

Vergaderjaar 2008–2009

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 139

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 10 februari 2009

De vaste commissies voor Defensie¹, voor Economische Zaken², voor Financiën³ en de commissie voor de Rijksuitgaven⁴ hebben een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over de brief van 18 december 2008 inzake endlife update F-16 (Kamerstuk 26 488, nr. 132). De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 9 februari 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

¹ Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Van Baalen (VVD), voorzitter, Çörüz (CDA), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijssink (PvdA), Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Boekestijn (VVD), Brinkman (PVV), Voorde-wind (CU), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Thieme (PvdD), Bilder (CDA) en Peters (GL). Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Van Beek (VVD), Jonker (CDA), Ormel (CDA), De Wit (SP), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Roemer (SP), Haverkamp (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Samsom (PvdA), Van der Burg (VVD), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Van der Ham (D66), Teeven (VVD), Ouwehand (PvdD), Uitslag (CDA) en Vendrik (GL).

² Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Schreijer-Pierik (CDA), Vendrik (GL), Ten Hoopen (CDA), Tichelaar (PvdA), voorzitter, Hessels (CDA), ondervoorzitter, Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Samsom (PvdA), Irrgang (SP), Jansen (SP), Biskop (CDA), Ortega-Martijn (CU), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Van der Burg (VVD), Graus (PVV), Zijlstra (VVD), Besselink (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Vos (PvdA), De Rouwe (CDA) en Elias (VVD). Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Van Dijk (CDA), Sap (GL), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Blom (PvdA), Aasted-Madsen-van Stiphout

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Van Baalen

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Tichelaar

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Blok

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven,
Aptroot

De griffier van de commissie voor Defensie,
De Lange

(CDA), Koşer Kaya (D66), Ulenbelt (SP), Blok (VVD), Boelhouwer (PvdA), Kalma (PvdA), Karabulut (SP), Luijben (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Atsma (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Madlener (PVV), Vacature (VVD), Van Dam (PvdA), Gerkens (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Uitslag (CDA) en Weekers (VVD).

³ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), voorzitter, Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Irrgang (SP), Luijben (SP), Kalma (PvdA), Blanksma-van den Heuvel

(CDA), Cramer (CU), Van der Burg (VVD), Van Dijk (PVV), Spekman (PvdA), Heerts (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Tang (PvdA), Vos (PvdA), Bashir (SP) en Sap (GL). Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Remkes (VVD), Jonker (CDA), Aptroot (VVD), De Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Mastwijk (CDA), Elias (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Pechtold (D66), Kant (SP), Ulenbelt (SP), Van der Veen (PvdA), Smilde (CDA), Anker (CU), Vacature (VVD), De Roon (PVV), Van Dam (PvdA), Smeets (PvdA), Karabulut (SP), Thieme (PvdD), Heijnen (PvdA), Roefs (PvdA), Van Gerven (SP) en Vendrik (GL).

Vervolg van de samenstelling staat op pagina 2.

1, 11 en 12

Kunt u uitgebreid toelichten aan de hand van de gekozen en gehanteerde methodiek, de betrokken adviesinstanties, de wijze waarop hierover met Lockheed Martin in contact is getreden etc., hoe invulling is gegeven aan het dictum van de aangenomen motie (Kamerstuk 26 488, nr. 87) luidende: «verzoekt de regering, het onderzoek naar de endlife update van de F-16 zo op te zetten dat de onafhankelijkheid en transparantie van dit onderzoek gewaarborgd wordt»?

Wie heeft het onderzoek naar de endlife update uitgevoerd? Bent u bereid om onafhankelijke deskundigen mee te laten kijken naar het onderzoek, de toegepaste methoden en de benutte data? Zo nee, waarom niet?

Wat is de waarde van een onderzoek naar een endlife update uitgevoerd door u, terwijl al openlijk aangegeven is dat er gekozen is voor een ander gevechtsvliegtuig dan de F-16?

