

Vergaderjaar 2001–2002

22 327

Oprichting luchtmobiele brigade

Nr. 52

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 april 2002

Inleiding

Hierbij bied ik u als bijlage aan de eindevaluatie van het groot project oprichting Luchtmobiele Brigade conform het verzoek van 29 maart 2001 van de vaste commissie voor Defensie naar aanleiding van de 18e halfjaarlijkse rapportage (Tweede Kamer 2000–2001, 22 327, nr. 51). Voor de conclusies van het rapport verwijs ik naar hoofdstuk zes van de eindevaluatie. Tevens is als bijlage gevoegd het accountantsrapport inzake het project Luchtmobiele Brigade.¹

Hoewel het een zogenaamde eindevaluatie betreft, zijn nog niet alle onderliggende deelprojecten conform de projectinhoud van het groot project Luchtmobiele Brigade voltooid. Ik doel hier in het bijzonder op de vaststelling van de Operationele Gereedheids Status (OGS) van de brigade, de verwerving van een deel van de geniemiddelen en de twee helikopterprojecten (transport- en bewapende helikopter).

Deze brief behandelt achtereenvolgens de doelstelling van het groot project oprichting Luchtmobiele Brigade, de verwachte einddatum van de laatste deelprojecten daarvan, de exploitatie-uitgaven, de internationale inbedding van «11 Air Manoeuvre Brigade» en tenslotte de conclusies.

De doelstelling van het groot project Luchtmobiele Brigade

Centraal in deze evaluatie staat het antwoord op de vraag of de doelstelling van het groot project oprichting Luchtmobiele Brigade is verwezenlijkt.

Door het wegvallen van de Oost-West tegenstelling eind jaren tachtig, verschoof de aandacht van het grootschalig conflict naar vredesoperaties. Deze verschuiving noopte tot een nieuwe Navo-strategie en in samenhang daarmee tot een kleinere, mobiele en flexibele Nederlandse krijgsmacht. Daarin paste de oprichting van de Luchtmobiele Brigade van de Konink-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

lijke landmacht die in een multifunctioneel concept «snel en goed inzetbaar moest zijn en eventueel over grotere afstanden verplaatst moest kunnen worden, voor crisisbeheersing, vredesoperaties, verlening van humanitaire noodhulp, alsook voor inzet in het kader van een groot conflict» (Tweede Kamer 1991–1992, 22 327, nr. 2). De afgelopen jaren hebben de opvattingen over luchtmobiel optreden zich verder ontwikkeld. Dit betreft vooral de ontwikkeling van het «air manoeuvre concept». In het luchtmobiele concept werd de geavanceerde Apache gevechtshelikopter aanvankelijk vooral als ondersteunend middel ingezet, maar in het huidige operationele optreden heeft de gevechtshelikopter tevens een hoofdrol als manoeuvremiddel. Om het «air manoeuvre» karakter te benadrukken is de naam van de combinatie van 11 Luchtmobiele Brigade van de Koninklijke landmacht en van de Tactische Helikopter Groep van de Koninklijke luchtmacht inmiddels gewijzigd in «11 Air Manoeuvre Brigade».

Thans kan worden geconstateerd dat de oorspronkelijke doelstelling van het groot project oprichting Luchtmobiele Brigade reeds grotendeels is verwezenlijkt. Missies die delen van «11 Air Manoeuvre Brigade» sinds 1994 uitvoerden tonen aan, dat de eenheid geschikt is om in het kader van vredesoperaties samen met eenheden uit andere landen te worden ingezet onder uiteenlopende omstandigheden. Ik noem hierbij met name de inzet van delen van de brigade in het kader van UNPROFOR, SFOR, UNFICYP, EFOR, AFOR, KFOR, UNMEE, Task Force Harvest en meest recent in ISAF.

Voltooiing van de deelprojecten

De OGS van «11 Air Manoeuvre Brigade» wordt eind 2003 vastgesteld, waarbij wordt opgemerkt dat de operationele inzet van delen van 11 Luchtmobiele Brigade van de Koninklijke landmacht of van delen van de Tactische Helikopter Groep van de Koninklijke luchtmacht voor bijvoorbeeld vredesoperaties, tijdens het opwerktraject prioriteit krijgt boven de beschikbaarheid voor oefeningen. Zo neemt Nederland vanaf 1 juli 2002 de verantwoordelijkheid op zich voor de IRT-taken («Immediate Response Team», vergelijkbaar met de Nederlandse traumahelikopter) voor de Multinationale Divisie «South-West» (MND SW) van SFOR waarvoor na 1 juli 2002 twee Cougar helikopters ter beschikking worden gesteld (Tweede Kamer 2001–2002, 22 181, nr. 350). Verder is thans een compagnie van 11 Luchtmobiele Brigade in Afghanistan ingezet.

Drie materieelprojecten zijn nog niet voltooid. Dit betreft de verwerving van het laatste deel van de geniemiddelen dat in 2003 door de Koninklijke landmacht wordt voltooid en de helikopterprojecten (transporten bewapende helikopter) die naar verwachting het laatste deel van het groot project oprichting Luchtmobiele Brigade zullen vormen. De instroom van de transporthelikopters Chinook en Cougar is in 1998 voltooid en de laatste bewapende helikopters Apache (AH-64D) worden medio 2002 geleverd. De resterende onderdelen van de helikopterprojecten (waarvan de belangrijkste projecten zijn: elektronische zelfbeschermingsmiddelen en radio's) worden voor de transporthelikopters in 2004 en voor de bewapende helikopters in 2006 afgerond. De Tweede Kamer wordt in het kader van het Defensie Materieel Proces (DMP) over de evaluatie van beide helikopterprojecten met een E-brief nader geïnformeerd.

Exploitatie-uitgaven

Conform het verzoek van de Tweede Kamer gaat de eindevaluatie in op de personele en materiële exploitatie-uitgaven van het project. Hierbij worden de volgende kanttekeningen geplaatst. Reeds in het rapport van de Defensie Accountants Dienst (Tweede Kamer 1993–1994, 22 327, nr.19)

is aangegeven dat separate registratie van de personele en materiële exploitatie-uitgaven niet uitvoerbaar is. De financiële administratie is hiervoor niet ingericht. Met behulp van kengetallen en verdeelsleutels is de Kamer tot en met de 13e halfjaarlijkse rapportage (Tweede Kamer 1998–1999, 22 327, nr. 48) geïnformeerd over de geschatte exploitatie-uitgaven van de verschillende organisatieonderdelen. De in het rapport opgenomen exploitatie-uitgaven hebben dan ook een sterk indicatief karakter. Daarna zijn de exploitatie-uitgaven niet meer in de halfjaarlijkse rapportages aan de Kamer opgenomen. De exploitatie-uitgaven maken vanzelfsprekend wel deel uit van de exploitatieartikelen uit de begroting van de desbetreffende krijgsmachtdelen. Deze evaluatie gaat derhalve alleen op hoofdlijnen in op de exploitatie-uitgaven.

Internationale inbedding

Thans is «11 Air Manoeuvre Brigade» organisatorisch ondergebracht in de «Multi National Division (Central)». Echter, uit de NATO «Force Structure Review» dat thans wordt opgesteld, wordt duidelijk dat er in de nabije toekomst binnen de Navo geen behoefte meer is aan de «Multi National Division (C)». Mede hierdoor hebben het Verenigd Koninkrijk, Nederland en Duitsland aangekondigd hun bijdrage aan de «Multi National Division (C)» per 31 december 2002 te beëindigen. Engeland heeft haar «Air Assault» brigade vervolgens beschikbaar gesteld als «Initial Entry Force» voor het «ACE Rapid Reaction Corps» (ARRC).

In het Navo concept van «High Readiness Forces (Land) Headquarters (HRF(L)HQ)», is het hoofdkwartier van 1 German/Netherlands Corps (1 GE/NL Corps) voorbestemd om één van deze snel inzetbare hoofdkwartieren te vormen. Daarvoor is behoefte aan snel inzetbare eenheden als onderdeel van de zogenaamde «Initial Entry Capability». «11 Air Manoeuvre Brigade» is voorbestemd om deel uit te maken van de «Initial Entry Capability» van het HRF(L)HQ 1(GE/NL)Corps. Samenwerking met de Duitse «Division Luftbewegliche Operationen» wordt nog nader uitgewerkt.

Conclusie

Samenvattend stel ik vast dat het groot project oprichting Luchtmobiele Brigade met uitzondering van de vaststelling van de OGS en de voltooiing van drie materieelprojecten als beëindigd kan worden beschouwd. De OGS wordt eind 2003 vastgesteld, met de kanttekening dat de operationele inzet van delen van 11 Luchtmobiele Brigade van de Koninklijke landmacht of van delen van de Tactische Helikopter Groep van de Koninklijke luchtmacht in beginsel prioriteit krijgt boven oefendoelen. Over de OGS wordt de Kamer te zijner tijd nader geïnformeerd. Door de inbedding van de resterende materieelprojecten in het reguliere DMP is een zorgvuldige voltooiing van deze projecten gewaarborgd. Over de evaluatie van beide helikopterprojecten wordt de Kamer na de beëindiging in 2004 (het project Transporthelikopters) en 2006 (het project Bewapende helikopters) met een E-brief nader geïnformeerd. De verwerving van de geniemiddelen zal de Koninklijke landmacht in 2003 voltooiën.

