

Vergaderjaar 2004–2005

29 800 X

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2005

Nr. 125

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 september 2005

Inleiding

Vanwege nationaal en internationaal onderkende tekortkomingen in capaciteiten en het streven naar een krijgsmacht met een groter expeditionair karakter, wordt tactisch luchttransport als een belangrijke capaciteit voor de Nederlandse krijgsmacht aangemerkt. De Nederlandse ervaringen die met expeditionair optreden in nieuwe inzetgebieden zijn opgedaan, laten zien dat er naast behoefte aan strategisch («inter theatre») luchttransport vooral behoefte bestaat aan tactische («intra theatre») luchttransportmiddelen, waarmee kan worden geopereerd vanaf vliegvelden met beperkte faciliteiten. De recente inzet van Hercules C-130 transportvliegtuigen is hier een voorbeeld van. Ook internationaal bestaat grote behoefte aan geschikt tactisch luchttransport. Dit is onderkend in de «Prague Capabilities Commitment» van de Navo en in de EU «Headline Goal».

Op 13 oktober 2004 heb ik u uitgelegd (brief 29 800 X nr. 11) dat het Hercules C-130 transportvliegtuig goed voorziet in de behoefte aan tactisch luchttransport, maar de Fokker 60 Utility niet. Daarbij heb ik tevens gemeld dat Defensie voornemens is om de vier Fokker 60's uiteindelijk door twee C-130's te vervangen teneinde daarmee beter invulling te geven aan de tactische luchttransportbehoefte. Daarmee zal Defensie op termijn in totaal over vier C-130's beschikken. Bestaande capaciteiten worden hierdoor versterkt en tevens wordt het aantal vliegtuigtypen met één verminderd. Ook wordt invulling gegeven aan het NAVO-tekort aan 21 tactische luchttransportvliegtuigen waartoe de C-130 wel wordt gerekend maar de Fokker 60 niet. Voor het derde toestel kon een Britse C-130 worden aangeschaft. Voor het vierde toestel werden de ontwikkelingen op de internationale markt nauwgezet gevolgd maar was een geschikt toestel destijds niet te koop. Op 28 oktober 2004 heeft u de verwerving van het derde Hercules C-130 transportvliegtuig voor kennisgeving aangenomen.

Nog in 2004 is een contract getekend met het Ministerie van Defensie van het Verenigd Koninkrijk voor de overname van een C-130, dat als derde C-130 aan de luchttansportvloot van de Koninklijke luchtmacht zou worden toegevoegd. Contractueel was vastgelegd dat het vliegtuig op 15 februari 2005 zou worden overgedragen. Nadat deze leverdatum door het Britse Ministerie van Defensie niet was gehaald, is door de Koninklijke luchtmacht uitstel verleend tot eind februari en daarna nogmaals tot eind maart 2005. Eind maart 2005 heeft het Britse Ministerie van Defensie laten weten dat deze het toestel niet (op tijd) zou kunnen leveren. Daarop is het contract in goed overleg met het Britse Ministerie van Defensie beëindigd en is een alternatief traject gestart voor de verwerving van het derde en, indien dit kon worden gevonden, een geschikt vierde toestel. In deze nota zet ik uiteen op welke wijze Defensie tot de verwerving van het derde en het vierde Hercules C-130 luchttansportvliegtuig zal komen.

Aanbod Amerikaanse Hercules C-130's transportvliegtuigen

De Koninklijke luchtmacht werd tussentijds benaderd door verschillende partijen, waaronder een verkopende partij (DERCO Aerospace), die drie voormalige C-130's van de Amerikaanse marine (US Navy) aanbood. Tijdens de eerdere marktverkenning voor de derde C-130 zijn deze drie C-130's niet aangeboden aangezien de Amerikanen de drie vliegtuigen uitsluitend ineens wilden verkopen. Inmiddels was de marktsituatie gewijzigd en ontstond de mogelijkheid om er één te kopen en om er één in optie te nemen.

De Amerikaanse toestellen voldoen aan de gestelde eisen en hebben een vergelijkbare configuratie als de huidige C-130's van de Koninklijke luchtmacht. Hierdoor waren naar verwachting minder modificaties benodigd dan bij het Britse toestel werden voorzien en konden beide C-130's binnen het geplande budget worden verworven. Voorzien werd dat de derde C-130 in de tweede helft van 2006 operationeel inzetbaar zou zijn. Dit was nagenoeg conform de oorspronkelijke planning met het Britse vliegtuig, die uitging van een operationele inzetbaarheid vanaf medio 2006. Begin 2007 kon de vierde C-130 worden geleverd voor operationele inzet.

