

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

1234

Vragen van het lid **Eijsink** (PvdA) aan de minister van Defensie over *het aantal vliegtuigen per F-16 gedurende de afgelopen jaren* (ingezonden 4 januari 2011).

Antwoord van minister **Hillen** (Defensie) (ontvangen 28 januari 2011).

Vraag 1

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

Antwoord 1

Een overzicht van de aantallen vliegtuigen is in de bijlage opgenomen. Het betreft een overzicht van de vliegtuigen van zowel de 87 F-16 toestellen die Defensie aanhoudt, als van de achttien overtollige F-16 toestellen die zijn verkocht aan Chili als gevolg van de maatregelen uit de beleidsbrief «Wereldwijd dienstbaar» (Kamerstuk 31 243, nr. 1). Over deze verkoop is de Kamer geïnformeerd op 25 mei 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 183). Nederland heeft in november 2010 zes toestellen aan Chili overgedragen en de overige twaalf toestellen zullen dit jaar volgen. De tailnummers van al deze toestellen zijn met een asterisk aangegeven.

Vraag 2 en 3

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

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

Antwoord 2 en 3

In de brief van 31 maart 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 160) zijn de gemiddelde aantallen vliegtuigen per toestel in de afgelopen jaren tot en met 2008 vermeld. In de beantwoording van vragen over de aantallen vliegtuigen per F-16 (Handelingen TK 2009–2010, aanhangsel 1479) is het gemiddelde aantal vliegtuigen per toestel in 2009 gemeld. Dat bedroeg 183,3 uur. Het gemiddelde aantal vliegtuigen in 2010 was 182,5 uur. Dit aantal heeft betrekking op de 87 toestellen die Defensie aanhoudt. Het jaarlijkse aantal vliegtuigen per toestel heeft zich als volgt ontwikkeld.

- 151,4 uur in 2006, 111 toestellen
- 168,5 uur in 2007, 108 toestellen

- 174,4 uur in 2008, 105 toestellen
- 183,3 uur in 2009, 87 toestellen
- 182,5 uur in 2010, 87 toestellen

Het totale aantal begrote vliegreuren voor de F-16 in 2010 bedroeg 17 000. In totaal zijn 16 013 uren gevlogen. Hiervan zijn 15 879 uren gevlogen door de 87 F-16's die Defensie aanhoudt en 134 uren door de andere F-16's.

Vanwege de beperkte inzetbaarheid van de F-16-vloot in 2010 zijn 1 000 uren minder met de F-16 gevlogen dan verwacht. De inzetbaarheid van de F-16's staat onder druk door de veroudering van het toestel, teruglopende voorraden van onderdelen en meer in het algemeen de problemen met de materiële exploitatie.

Vraag 4 en 5

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

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

Antwoord 4 en 5

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

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

In het onderstaande overzicht zijn de personeelskosten voor het onderhoud aan de in de Verenigde Staten gestationeerde F-16's niet verwerkt. Voor dit onderhoud wordt personeel van de *Air National Guard* ingehuurd. Dit maakt deel uit van een overeenkomst met de Amerikaanse overheid waarin onder meer ook het gebruik van de infrastructuur, de transportkosten en de brandstofkosten zijn opgenomen. De waarde van de totale overeenkomst (periode 2007 tot en met 2010) bedraagt \$ 122 miljoen. Tot en met 31 december 2010 is in totaal € 75,8 miljoen (\$ 102,1 miljoen) betaald. In de financiële administratie worden de uitgaven voor de inhuur van dit onderhoudspersoneel niet afzonderlijk gespecificeerd. Overigens zijn de in de Verenigde Staten gestationeerde F-16's onlangs verplaatst van de vliegbasis Springfield naar de vliegbasis Tucson.

Bij de uitgaven voor reparaties en vervanging van onderdelen en de instandhoudingsprogramma's dienen de volgende kanttekeningen te worden geplaatst.

