

Vergaderjaar 2000–2001

27 400 X

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2001

Nr. 44

BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 5 juni 2001

Hierbij bied ik u het Memorandum of Understanding (MoU) aan¹ dat de Duitse minister van Defensie, de heer Rudolf Scharping, en ik op 14 mei jl. ondertekenden en marge van de informele vergadering van EU-ministers van Defensie (waarover u op 29 mei jl. apart bent ingelicht).

Het Duits-Nederlandse luchttransportinitiatief

Met de ondertekening van het MoU, dat in nauw overleg met het ministerie van Financiën is opgesteld, heeft het in september jl. genomen Duits-Nederlandse initiatief ter versterking van de Europese luchttransportcapaciteiten zijn beslag gekregen. Daarmee is tevens een nieuwe mijlpaal bereikt in de Europese defensiesamenwerking, waarbij het ene land investeert in de capaciteiten van een ander land om de gezamenlijke Europese defensiecapaciteiten te versterken. Omdat een doeltreffende Europese crisisbeheersingscapaciteit het meest wordt gehinderd door de versplintering van de Europese defensie-inspanningen, moet de versterking van de bilaterale en multinationale defensiesamenwerking door de «pooling» van militaire middelen, gemeenschappelijke projecten en taakspecialisatie een wezenlijk bestanddeel vormen van de vergroting van de Europese militaire capaciteiten. Met het luchttransportinitiatief beogen Duitsland en Nederland daaraan in de praktijk vorm te geven en een voorbeeld te stellen.

De Duits-Nederlandse samenwerking op dit gebied is in het bijzonder bedoeld ter bevordering van de poolvorming van Europese luchttransportmiddelen. Het initiatief biedt Nederland niet alleen een reële mogelijkheid een beroep te doen op de Duitse strategische luchttransportcapaciteit, die de komende jaren nog wordt uitgebreid, het vormt ook een belangrijke steun in de rug voor het streven naar een Europese pool van luchttransportvliegtuigen in het kader van de European Air Group (EAG). Tijdens de in Nederland gehouden bijeenkomst van de EAG van 8 februari jl. is besloten voorbereidingen te treffen voor de oprichting van een European Air Transport Coordination Cell (EATCC) later dit jaar. Minister Scharping

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

heeft tijdens ons gesprek zijn steun uitgesproken voor de kandidatuur van vliegbasis Eindhoven voor de huisvesting van de EATCC. Deze cel moet worden beschouwd als eerste stap op weg naar een Europese luchttransportpool. Nederland heeft bij een dergelijke pool wezenlijk belang, mede omdat het voor ons land financieel niet haalbaar of doelmatig is er een omvangrijke eigen luchttransportvloot op na te houden.

De inhoud van het MoU

Het MoU regelt dat de Nederlandse financiële bijdrage à f 100 miljoen wordt gebruikt voor de modificatie van bestaande Duitse A 310 Airbus-vliegtuigen tot «multi-purpose»-vliegtuigen voor transport en «air-to-air refuelling». Ook worden ondersteunende voorzieningen aan boord van Duitse luchttransportvliegtuigen aangeschaft, zoals intensive care units (ICU) voor luchtvervoer van gewonden (Medevac) en apparatuur voor het laden en lossen van transportvliegtuigen («ground handling equipment»). Zowel in het kader van het Defence Capabilities Initiative van de Navo als de EU Headline Goal zijn op de genoemde terreinen tekorten vastgesteld. De Nederlandse financiële bijdrage stelt Duitsland voorts in staat gelden vrij te maken voor de opheffing van andere Europese tekortkomingen in het kader van het DCI en de EU Headline Goal. De versterking van de Duitse – en dus Europese – luchttransportcapaciteiten vormt een van de projecten die ten laste worden gebracht van de voor de versterking van de Europese defensiecapaciteiten in het leven geroepen EVDB-voorziening (post 08.06).

Voorts bevat het MoU een regeling voor Nederlandse aanspraken op de Duitse luchttransportcapaciteit. Deze regeling biedt ons land de komende jaren de mogelijkheid een beroep te doen op Duitse tactische en strategische luchttransportmiddelen, zowel bij oefeningen als bij de ontplooiing van eenheden in het kader van crisisbeheersings- en hulpverleningsoperaties. Het gaat om uiteenlopende transportvliegtuigen (A-310 en C-160) en -helikopters (CH-53 G, UH-1D en BO 105 M) van de Duitse luchtmacht. Het MoU bevat procedures voor de aanvraag van deze middelen ten behoeve van de Nederlandse krijgsmacht. Op grond hiervan zijn de Defensie Verkeers- en Vervoersorganisatie (voor transportvliegtuigen) en de staf van het Duits-Nederlandse legerkorps (voor transporthelikopters) bevoegd namens de Nederlandse krijgsmacht aanvragen in te dienen. Om de centrale aansturing en coördinatie te waarborgen zullen alle aanvragen eerst worden geleid via de onder de chef Defensiestaf ressorterende Inspecteur van het Vervoerswezen.