De Staatssecretaris van Defensie,
H. A. L. van Hoof

HOOFDSTUK 1. INLEIDING	5
HOOFDSTUK 2. PERSONEEL EN ORGANISATIE	8
HOOFDSTUK 3. MATERIEEL	13
HOOFDSTUK 4. INFRASTRUCTUUR	23
HOOFDSTUK 5. OPERATIONEEL VERBAND 11 AIR MANOEUVRE BRIGADE	28
HOOFDSTUK 6. CONCLUSIES	32
Bijlage A. Overzicht referte documenten. ¹	
Bijlage B. Projectorganisatie Oprichting Luchtmobiele Brigade ¹	
Bijlage C. Organisatorische ontwikkeling ¹	
Bijlage D. Overzicht exploitatie-uitgaven helikopters ¹	
Bijlage E. Overzicht uitzendingen. ¹	
Bijlage F. Totaaloverzicht investeringsuitgaven groot project Luchtmobiele Brigade ¹	

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

1.1 De Defensienota 1991 (Kamerstuk 21 991, Nr. 2 en 3) kondigde de oprichting van de Nederlandse Luchtmobiele Brigade aan. Vervolgens is het project oprichting Luchtmobiele Brigade (LMB) in 1991 op verzoek van de Tweede Kamer aangemerkt als Groot Project. Hiermee werd de «Regeling voor grote projecten» (referte 25, 26 en 27 en voorgaande versies) van toepassing.

1.2 Verzoek Vaste Commissie van Defensie. Naar aanleiding van de 18e halfjaarlijkse rapportage Luchtmobiele Brigade verzocht de Vaste Commissie voor Defensie van de Tweede Kamer in mei 2001 om een eind-evaluatie van het groot project LMB (ref. 1). Hierbij is als richtlijn gegeven dat de evaluatie de volgende informatie moet omvatten:

1.2.1 informatie over de vraag in welke mate de oorspronkelijke doelstelling van het project LMB is verwezenlijkt;

1.2.2 informatie over de vraag welke activiteiten daarvoor zijn verricht;

1.2.3 informatie over de vraag wat de kosten zijn geweest voor het groot project LMB (de informatie over de kosten zou moeten worden uitgesplitst in investeringen en exploitatie; binnen de exploitatiekosten dient onderscheid te worden gemaakt tussen personeel en materieel);

1.2.4 een vergelijking van de antwoorden op de eerste drie vragen met de oorspronkelijke projectplanning;

1.2.5 een verklarende analyse van eventuele verschillen tussen de planning en de realisatie van het project.

1.3 Doel evaluatie. De doelstelling van de VCD is op basis van de evaluatie te bezien of de status van «groot project» kan vervallen.

1.4 Projectinhoud. Het project Luchtmobiele Brigade omvat (ref. 3 en 4):

1.4.1 de reorganisatie van de bestaande 11 Pantserinfanteriebrigade (11 Painfbrig) naar 11 Luchtmobiele Brigade (11 LMB);

1.4.2 het voorzien in de vereiste aantallen kwalitatief geschikt personeel voor de brigade en het opzetten van de opleidingen daarvoor;

1.4.3 de verwerving van gevechts- en transporthelikopters en de daarmee samenhangende aanpassing van de organisatie van de Groep Lichte Vliegtuigen (GPLV);

1.4.4 de verwerving van ander speciaal voor de Luchtmobiele Brigade bestemd materieel;

1.4.5 de voor het onderbrengen en oefenen van de brigade benodigde infrastructuur en de daarmee verband houdende relevante ruimtelijke ordening- en milieuaspecten.

1.5 Projectdoelstelling. De doelstelling van het project was te voorzien in een Luchtmobiele Brigade, een geïntegreerde eenheid bestaande uit een grond- en een luchtcomponent, binnen de toegewezen cq. toe te wijzen fondsen en binnen het voorziene tijdschema. De Luchtmobiele Brigade moet zodanig zijn toegerust dat zij, geheel of gedeeltelijk, kan optreden in internationaal verband en kan opereren binnen en buiten het Navo-verdragsgebied m.u.v. de arctische gebieden. De brigade of delen ervan

kan worden ingezet in het kader van een grootschalig conflict, crisis-beheersing, vredesoperaties, humanitaire noodhulp en voor nationale taken. Optreden in internationaal verband kan geschieden in het kader van operaties van de Navo, de VN of een ad hoc gevormde internationale coalitie.

1.6 Projectorganisatie. De Bevelhebber der Landstrijdkrachten is verantwoordelijk gesteld voor de integrale projectvoering en de noodzakelijke coördinatie van alle activiteiten. Voor de totale voorbereiding en uitvoering is van 1992 t/m 1995 een bi-service projectorganisatie ingericht binnen de structuren van de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht. In bijlage B is de projectorganisatie schematisch weergegeven.

1.7 Op 8 september 1995 is de grondcomponent van de Luchtmobiele Brigade (de 11e Luchtmobiele Brigade) op het niveau bataljon en lager operationeel gesteld. Hierna is de projectorganisatie opgeheven. De instandhouding van de grondcomponent is vanaf dat moment opgenomen binnen de lijnverantwoordelijkheid van de Koninklijke landmacht. De nog niet afgeronde deelprojecten van de grondcomponent zijn vervolgens voortgezet door de Landmachtstaf en de Directie Materieel Koninklijke landmacht. Vanaf het opheffen van de projectorganisatie zijn voor de Luchtcomponent intern Koninklijke luchtmacht de helikopterprojecten en de vorming van de Groep Helikopters/Tactische Helikoptergroep behandeld binnen de lijnorganisatie. De nog niet afgeronde deelprojecten van de luchtcomponent zijn vervolgens voortgezet door de Luchtmachtstaf en de Directie Materieel Koninklijke luchtmacht.

1.8 Financieel beheer. De fondsen voor het project zijn binnen de defensiebegroting ondergebracht in een nieuw beleidsterrein voor multiservice activiteiten (beleidsterrein 08), waarvan het artikel 01, Luchtmobiele Brigade, het eerste onderdeel vormde. De Bevelhebber der Landstrijdkrachten is aangewezen als hoofdbudgethouder en als zodanig verantwoordelijk voor de doelmatige en rechtmatige realisatie van het toegewezen budget.

1.9 Binnen de projectorganisatie is voor de uitvoering van de financiële taken een projectcontroller aangesteld onder de functionele verantwoordelijkheid van de Directeur Economisch Beheer Koninklijke landmacht (later Directeur Control Koninklijke landmacht) met de Directeur-Generaal Economie en Financiën (DGEF) als concerncontroller. In 1993 is de financiële projectbeheersing bijgesteld aan de hand van de adviezen van de Defensie Accountantsdienst. Intern Koninklijke luchtmacht is een projectcontroller aangesteld die contact onderhoudt met de eindverantwoordelijke landmacht projectcontroller. De budgethouders hebben jaarlijks ramingen ingediend voor de hen toegewezen deelbudgetten bij de projectcontroller. De projectcontroller van de Koninklijke landmacht heeft vervolgens een geïntegreerde raming opgesteld voor het artikel 08.01. Verder zijn er procedurele afspraken gemaakt waarbij de projectcontroller vooraf werd geïnformeerd over alle voorgenomen veranderingen binnen artikel 08.01. Investerings boven de M€ 0,45/Mf 1 zijn door hem goedgekeurd voordat contracten werden aangegaan. Bij te verwachten overschrijdingen binnen het artikel heeft de projectcontroller coördinerend opgetreden. In 1994 is besloten dat eventuele aanvullende behoeften binnen het taakstellende budget moesten worden geaccomodeerd.