- De uitgaven voor reparaties en de aanschaf van onderdelen worden voor een groot deel gedaan op grond van *Foreign Military Sales* (FMS-)overeenkomsten met de Amerikaanse overheid. Met de geleverde onderdelen worden de tekorten op de vliegbases of de voorraad bij het Logistiek Centrum Woensdrecht van de DMO aangevuld. Vanwege lange aanbestedingstrajecten en levertijden, voorschotbetalingen en verrekening achteraf op grond van facturen, houden de uitgaven in een bepaald jaar geen rechtstreeks verband met de in dat jaar gerealiseerde vliegreuren.
- In 2006 is de betalingssystematiek met voorschotbetalingen voor FMS-contracten gewijzigd van kwartaal- naar maandelijkse voorschotten. De uitgaven in 2007 zijn relatief laag omdat na de omschakeling eerst kon worden geput uit nog niet volledig benutte kwartaalvoorschotten van het voorgaande jaar.
- In 2008 beschikte Defensie over 105 operationele F-16's. Als gevolg van de maatregelen uit de beleidsbrief «Wereldwijd dienstbaar» is dit aantal in 2009 verlaagd naar 87.
- De lagere uitgaven over 2010 geven een vertekend beeld. Vanwege de financiële problematiek is in dit jaar ingeteerd op de voorraden terwijl

Defensie nauwelijks contracten kon sluiten voor de reparatie of de aanschaf van nieuwe onderdelen. Ook instandhoudingsprogramma's zijn uitgesteld. De effecten hiervan zullen nog geruime tijd voelbaar zijn omdat met de sluiting van nieuwe contracten lange aanbestedingstrajecten en lange levertijden zijn gemoeid. Om toestellen alsnog inzetbaar te maken worden vaker dan normaal bruikbare onderdelen van het ene toestel gebruikt voor een ander toestel. Defensie probeert dit zoveel mogelijk te beperken omdat hierdoor de onderhoudswerklast verder toeneemt. De Kamer is over de geschetste situatie eerder geïnformeerd met onder meer de brief van 18 november 2010 (Kamerstuk 32 500 X, nr. 16) en de op 7 december 2010 verzonden beantwoording van vragen over de inzetgereedheid van de F-16's (Handelingen TK 2010–2011, aanhangsel 711).

Gelet op het voorgaande kan geen verband worden gelegd tussen de in het onderstaande overzicht vermelde uitgaven in een jaar en de vliegreuren in hetzelfde jaar. Ondanks de kanttekeningen kan wel worden geconstateerd dat de uitgaven in de periode 2007 tot en met 2009 zijn gestegen. Zoals toegelicht geven de lagere uitgaven in 2010 een vertekend beeld. De uitgaven zijn vermeld in miljoen euro's en in het loon- en prijspeil van de desbetreffende jaren.

	2007	2008	2009	2010
Uitgaven personeel	€ 50,6	€ 50,7 (+ 0,2%)	€ 51,5 (+ 1,6%)	€ 51,8 (+ 0,6%)
Reparaties, vervangingen, programma's	€ 58,2	€ 67,4 (+ 15,8%)	€ 71,3 (+ 5,8%)	€ 61,0 (- 14,4%)

Door de veroudering van de vliegtuigconstructie en de mechanische en elektronische componenten zullen de onderhoudsinspanning en de kosten voor preventief en correctief onderhoud blijven toenemen. Komend voorjaar zal ik de Kamer met de beleidsbrief informeren over de wijze waarop een hernieuwd evenwicht tussen het ambitieniveau, de omvang en samenstelling van de krijgsmacht en de beschikbare middelen tot stand zal worden gebracht.

Vraag 6

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

Antwoord 6

In de bijlage is tevens het overzicht opgenomen van de vliegreuren per tailnummer in Afghanistan. Het betreft de inzet voor de operatie *Enduring Freedom* in 2002–2003 en voor ISAF vanaf 2004. De uren in het overzicht zijn inclusief de uren die nodig zijn om toestellen van en naar Afghanistan te vliegen. In de periode 2002–2005 werden vliegreuren niet centraal gepland. Enkele van de boven Afghanistan ingezette toestellen hebben een hoog aantal vliegreuren. Dit was mogelijk door deze toestellen de hoogste prioriteit te geven bij het onderhoud. Dergelijke hoge aantallen vliegreuren zijn niet representatief voor het gemiddelde aantal uren dat voor de volledige F-16 vloot haalbaar is.