Op basis van bovenstaande initiële afwegingen is geconcludeerd dat verwerving van de voormalige Hercules C-130 transportvliegtuigen van de Amerikaanse marine tot minder risico's zou leiden en dat tevens de optie voor de aanschaf van een vierde vliegtuig met een zelfde configuratie kon worden ingevuld. Nadat het contract met het Britse Ministerie van Defensie formeel was ontbonden, zijn contractonderhandelingen voor de twee voormalige Amerikaanse vliegtuigen gestart.

Investeringen

Als onderdeel van de contractonderhandelingen zijn de twee vliegtuigen geïnspecteerd. Van beide vliegtuigen bleek de vliegtuigstructuur (het «airframe») in goede staat verkeren. Om de komende jaren een goed rendement van de vliegtuigen te kunnen hebben, is het van belang dat nog voldoende vliegreuren resteren tot het einde van de voorziene technische en economische levensduur. Aan de daartoe gestelde eis dat beide vliegtuigen niet meer dan 15 000 vliegreuren mogen hebben gevlogen, voldoen beide vliegtuigen ruimschoots met 8 000 en 13 000 vliegreuren.

Behalve de vliegtuigstructuur zijn ook de andere componenten (motoren, landingsgestel e.d.) van de transportvliegtuigen gebonden aan een maximaal aantal vliegreuren. Vanwege luchtwaardigheidsisen moeten de componenten, nadat dit aantal vliegreuren is bereikt, worden gereviseerd of moeten zij worden vervangen. Voor de revisie of vervanging van de

componenten van de Amerikaanse vliegtuigen was aanvankelijk een zelfde aanname gedaan als voor de Britse C-130. Voor dit toestel, dat in luchtwaardige toestand verkeerde, was revisie of vervanging van componenten op korte termijn niet aan de orde. Tijdens de inspectie van de Amerikaanse vliegtuigen bleek echter dat meer componenten moeten worden vervangen dan bij het Britse toestel. Dit wordt veroorzaakt doordat de Amerikaanse vliegtuigen langere tijd niet hebben gevlogen waardoor de componenten niet langer voldoen aan gestelde luchtwaardigheidseisen.

Voor het Britse toestel was voorzien dat de vervanging van componenten pas op termijn nodig zou zijn. Voor de Amerikaanse derde C-130 zal echter eerder tot vervanging van componenten moeten worden overgegaan. Dit leidt op de korte termijn tot een verhoging van het voorziene projectbudget van € 17,9 miljoen tot € 27 miljoen maar op de langere termijn levert dit een reductie in de materieelexploitatie op. In het projectbudget zijn eveneens de fondsen opgenomen voor modificaties die ook al voor de huidige twee C-130's zijn voorzien. Het gaat hierbij om de aanpassing van de cockpit en aanvullende investeringen zoals een Link-16 terminal en communicatiemiddelen. Voor het vierde toestel moeten eveneens de componenten worden vervangen en moeten modificaties worden uitgevoerd. Ook dit toestel vergt een projectbudget van € 27 miljoen, waardoor voor beide transportvliegtuigen in totaal € 54 miljoen nodig is. Dit bedrag wordt in de periode 2005–2008 binnen de begroting van Defensie geacommodeerd.

Materieelexploitatie

Ten tijde van de operationele ingebruikname van de derde C-130 zullen twee Fokker 60 transportvliegtuigen buiten dienst worden gesteld. Met het wegvallen van de exploitatiekosten van deze twee vliegtuigen worden de materieelexploitatiekosten van de derde C-130 grotendeels bekostigd. Hetzelfde is van toepassing op de vierde C-130 waarvoor op termijn de laatste twee Fokker 60's buiten dienst zullen worden gesteld.

Met de ingebruikname van de derde en vierde Hercules C-130 zal Defensie de eigen behoefte aan tactisch luchttransport beter kunnen invullen. Deze behoefte wordt nu voor een deel ingevuld door inhuur van onder meer Duitse transportvliegtuigen. Het «Memorandum of Understanding (MoU)» dat hiervoor met Duitsland is afgesloten, omvatte destijds circa € 45 miljoen. Naar verwachting zal dit bedrag in de komende jaren volledig worden uitgeput. Dit moment zal nagenoeg samenvallen met het moment waarop de derde en de vierde Hercules C-130 operationeel in gebruik worden genomen. Volgens de huidige inzichten kan de behoefte aan tactisch luchttransport dan grotendeels met eigen C-130's worden ingevuld. Hierdoor kan worden bespaard op inhuurkosten. Bovendien beschikken de C-130's over een grotere beladingscapaciteit dan de Duitse transportvliegtuigen, waardoor minder vliegtuigen nodig zullen zijn om een zelfde vracht te verplaatsen. Hierdoor kan kosteneffectiever worden geopereerd dan met de Duitse transportvliegtuigen. Door de besparingen op inhuur en het kosteneffectiever kunnen opereren met C-130's in combinatie met het afstoten van Fokker 60's zal de Defensiebrede materieelexploitatie die is verbonden aan luchttransport, niet stijgen.