1.10 Het evaluatie verzoek richt zich onder andere op informatie omtrent de exploitatie- en investeringsuitgaven voor het groot project oprichting Luchtmobiele Brigade. Het project betreft de oprichting van en de investe-

ringen voor de Luchtmobiele Brigade, waarbij de uitgaven zijn verantwoord op één afzonderlijk begrotingsartikel (Beleidsrelin 08.01 Luchtmobiele Brigade). Onder de investeringen worden de uitgaven verstaan die specifiek voor de oprichting van de brigade worden verricht. De informatievoorziening beperkt zich niet enkel tot de investeringsuitgaven, maar bevat tevens de personele- en materiële exploitatie. Zoals reeds in november 1991 aan de Tweede Kamer is gemeld, worden de totale uitgaven van de Luchtmobiele Brigade ten laste van meerdere beleidsrelinen en artikelen van de defensiebegroting worden gebracht. In het rapport van de Defensie Accountantsdienst (Defac, zie referte 8) is weergegeven dat separate registratie van de personele- en materiële exploitatie-uitgaven niet uitvoerbaar is. Met behulp van kengetallen en verdeelsleutels is de Tweede Kamer destijds geïnformeerd over de geschatte exploitatie-uitgaven. Tot en met de dertiende halfjaarlijkse rapportage is de schatting van de exploitatie-uitgaven gerapporteerd. De exploitatie-uitgaven van latere datum zijn opgenomen bij de beleidsrelinen van de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht. In deze evaluatie wordt derhalve niet in detail ingegaan op de personele- en materiële exploitatie. De gegevens ten aanzien van de gepresenteerde exploitatiecijfers hebben slechts een indicatief karakter. In de eerste dertien halfjaarlijkse rapportages is eveneens gerapporteerd over niet-specifieke investeringsuitgaven binnen de Koninklijke landmacht. In deze evaluatie wordt niet nader ingegaan op deze uitgaven, omdat met de huidige systemen deze informatie niet separaat wordt geregistreerd.

1.11 Informatievoorziening. De informatievoorziening aan de Kamer over het project startte met Kamerstukken 22 327 nr. 1 en nr. 2 (ref. 4 en 33). Vervolgens is de Kamer steeds geïnformeerd over eventuele wijzigingen in het project. Over de materieelprojecten die vallen onder de projectdefinitie en waarop het Defensie Materieel Proces van toepassing is, is in lijn met dit proces gerapporteerd. Jaarlijks is in de memorie van toelichting behorende bij de begroting expliciet aandacht besteed aan de projectuitvoering inclusief de financiële en ruimtelijke ordeningsaspecten. Daarnaast is met ingang van 18 september 1992 een halfjaarlijkse rapportage over de voortgang van het project ingediend, zoals in het mondeling overleg van 6 februari 1992 door de minister is toegezegd.

1.12 Projectrealisatie. Het project oprichting Luchtmobiele Brigade bestaat uit verschillende deelprojecten waarvan de voorbereiding en uitvoering zich over een reeks van jaren uitstrekken. De planvorming voor de oprichting van de brigade dateert van eind jaren tachtig en begin jaren negentig. Het project Luchtmobiele Brigade ging op 1 mei 1992, het geplande starttijdstip van implementatie van de Luchtmobiele Brigade, over van voorbereiding naar uitvoering toen werd aangevangen met de formatie van de eerste infanteriecompagnie luchtmobiel. Ten tijde van het verzoek van de Kamer om een eindevaluatie was de uitvoering van het totale groot project nog niet geheel voltooid.

1.13 Producten van het project. Uit de projectinhoud en de projectdoelstelling zijn de hoofdproducten van het groot project Luchtmobiele Brigade af te leiden. De hoofdproducten materieel, een ingerichte en met personeel gevulde organisatiestructuur en de infrastructurele en ruimtelijke ordening vormen samen de bouwstenen voor het operationele eindproduct zijnde een operationeel gereede brigade.

1.14 Structuur rapport. Om inhoud te kunnen geven aan het verzoek van de vaste commissie voor Defensie zal bij de verschillende producten worden ingegaan op de oorspronkelijke planning, de realisatie en eventuele verschillen daartussen. Tevens wordt middels een beschrijving inzicht gegeven in de verrichte activiteiten. De kosten van het groot

project worden bij de verschillende producten zichtbaar gemaakt, waarbij eveneens wordt ingegaan op de planning en de realisatie. Als gevolg van de omrekening van guldens naar euro's komen in de gepresenteerde tabellen afrondingsverschillen voor. Het evaluatierapport is opgezet aan de hand van de onderkende producten. Na deze inleiding (hoofdstuk 1) wordt allereerst ingegaan op de organisatiestructuur, waarbij tevens wordt ingegaan op de personele component (hoofdstuk 2). Hoofdstuk 3 behandelt vervolgens de materieel projecten. Hoofdstuk 4 geeft de infrastructurale en ruimtelijke ordeningsaspecten weer. In hoofdstuk 5 wordt de resultante van het totale project behandeld, zijnde het operationele verband «11 Air Manoeuvre Brigade». Hoofdstuk 6 tenslotte bevat de conclusies van het rapport.

HOOFDSTUK 2. PERSONEEL EN ORGANISATIE

2.1 Inleiding. De Luchtmobiele Brigade vormt sinds de oprichting één van de speerpunten van de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht. De oprichting van de Luchtmobiele Brigade is sinds 1991 beïnvloed door factoren als de afschaffing van de opkomstplicht en de steeds grotere aandacht voor vredesoperaties. Verder hebben ervaringen tijdens oefeningen en bij daadwerkelijke inzet geleid tot een bijstelling van de organisatie van de brigade.

2.2 De Luchtmobiele Brigade bestaat uit een grond- en een luchtcomponent. De grondcomponent is een onderdeel van de Koninklijke landmacht en de luchtcomponent is ondergebracht in de organisatie van de Koninklijke luchtmacht. Een schematisch overzicht van de brigade bij oprichting is opgenomen in figuur 1: Luchtmobiele Brigade bij oprichting (zie bijlage C, organisatorische ontwikkeling Luchtmobiele Brigade).

2.3 Structuur. Dit hoofdstuk behandelt de organisatorische en personele aspecten van het totale project. Hierbij wordt ingegaan op de organisatorische ontwikkeling en de personele vulling van de grond- en de luchtcomponent.

Grondcomponent 11 Luchtmobiele Brigade

2.4 Planning organisatiestructuur. In de plannen uit 1991 bestond de 11e Luchtmobiele Brigade uit een brigadestaf en stafcompagnie, het 11e, 12e en 13e Infanteriebataljon Luchtmobiel, de 11e Mortier-, Genie-, Bevoorradings-, Geneeskundige en Herstelcompagnie. Het 13e Infanteriebataljon Luchtmobiel en delen van de zelfstandige compagnieën waren mobilisabel. Het kader van deze mobilisabele eenheden vormde het Schoolbataljon Luchtmobiele Brigade en was verantwoordelijk voor de initiële opleiding van het personeel van de brigade. De organisatie van de logistieke compagnieën is dan nog onderwerp van studie. De brigadestaf en de stafcompagnie bestaat uit een landmacht- en een luchtmachtdeel dat bij operationele inzet en oefeningen wordt samengevoegd tot een geïntegreerde commandopost.

2.5 Tijdschema. De planning ging uit van de situatie bij aanvang van het reorganiseren en de vulling van het 11e Infanteriebataljon Luchtmobiel in mei 1992. De planning was om achtereenvolgens in 1993 het 11e Infanteriebataljon paraat te stellen, het 12e Infanteriebataljon per juli 1994 en het 13e Infanteriebataljon per januari 1995. De brigadestaf- en stafcompagnie en de zelfstandige compagnieën stonden gepland om gefaseerd synchroon met de bataljons paraat te worden gesteld. De brigade diende in 1995 volledig paraat te zijn.

2.6 Realisatie organisatiestructuur. De 11e Luchtmobiele Brigade werd geformeerd uit gereorganiseerde eenheden afkomstig van de 11e, 12e en 42e Pantserinfanteriebrigade en uit nieuw opgerichte eenheden. Deze reorganisatie maakte deel uit van de grootschalige herstructurering van de Koninklijke landmacht die in de jaren negentig werd doorgevoerd. De Prioriteitennota uit 1993 kondigde de paraatstelling van het mobilisabele deel van de 11e Luchtmobiele Brigade aan. Het 13e Infanteriebataljon Luchtmobiel en delen van ondersteunende compagnieën werden paraat gesteld. Dit betekende een aanpassing van de organisatie van de brigade. Binnen de drie infanteriebataljons werd het aantal infanteriecompagnieën gewijzigd van vier naar drie. Op deze wijze werd de personele uitbreiding voor een deel binnen de brigade gecompenseerd.

2.7 De eenheden van de brigade werden in de periode 1992 tot en met 1995 omgevormd. 11 Infanteriebataljon Luchtmobiel werd als eerste eenheid omgevormd, opgeleid en per 1 juli 1993 operationeel gesteld. Vervolgens werden 12 en 13 Infanteriebataljon Luchtmobiel opgericht en respectievelijk per 1 januari 1994 en 1 juli 1994 operationeel gesteld. De zelfstandige compagnieën van de brigade werden gelijktijdig met de bataljons in delen opgericht. 11 Luchtmobiele Brigade, als grondcomponent van de geïntegreerde Luchtmobiele Brigade, werd op 8 september 1995 operationeel gesteld voor het niveau bataljon en lager. Hiermee werd de oprichting van de grondcomponent van het project binnen het geplande tijdschema uitgevoerd.