Met mijn brief van 18 december 2008 (Kamerstuk 26 488, nr. 132) heb ik voldaan aan mijn herhaalde toezeggingen u te informeren over de voors en tegens van een *endlife update* van de F-16. De analyse berust op ervaringsgegevens van Defensie, gegevens over ontwikkelingen in andere landen die over de F-16 beschikken en algemeen bekende ontwikkelingen op het gebied van het operationele gebruik en de instandhouding van gevechtsvliegtuigen.

Bij de kandidatenvergelijking (Kamerstuk 26 488 nr. 131) moest een grote hoeveelheid nieuwe informatie worden vergaard en geanalyseerd, wat leidde tot nieuwe inzichten. Op verzoek van de Kamer heb ik een onafhankelijke instantie, Rand *Europe*, ingeschakeld die erop heeft toegezien dat dit proces op een transparante en zorgvuldige wijze is uitgevoerd. De analyse van de voors en tegens van de *endlife update* wijkt echter af van de recente kandidatenvergelijking.

Er is nog een lange tijd te gaan, ongeveer tien jaar, tot de eventuele ingebruikname van een dergelijk ingrijpend gemoderniseerd toestel. Voor een gedetailleerde uitwerking van een *endlife update* is inzicht vereist in de mogelijkheden voor modernisering, inclusief de kosten daarvan. Deze informatie is niet beschikbaar omdat er geen bestaand of voorzien ontwikkelingstraject is voor een *endlife update* van F-16's van *Block 15*. Van de verwerking van een omvangrijke hoeveelheid nieuwe informatie, zoals in de kandidatenvergelijking, was bij de analyse van de *endlife update* dan ook geen sprake. In tegenstelling tot de kandidatenevaluatie, waar een onafhankelijke instantie heeft toegezien op een complex proces van informatievergaring en analyse van nieuwe en niet openbare informatie, zou de inschakeling van een dergelijke externe instantie bij de nadere analyse van de *endlife update* geen toegevoegde waarde hebben gehad en een dergelijke inschakeling heb ik ook niet aangekondigd. Uiteraard is het mogelijk een *endlife update* in algemene zin te beschrijven. Dit is gedaan in de brief van 18 december (nr. 132).

⁴ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Kant (SP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Aptroot (VVD), voorzitter, Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Ko^oer Kaya (D66), Luijben (SP), Van der Veen (PvdA), Kalma (PvdA), Van Gerven (SP), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (CU), Van Dijck (PVV), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Heijnen (PvdA), Tang (PvdA), Vos (PvdA), ondervoorzitter, Sap (GL) en Vacature (CDA).

Plv. leden: van der Staij (SGP), Roemer (SP), Van der Burg (VVD), Jonker (CDA), Snijder-Hazelhoff (VVD), De Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Van Beek (VVD), Bokestijn (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Van der Ham (D66), Gerkens (SP), Vermeij (PvdA), Kuiken (PvdA), Vacature (SP), Vacature (CDA), Anker (CU), De Roon (PVV), Irrgang (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Besselink (PvdA), Depla (PvdA), Vendrik (GL) en Mastwijk (CDA).

2 en 16

Kan alsnog een concrete, cijfermatige onderbouwing gegeven worden van de omvang van de «hoge kosten» van langer doorvliegen met de F-16?

Wanneer u spreekt over toenemende onderhoudslasten, over hoeveel uren heeft u het dan? In hoeverre valt dit op te lossen door het aantal gevechtsvliegtuigen te reduceren?

De toename in onderhoudsbehoefte kan slechts in kwalitatieve zin worden voorspeld op basis van de ervaringen met militair materieel in het algemeen en de F-16 in het bijzonder. In algemene zin geldt dat tegen het einde van de levensduur de onderhoudskosten steeds sneller stijgen. Als

het aantal gebruikers afneemt, zoals het geval is bij de F-16 *Block* 15, zal de kostencurve door afnemende schaalvoordelen nog steiler zijn.

