de ontwikkelingen van andere toestellen. Ik hoorde vaanochtend enkele collega's van u, voorzitter, op de radio zeggen dat het goed is als de minister haar oogkleppen afzet. Die zijn af. Ik heb mijn ogen open, ik kijk heel goed naar de ontwikkelingen van andere toestellen. Daarop zal ook in de jaarrapportage over de vervanging van de F-16 worden ingegaan. De ontwikkelingen worden gevolgd uit open bronnen, zoals de leden al hebben kunnen opmaken uit het jaarverslag.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Daar ligt precies mijn punt van kritiek. De minister zegt dat Defensie de ontwikkelingen volgt en verwijst in dat kader naar de jaarrapportage. De Algemene Rekenkamer heeft naar dat rapport gekeken en geeft in haar laatste rapportage aan dat de informatie over de alternatieve toestellen minimaal is. Ik heb hierover al eerder vragen gesteld. Daarop kwam de reactie dat informatie commercieel-vertrouwelijk is en dat Defensie die informatie dus niet kan krijgen. Er zijn twee opties. Of de minister geeft hier nu aan dat zij slechts minimale informatie heeft over alternatieve toestellen en dat we het moeten doen met de informatie die we tot nu toe steeds hebben kunnen zien. Dat is gewoon niet veel, zoals de Rekenkamer tot tweemaal toe concludeerde. Of de minister is bereid om vandaag te zeggen dat zij inderdaad de oogkleppen afzet en dat zij alle ruimte pakt om de alternatieven goed te bekijken alvorens een besluit te nemen in haar visiestuk.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik denk dat ik al paar keer heel duidelijk heb gemaakt dat juist dit kabinet een onafhankelijke en valideerbare aanpak voorstaat bij het opstellen van een visie, gebaseerd op een solide

financiële onderbouwing. De vervanging van de F-16 maakt daarvan integraal onderdeel uit. Dat betekent dat als wij komen tot een keuze voor wapensystemen, waaronder de vervanging van de F-16, dat een objectieve en valideerbare aanpak en keuze zal betreffen.

De **voorzitter**: de minister vervolgt haar betoog. Dat betoog gaat over het langer doorvliegen met de F-16.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Mevrouw Hachchi vraagt of het klopt dat de Algemene Rekenkamer voor informatie afhankelijk is van Defensie. In alle eerlijkheid moet ik zeggen dat ik natuurlijk niet ga over de gesprekspartners van de Algemene Rekenkamer noch over de vraag waar die haar informatie vandaan haalt. Volgens mij heeft de Algemene Rekenkamer een heel groot netwerk, waaronder contacten met rekenkamers in andere landen. Bovendien bezoekt de Algemene Rekenkamer ook zelfstandig andere landen. Ik vind het dus heel lastig om een concreet antwoord te geven op deze vraag.

Mevrouw Hachchi vraagt of er iets anders wordt overwogen dan jachtvliegtuigen. Ik blijf mezelf herhalen, en kan alleen maar zeggen dat omvang en samenstelling van de krijgsmacht, de taken en behoeftes zoals mevrouw Hachchi zelf al zei, onderdeel uitmaken van de visie. Het gaat daarbij om vragen als: welke krijgsmacht wil ik, welke capaciteiten zijn daarvoor nodig, kan ik het ook betalen, welke keuzes vloeien daar dan uit voort? Met die oefening zijn we nu bezig en daarover bericht ik de Kamer heel graag nader zodra die zorgvuldig is afgerond. Nogmaals, de vervanging van de F-16 is daar een onderdeel van.

Mevrouw Hachchi vraagt naar de uiterste datum waarop er een besluit moet worden genomen over het langer doorvliegen. In alle eerlijkheid moet ik zeggen dat ik deze vraag niet helemaal begrijp. Er is immers al een besluit over genomen. Ik wijs op het AO van juli 2012. Om de inzet van de F-16 ook in de toekomst te borgen, kan besluitvorming over dit deelproject niet worden uitgesteld. Zoals in de brief beschreven, is er sprake van lange levertijden, mede omdat productielijnen in sommige gevallen speciaal moeten worden opgestart. Medio dit jaar volgt de derde A-brief. Dan zijn de drie projecten in het kader van het project Langer doorvliegen F-16 rond, in de zin dat we er invulling aan kunnen gaan geven. Dit project wordt in samenwerking met de andere partners uitgevoerd. Het lijkt me dan ook niet handig om daaruit te stappen en als individueel land te gaan pleiten voor uitstel. Dan lopen we dingen mis en kunnen we niet aansluiten bij de landen die ook bezig zijn met een dergelijk project.