De transportdiensten die Duitsland in het kader van het initiatief zal leveren, zijn berekend in vlieguren. Voor planningsdoeleinden wordt voorts nog uitgegaan van in totaal 500 vlieguren per jaar. De integrale kosten per vlieguur zijn afhankelijk van het vliegtuig- of helikoptertype en lopen uiteen van minimaal € 3 121 tot maximaal € 16 538 (zie het bij het MoU gevoegde kostenoverzicht). Deze kosten brengt Duitsland als gevolg van het initiatief overigens niet in rekening. Wel wordt bijgehouden hoeveel de Nederlandse krijgsmacht gebruik heeft gemaakt van Duitse luchttransportmiddelen. Zodra de door de Duitse luchtmacht gemaakte totale kosten de Nederlandse bestedingen ter versterking van de Duitse luchttransportcapaciteiten (€ 45,3 miljoen) overschrijden, zullen Duitsland en Nederland bezien of – en zo ja, hoe – de regeling wordt voortgezet.

Gebruik van luchttransportmiddelen van de Duitse krijgsmacht biedt enkele belangrijke financiële en operationele voordelen boven het huren van civiele luchttransport. Al vallen de prijzen hiervan op dit ogenblik gemiddeld lager uit dan de geraamde kosten voor het gebruik van de A-310 en C-160 van de Duitse luchtmacht, de prijzen op de civiele markt

zijn sterk aan wisselingen onderhevig als gevolg van seizoensinvloeden en brandstofprijzen. Ook kunnen de kosten van civiel transport tijdens crises, als de vraag naar transportmiddelen voor militaire doeleinden het aanbod tijdelijk overstijgt, in korte tijd sterk oplopen. Belangrijk is verder dat dankzij deze regeling de tijdige beschikbaarheid van luchttransportmiddelen voor de Nederlandse krijgsmacht tijdens crises is gewaarborgd. Hoe dan ook kunnen op de civiele markt geen helikopters voor militaire transportdoeleinden worden ingehuurd. Door meer gebruik te maken van Duitse luchttransportmiddelen, kunnen de middelen van de Koninklijke luchtmacht bovendien doelmatiger worden ingezet. Dat geldt in het bijzonder voor de twee KDC-10 toestellen, die zowel transporttaken als «air-to-air-refuelling» moeten uitvoeren. De regeling bevordert, tot slot, de interoperabiliteit en het gezamenlijk optreden van de Duitse en Nederlandse krijgsmacht.

Mede om verantwoording te kunnen afleggen, bevat het MoU voorts gedetailleerde bepalingen voor bilateraal overleg, toezicht en controle. Zo is minimaal een keer per jaar sprake van bilateraal overleg over de uitvoering van het MoU. Voorts is het toezicht op de uitvoering van het MoU aan Nederlandse zijde opgedragen aan de chef Defensiestaf en de onder hem ressorterende Inspecteur van het Vervoerswezen. De chef Defensiestaf zal hierover regelmatig aan de bewindslieden rapporteren in het kader van de periodieke toprapportages. Om een verantwoorde boekhouding te waarborgen regelt het MoU dat Nederlandse accountants alle relevante informatie van de Duitse autoriteiten kunnen opvragen. Het toezicht hierop is een verantwoordelijkheid van de Defensie Accountantdienst (Defac).

Tot slot

Het door Duitsland en Nederland ondertekende MoU is de bekroning van een uniek initiatief. Het is geen contract, maar een politieke overeenkomst die leidt tot vergroting van de Europese defensiecapaciteiten. Van een «beschikbaarheidgarantie» voor de ontplooiing van Nederlandse eenheden in het kader van een crisisbeheersings- of hulpverleningsoperatie kan op grond van de Duitse grondwet geen sprake zijn; ook in de Nederlandse situatie zou dit onmogelijk zijn. Nederland kan er dankzij het initiatief echter wel van uitgaan dat Duitsland desgevraagd alles in het werk zal stellen om de Nederlandse krijgsmacht de komende jaren in uiteenlopende situaties met een reeks luchttransportmiddelen bij te staan. Belangrijker nog is de vaststelling dat het in verreweg de meeste denkbare scenario's onwaarschijnlijk is dat Duitsland een beroep van de Nederlandse regering op politieke gronden naast zich zou neerleggen. Duitse en Nederlandse militairen maken vaker dan ooit deel uit van dezelfde multinationale verbanden. Zij werken onder meer nauw samen in het kader van Duits-Nederlandse legerkorps, waarvan het hoofdkwartier nu wordt omgevormd tot een High Readiness Forces Headquarters. Het Duits-Nederlandse luchttransportinitiatief sluit dan ook aan bij de toenemende verwevenheid tussen Europese krijgsmachten en beoogt hieraan een nieuwe impuls te geven.

De Minister van Defensie,
F. H. G. de Grave