Personeelexploitatie

In mijn eerdere brief over het derde Hercules C-130 transportvliegtuig is gesteld dat de personeelexploitatie niet zal stijgen ten gevolge van de ingebruikname van dit toestel en het afstoten van twee Fokker 60's. Voor het vierde toestel gaat Defensie er van uit dat de beschikbaarheid van de

C-130 vloot zal toenemen en dat het vierde vliegtuig vaker «intra theatre» zal worden ingezet dan de daarvoor niet geschikte Fokker 60's. Daarvoor is extra vliegend, beladings en technisch personeel benodigd. Het overhevelen van personeel van de af te stoten Fokker 60's volstaat voor een deel om de extra behoefte aan personeel af te dekken. Defensie houdt er daarnaast rekening mee dat een personele uitbreiding nodig is tot veertien extra formatieplaatsen. Deze uitbreiding vergt een jaarlijkse personele exploitatie van € 0,7 miljoen. De verhoging van de personeelsexploitatie kan binnen de begroting van Defensie worden geacommodeerd.

Infrastructurele consequenties

De vierde C-130 zal evenals de derde C-130 worden ondergebracht op de vliegbasis Eindhoven. Aldaar komt na het afstoten van de laatste twee Fokker 60's en na minimale aanpassingen van het vliegveldplatform voldoende ruimte vrij om met het vierde toestel op de grond te kunnen manoeuvreren en dit te kunnen parkeren. Voor het extra personeel zullen aanvullende faciliteiten, zoals werkplekken, worden ingericht.

Projectplanning

Een uitgangspunt van dit project is dat de operationele beschikbaarheid van de huidige twee Hercules C-130 transportvliegtuigen de komende jaren niet zal verminderen. Vandaar dat het derde toestel in 2006 als eerste het modificatieprogramma zal ondergaan, gevolgd door het vierde toestel en daarna afzonderlijk de twee huidige C-130's. In de oorspronkelijke planning met het Britse toestel was voorzien dat dit, als derde C-130 voorbestemde, toestel medio 2006 operationeel beschikbaar zou komen. De verwerving van de Amerikaanse toestellen zorgt voor enige vertraging waardoor het derde toestel eerst eind 2006 in gebruik kan worden genomen. Het vierde toestel volgt een half jaar later. Na het vierde toestel zullen de twee huidige C-130's afzonderlijk worden gemodificeerd, waarna medio 2008 alle vier C-130's operationeel beschikbaar zullen zijn.

Omstreeks het moment dat de derde en de vierde C-130 in gebruik worden genomen, worden per toestel twee Fokker 60's buiten dienst gesteld. Voor de eerste twee Fokker 60's zal dat eind 2006 worden. De laatste twee Fokker 60's kunnen niet eerder buiten dienst worden gesteld dan nadat de kustwachttaak op de Nederlandse Antillen in de loop van 2007 wordt beëindigd. Dit heeft mogelijk beperkte consequenties voor de initiële inzet van het vierde toestel aangezien personeel dat thans werkzaam is op de Fokker 60's en is herbestemd voor de C-130 vloot, pas beschikbaar komt voor omscholing na het einde van de kustwachttaak.

Vervolg project

Zoals ik al in mijn eerdere brief over de verwerving van de derde Hercules C-130 heb vermeld, loopt deze verwerving niet vooruit op de vraag hoe in een volgend decennium de Nederlandse strategische («inter theater») en tactische («intra theater») luchttransportvloot moet worden vervangen als de (K)DC10's en de C-130's het einde van hun technische levensduur bereiken. Dit maakt onderdeel uit van een eerste, verkennend onderzoek dat Defensie in 2005 verricht. Met de verwerving van een derde en een vierde Hercules C-130 geeft Defensie invulling aan de gewijzigde behoefte aan tactische «intra theatre» capaciteit van de huidige luchttransportvloot, zodat deze beter is toegerust voor expeditieaire inzet onder extreme omstandigheden.

Defensie had reeds besloten een derde Hercules C-130 en, indien zich een geschikt toestel zou aandienen, een vierde toestel te verwerven. Nu de

marktsituatie gunstig blijkt, kunnen gelijktijdig twee Amerikaanse C-130's worden verworven. Ik ben dan ook voornemens, desgewenst na overleg met u, de Project Directeur Generaal van de Defensie Materieel Organisatie te mandateren tot de gelijktijdige verwerving van een derde en een vierde Hercules C-130 transportvliegtuig.

De Staatssecretaris van Defensie,
C. Van der Knaap