Mevrouw Eijsink vraagt aandacht, naar mijn mening terecht, voor de inzetbaarheid van de huidige toestellen. Laat er geen onduidelijkheid over bestaan dat de toestellen die Nederland nu inzet, berekend zijn op hun taak en dat zij die taak kunnen uitvoeren. Wij laten onze vliegers niet met gevaar voor eigen leven vliegen in die kisten. Wel is het zo dat hoe ouder toestellen worden, hoe meer onderhoud en hoe meer risico er is. Daarover heb ik geen misverstand laten bestaan. Zoals ik zojuist al zei, vliegen we in ieder geval tot en met 2026 door met de toestellen. Er moet dus wat gebeuren; we kunnen het niet lekker op zijn beloop laten en maar even aankijken.

In de huidige planning wordt ervan uitgegaan dat de opvolger van de F-16 vanaf 2019 zal instromen. De Rekenkamer schrijft in haar monitorrapport over de stand van zaken op 31 december 2011 dat met de huidige plannen eind 2022, dus halverwege de transitie, het urengemiddelde van de vliegtuigen 6.124 zal bedragen. Eerder is al uitgelegd dat het niet zozeer gaat om de relatie tussen de vliegerenstand en de start van dit project, omdat in 2011 is besloten om de vervanging van de F-16 drie jaar uit te stellen. Met dit uitstel was in de bestaande plannen geen rekening gehouden. Het spreekt voor zich dat niet alleen maar de uren tellen maar

ook de wijze waarop de toestellen worden ingezet. De omstandigheden waaronder de toestellen worden ingezet tellen uiteindelijk ook mee voor de technische levensduur. Over het aantal van 6.000 is al uitgebreid met de Kamer gesproken.

Mevrouw **Eijsink** merkte terecht nog een ergerlijk gebeuren op de website van mijn eigen ministerie op. De tekst is inmiddels, as we speak, aangepast. Check het maar even, zou ik zeggen.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Dan heb ik hier nog een origineel.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Tja ...

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Ik kom terug op twee vragen. De minister had het er terecht over dat we het niet onder een vergrootglas moeten leggen en dat alles wat ouder wordt, onderhoud nodig heeft. Ik wil toch terugkomen op het aantal toestellen dat we nu hebben. 22 daarvan zijn uit 1990. In brieven van de regering staat: voor de technische levensduur van de F-16 als geheel wordt uitgegaan van 6.000 vliegreuren en naar verwachting zal vanaf dit aantal vliegreuren de scheurvorming in de vleugels sneller etc. Dat is allemaal logisch en dat begrijp ik allemaal. Ik wil de minister vragen om een onderscheid te maken. We blijven namelijk te veel spreken over «de» toestellen die zijn verouderd. We hebben vanaf 1990 de toestellen gekocht, dat is, pak «m beet, 20 jaar geleden. Ik weet dat vliegreuren meer inhouden en in eerste termijn heb ik al gezegd dat ik daar goed naar gekeken heb. Als het om andere getallen ging, had dat in de brief gestaan, neem ik aan. We kunnen dus nog ordentelijk en goed doorvliegen met de toestellen die we hebben. Ik zou graag zien dat de minister daar een onderscheid in maakt. Het maakt namelijk heel veel uit. We hebben immers de toestellen daarvoor verkocht. Overigens hebben we ook uit de latere productielijn een aantal toestellen verkocht aan Chili. Dat waren nog heel goede toestellen, als ik nu terugkijk in de annalen. Deze nuancering is van belang voor de komende jaren. Het is nu 2013. We gaan dus nog doorvliegen tot 2026 met de F-16. Dan vind ik het niet goed om de discussie te laten ontstaan dat we langer doorvliegen met verouderde en slechte toestellen. Het zijn gewoon nog goede toestellen waarmee we goed kunnen doorvliegen.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik wil niet verzanden in een discussie over klokuren en de werkelijke belasting. Ik zei zojuist al dat de inzet die Nederland nu pleegt met de F-16 verantwoord is. Daarmee onderstreep ik de opmerking van mevrouw Eijsink. Naarmate de toestellen ouder worden, vragen ze om meer onderhoud. Dat is nu het geval. Daar bereiden we ons op voor. Wat betreft de jaartallen die mevrouw Eijsink net noemde: niet ieder vliegtuig komt uit 1992. Het gaat om 22 toestellen en de rest is ouder. Dat betekent ook dat we bij de uitfasering daarmee rekening moeten houden. Dat valt weer terug te zien in het schema. Zoals gezegd: we blijven hoe dan ook doorvliegen tot 2026, maar we gaan wel uitfaseren conform de technische levensduur van onze jachtvliegtuigen. Nederland heeft in het verleden F-16's aan Chili verkocht. Er werd eerder al gevraagd waarom Chili er wel genoegen mee neemt. Dat heeft natuurlijk te maken met de vraag voor welke taken je de F-16's inzet, wat de belasting aldaar is, wat het ambitieniveau is en wat een land bereid is om te nemen aan bijvoorbeeld exploitatiekosten. Nogmaals: de F-16's die nu de lucht in gaan, vragen om veel onderhoud. We moeten ons voorbereiden op nog meer intensief onderhoud. We blijven doorvliegen tot 2026, maar het is wel noodzakelijk om 2019 te hanteren als jaartal om te gaan invoeren en te gaan uitfaseren.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Dank u wel. Ik heb nog een vraag gesteld in eerste termijn. De minister verwees terecht naar de brief uit 2011 waarin