De omvang van de krijgsmacht, waaronder het aantal gevechtsvliegtuigen, berust op het ambitieniveau zoals verwoord in de beleidsbrief «Wereldwijd dienstbaar» (Kamerstuk 31 243, nr. 1). Een vermindering van het aantal gevechtsvliegtuigen is geen goede oplossing voor de stijgende onderhoudsbehoefte. Dit zou ten koste gaan van het ambitieniveau en van de doelmatigheid van de uitgaven aan gevechtsvliegtuigen. Ook zou een vermindering van het aantal toestellen de geoefendheid van de vliegers negatief beïnvloeden.

3

Welke landen die met de F-16 vliegen, overwegen cq. ondernemen thans een endlife update voor een deel van of voor hun gehele vloot? Kan per land aangegeven worden in welk stadium dat overwegen cq. de uitvoering zich bevindt en welke block's van de F-16 het betreft?

Defensie heeft geen informatie over enig bestaand programma of een concrete behoeftestelling voor een *endlife update* van de F-16. In de Verenigde Staten wordt gekeken naar de mogelijkheden om langer dan thans gepland door te vliegen met de F-16's van nieuwere *Blocks* (40 en later). Dit houdt verband met een mogelijk tekort aan capaciteit voor territoriale luchtverdediging in de Verenigde Staten vanaf 2015. Zoals eerder uiteengezet bestaan er aanzienlijke verschillen tussen deze F-16's van nieuwere *Blocks* en de toestellen van *Block* 15 die Nederland in gebruik heeft.

4

Wordt een endlife update van de Nederlandse F-16's bij voorbaat ook onhaalbaar en/of onwenselijk geacht voor het geval dat door onvoorziene vertragingen in de ontwikkeling en/of productie van de beoogde opvolger er een (tijdelijk) tekort dreigt te ontstaan in ons jachtvliegtuigarsenaal? Van welke behoeftestelling wordt daarbij uitgegaan voor de komende periode?

Ook indien er bij de beoogde vervanger van de F-16 onvoorziene vertragingen zouden ontstaan, is een *endlife update* niet aan de orde. Een *endlife update* omvat een grootschalige modificatie en modernisering met als doel het toestel ongeveer tien jaar langer in gebruik te houden. Het is thans niet voorstelbaar dat bij de beoogde opvolger van de F-16 een dergelijke langdurige vertraging zou optreden. De uitvoering van een *endlife update* is in het geval van een onvoorziene, beperkte vertraging niet zinvol.

Een definitief besluit over de vervanging van de F-16 is voorzien voor 2010. Het planningsaantal bedraagt 85.

5

Zal Nederland na de nu voorziene vervanging van de F-16's, deze toestellen aanbieden voor doorverkoop? Is daarbij een endlife update, voorafgaand aan de verkoop of als onderdeel van de verkoop, een mogelijke optie of zelfs een vereiste?

Het ligt in de rede dat de huidige F-16's na hun uitfasering ter verkoop zullen worden aangeboden. Een beperkte, al geplande modernisering van de F-16's in de komende jaren kan de verkoopkansen op peil houden. Feit is echter dat Nederland te zijner tijd toestellen zal aanbieden van een oud *Block*, terwijl ook F-16's van nieuwere *Blocks* op de markt zullen komen. De relatief geringe resterende levensduur, de toenemende onderhouds-

gevoeligheid en de verminderde beschikbaarheid van reservedelen zullen hoe dan ook hun invloed hebben op de verkoopbaarheid van de toestellen.

6

Onderschrijft u nog steeds de stelling over de F-16 dat «doorvliegen voor langere tijd na 2010 zonder aanvullende maatregelen niet goed mogelijk is» (Kamerstuk 26 488, nr. 8). Zo nee, waarom niet?