2.8 De verschillende oefeningen en operationele inzet leidden tot een evaluatie van de brigade in 1997/1998. Deze evaluatie is een vast onderdeel na een reorganisatie of oprichting van een eenheid. In november 1999 werd het reorganisatievoorstel voor 11 Luchtmobiele Brigade door de Legerraad goedgekeurd. Deze reorganisatie betekende wederom een aanpassing binnen de infanteriebataljons en leidde tot het oprichten van 11 Luchtverdedigingscompagnie. Tevens werd bij deze reorganisatie de indeling van de Luchtmobiele Speciale Voertuigen (LSVn) en de Mercedes Benz voertuigen aangepast. Deze reorganisatie werd in 2001 voltooid. De huidige organisatie van 11 Luchtmobiele Brigade is schematisch weergegeven in figuur 2 (11 Luchtmobiele Brigade anno 2001) van bijlage C.

2.9 Formatiesterkte. Bij de oprichting van de brigade stond de exacte samenstelling nog niet vast. De formatiesterkte ging initieel uit van ca. 3000 personen. In 1993 had 11 Luchtmobiele Brigade 2620 functieplaatsen. In de huidige organisatie bestaat de brigade uit 2350 parate functieplaatsen. Binnen de brigade zijn tevens een aantal reservefuncties opgenomen. De vulling van deze functies wordt momenteel door de personeelsdienst van de brigade in overleg met de Directie Personeel en Organisatie van de Koninklijke landmacht gerealiseerd. De oorlogssterkte van 11 Luchtmobiele Brigade bedraagt 2547 functieplaatsen.

2.10 Personele vulling. 11 Luchtmobiele Brigade is als eerste eenheid van de Koninklijke landmacht gevuld met alleen beroepspersoneel. Hierover is tijdens het reorganisatietraject het personeel van de te reorganiseren eenheden geïnformeerd, waarbij het kon aangeven of men bij 11 Luchtmobiele Brigade geplaatst wilde worden of een overplaatsing naar elders binnen de Koninklijke landmacht wenste. Aanvankelijk was de verhouding ongeveer 60% Beroepspersoneel Onbepaalde Tijd t.o.v. 40% Beroepspersoneel Bepaalde Tijd. Met de reorganisatie van 11 Luchtmobiele Brigade in 1999 is deze verhouding gewijzigd in 40% BOT en 60% BBT personeel.

2.11 De gemiddelde personele vulling van 11 Luchtmobiele Brigade op 30 september 2001 bedroeg 64%. In onderstaande tabel 1 is de vulling van

de eenheden van de brigade weergegeven. In deze tabel is de vulling van het Schoolbataljon Luchtmobiel niet opgenomen, omdat deze niet direct van invloed is op de operationeel beschikbare eenheden. Zoals BLS in zijn rapportage aangeeft, is en blijft de lage vullingsgraad van het personeel een punt van zorg voor de gehele Koninklijke landmacht. De afgelopen periode zijn binnen de Koninklijke landmacht verschillende maatregelen genomen om de instroom te verbeteren en de uitstroom van BBT-personeel te beperken. Veel maatregelen zullen pas na enige tijd effect sorteren. De opkomst van nieuw personeel bij het Schoolbataljon Luchtmobiel in september 2001 (175 personen) en januari 2002 (180 personen) is hoger dan in de 12 voorgaande maanden en lijkt dan ook een positieve indicatie van het effect van de maatregelen.

Tabel 1: Overzicht vullingsgraad 11LMB (per 3e kwartaal 2001)

Eenheid	Vulling
11 Infanteriebataljon	62%
12 Infanteriebataljon	65%
13 Infanteriebataljon	59%
Zelfstandige eenheden	65%
11 Luchtmobiele Brigade (gemiddeld)	64%

2.12 Opleiden grondcomponent. Bij de oprichting van de Luchtmobiele Brigade werd het Schoolbataljon Luchtmobiele Brigade in de organisatie van de 11e Luchtmobiele Brigade opgenomen. Het Schoolbataljon Luchtmobiele Brigade werd gevormd uit het 13e Pantserinfanteriebataljon en vormde tevens de kern van het reserve gestelde 13e Infanteriebataljon Luchtmobiel. Met de Prioriteitennota van 1993 is de reservecomponent van de brigade volledig paraat gesteld en is het Schoolbataljon Luchtmobiele Brigade een zelfstandige eenheid geworden binnen het verband van de 11e Luchtmobiele Brigade.

2.13 De overgang van de Koninklijke landmacht van een dienstplichtig leger naar een beroepsleger heeft geleid tot een vergelijkbare behoefte aan initiële opleidingen voor alle Koninklijke landmacht eenheden. Hiertoe is in 1997 het Opleidingscentrum Initiële Opleidingen (OCIO) opgericht en ondergebracht binnen het Commando Opleidingen Koninklijke landmacht (COKL). Onder het OCIO zijn alle schoolbataljons ondergebracht die de initiële opleiding verzorgen. Het Schoolbataljon Luchtmobiele Brigade maakt daarom sedert 1 juni 1998 als Schoolbataljon Luchtmobiel deel uit van het OCIO.

2.14 De opleiding van het personeel voor de 11e Luchtmobiele Brigade valt uiteen in een initiële opleiding en een functieopleiding. De initiële opleiding wordt door al het personeel gevolgd en bij succesvolle afronding krijgt men de rode baret uitgereikt. Bij de initiële opleiding wordt een onderscheid gemaakt tussen de opleiding voor BBT en BOT personeel. Het BOT-personeel volgt een Voortgezette Algemene Kader Opleiding Luchtmobiel (VAKOL) van in totaal 7 weken. Het BBT-personeel volgt de Algemene Militaire Opleiding Luchtmobiel (AMOL). Deze opleiding duurt momenteel 5 maanden en is in 2002 verlengd naar 6 maanden. Deze verlenging geldt overigens ook voor de Algemene Militaire Opleiding van personeel bestemd voor andere landmacht eenheden en is een onderdeel van de maatregelen om de kwaliteit verder te verhogen, de werklast tijdens de opleiding te verlagen en het opleidingsverloop terug te dringen. De diverse functieopleidingen voor de brigade worden door de opleidingscentra van het COKL verzorgd.

2.15 Personele exploitatie. De initiële raming van 1992 (TK-stuk 22 327 nr. 4, ref. 6) gaf aan dat de personele exploitatie M€ 49/Mf 108 zou

bedragen. Dit was gebaseerd op toenmalig binnen de Koninklijke landmacht gehanteerde verdeelsleutels. Vanaf de derde halfjaarlijkse rapportage werd uitgegaan van 810 Beroepsmilitairen Onbepaalde Tijd (BOT) en van 1810 Beroepsmilitairen Bepaalde Tijd (BBT) en bij volledige vulling werd de personele exploitatie geraamd op M€ 70/Mf 154. Een eenduidige vertaling van de initiële raming naar de situatie van nu is met de huidige informatiesystemen niet mogelijk, als gevolg van diverse organisatorische aanpassingen (onder andere: Schoolbataljon Luchtmobiel is overgegaan naar het COKL, de Regionale Geneeskundige Dienst is vanuit het Nationaal Commando deels overgegaan naar de 11 Luchtmobiele Brigade en een deel van de onderhoudscapaciteit is vanuit het Nationaal Commando overgegaan naar de 11 Luchtmobiele Brigade). De realisatie van de personele exploitatie in 2001 voor militair personeel bedroeg M€ 48,3/Mf 106. en voor burgerpersoneel M€ 2,9/Mf 4,3. De overige personele exploitatie bedroeg M€ 2,9/Mf 6,3. Het aantal BOT'ers was gemiddeld 525 VTE'n, het aantal BBT'ers 987 VTE'n en het aantal Burgerpersoneel 49 VTE'n.

2.16 Materiële exploitatie. In de derde halfjaarlijkse rapportage (1993) werd de materiële exploitatie in de eindsituatie op M€ 20,4/Mf 45 geraamd. Deze uitgaven worden bepaald door infrastructuur, materieel van de brigade, verbruik van munitie, oefenterreinen en vervoer. Deze raming werd net als de personele exploitatie gebaseerd op kengetallen en verdeelsleutels. De huidige informatiesystemen zijn er niet op ingericht om deze informatie separaat te registreren. De onderstaande bedragen geven dus slechts een indicatie van de realisatie van de materiële exploitatie in 2001:

Tabel 2: Realisatie materiële exploitatie 2001

	M€	Mf
Materieel luchtmobiele brigade	1	2
Infrastructuur	4	9
Verbruik munitie	7	16
Oefenterreinen	1	3
Vervoer	2	4
Totaal	16	35

2.17 Subconclusie exploitatiekosten grondcomponent. De personele exploitatie van de grondcomponent bij 100% vulling is in de loop der jaren met ca. Mf 31/M€ 14 gestegen t.o.v. de raming uit 1993. Deze stijging is terug te voeren op onder meer de stijging van de salarissen, aanpassing arbeidsvoorwaarden etc. Het verschil tussen Koninklijke landmacht en Koninklijke luchtmacht komt door een andere inschaling van het personeel van de THGKLu. De realisatie van de materiële exploitatie komt vrijwel overeen met de raming. Beide bedragen blijven een indicatie en zijn geen absoluut gegeven.