deze maatregel is aangekondigd. Op dat moment is vastgesteld dat er langer zou worden doorgevlogen, tot 2019. Er werd weliswaar nog niet mee gestart, maar er werd wel gestart met de voorbereidingen, zoals de modificatie. Dat was de besluitvorming in 2011. Het is nu twee jaar verder. Dat betekent dat we nog langer moeten doorvliegen dan destijds is bedacht. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat er weliswaar nu wordt verondersteld dat een mogelijke opvolger van de F-16 in 2019 in te faseren is, maar dat we inmiddels uit ervaring weten dat het nog weleens langer kan duren. Wat voor gevolgen heeft dat voor het schema dat nu voorligt? Het zou betekenen dat de 300 miljoen gewoon niet voldoende zou zijn. Kortom, wat is plan B, na de aprilbrief van 2011?

**Minister Hennis-Plasschaert:** Gezien de planning die fabrikanten hanteren, zou 2019 mogelijk kunnen zijn. Als dat niet zo is, zal dat blijken uit de visie en de solide financiële onderbouwing. Dan zal er meer geld moeten worden uitgetrokken om bijvoorbeeld nog een paar jaar langer dan voorzien door te vliegen. Uit mijn hoofd: als je nog twee jaar langer dan nu voorzien, doorvliegt, kost dat ongeveer 144 miljoen euro. Op een gegeven moment loopt dat natuurlijk wel op. De exploitatiekosten lopen op. Het is een dure grap om uit te blijven stellen. Wat mij betreft kijken we er heel pragmatisch naar: wat werkt, wat kan, met welk plaatje komen we uit?

**Voorzitter.** De heer Dijkgraaf vraagt of we beter kunnen stoppen of doorvliegen. Ik denk dat ik heel geduldig heb geprobeerd om uit te leggen dat omvang en samenstelling deel is van de visie waar ik mee bezig ben. Ook de vervanging van de F-16 maakt hiervan deel uit. Dat betekent ook een mogelijk scenario om te versnellen of te vertragen, afhankelijk van wat mogelijk is. Ik moet helaas open formuleren in dezen.

De heer Dijkgraaf vraagt ook waarom er specifiek drie jaar langer wordt doorgevlogen met de F-16. Ik denk dat ik zojuist al een beetje heb gezegd dat dit een gevolg is van het besluit van het vorige kabinet om vooral geen besluit te nemen over de vervanging van de F-16. Ook dat is een optie geweest. Toen werd uitgegaan van een kabinetsperiode tot en met 2015 en kon er dus ook niet eerder een besluit worden verwacht dan in 2015. Dat was het uitgangspunt van Rutte I. Omdat er vier jaar verstrijken tussen de bestelling en de levering had dit tot gevolg dat de beoogde opvolger van de F-16 niet voor 2019 bij de Luchtmacht zou kunnen instromen. Dat is dus drie jaar later ten opzichte van de eerdere planning, namelijk 2016. Volgt u mij nog? De planning van 2016 was mogelijk sowieso onder druk gekomen door vertragingen in het F-35-programma. Overigens bestelt Noorwegen wel de eerste toestellen vanaf 2016. Het is een beetje gepuzzel en het wordt hoog tijd dat we voorlopig geen verkiezingen hebben, zodat we in ieder geval een besluit hierover krijgen. De heer Dijkgraaf vraagt ook of ik het scenario om zo snel mogelijk over te gaan tot aanschaf wil bekijken. Ik moet weer terugvallen op mijn eerste antwoord ten aanzien van de visie: duidelijk moet zijn dat tussen besluit en levering sowieso ongeveer vier jaar zit.