Bijlage

Totaal aantal vliegreuren F-16 per tailnummer

Tailnr.	Leverdatum	Totale vliegreuren per 31 dec 2007	Totale vliegreuren per 31 dec 2008	Totale vliegreuren per 31 dec 2009	Totale vliegreuren per 31 dec 2010
A1864*	16-7-1984	3 895,9	4 112,3	4 125,1	4 143,5
A1866	16-8-1984	3 793,6	3 906,9	4 135,6	4 293,7
A1867*	28-8-1984	3 754,3	3 754,3	3 755,3	3 756,7
A1868	1-10-1984	3 625,9	3 910,6	4 163	4 294,5
A1869*	31-10-1984	3 740,2	3 886,7	4 035,6	4 056,2
A1870	22-11-1984	3 478,4	3 694,3	3 929,7	4 203,9

Tailnr.	Leverdatum	Totale vliegreuren per 31 dec 2007	Totale vliegreuren per 31 dec 2008	Totale vliegreuren per 31 dec 2009	Totale vliegreuren per 31 dec 2010
A1871	6-12-1984	3 256,3	3 479,1	3 772,6	4 116,2
A1872	18-12-1984	3 906,3	4 201	4 432,8	4 495,1
A1873	25-1-1985	3 309,2	3 599,7	3 928,1	4 266,1
A1874*	13-2-1985	4 212,1	4 531,6	4 636,3	4 637,6
A1875*	25-2-1985	3 896,8	4 191,5	4 251,2	4 251,2
A1876	1-4-1985	3 893,1	4 119,2	4 264,6	4 486,8
A1877	18-4-1985	3 755,3	4 004,1	4 395,4	4 544
A1879	30-5-1985	3 488,7	3 732,8	3 890,4	4 193,2
A1881	26-6-1985	3 675	3 877,7	3 963,9	4 199,2
A1882	27-7-1984	3 311,8	3 542,2	3 663,7	3 879
A1884	18-1-1985	3 894,7	3 911,3	4 043,2	4 181,2
A3192*	24-7-1985	4 190,7	4 216,4	4 229,8	4 249,1
A3193	26-8-1985	4 128,6	4 497,1	4 597,9	4 700,8
A3196	31-10-1985	3 220	3 408,7	3 590,3	3 829,7
A3197	29-11-1985	3 208,6	3 240,2	3 240,2	3 295
A3198*	17-1-1986	3 792,3	4 005,8	4 006,3	4 025,3
A3199	17-2-1986	3 761,2	3 969,6	4 263,2	4 686,9
A3201	2-4-1986	3 134,8	3 297,8	3 492	3 602,4
A3202	28-5-1986	3 688,5	3 919,9	4 193,9	4 370,2
A3203	29-5-1986	3 466,9	3 652,2	3 865,6	4 192,8
A3204*	17-6-1986	3 854,8	3 908,1	3 917,9	3 919,7
A3207*	22-8-1986	3 696,1	3 970,3	4 105,3	4 124
A3208	24-7-1985	3 338	3 609,8	3 897,5	4 161,5
A3209	26-9-1985	3 734,8	3 916,7	4 126,4	4 178,9
A3210	31-1-1986	3 016,4	3 106	3 286,4	3 458,5
A3616	14-5-1982	3 221,6	3 303,5	3 480	3 595,2
A3617*	14-6-1982	3 979,8	4 143,3	4 186,9	4 199,2
A3620*	19-7-1982	3 842,3	3 983,5	3 983,5	3 984,3
A3623	25-10-1982	4 064	4 200,3	4 321,1	4 393,2
A3624	2-12-1982	3 478,4	3 582,2	3 732,2	3 998,2
