

Vergaderjaar 2021–2022

**27 830**

## **Materieelprojecten**

**Nr. 360**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2022

Met deze B-brief informeer ik u over de resultaten van de onderzoeksfase (B-fase) van het project «Vervanging capaciteit tactisch luchttransport». Over de behoeftestelling van dit project heeft de toenmalige Staatssecretaris uw Kamer op 12 oktober 2020 geïnformeerd met de A-brief (Kamerstuk 27 830, nr. 317). Het betreft de vervanging van de huidige vloot voor tactisch luchttransport van vier C-130H Hercules vliegtuigen.

De vervanging van de tactische luchtvloot was initieel voorzien tussen 2031 en 2033. Door de aanhoudende lage inzetbaarheid is indertijd besloten tot een vervroegde vervanging van deze capaciteit.

In het Defensie Projectenoverzicht 2021 (Kamerstuk 27 830, nr. 344) van 21 september 2021 is aangegeven dat eind 2021 de B-brief wordt verstuurd. Één van de kandidaat-leveranciers had meer tijd nodig om de gevraagde informatie aan te leveren voor de onderzoeksfase, wat tot een beperkte vertraging van deze fase heeft geleid. Dit heeft vooralsnog geen effect op het leverschema van de nieuwe vliegtuigen en het daaraan gerelateerde materieel.

De evacuaties in Afghanistan in 2021 en de drastisch veranderde veiligheidssituatie aan de oostflank van Europa afgelopen jaar hebben het belang van gegarandeerde beschikbaarheid aan eigen tactische en strategische transportcapaciteit voor de Nederlandse krijgsmacht onderstreept.<sup>1</sup> Zoals vermeld in de Defensienota 2022 (Kamerstuk 36 124, nr. 1), onderkent Defensie inmiddels een meerbehoefte aan transportcapaciteit bovenop hetgeen in de A-brief aan uw Kamer is gemeld. In deze B-brief heb ik de kwantitatieve behoeftestelling daarom geactualiseerd; de behoefte aan vliegreuren stijgt van 2.400 naar 4.000 uur. Deze ophoging van

<sup>1</sup> Tactisch luchttransport omvat veelal het verplaatsen van materiaal, personeel en middelen in en rondom het operatiegebied. Strategisch luchttransport omvat veelal het verplaatsen van materiaal, personeel en middelen over grotere afstanden. Vaak is dat intercontinentaal of tussen operatiegebieden.

het aantal uren in de behoefte heeft geen gevolgen voor de uitkomsten van de B-fase en de gekozen verwervingsstrategie.

### **Behoeftte en kenmerken**

Zoals gesteld in de A-brief heeft Defensie voor de invulling van de hoofdtaken behoefte aan materieel dat onder moeilijke omstandigheden overal ter wereld snel kan worden ingezet.

#### *Kwalitatieve behoefte*

Elk vliegtuig moet in staat zijn om verschillende soorten materieel (inclusief munitie) of minimaal 60 parachutisten te vervoeren. De lading moet tevens over een afstand van 2.000 zeemijlen naar onverharde en korte banen kunnen worden vervoerd, of per parachute kunnen worden afgeworpen. De vliegtuigen moeten in staat zijn om (zwaar)gewonden, die tijdens het luchttransport *high medical care* nodig hebben, te vervoeren. Bij wereldwijde inzet en verschillende soorten dreigingen ter plaatse, moeten de vliegtuigen beschikken over zelfbeschermingsmiddelen. Daarnaast moeten de toestellen beschikken over communicatie- en informatievoorzieningen ten behoeve van deelname aan informatie gestuurde operaties.

Defensie verwerft, als onderdeel van dit project, een vrachtruimsimulator en cockpitsimulator. Met deze simulatoren is het mogelijk om de bemanning optimaal te trainen voor diverse omstandigheden. Bovendien komen hierdoor meer effectieve vliegers beschikbaar omdat minder uren nodig zijn voor opleiding en training. Het gebruik van deze type simulatoren (*Full Flight Simulators*) draagt daarnaast bij aan het zoveel mogelijk beperken van de belasting van de omgeving en het milieu.

#### *Kwantitatieve behoefte*

Defensie heeft in de A-fase een behoefte vastgesteld van ten minste 2.400 vliegers aan tactisch luchttransport om de drie hoofdtaken van Defensie uit te voeren. Zoals in de inleiding gesteld, hebben de evacuatie in Afghanistan en de drastisch veranderde veiligheidssituatie aan de oostflank van Europa het belang van tactische en strategische transportcapaciteit onderstreept. Met een uitbreiding van het aantal vliegers naar 4.000, kunnen eenheden beter en vaker worden ondersteund en draagt Nederland bij aan het invullen van een Europees tekort. Ook komt extra transportcapaciteit ten goede aan de snelheid waarmee gereageerd kan worden bij calamiteiten.