**Voorzitter.** Volgens mij ben ik op zo veel mogelijk vragen ingegaan.

**De voorzitter:** Daarmee komt er een einde aan de eerste termijn van de regering. Ik zie aan de commissieleden dat er behoefte is aan een tweede termijn. Gegeven de tijd wil ik ruimte geven voor wat laatste vragen die zijn overgebleven of vragen die niet zijn beantwoord, hoewel ik ruim de gelegenheid heb gegeven om te interrumperen. We beginnen met een spreektijd van niet meer dan anderhalve minuut. Niemand heeft de spreektijd in eerste termijn volledig opgebruikt, dus dit moet te doen zijn.

**De heer Knops (CDA):** Voorzitter. Dank aan de minister voor de duidelijke beantwoording van de vragen. Dit debat heeft een paar dingen duidelijk gemaakt: het aantal opties is niet onbegrensd en ieder uitstel behelst een

behoorlijke kostenpost. Ik ga er dan van uit dat je wel wilt blijven vliegen, want als de veronderstelling is, zoals de heer Dijkgraaf zojuist zei, dat je geen luchtwapen nodig hebt, kun je inderdaad goedkoper uit zijn. Langer duren is relatief, want we hebben het niet over een besluit dat morgen geëffectueerd zou moeten worden. Het loopt al in de toekomst. Uiteindelijk is regeren ook vooruitzien, zou ik bijna zeggen tegen deze coalitie. Veel succes dus, de komende maanden, met het doorhakken van de knoop op dit dossier.

Het woord «visie» is al een aantal keer genoemd. Ik sluit mij aan bij mevrouw Hachchi dat het toch een onbevredigend gevoel is dat wij de titel van een document in de pers lezen en ook nog wat ingrediënten van dat document, maar niet het document zelf. Daar zullen we dan maar op moeten wachten. Ik ben blij dat de minister in dit debat in ieder geval wel antwoord geeft op mijn vraag hoe zij omgaat met degenen die verantwoordelijk zijn voor het lekken van dit soort documenten. Daar heeft zij zojuist iets over gezegd.

Tot slot. Het is mij duidelijk dat een endlife update gewoon een «no go» is, dat daar echt zo veel nadelen aan zijn verbonden dat we er maar niet meer over moeten spreken. Laten we ons richten op de opties die nog resteren.

De heer **Vuijk** (VVD): Voorzitter. Ik heb aandacht gevraagd voor het feit dat we vliegen met een verouderd toestel dat de nodige problemen begint te krijgen die alleen maar erger zullen worden. Het slijtagevraagstuk speelt een rol. We kunnen dat gaan nuanceren door naar vliegreuen te kijken en daar een ingewikkelde discussie van te maken, maar ik houd overeind dat het allerbelangrijkste punt is dat dit toestel gewoon verminderd inzetbaar is, zeker in landen die over geavanceerd afweergeschut beschikken. Er komen dus steeds meer plekken in de wereld, waar we, als we willen optreden, dit toestel niet meer kunnen gebruiken, ook niet met deze update. Vandaar dat de VVD volhardt in haar mening dat deze update voor 300 miljoen prima is, maar dat het daarbij moet blijven. Laten we snel de knoop doorhakken over de opvolging, zodat we niet voor de 144 miljoen staan die is aangekondigd als we er weer drie jaar bij zouden willen doen. We krijgen daar namelijk geen mooier en beter toestel van, maar modderen alleen maar wat voort met wat we hebben. Wat mij betreft is de boodschap van de VVD heel helder. Wij wensen de minister succes met deze aanpak en wachten de toekomstvisie van de minister af.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Dank aan de minister voor haar antwoorden. We praten vandaag over het langer doorvliegen van de F-16, maar duidelijk is dat dit verweven is met de visie die geschreven is en natuurlijk met de opvolger van de F-16. Het is geen rocket science: als je de uitfasering in kaart brengt, hangt dat samen met de infasering van het nieuwe toestel. Ik herhaal mijn verzoek aan de minister om een overzicht te leveren van alle scenario's over de infasering en de eventuele opvolger – ik zeg het niet voor niets zo zorgvuldig: de eventuele opvolger – van de F-16. Als de minister daartoe niet bereid is, zal ik het aan de Kamer moeten vragen.