A3627*	18-2-1983	3 902,1	4 207,3	4 398,2	4 400,4
A3628	1-3-1983	3 788,3	3 796,6	3 892	4 202,8
A3630	5-4-1983	3 521	3 622,4	3 649	3 881,5
A3631	5-4-1983	3 299,2	3 299,2	3 330,7	3 383,5
A3632	2-5-1983	3 419,7	3 444,5	3 451	3 574,1
A3635	30-6-1983	4 049	4 049	4 111	4 314,7
A3636*	21-7-1983	4 282,2	4 377,6	4 398,2	4 401,4
A3637	9-8-1983	3 982,1	4 193	4 399,5	4 697,8
A3638	1-9-1983	3 500	3 674	3 910,7	4 080,9
A3640*	16-9-1983	3 879,5	4 187,8	4 189,7	4 191,7
A3641	3-10-1983	3 526,2	3 603,3	3 863,9	4 006,5
A3642	20-1-1984	3 316	3 513,9	3 610,7	3 905,1
A3643	16-3-1984	3 581,6	3 857,8	4 145,6	4 200,5
A3644	13-4-1984	3 147	3 426,1	3 605	3 900,8
A3646	5-6-1984	3 323,5	3 608	3 762,3	3 896,6
A3647	4-7-1984	3 642	3 808,1	4 010,4	4 191
A3648*	20-7-1984	4 161	4 509,4	4 509,4	4 510,4
A4362	23-12-1986	3 787,9	4 037,8	4 291,6	4 509,2
A4365*	30-3-1987	4 160,6	4 308,4	4 308,4	4 312,3
A4366	29-4-1987	3 592,8	3 789,5	4 109,8	4 345,7
A4367	1-6-1987	3 227,3	3 410,9	3 552,2	3 603,4
A4368	6-10-1986	3 485,4	3 628,7	3 694,4	3 868,4
A4369	4-3-1987	3 522	3 672,6	3 842,7	3 912,7
A5135	30-6-1987	3 604,7	3 895,9	4 046,6	4 206,6
A5136	31-7-1987	3 474,2	3 615,5	3 884,2	4 154,4
A5138*	28-9-1987	3 564,5	3 565,1	3 684	3 702,9
A5142	16-2-1988	3 447,8	3 493,4	3 496	3 496
A5144	7-4-1988	3 567,5	3 641,4	3 643	3 893,5
A5145	26-4-1988	3 301	3 605,6	3 883,9	4 026
A5146	20-5-1988	3 421,9	3 602,8	3 767	3 866,4
A6055	1-8-1988	2 891,8	2 954,8	2 992,2	3 200,9
A6057	14-10-1988	3 577,7	3 740,6	3 829,7	4 114
A6058*	29-11-1988	3 864,9	3 990,2	4 076,5	4 079,7
A6060	22-2-1989	3 486,4	3 586,7	3 852,7	4 021,1
A6061	16-3-1989	3 604,6	3 842,6	4 105,5	4 200,1
A6062	30-3-1989	2 265	2 403,5	2 640,9	2 819,2
A6063	30-5-1989	3 573,3	3 761,4	3 951,8	4 197,3
A6064	8-7-1988	3 111,4	3 255,5	3 323,1	3 387,3
A6065	21-12-1988	3 323,3	3 548,3	3 742,9	3 890,9
A7066	23-6-1989	2 062,1	2 118,7	2 215,1	2 297,4
A7067	8-12-1989	2 995,3	3 208,5	3 507	3 614,9
A7508	3-7-1989	3 234,1	3 443,2	3 585	3 727,2
A7509	1-8-1989	3 945,7	4 201,6	4 405,4	4 526,4
A7510	4-9-1989	3 611,6	3 895,6	4 193,3	4 372,9
A7511	26-9-1989	3 895,8	3 998,8	4 235,1	4 554,3