Luchtcomponent Tactische Helikoptergroep Koninklijke luchtmacht

2.18 Algemeen. De Tactische Helikoptergroep Koninklijke luchtmacht (THGKLu) is via de Groep Helikopters (GPH) ontstaan vanuit de Groep Lichte Vliegtuigen (GPLV). De THGKLu is fysiek verspreid over de Vliegbases Gilze-Rijen en Soesterberg.

2.19 Organisatie Tactische Helikoptergroep Koninklijke luchtmacht 2002. De gevechtsorganisatie van de THGKLu wordt opgebouwd uit de in vrede reeds aanwezige staf op de vliegbasis Gilze-Rijen en uit delen van de organisatie van de beide vliegbases. Een schematisch overzicht

van de organisatie is opgenomen in figuur 3 van bijlage C. De THGKLu bestaat uit de volgende eenheden/elementen:

2.19.1 Groepsstaf. Deze is ondergebracht op de vliegbasis Gilze-Rijen en gaat bij oefeningen en operationele inzet van de gehele 11 Air Manoeuvre Brigade over in de geïntegreerde brigadestaf van 11 Air Manoeuvre Brigade.

2.19.2 298 Squadron. Dit Squadron is gestationeerd op de vliegbasis Soesterberg en uitgerust met 13 stuks CH-47D Chinook middelzware transporthelikopters.

2.19.3 299 Squadron. Dit Squadron is gestationeerd op de Vliegbasis Gilze-Rijen en uitgerust met 15 BO 105 lichte utiliteitshelikopters (LUH).

2.19.4 300 Squadron. Dit Squadron is gestationeerd op de vliegbasis Soesterberg en uitgerust met 17 AS-532U2 MKII Cougar lichte transport-helikopters. Daarnaast bevat dit Squadron een vlucht met 4 Alouette-III helikopters welke niet worden ingezet voor de operationele taakuitvoering van 11 Air Manoeuvre Brigade, maar voor nationale taken zoals VIP-transport.

2.19.5 301 en 302 Squadron. Beide Squadrons zijn gestationeerd op de vliegbasis Gilze-Rijen en zijn vanaf medio 2002 elk uitgerust met 15 AH-64D Apache gevechtshelikopters.

2.19.6 Ondersteunende squadrons. Het betreft op de vliegbasis Gilze-Rijen het 930 (Logistiek en Onderhoud) Squadron en het 931 (Basis) Squadron en op de vliegbasis Soesterberg het 932 (Logistiek en Onderhoud) Squadron, het 933 (Basis) Squadron en het 934 (Facilitair) Squadron.

2.20 Formatiesterkte. De formatiesterkte van de THG bedroeg in 2001 ca. 2000 VTE'n (Volle Tijd Equivalenten). Zoals aangegeven in de DN2000 werd de formatiesterkte van de THG verhoogd met ongeveer 300 VTE'n tot ca. 2300 in 2003. Vooral door de instroom van nieuwe types helikopters en het introduceren van het operationele concept van de Luchtmobiel Brigade diende het reeds beschikbare operationele en ondersteunende personeel van de THG te worden omgeschoold. Daarnaast dienden de wervings- en opleidingsinspanningen te worden vergroot om de nieuwe formatie kwantitatief en kwalitatief te kunnen vullen. Vooral de instroom van technisch personeel en helikoptervliegers heeft, mede als gevolg van de krappe arbeidsmarkt, vertraging opgelopen. Aanvullende wervingsmaatregelen zijn derhalve noodzakelijk. Daarnaast is sprake van een verhoogde onvoorziene uitstroom van dit personeel. Met diverse maatregelen wordt getracht deze uitstroom te beperken. In onderstaande tabel is de vullingsgraad van de operationele eenheden van de THG weergegeven, gebaseerd op een organisatiesterkte van ca 2000 VTE'n.

Tabel 3: Overzicht vullingsgraad THG (per 3e kwartaal 2001) op basis van een OT van ca. 2000 VTE'n.

Eenheid	Vulling
Gevechtshelikopters (301 Sqn, 302 Sqn)	63%*
Transporthelikopters (298 Sqn, 300 Sqn)	79%
Light Utility Helicopters (299 Sqn)	75%
Overige squadrons	83%
THG gemiddeld	79%

* in opbouw

2.21 Door de invoer van nieuwe wapensystemen stroomt veel net opgeleid personeel de THG binnen. Hierdoor is het ervaringsniveau relatief laag, met name ten aanzien van geïntegreerd optreden binnen 11 Air Manoeuvre Brigade. Intensieve trainingsprogramma's zijn erop gericht dit ervaringsniveau op de gewenste standaard te brengen. Ten aanzien van uitzendingen van delen van de THG in het kader van vredesoperaties is gebleken dat het personeel beschikt over voldoende kennis en ervaring. Daarenboven zijn tijdens de uitzendingen diverse gelegenheden geweest om specifieke aspecten te trainen. Daar staat tegenover dat de diverse uitzendingen hebben geleid tot een relatief lage beschikbaarheid van helikopters in Nederland, waardoor het trainingsprogramma voor het beoefenen van geïntegreerd optreden onder druk is komen te staan.

2.22 Momenteel wordt intern Koninklijke luchtmacht een analyse gemaakt van de huidige en toekomstige kwantitatieve en kwalitatieve personele vulling van de THGKLu. Hierbij wordt rekening gehouden met de verwachte instroom van nieuw personeel in 2002 en 2003. Daarnaast wordt geanalyseerd welke knelpunten kunnen ontstaan met betrekking tot de capaciteit voor zowel de initiële vaktechnische opleidingen als de praktijkopleidingen voor nieuw geworven personeel.

2.23 Personele exploitatie THGKLu. Initieel is bij de formatie van de THGKLu uitgegaan van de sterkte in 2000 (ca 2000 VTE). Naar aanleiding van de DN2000 is de sterkte van de THGKLu uitgebreid met 300 VTE'n naar ca. 2300 VTE in 2003. Bij volledige personele vulling bedraagt de personele exploitatie van de gehele THGKLu jaarlijks ca. M€ 90,8/Mf 200. Als gevolg van de krappe arbeidsmarkt is de organisatie momenteel niet volledig gevuld. Daarnaast vindt de vulling van de 300 extra VTE'n gefaseerd plaats. De realisatie van de personele exploitatie bedroeg in 2001 voor militair personeel Mf 140,5/M€ 63,7 en voor burgerpersoneel Mf 10,6/M€ 4,8. De overige personele exploitatie bedroeg in 2001 Mf 11,6/M€ 5,3. Het aantal BOT-militairen bedroeg 1044 VTE'n, BBT-militairen 618 VTE'n en burgerpersoneel 147 VTE'n.

HOOFDSTUK 3. MATERIEEL

3.1 Algemeen. In Kamerstuk 22 327 nummer 1 en 2 (ref. 3 en 4) is aangegeven dat de aanschaf van de transport- en de gevechtshelikopters, het luchtmobiel speciaal voertuig, persoonlijke standaarduitrusting en overige specifiek luchtmobiele uitrusting deel uit maken van het groot project Luchtmobiele Brigade. Dit hoofdstuk behandelt achtereenvolgens deze materieelprojecten. Hierbij wordt per project ingegaan op de planning, realisatie en uitgaven.

3.2 Transporthelikopters. De materieelprojecten van de luchtcomponent van het project Luchtmobiele Brigade bestaan uit de verwerving en introductie van transporthelikopters en gevechtshelikopters. Voor elk van deze twee soorten helikopter is een separaat materieel proces doorlopen. Bij aanvang van de studiefase voor de transporthelikopter werd uit oogpunt van standaardisatie en typebeperking aanvankelijk gestreefd naar de verwerving van slechts één type. In de loop van deze studiefase bleek evenwel dat zich bij Koninklijke landmacht vanwege tactische redenen een voorkeur ontwikkelde voor een combinatie van middelzware transporthelikopters (MTH) en lichte transporthelikopters (LTH). Daarbij is aangegeven dat een dergelijke combinatie zou leiden tot substantieel hogere investeringsuitgaven in vergelijking met de aanvankelijke voor ogen staande verwerving van één type transporthelikopter. Conform de operationele wens van de Koninklijke Landmacht werd uiteindelijk toch gekozen voor een mix van AS-532U2 Cougar (LTH) en CH-47D Chinook (MTH)

transporthelikopters (ref. 35 t/m 38). De hierdoor benodigde extra investeringsuitgaven (M€ 66/Mf 145) zijn geacommodeerd vanuit de voor de gevechtshelikopter gereserveerde fondsen.