Ik heb al duidelijk gemaakt dat het D66 echt gaat om besluitvorming die goed onderbouwd, objectief en transparant is. De minister heeft die woorden gebruikt. Ik heb ze gehoord. Maar ik ben er nog niet van overtuigd dat het ook daadwerkelijk zo gebeurt. Ik kan dat ook onderbouwen. De minister geeft aan dat zij geen oogkleppen op heeft en dat zij om zich heen zal kijken. Ze zegt echter ook dat ze, als ze het heeft over alternatieve toestellen, zich baseert op de informatie die Defensie heeft. Ik verwijs naar de Rekenkamer, die heel helder zegt dat er geen informatie is over de alternatieven. Je kunt daarover dus ook geen zinnige uitspraak doen. Ik wil van de minister weten wat zij gaat doen om die informatie wel te krijgen.



Ik heb gepleit voor een nieuwe kandidatenvergelijking. De minister wil dit niet, zij praat over een actualisering. Dan wil ik graag precies weten wat die actualisering inhoudt.

Ik besluit met zeggen dat ik graag een VAO aanvraag als afronding van dit debat.

De **voorzitter**: Heel goed. Het staat genoteerd.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. Ik verwijs naar het antwoord van de minister op vraag 5 in haar brief van 25 januari. «De maatregelen om tien jaar langer doorvliegen mogelijk te maken met de huidige 68 F-16's ten opzichte van de huidige planning komen in de praktijk overeen met een endlife update die is beschreven in de bij vraag 6 genoemde brieven uit 2008 en 2009». Wij zijn dus wél bezig met een endlife update. Dat staat er gewoon. Dat begrijp ik toch goed? Anders begrijp ik de vraag verkeerd, want hier staat letterlijk «komen in de praktijk overeen met een endlife update».

Ik wil de minister nog een paar dingen vragen of meegeven. Toen deze commissie begin 2009 op bezoek ging bij Lockheed Martin en het over een endlife update had, was het «onbestaanbaar», «onmogelijk», «niet te bedenken», «nooit over nagedacht», kortom Lockheed Martin vond het niet kunnen. Of we het nu een endlife update noemen of niet, volgens mij kan het nu wél. Overigens, dezelfde fabrikant die de F-35 levert of zou kunnen leveren aan landen, gaat hierover. Ik wil de minister dus meegeven om, als er extra kosten bij mochten komen, eens even flink en stevig te onderhandelen daar waar nodig. Daar vertrouw ik haar zeer in. Ik zeg dit indachtig de uitspraak van naar ik meen generaal Bogdan, die twee weken geleden ook een dergelijke opmerking richting Lockheed Martin geplaatst heeft. Iets meer onderhandelen, iets meer het vuistje op tafel als het kan. Graag een reactie daarop.

Ik kom nog even terug op de vliegers. Uiteraard zijn er veel meer zaken die meetellen. In de antwoorden in 2012 was het gemiddelde 155,7 vliegers per toestel. Er was 200 uur ingeboekt. De kosten van een vlieger blijven niet beperkt tot 100 euro; het gaat om een heleboel geld. Als je ziet dat 86 toestellen in 2012 een gemiddelde hadden van 155 vliegers, en de berekening 200 vliegers was, wil ik blijven voorhouden dat we goed kunnen doorvliegen met een aantal toestellen en dat die toestellen goed en capabel zijn, zoals de minister gezegd heeft. We spreken hier dus niet over bejaarde toestellen of over toestellen die uit de lucht vallen. Deze nuance blijf ik inbrengen.

Mijn laatste opmerking betreft mogelijke andere fabrikanten. De minister verwees naar open bronnen. Mijn fractie gaat ervan uit dat er in ieder geval gesproken wordt met de fabrikanten en dat de Kamer straks niet een document toegestuurd krijgt waarin staat «we hebben alleen maar open bronnen». Ik verwacht dat de minister in ieder geval het gesprek aangaat. Wat er uit dat gesprek komt, is vers 2, maar we willen niet geconfronteerd worden met een situatie waarin er alleen is gekeken naar open bronnen. Deze wens lijkt mij in lijn met eerder gemaakte afspraken.