Ja. Na de B/C-brief uit februari 2002 zijn de maatregelen voortgezet om de technische en operationele inzetbaarheid te handhaven. Op technisch gebied noem ik het *Pacer Amstel* programma waarover u bent geïnformeerd met de antwoorden op schriftelijke vragen van het lid Eijsink (Handelingen TK 2007–2008, aanhangsel 178). Daarnaast zijn er sinds 2002 ten behoeve van de operationele inzetbaarheid investeringen gedaan in de modernisering van de toestellen en in extra apparatuur. In de brief over de *endlife update* van 18 december is een overzicht opgenomen van de grotere programma's. Naar verwachting zal de laatste F-16 in 2021 buiten dienst worden gesteld.

7

Hoe zou het uitfaseringsschema van het Nederlandse F-16-bestand eruit zien, indien besloten zou worden om met de noodzakelijke updates de huidige F-16's te blijven gebruiken tot de oorspronkelijk gestelde levensduur van 8000 vlieguren, bij de huidige gebruiksintensiteit?

De bijlage bij de op 20 oktober 2008 verzonden beantwoording van schriftelijke vragen over de defensiebegroting 2009 (Kamerstuk 31 700 X, nr. 14) bevat een overzicht van het aantal vlieguren per 1 september 2008 van de afzonderlijke toestellen. Afgezien van de toestellen die zijn voorbestemd voor afstoting en een testvliegtuig, hadden de F-16's op dat moment gemiddeld ruim 3500 vlieguren gemaakt. Met gemiddeld 175 vlieguren per toestel per jaar zou het nog gemiddeld 25 jaar duren voordat de 8000 vlieguren zouden zijn bereikt. De operationele waarde van deze toestellen is dan overigens al enige tijd zeer gering.

Zoals uiteengezet in de brief van 18 december 2008 houdt Defensie al sinds het begin van de jaren negentig van de vorige eeuw geen rekening meer met een levensduur van 8000 vlieguren voor de Nederlandse F-16's. De huidige toestellen zullen naar verwachting in de periode 2015 tot 2021 worden afgestoten. Dan zullen zij tegen de 6000 vlieguren hebben gemaakt en ongeveer dertig jaar oud zijn. Aan het eind van die periode zal Nederland gedurende meer dan veertig jaar F-16's in gebruik hebben gehad.

8 en 9

Hoeveel F-16 toestellen heeft de Koninklijke Luchtmacht momenteel ter beschikking? Hoeveel van deze toestellen zijn luchtwaardig? Kunt u per toestel (dus met staartnummer) aangeven op welk moment dit toestel niet meer luchtwaardig zal zijn? Hoeveel vlieguren hebben deze respectievelijke toestellen dan gevlogen?

Een toestel wordt als luchtwaardig beschouwd als het voldoet aan technische eisen voor vliegveiligheid. Op dit moment heeft Nederland 105 F-16's in bezit waarvan er achttien zullen worden afgestoten. Al deze toestellen worden luchtwaardig gehouden door de noodzakelijke inspecties en het benodigde onderhoud uit te voeren. De luchtwaardigheid van elk toestel in termen van technische vliegveiligheid kan in beginsel lang worden behouden. Het is dan ook niet mogelijk het in het antwoord op vraag 7 genoemde overzicht aan te vullen met informatie over de luchtwaardig-

heid. Zolang de inspecties en het onderhoud worden uitgevoerd, zal het toestel lange tijd luchtwaardig blijven.

Wel zullen in de loop der jaren de onderhoudskosten verder toenemen. Al sinds de jaren tachtig van de vorige eeuw treedt scheurvorming op in verschillende delen van het toestel. Opeenvolgende modificatieprogramma's waren nodig om deze scheurvorming te repareren en de toestellen in technische zin inzetbaar en luchtwaardig te houden. De scheurvorming zal echter aanhouden. Daarom zijn intensieve controleprogramma's noodzakelijk om de luchtwaardigheid te blijven waarborgen en zullen toestellen periodiek geruime tijd niet beschikbaar zijn. Daarnaast treden er naarmate een toestel ouder wordt steeds vaker defecten op. Dit alles draagt ertoe bij dat de beschikbaarheid van de toestellen voor oefeningen en operationele inzet zal afnemen.