3.3 Middelzware transporthelikopters.

3.3.1 Planning. In december 1992 is toestemming gegeven met de verwervingsvoorbereiding aan te vangen voor zowel de LTH als de MTH. Hierbij is uitgegaan van de Chinook als enige kandidaat voor invulling van de MTH. Het aanbod van Canada om 7 gebruikte CH-147 (Chinooks) over te nemen heeft richting gegeven aan de verdere invulling van de MTH. Nadat voor de LTH de definitieve keuze voor de Cougar werd gemaakt, is in december 1993 het aantal van 13 Chinooks (7 gebruikte en 6 nieuwe) vastgesteld, waarbij de gebruikte helikopters zouden worden gemoderniseerd naar dezelfde standaard als de nieuw aan te schaffen helikopters. De invoering van de gemoderniseerde helikopters was gepland van januari tot september 1995 en voor de overige nieuwe helikopters van januari tot juni 1998.

3.3.2 Realisatie. De gemoderniseerde Chinooks zijn tussen augustus 1995 en februari 1996 door vliegtuig fabrikant Boeing afgeleverd aan de luchtmacht. De resterende zes nieuwe Chinooks zijn in 1998 afgeleverd.

3.3.3 Na in gebruikneming leidde de constatering van scheurvorming in een deel van de transmissies tot een wereldwijde «grounding» van Chinooks in 1999. Hierdoor was er sprake van een zeer lage inzetbaarheid in 1999 en 2000 en 2001. Deze problemen zijn inmiddels grotendeels opgelost.

3.4 Lichte transporthelikopters.

3.4.1 Planning. Na het doorlopen van de studiefase is besloten tot de aanschaf van 17 stuks lichte transporthelikopters van het type AS 532U2 Mk2 Cougar. De instroom werd voorzien vanaf februari 1996 (tien stuks) en 1997 (zeven stuks). Volgens de planning zouden 4 toestellen worden uitgerust met een «Health and Usage Monitoring System» (HUMS¹) en zouden de overige 13 de «provisions for» geïnstalleerd krijgen. De initiële aanschaf van 4 complete HUMS-systemen was gebaseerd op de beperkt beschikbare fondsen, waarbij er tevens vanuit werd gegaan dat met deze vier complete systemen voldoende informatie zou kunnen worden gegenereerd voor de gehele Cougar-vloot.

3.4.2 Realisatie. Op 29 oktober 1993 is met de firma Eurocopter het contract voor de aanschaf getekend. Conform de planning zijn in 1996 tien Cougars aan de Koninklijke luchtmacht afgeleverd, en de overige zeven in 1997. Daarnaast heeft nader inzicht in het gebruik van HUMS geleid tot de beslissing alsnog alle toestellen te voorzien van HUMS. De hiertoe noodzakelijke suppletie van het budget 08.01 (M€ 5,4/Mf 12) is vanuit de Koninklijke luchtmacht-begroting geacommodeerd.

3.4.3 In 1998 kampte de Cougars met een beperkte inzetbaarheid vanwege lekkage aan het brandstofsysteem en in 1999 waren er problemen met het beschikbare motorvermogen. Deze problemen vielen binnen de garantiebepalingen en zijn door zorg van de helikopterfabrikant opgelost, waarbij het project voor de motoren nog dient te worden voltooid.

¹ HUMS vergroot de vliegveiligheid doordat een beter inzicht in het gebruik en de technische toestand van de individuele helikopter wordt gegeven.

3.5 Aanvullende investeringen. Het DMP-D document van de transport-helikopters omvatte de aanschaf van helikopters alsmede enige aanvullende investeringen. Voortschrijdend inzicht heeft geleid tot een uitbrei-

ding van de lijst van aanvullende investeringen. De belangrijkste projecten in dit verband zijn ballistische bescherming, zelfbeschermingsmiddelen en radio's voor lange afstand communicatie (i.c. HF-radio). De onderliggende behoeften zijn na behandeling en goedkeuring opgenomen in het groot project Luchtmobiele Brigade en toegevoegd aan de post «transport-helikopters». In dit kader dient nog ca M€ 20,2/Mf 44,4 gerealiseerd te worden. Hieronder wordt kort ingegaan op deze drie projecten.

3.5.1 Ballistische bescherming. In 1995 werd samen met TNO een studie gestart naar de mogelijkheid om scherfwerend materiaal in beide typen transporthelikopter in te bouwen als extra veiligheidsmaatregel voor de inzittenden. De planning was om dit eind 1997 in te voeren. In 2000 toont de studie aan dat bij de huidige stand van de techniek geen doeltreffende bescherming tegen geweervuur te realiseren is zonder dat de prestaties van de helikopters ernstig worden verminderd. De technologische ontwikkelingen op het gebied van ballistische bescherming worden voortdurend gevolgd en bezien op toepassingsmogelijkheden voor transport-helikopters. Ter bescherming van de passagiers dienen de persoonlijke scherfwerende vesten te worden gebruikt.

3.5.2 Elektronische zelfbeschermingsmiddelen. Initieel werd voor één vlucht van zowel Chinook als Cougar de aanschaf van «Radar Warning Receivers» gepland binnen het beleidsartikel 08.01. De invoer en installatie hiervan werd voorzien en aangevangen in 1999. Wegens de opgedane ervaringen tijdens uitzendingen in o.a. Kosovo worden momenteel alle transporthelikopters vanuit het luchtmachtbudget en dus buiten het project Luchtmobiele Brigade om voorzien van een volledig pakket zelfbeschermingsmaatregelen.

3.5.3 Radio's. Teneinde communicatie met grondeenheden mogelijk te maken over zowel korte als lange afstand zijn twee aanvullende behoeften gesteld. Ten behoeve van de communicatie met de Koninklijke landmachteenheden zijn zgn. Combat Net Radio's benodigd, terwijl HF-radio's communicatie over grote afstand mogelijk maken.

a. Combat Net Radio's. Alle transporthelikopters worden hiermee uitgerust. De hiervoor benodigde CNR's zijn in 1999 aangeschaft en worden ingebouwd in de Cougar. Naar verwachting worden deze radio's vanaf 2002 in de Chinook ingebouwd.

b. HF-radio's. De HF-radio's voor de Cougar zijn in 2001 besteld terwijl voor de Chinook onlangs een integratievoorstel van Boeing is ontvangen. Uitrusten van één vlucht Chinooks met deze radio wordt voorzien medio 2003.

3.6 Investeringsbudget transporthelikopters. De component Transport Helikopters heeft gedurende de jaren 1992 tot en met 2001 een ophoging van het budget gekend met M€ 157/Mf 345 tot M€ 610/Mf 1 342. Dit als gevolg van jaarlijkse prijsbijstellingen (+M€ 77/+Mf 170), mutaties termijn-dollar contracten (- M€ 5/- Mf 11) en ontvangen boetegeld (+ M€ 0,45/+ Mf 1). Er is M€ 66/Mf 145 overgeheveld uit het Apache deelbudget naar dat van de transporthelikopters. Deze aanvulling bleek noodzakelijk om de operationele behoefte van de Koninklijke landmacht bestaande uit een combinatie van lichte en middelzware transporthelikopters in te kunnen vullen. In 1995 is een additionele meerbehoefte met een volume van M€ 17/Mf 37 onderkend voor aanvullende investeringen welke in het project is ondergebracht. In 1998 zijn voor de Chinook termijndollars gebruikt (MT\$ 94,8/M€ 84,5) waarvan de koers nagenoeg overeenkwam met de plankoers; hierdoor was het resultaat neutraal.

Tabel 4: Opbouw investeringsbudget transporthelikopters

	M€	Mf
Initiële raming	454	1 000
Prijspeilbijstellingen	77	170
Termijn dollar contracten	- 5	- 11
Overhevelingen binnen budget	66	145
Boetegelden	0,45	1
Meerbehoeften	17	37
Raming 01-01-2002	609	1 342
Realisatie t/m 01-01-2002	589	1 298
Nog te realiseren	20	44
Waarvan reeds verplicht	5	10
Nog te verplichten	15	34

3.7 Materieelexploitatie transporthelikopters¹. Bij het afronden van het DMP is een schatting gemaakt van de te verwachten exploitatie-uitgaven van de te verwerven transporthelikopters. Hiervoor is zowel gekeken naar kosten per vlieguur als naar de algehele materieelexploitatie bij het geplande gebruik. Tot op heden zijn de gerealiseerde uitgaven per vlieguur conform deze aannames verlopen, maar de algehele materieelexploitatie blijkt niet geheel overeen te komen met de begrote reeks. Dit valt onder meer te verklaren doordat er sprake was van diverse (technische) aanloopproblemen zoals verderop in paragrafen 3.3.3 en 3.4.3 nader wordt aangegeven. Gedurende de gebruikperiode van de transporthelikopters is sprake geweest van een lager dan geplande operationele beschikbaarheid en is dus minder gevlogen. Daarnaast is de Koninklijke luchtmacht geconfronteerd met enkele onvoorziene verhogingen van de uitgaven, welke als belangrijkste oorzaken hadden de stijgende dollar koers en de hogere inflatie in de VS dan in Europa. In bijlage D is een overzicht opgenomen waarin het jaarlijks verloop van de materieelexploitatie is weergegeven. Het momenteel ontbreken van betrouwbare historische gegevens bemoeilijkt het opstellen van een realistische prognose. Met behulp van een integraal luchtmacht-exploitatieplan, dat momenteel in ontwikkeling is, wil de Koninklijke luchtmacht een beter inzicht verkrijgen in en sturing kunnen geven aan de exploitatie-uitgaven. Een directe vergelijking tussen de initiële ramingen (cfm 1e halfjaarlijkse rapportage, referte 6) en de huidige exploitatie-uitgaven wordt niet zinvol geacht aangezien de ramingen waren gebaseerd op de destijds beschikbare (en dus nog beperkte) kennis en inzichten.