### **Onderzoeksfase**

#### *Procedure*

In de behoeftestellingsfase is, met ondersteuning van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR), een eerste selectie gedaan. Uit deze eerste selectie kwamen twee potentieel geschikt kandidaten voort: de C-130J van de Amerikaanse fabrikant Lockheed Martin en de C-390M van de Braziliaanse fabrikant Embraer. Deze twee kandidaten moeten voldoen aan de militaire luchtvaartseisen en zijn in de onderzoeksfase nader met elkaar vergeleken.

## *Resultaten*

Uit de onderzoeksfase komt naar voren dat de C-390M binnen het taakstellend budget de enige kandidaat is die binnen de kaders van Commercial/ Military Off The Shelf (COTS/MOTS) kan voldoen aan de gestelde eisen. Deze kandidaat voldoet aan vrijwel alle wensen en kan binnen de gestelde termijn geleverd en gecertificeerd worden. De C-390M heeft ten opzichte van de C-130J een grotere beschikbaarheid en heeft aanzienlijk minder onderhoud nodig. Hierdoor kunnen meer uren gevlogen worden met hetzelfde aantal vliegtuigen. Hieronder worden een aantal elementen in deze onderzoeksfase verder toegelicht.

De C-390M heeft een *multi-mission* concept, waarbij de vereiste missie-types in een standaard configuratie zijn verwerkt. De C-390M scoort op een aantal operationele en technische eisen hoger dan de C-130J en voldoet aan de operationele behoefte. De C-130J kan aan de Nederlandse operationele behoefte voldoen, maar moet dan wel voorzien worden van verschillende missiespecifieke elementen die op de door ons vereiste configuratie niet COTS/MOTS beschikbaar zijn.

De C-390M heeft minder onderhoud nodig en kan meer effectieve vliegreuren per toestel leveren dan de C-130J. De C-390M kan, op basis van de verkregen informatie in de B-fase, met vier vliegtuigen voldoen aan de minimale eis van 2.400 vliegreuren. Met vijf vliegtuigen kan 4.000 worden gevlogen. Daarentegen zijn, afgaande op de verkregen informatie in de onderzoeksfase, voor het type C-130J al minimaal vijf vliegtuigen nodig voor 2.400 vliegreuren. Voor de C-130 geldt dat vijf toestellen niet voldoende zijn om te voorzien in de behoefte van 4.000 uur.

De C-390M is naast een tactisch inzetbaar vliegtuig ook meer geschikt om ingezet te worden voor strategische verplaatsingen dan de C-130J. De C-390M kan met de ophoging van de behoefte in het aantal uren ook voorzien in een deel van de nationale behoefte aan gegarandeerde beschikbare strategische transportcapaciteit.

Zoals vermeld in de Defensienota verhoogt Defensie ook de inhuur van luchttransporturen, zodat eenheden blijvend ondersteund kunnen worden bij hun oefeningen en bij inzet in het buitenland, in afwachting van de nieuwe transportvliegtuigen.

## *Levensduurkosten*

De geraamde levensduurkosten van de C-390M passen binnen het toegekende budget. Daarentegen zijn de geraamde levensduurkosten van de C-130J niet inpasbaar. De bijgaande commercieel-vertrouwelijk brief (kenmerk BS2022014078) bevat nadere informatie over de C-390M<sup>2</sup>.

## *Geluid*

Het NLR heeft een eerste analyse uitgevoerd naar de geluidsniveaus van de C-390M en de C-130J. Beide toestellen produceren minder geluid dan het huidige toestel (C-130H). In de D-fase van het project zal Defensie met ondersteuning van de Nederlandse kennisinstututen de berekeningen van de (verwachte) geluidsbelasting rondom Vliegbasis Eindhoven uitvoeren. Van beide kandidaten zijn in deze fase nog onvoldoende gegevens beschikbaar om volledige prognoseberekeningen uit te kunnen voeren.

---

<sup>2</sup> Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

## *Duurzaamheid*

Zoals in de Defensienota 2022 gesteld, streeft Defensie naar een gebruik van gemiddeld 30 procent aan biobrandstoffen voor Defensiematerieel. Voor vliegtuigen is voorlopig een percentage van 15 procent haalbaar, zoals thans ook de norm is in de civiele luchtvaartsector. Defensie houdt oog voor technologische ontwikkelingen die het percentage aan biobrandstof in de toekomst kunnen maximaliseren. Bij een eventuele update van het vliegtuig wordt dit opnieuw gewogen.