Naast de technische luchtwaardigheid is voor een wapensysteem zoals de F-16 ook de operationele inzetbaarheid van belang. Zoals uiteengezet in de brief over de *endlife update* van 18 december zal de operationele inzetbaarheid in de komende jaren onder andere afnemen door de toenemende dreiging van betere vijandelijke gevechtsvliegtuigen en luchtverdedigingsystemen. Indien een toestel niet langer geschikt is voor operationele inzet, is de technische luchtwaardigheid uiteraard niet zeer relevant.

10 en 18

Waarom wordt er in deze brief nergens een concreet bedrag genoemd voor onderhoud of de endlife update zelf?

Wat zijn de substantiële kosten voor de endlife update? Kunt u dat specificeren en zo nee, waarom niet?

Er bestaat momenteel geen concreet ontwikkelingsprogramma voor een *endlife update*. Zoals uiteengezet in het antwoord op de vragen 1, 11 en 12 is het op dit moment alleen mogelijk de behoefte aan een eventuele *endlife update* in kwalitatieve zin te beschrijven. Gezien het ingrijpende karakter van een *endlife update* en de bedragen die in de afgelopen jaren moesten worden besteed om de huidige F-16's op voldoende niveau te houden, is het wel duidelijk dat de kosten aanzienlijk zouden zijn. In de brief over de *endlife update* is een overzicht opgenomen van sommige van deze bedragen. Zoals verder uiteengezet in die brief zijn structurele verbeteringen nodig aan nagenoeg het gehele toestel, in ieder geval de romp, de vleugels en het staartvlak. De motor moet ingrijpend worden vernieuwd en misschien zelfs geheel worden vervangen. Verder moet het toestel worden voorzien van extra brandstoftanks en krachtiger apparatuur voor stroomvoorziening en koeling. Dit vergt de aanpassing van de bekabeling en het leidingstelsel in het gehele toestel. Daarnaast zijn uit operationeel oogpunt moderniseringën noodzakelijk van de radar, de boordcomputers en de displays in de cockpit.

Een andere factor die een schatting van de kosten bemoeilijkt is de volgende. Tot nu toe heeft Nederland bij moderniseringën van de F-16 steeds samengewerkt met de partners van het *Multinational Fighter Program* (MNFP). Van de Europese partners in het MNFP staat intussen vast dat Denemarken en Noorwegen geen belangstelling hebben voor een *endlife update*. Van België en Portugal zijn geen concrete voornemens bekend. Bij de Verenigde Staten zijn het vooral de oudere F-16's geweest die betrokken waren bij het MNFP. Bij deze Amerikaanse toestellen is langer doorvliegen echter niet aan de orde, terwijl de nieuwe F-16's te veel verschillen vertonen met de oudere toestellen om een ingrijpend gemeenschappelijk programma op te zetten. Dit houdt in dat de schaalvoordelen waarvan Nederland tot op heden heeft geprofiteerd als gevolg van de

MNFP-samenwerking, niet of nauwelijks zullen optreden bij een *endlife update*. Zie ook het antwoord op de vragen 2 en 16.

13

Waarom benoemt u de verminderde inzetbaarheid van de F-16 door schaarste aan personeel specifiek bij de F-16 en niet bij de vervangingskandidaten aangezien dit toch ook onverminderd problematisch voor alle kandidaten ter vervanging is?

In de brief is uiteengezet dat naarmate een toestel ouder wordt, de behoefte aan onderhoud en reparaties – en daarmee aan de inzet van personeel – toeneemt. Dit fenomeen treedt op bij alle materieel van de krijgsmacht, bij de productiemiddelen van civiele bedrijven, en bijvoorbeeld ook bij personenauto's. De vergelijking in personeelsbehoefte heeft dan ook betrekking op oude en nieuwe toestellen en niet op bepaalde typen toestellen.