3.8 Subconclusie transporthelikopters. Uitgaande van de aspecten product, tijd en geld kan uit de thans beschikbare informatie worden geconcludeerd dat de levering van de transporthelikopters goeddeels binnen de gestelde termijnen is verlopen. Met de inmiddels gerealiseerde aanvullende investeringen beschikt de THG over transporthelikopters, die aan de gestelde eisen voldoen onder aantekening dat de nog te realiseren aanvullende investeringen in behandeling zijn en de realisatie daarvan binnen afzienbare tijd zal geschieden. Hiervoor moet nog ruim 3% van het totaal beschikbare budget worden besteed. Het project transport-helikopters kan derhalve worden afgesloten, waarbij de nog lopende activiteiten voor de aanvullende investeringen in de lijn kunnen worden behandeld en verantwoord.

3.9 Gevechtshelikopter. Teneinde de Luchtmobiele Brigade te voorzien van de benodigde vuursteun-, verkennings-, beveiligings- en escorte-capaciteit was de aanschaf van een gevechtshelikopter noodzakelijk. De initiële behoefte zoals aangegeven in het DMP-A (1991) bestond uit 40 toestellen. Mede op basis van de beschikbare informatie over de operationele capaciteiten van de AH-64D ten opzichte van zijn directe concur-

¹ Onder materieelexploitatie wordt hier verstaan de wapensysteemgebonden instandhoudingskosten, exclusief personele kosten en kosten voor infrastructuur en brandstof.

renten werd het aantal benodigde gevechtshelikopters, bij een aanschaf van de AH-64D, bijgesteld naar 33 stuks (DMP-D, 1994). Om budgettaire redenen is in 1995 besloten totaal 30 gevechtshelikopters van het type AH-64D Apache aan te schaffen, inclusief een bijbehorend pakket aan initiële reservedelen, test- en onderhoudsteunende uitrusting en een simulator (Longbow Crew Trainer, LCT) (ref. 39 t/m 44).

3.9.1 Planning. Op 7 april 1995 is besloten over te gaan tot de verwerving van 30 AH-64D Apache helikopters. Op 24 mei 1995 werd het contract getekend. Levering zou moeten plaatsvinden tussen 1998 en 2002. Daarnaast werd een overeenkomst getekend met de Amerikaanse overheid voor de lease van 12 AH-64A helikopters ter overbrugging van de periode tot instroom van de bestelde helikopters. Gedurende deze overbruggingsperiode kon ervaring worden opgedaan ter voorbereiding van het personeel op de instroom van de Apache AH-64D. De AH-64A's zouden eind 2000 weer worden overgedragen aan de US Army.

3.9.2 Realisatie. In 1997 liggen de voorbereidingen van de productie van 30 Apaches op schema en in 1998 begint de productie. Aflevering van de AH-64D helikopters vindt conform DMP-planning plaats vanaf mei 1998. In de periode tot eind 2001 zijn 23 helikopters door Boeing zijn afgeleverd; de overige 7 volgen in 2002.

3.9.3 Eind 1996 zijn de 12 AH-64A leasehelikopters overgevlogen vanuit Duitsland en in februari 1997 bij de THG in gebruik genomen. De kosten voor deze lease (M\$ 8,5) zijn door Boeing betaald, terwijl de Koninklijke luchtmacht verantwoordelijk was voor de instandhoudingskosten. Conform de planning zijn in september 2000 zes van de twaalf geleasede AH-64A's weer overgedragen aan de US Army. De resterende zes toestellen zijn in februari 2001 overgedragen. Als gevolg van deze leaseconstructie kon de oorspronkelijke planning gerealiseerd worden (instroom eerste helikopters vanaf eind 1996 zoals vermeld in de eerste halfjaarlijkse rapportage, referte 6).

3.9.4 In november 1999 gold voor alle AH-64A's korte tijd een vliegverbod vanwege technische tekortkomingen in het aandrijfsysteem. Daarnaast ondervond de productie van «Multi Purpose Displays» (MPD's) korte tijd vertraging door problemen met de leverancier. Dit heeft echter geen invloed gehad op de aflevering van de gevechtshelikopters.

3.10 Aanvullende investeringen. Het DMP-D document van de gevechtshelikopters omvatte de aanschaf van helikopters alsmede enige aanvullende investeringen. In dit kader zijn de belangrijkste projecten elektronische zelfbescherming, radio's en Stinger-integratie. Deze behoeften zijn na formele goedkeuring opgenomen in het groot project Luchtmobiele Brigade en toegevoegd aan de post «gevechtshelikopters».

3.10.1 Elektronische zelfbescherming. Ten tijde van aanschaf bleek het operationeel gewenste geïntegreerde zelfbeschermingsstelsel (m.u.v. het laserwaarschuwingssysteem) nog niet beschikbaar te zijn voor de AH-64D. Om training van het personeel toch mogelijk te kunnen maken is een aantal verouderde systemen aangeschaft welke ook op de AH-64A aanwezig waren. De invoer en installatie van de beoogde zelfbeschermingsmaatregelen was voorzien in 1999. De US-Army heeft in 1996 echter te kennen gegeven dat ontwikkeling en integratie zal worden vertraagd tot na het jaar 2003. In 1999 hebben de Verenigde Staten vervolgens om budgettaire redenen gekozen voor een verdere vertraging van dit project. Thans wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor de invoer van een volledig pakket zelfbeschermingsmaatregelen voor de AH-64D Apache helikopters. De beschikbare fondsen van ca. M€ 34/Mf 75 binnen

het projectbudget zijn onvoldoende om te kunnen voorzien in een volledig pakket zelfbeschermingsmaatregelen. Voornemen is om besluitvorming inzake de verwerving van een pakket zelfbeschermingsmaatregelen via een separate DMP-procedure te laten verlopen in het kader van generieke capaciteitsverbetering Apache. Voor deze verbeteringen is door de Koninklijke luchtmacht M€ 31,3/Mf 69 uit eigen middelen planmatig gereserveerd bovenop de genoemde beschikbare projectfondsen.

3.10.2 Radio's. Conform de transporthelikopters waren voor de Apache ook aanvullende investeringen binnen het project benodigd voor de aanschaf van zgn. Combat Net Radio's (CNR's) en HF-radio's. De CNR's zijn bij aflevering van de gevechtshelikopters reeds ingebouwd terwijl voor de HF-radio geldt dat het integreren van deze radio in de gevechtshelikopter nog moet worden uitgewerkt. Pas nadat Boeing en de US Army deze integratie hebben uitgewerkt kan de Koninklijke luchtmacht overgaan tot verwerving en inbouw.

3.10.3 Stinger-integratie. De verwerving van de Stinger-luchtraketten bestaat uit het overnemen van een deel van de in 1988 voor de gehele krijgsmacht geplaatste order. Daarnaast zal het Stingersysteem in de AH-64D door Boeing moeten worden geïntegreerd. Pas na afronding hiervan kan de Koninklijke luchtmacht overgaan tot verwerving en afronding van dit deelproject.

3.11 Generieke capaciteitsverbetering. Op basis van zowel de technologische ontwikkelingen als het concept van opereren met de gevechtshelikopter, is door de Koninklijke luchtmacht samen met de Koninklijke landmacht een visie opgesteld die inzicht geeft in wenselijke capaciteitsverbeteringen voor de AH-64D buiten het projectkader. Vanwege financiële prioriteitstelling beperkt deze visie zich tot de elektronische zelfbescherming, detectie en identificatie (nachtzichtapparatuur MTADS en het Longbow radarsysteem). Door de Koninklijke luchtmacht is een substantiële suppletie (M€ 99,4/Mf 219, dit bedrag is inclusief de in par. 3.10.1 genoemde M€ 31,3/Mf 69 uit eigen Koninklijke luchtmacht middelen.) voor dergelijke capaciteitsverbeteringen uit eigen middelen planmatig gereserveerd. Voorzien wordt dat na besluitvorming inzake de te introduceren capaciteitsverbeteringen, de behoeftestelling en verwerving via het geëigende materieelkeuzeprocess zal plaatsvinden.