## *Conclusie onderzoeksresultaat*

Uit de onderzoeksfase is gebleken dat alleen de C-390M van Embraer voldoet aan de gestelde eisen. Defensie is voornemens vijf toestellen van dit type te verwerven plus de simulatoren. Dit aantal is inclusief een extra toestel naar aanleiding van de ophoging van het aantal vliegreuen voor de gehele vloot.

## **Planning**

In de A-brief is gemeld dat vanaf 2026 de eerste tactische transportvliegtuigen worden vervangen. Ondanks de opgelopen vertraging in de B-fase kan de fabrikant van de C-390M de vijf vliegtuigen en simulatoren vooralsnog conform dit gewenste leverschema leveren.

## **Verwervingsstrategie**

Alleen de C-390M voldoet aan de gestelde eisen uit de behoeftestellingfase. Voor de simulatoren geldt dat Embraer met onderaannemer Rheinmetall de enige leverancier is van een C-390M simulator. Het vliegtuig en de simulatoren zullen daarom *single source* worden verworven bij Embraer met gebruikmaking van de aanbestedingswet op defensie- en veiligheidsgebied.

Een aantal zaken moet afzonderlijk door Defensie worden verworven en wordt als *Government Furnished Equipment* aangeleverd aan de fabrikant. Dit betreft hoofdzakelijk communicatie- en navigatieapparatuur die via de Amerikaanse overheid moet worden aangeschaft.

## **Overige aspecten**

### *Internationale samenwerking*

Voor de C-390M zijn er mogelijkheden tot internationale samenwerking; op dit moment zijn er drie mogelijke partnerlanden. Het betreft hier Brazilië, Portugal en Hongarije, waarvoor recent een *user group* is opgestart waar ervaringen met het vliegtuig gedeeld worden. In dit forum kunnen de mogelijkheden voor samenwerking worden verkend met de huidige gebruikers en mogelijk toekomstige afnemers van de C-390M in Europa.

De C-390M zal ook deelnemen aan het *European Air Transport Command*, een samenwerkingsverband op het gebied van luchttransport van zeven Europese landen. Deelname aan dit samenwerkingsverband komt ten goede aan *pooling and sharing* van capaciteiten in Europees verband met gelijksoortige maar ook verschillende typen transportvliegtuigen.

## *Industriële participatie*

Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) heeft de mogelijkheden van Industriële participatie (IP) voor beide kandidaten onderzocht. Beide kandidaten bieden goede mogelijkheden voor de invulling van IP. Dit is geen onderscheidend criterium. In de D-fase gaat het Ministerie van EZK in gesprek met de leverancier van de C-390M over de specifieke mogelijkheden voor IP.

### **Risico's**

Voor het project is een risicobeoordeling gemaakt en zijn beheersmaatregelen getroffen. Een risicoreservering maakt deel uit van het projectbudget.

Met het oog op de onderhandelingspositie van Defensie kan ik in het openbaar niet verder ingaan op de specifieke projectrisico's en de genomen beheersmaatregelen.

### **Financiële aspecten**

In de A-brief is gemeld dat met het project «Vervanging capaciteit tactisch luchttransport» een investering gemoeid is tussen de DMP-grenzen van € 250 miljoen en € 1 miljard. Met de ophoging van het aantal uren zijn de investeringskosten nu geraamd tussen € 1 miljard en € 2,5 miljard. Deze investering, inclusief het verschil in exploitatiekosten ten opzichte van de huidige situatie en een risicoreservering, komt ten laste van het investeringsbudget van Defensie. Zoals bij elk investeringsproject is dit een taakstellend budget. De bijgaande commercieel-vertrouwelijk brief bevat nadere informatie.

### **Vooruitblik**

De onderzoeksfase (B-fase) is voltooid met de keuze voor de C-390M van de fabrikant Embraer. In de onderzoeksfase is duidelijk geworden dat een C-fase niet nodig is, omdat de vliegtuigen en bijbehorend materieel MOTS worden gekocht. Ik ben daarom voornemens om het project voort te zetten met de verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase). Uw Kamer ontvangt naar verwachting eind 2023 de D-brief over het resultaat van de verwervingsvoorbereidingsfase.

De Staatssecretaris van Defensie,  
C.A. van der Maat