14

Hoe hoog zijn de hoge kosten en hoe lang zijn de levertijden voor de reserveonderdelen? Hoe verschilt dit van de kosten en levertijden van onderdelen voor de drie kandidaten?

Zoals uiteengezet in het antwoord op de vragen 2 en 16 kan de toename in onderhoudsbehoefte van de huidige F-16's alleen in kwalitatieve zin worden voorspeld op basis van de ervaringen met defensiematerieel in het algemeen en de F-16 in het bijzonder.

Nu al lopen de levertijden van sommige verouderde onderdelen van de Block 15 F-16 op tot enkele maanden. Ook komt het voor dat onderdelen niet meer voorradig zijn en opnieuw moeten worden geproduceerd terwijl de productielijn al enige tijd geleden is opgeheven. Voorbeelden daarvan in het recente verleden zijn een klep in het airconditioningsysteem, een generator en de lopen van het kanon. Naar verwachting zal er ook voor complete vleugels een nieuwe productielijn nodig zijn. Het opnieuw openen van een productielijn duurt lang en de stuksprijs van de onderdelen is hoog, ook door de relatief geringe aantallen.

Bij de aanschaf van nieuw materieel wordt altijd een voorraad initiële reservedelen aangeschaft. In het algemeen geldt dat reservedelen bij grotere productieaantallen goedkoper en gemakkelijker leverbaar zijn dan bij kleinere aantallen. Korte levertijden worden bij nieuwe vliegtuigen bovendien bevorderd door systemen zoals *Performance Based Logistics* waarbij ook de producent belang heeft bij een zo hoog mogelijke inzetbaarheid.

15

Hoe realistisch is het te veronderstellen dat Nederland het enige land zal zijn dat F-16 onderdelen nodig zal hebben? Welke landen zullen er naar verwachting na 2018 nog met de F-16 vliegen?

Nederland heeft F-16's in gebruik van het type dat wordt aangeduid als Block 15. Toestellen vanaf Block 25 zijn steviger gebouwd omdat er bij het ontwerp rekening is gehouden met de zwaardere belasting die bij eerdere F-16's gebruikelijk was geworden. Daardoor zijn veel reservedelen van de oudere Blocks niet hetzelfde als die van de nieuwere Blocks.

Aangezien de F-16 nog steeds in productie is, is het aannemelijk dat het toestel in sommige landen in gebruik zal blijven tot 2030 of zelfs nog later. Het is echter te verwachten dat na 2018 het aantal F-16's van oudere Blocks snel zal afnemen omdat deze toestellen dan tussen de 25 en 30 jaar

oud zullen zijn en steeds duurder in het gebruik zullen worden. Indien Nederland zou kiezen voor een *endlife update* van de huidige toestellen, zou ons land in de loop van de jaren twintig naast wellicht Chili en Jordanië, die recent Nederlandse en Belgische F-16's hebben gekocht, waarschijnlijk een van de weinige gebruikers van F-16's van oudere *Blocks* zijn.

17

Hoeveel F-16's heeft de Verenigde Staten momenteel in gebruik? Wanneer zullen zij afscheid nemen van deze vliegtuigen?

Volgens cijfers over 2007 beschikten de Amerikaanse strijdkrachten in dat jaar over 1248 F-16's. Naar verwachting wordt de laatste Amerikaanse F-16 in 2025 buiten dienst gesteld.

19

Is er gesproken met Griekenland, Portugal, Polen en Turkije over gezamenlijk onderhoud van de F-16's? zo nee, waarom niet?

Griekenland, Polen en Turkije hebben F-16's van latere *Blocks* dan Nederland. Met deze landen wordt regelmatig samengewerkt op operationeel gebied, onder meer in het kader van de Navo, maar de samenwerking op het gebied van onderhoud is vanwege het verschil in *Blocks* beperkt. Portugal beschikt over F-16's die net als de Nederlandse toestellen een *midlife update* hebben ondergaan. Met dit land wordt al intensief samengewerkt in het kader van het MNFP, bijvoorbeeld op het gebied van modificaties.