Tailnr.	Leverdatum	Totale vliegreuren per 31 dec 2007	Totale vliegreuren per 31 dec 2008	Totale vliegreuren per 31 dec 2009	Totale vliegreuren per 31 dec 2010
A7512	12-11-1989	2 991,6	3 286,4	3 432,2	3 592,4
A7513	29-1-1990	3 731,1	3 891,5	4 190,1	4 374,7
A7514	2-3-1990	3 291,2	3 582,4	3 885,6	4 107,5
A7515	3-4-1990	2 832,7	3 089,7	3 277,2	3 521,9
A7516	1-5-1990	3 533,5	3 598,8	3 885,7	4 035,9
A8001	22-6-1990	2 818,9	3 012,3	3 290,5	3 547,4
A8002	3-7-1990	2 912,7	2 965,8	3 235,1	3 468,9
A8003	1-8-1990	3 409	3 592	3 693,6	3 904,1
A8004	9-10-1990	3 126,2	3 196,2	3 404,9	3 435
A8005	5-11-1990	3 463,8	3 572	3 752,6	3 909,1
A8006	13-11-1990	3 395,3	3 468	3 554,5	3 556,1
A8008	31-1-1991	3 487,7	3 619,6	3 783,3	3 992,3
A8009	28-2-1991	3 729,8	3 768,1	3 976,5	4 208,6
A8010	29-3-1991	3 270,5	3 430,3	3 613,1	3 820,9
A8011	26-4-1991	3 198,4	3 285,4	3 503,7	3 769,4
A9013	1-7-1991	2 987,3	3 266,9	3 442,6	3 499,3
A9014	31-7-1991	3 613,4	3 909	4 174,4	4 486,4
A9015	29-8-1991	2 668,8	2 767,6	2 897,7	3 007,1
A9016	8-10-1991	2 667,1	2 973,4	3 117,5	3 333,5
A9017	28-10-1991	3 907,4	4 091,7	4 181,7	4 373,3
A9018	29-11-1991	3 099,6	3 220,7	3 435	3 611,6
A9019	6-1-1992	2 936,7	2 986,4	3 185,7	3 337,9
A9020	30-1-1992	3 586,6	3 761,5	3 824,4	4 081,8
A9021	28-2-1992	3 288,5	3 577,8	3 852,9	4 024,9

*Toestellen die zijn verkocht aan Chili

Totaal aantal vliegreuren F-16 per tailnummer in Afghanistan

Tailnr.	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
A1864					189,4	332,9	192,3		
A1866					142,7	326,5	62,9		
A1868							268		
A1871							169,5	153,6	312,1
A1872	92,1								
A1873							265	293,8	241,7
A1874			107,8		165,2		293,8	75,3	
A1875	134,8								
A1876			91						
A1877							51,2	354,3	46,7
A3192					192,2	290,5			
A3193							258,3		
A3199			76,1			147,8	126,8	54,3	395,6
A3202			140,1						
A3203									283,7
A3205		215,1							
A3207							62,5	112,4	
A3616								160,8	
A3617			145,6						
A3636				208	387,2	215,6			
A3637			179,9		240	84,4			
A3638							37,1	157,1	
A3640	135,2	52,8							
A3642									248,6
A3643								240,9	
A3644									235,9
A3646		253,8					213,1		
A3648							216,3		
A4362		241,5							
A4364		214,9	119,1	105,8	212				
A4365					37,4	503,6	19,4		
A5135	160,6	72,9					242,3		
A5144							31		
A5146				78,2	331,5	145,9			
A6057				241,6	347,3	206,5			193,5
A6060		258,7							
A7508	74,2								
A7509	169,3				294,9	272,4			
A7511	86,5	73,1						26,1	232,7
A7513		351						265,3	
A7514							255,8	228,7	
A7516		148,4							
A8002								212,5	25,8

Tailnr.	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
A8003					52,5	321,2	136,6		
A8005		262,2							
A8006		223,4							
A8008	263,6	8,6							
A8010	182,1	8,8							
A9013							252,5		
A9014	22,1	186,5				259,6			
A9015	65,2	396,2		208,1	260,6	218,9	16,5		
A9016							234,4		
A9017		286,9		170,9	236,7	260,7			
A9018						95,4	25,1		
A9020					314,8	164,9			188,2
A9021		227,2				196,6			136,3
Totaal gerealiseerd:	1 385,7	3 482,0	859,6	1 012,6	3 404,4	4 043,4	3 430,4	2 335,1	2 540,8
<i>Gepland aantal uren</i>	-	-	-	-	3 636	3 636	3 274	2 400	2 400