De **voorzitter**: De heer Dijkgraaf heeft mij gezegd dat hij nog een andere verplichting in deze Kamer heeft waarbij zijn aanwezigheid wordt verlangd. Dat maakt dat de tweede termijn van de Kamer hiermee is beëindigd. Ik geef het woord aan de minister voor de beantwoording in tweede termijn.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Voorzitter. Dank u wel. Dank aan de heer Knops voor zijn opmerkingen. Ook dank aan de heer Vuijk. De VVD dringt aan op een snel besluit over de opvolging. Conform het regeerakkoord zal het besluit dit jaar worden genomen.

Mevrouw Hachchi komt terug op het invoerschema. Ik heb net uitgelegd dat daarvoor nodig is dat ik een besluit heb genomen over de aantallen. Ik kan u nu informeren over de getallen waarmee we nu rekenen, als het gaat over de uitvoerreeks en de uitfasering. Ik kan u precies informeren over het invoerschema als ik ook weet over welke aantallen we het hebben. Dat maakt deel uit van het vervangingstraject waar we nu mee bezig zijn. Dat vraagt om de nodige zorgvuldigheid. Ik begrijp dus wat mevrouw Hachchi wil en ik begrijp ook dat zij zegt dat zij anders de Kamer om een uitspraak zal vragen, maar zij vraagt mij om informatie waarover ik nog niet beschik.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb geprobeerd om mijn woorden zorgvuldig te kiezen. Ik zal proberen om het nog zorgvuldiger te maken. Het gaat mij om een overzicht van de scenario's die serieus worden overwogen ten aanzien van de infasering van de eventuele opvolger van de F-16. De scenario's, dus. Waarom vind ik dat belangrijk? We hebben het vandaag over het langer doorvliegen van de F-16. Maar hoe kun je het hebben over die uitfasering zonder dat de Kamer zicht heeft op de manier waarop die opvolger uiteindelijk ingefaseerd gaat worden? Dat loopt immers in elkaar over. Het gaat mij dus om scenario's die serieus overwogen worden door deze minister en het ministerie. Kan de minister die scenario's met de Kamer delen? Zij noemt in haar brief een «een geleidelijke vermindering van het aantal toestellen». Daarbij behoort ook een beeld van de infasering. Ik wil de minister vragen om deze informatie met de Kamer te delen.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Voorzitter, voor de derde keer: ik ben graag bereid om deze informatie met de Kamer te delen, te weten bij de behandeling van de visie en de behandeling van de vervanging van de F-16, namelijk voor de begrotingsbehandeling 2014 in dit najaar. Ik kan niet werken met getallen waarover ik nog geen besluit heb genomen. Voorzitter. Mevrouw Eijsink vraagt om de vuist op tafel. Ja, met de vuist op tafel is mij toevertrouwd. Het gaat natuurlijk om het beteugelen van de kosten. Ik ben het dus van harte met haar eens. Wat betreft opmerkingen over de kandidatenvergelijking, de actualisering, de evaluatie en de manier waarop we het precies uitvoeren, heb ik zojuist al bij herhaling gezegd dat er sprake is van een zeer objectieve en valideerbare aanpak. Die zal duidelijkheid geven. We werken niet met oogkleppen op; er wordt echt gekeken naar de relevante kandidaten. Volgens mij ben ik daarmee aan het einde van mijn tweede termijn.

De **voorzitter**: Als ik de reacties van de Kamerleden zo bekijk, zijn er geen aanvullende vragen. Daarmee komt een einde aan de tweede termijn van de regering en daarmee ook aan dit AO langer doorvliegen F-16. Rest mij niets anders dan de toezeggingen, maar die hebben we niet genoteerd. Wel hebben we genoteerd de aankondiging van de woordvoerder van D66 dat zij een VAO wil hebben. Wij zullen dat zo snel mogelijk doorgeven. Ik dank de minister en haar ambtenaren voor hun aanwezigheid. Ik dank degenen die hier vandaag naartoe zijn gekomen voor hun belangstelling evenals degenen die thuis hebben meegeluisterd. Ik dank ook de Kamerleden voor hun aanwezigheid en ik constateer dat dit AO 10 minuten voor tijd is afgelopen, mevrouw Hachchi.

Sluiting 16.20 uur.