3.12 Investeringsbudget gevechtshelikopters. De component gevechtshelikopters heeft gedurende de jaren 1992 tot en met 2001 een neerwaartse bijstelling van het budget gekend van M€ 111,2/Mf 245 (van initieel M€ 935/Mf 2 060 naar M€ 824/Mf 1 815). Dit als gevolg van jaarlijkse prijsbijstellingen (+ M€ 195/+ Mf 430), termijn dollar contracten (- M€ 70/- Mf 154), budgetoverhevelingen binnen het taakstellende budget (- M€ 43/- Mf 94), invoerrechten (- M€ 2,3/- Mf 5) en het afzien van de lease-optie (- M€ 126/- Mf 277). Ook heeft er een verschuiving plaatsgevonden van ca. M€ 66/Mf 145 naar het deelbudget van de transporthelikopters omdat ten tijde van de verwerving van de transporthelikopter (1993) bleek dat het beschikbare budget hiervoor niet toereikend was. Het direct gevolg van deze neerwaartse bijstelling was dat uiteindelijk niet het operationeel benodigde aantal van 33 Apaches kon worden aangeschaft maar volstaan diende te worden met 30 stuks. Daarnaast werd de omvang van het pakket reserve-onderdelen beperkt hetgeen in een later stadium alsnog is aangevuld vanuit de luchtmachtbegroting met een bedrag van M€ 12,9/M\$ 13. De invloed van de termijndollars kan als positief worden beschouwd aangezien deze tegen een gunstige koers waren ingekocht (f 1,60). Voor de gevechtshelikopter werden in totaal MT\$ 668/M€ 486 gereserveerd waarvan volgens planning de laatste MT\$ 87,1/M€ 63,4 in 2002 worden gebruikt.

Tabel 5: Opbouw Investeringsbudget gevechtshelikopters

	M€	Mf
Initiële raming	935	2 060
Prijspeilbijstellingen	195	430
Termijndollar contracten	- 70	- 154
Overhevelingen	- 66	- 145
Invoerrechten	- 2	- 5
Verlaging beschikbaar budget	- 43	- 94
Afzien lease-optie	- 126	- 277
Raming 01-01-2002	823	1 815
Realisatie t/m 01-01-2002	613	1 350
Nog te realiseren	210	465
Waarvan reeds verplicht	135	299
Nog te verplichten	75	166

3.13 Materieexploitatie gevechtshelikopters¹. Bij het afronden van het DMP is (conform de transporthelikopters) een schatting gemaakt van de te verwachten exploitatie-uitgaven van de te verwerven 30 AH-64D gevechtshelikopters. Wederom is gekeken naar zowel kosten per vlieguur als naar de algehele materieexploitatie bij het geplande gebruik. Tot op heden zijn de gerealiseerde uitgaven conform deze aannames verlopen, maar de algehele materieexploitatie blijkt niet geheel overeen te komen met de begrootte reeks. Dit valt ondermeer te verklaren doordat tevens de exploitatiekosten van de geleasde AH-64A helikopters hierin zijn opgenomen. Ook dient in beschouwing te worden genomen dat nog niet alle gevechtshelikopters zijn ingestroomd en dat gedurende de gebruikperiode van de reeds ingestroomde AH-64D gevechtshelikopters sprake is geweest van een lager dan geplande operationele beschikbaarheid. Daarnaast is de Koninklijke luchtmacht geconfronteerd met enkele onvoorziene verhogingen van de uitgaven, welke als belangrijkste oorzaken hadden de stijgende dollarkoers en de hogere inflatie in de VS dan in Europa. In bijlage D is een overzicht opgenomen waarin het jaarlijks verloop van de materieexploitatie is weergegeven. Het momenteel ontbreken van betrouwbare historische gegevens bemoeilijkt het opstellen van een realistische prognose. Middels een integraal luchtmacht-exploitatieplan, dat momenteel in ontwikkeling is genomen, is het voornemen een beter inzicht te verkrijgen in en sturing te kunnen geven aan de exploitatie-uitgaven. Een directe vergelijking tussen de initiële ramingen (cfm 1e halfjaarlijkse rapportage, referte 6) en de huidige exploitatie-uitgaven wordt niet zinvol geacht aangezien de ramingen waren gebaseerd op de destijds beschikbare (en dus nog beperkte) kennis en inzichten.

3.14 Subconclusie gevechtshelikopters. Voor de aanschaf van de 30 AH-64D gevechtshelikopters is in totaal M€ 824/Mf 1815 voorzien. Uitgaande van de aspecten product, tijd en geld kan worden geconcludeerd dat de levering van de 30 AH-64D Apache helikopters volgens plan verloopt. Met de AH-64D beschikt de THG over gevechtshelikopters, die aan de gestelde eisen voldoen onder aantekening dat enkele te realiseren aanvullende investeringen nog in behandeling zijn. Een aantal van deze aanvullende investeringen, zoals de integratie van zelfbescherming, Stinger en HF radio's, is echter vertraagd. Op dit moment wordt voor zelfbescherming voorzien dat de binnen het taakstellende budget gereserveerde fondsen onvoldoende zijn. De nadere uitwerking van de behoefte aan zelfbescherming maakt deel uit van een meeromvattende toekomstvisie «Generieke capaciteitsverbeteringen AH64D», waarin tevens een relatie wordt gelegd met de mogelijke capaciteitsverbeteringen op het gebied van detectie en identificatie (nachtzichtapparatuur en Longbow-radar). Vooralsnog is door de Koninklijke Luchtmacht een substantiële

¹ Onder materieexploitatie wordt hier verstaan de wapensysteemgebonden instandhoudingskosten, exclusief personele kosten en kosten voor infrastructuur en brandstof.

suppletie van M€ 99,4/Mf 219 voor dergelijke capaciteitsverbeteringen uit eigen middelen planmatig gereserveerd.

3.15 De lease van de 12 AH-64A helikopters heeft volledig beantwoord aan het tevoren geformuleerde doel, namelijk het opdoen van ervaring met de Apache helikopters in afwachting van de aangeschafte helikopters. Mede op basis van deze ervaringsopbouw is de THGKLu geslaagd in een succesvolle inzet van enkele AH-64A gevechtshelikopters in Bosnië ten behoeve van SFOR en enkele AH-64D gevechtshelikopters in Djibouti ten behoeve van het Nederlandse detachement in Eritrea (UNMEE). De uitgaven voor de lease van de AH-64A gevechtshelikopters zijn volledig ten laste gekomen van Boeing als onderdeel van de aanschaf van de 30 AH-64D helikopters. De exploitatie van de helikopters is ten laste gekomen van de Koninklijke luchtmacht. Niet gerekend was op het feit dat de Koninklijke luchtmacht over de lease BTW en invoerrechten diende af te dragen aan het Ministerie van Financiën. De betaling van deze posten is geacommodeerd binnen het taakstellende budget. Na overleg met het Ministerie van Financiën is overeengekomen dat de geheven BTW en invoerrechten over de lease, verrekend kon worden met de invoer van de gevechtshelikopters.

3.16 Luchtmobiel Speciaal Voertuig.

3.16.1 Planning. De behoeftestelling voor het Luchtmobiel Speciaal Voertuig (LSV) is in 1992 in het DMP-A document LSV (ref. 45) vastgesteld. Het voertuig dient om de eenheden van de brigade te voorzien van de benodigde mobiliteit voor het grondoptreden in het inzetgebied. Het voertuig moet in of onder een transporthelikopter kunnen worden vervoerd. Het moet een multifunctioneel voertuig zijn, dat geschikt is als wapenplatform voor verschillende wapens in gebruik bij de brigade, drager van verbindingsmiddelen voor de commandovoering en als transportmiddel. De eis dat het voertuig helikoptertransportabel moet zijn, betekent dat gewicht en volume doorslaggevende factoren zijn bij de uiteindelijke keuze voor de aanschaf.

3.16.2 De verwerving en instroming van de LSVn wordt gerelateerd aan de opleiding en paraatstelling van de infanteriebataljons en het operationeel worden van de Luchtmobiele Brigade als geheel. Volgens de planning voor de paraatstelling van de eenheden van de Brigade moest het voertuig uiterlijk zes maanden voorafgaande aan de paraatstelling van de eenheid, in de periode 1992 t/m 1994 instromen.

3.16.3 De totale kwantitatieve behoefte inclusief algemene reserve en opleidingsbehoefte bedroeg 230 stuks. Voor de aanschaf van de voertuigen was M€ 11,4/Mf 25 gereserveerd.

3.16.4 Realisatie. De verwerving van het LSV werd gedelegeerd aan BLS en uitgevoerd door de Directie Materieel Koninklijke landmacht (DMKL). In 1993 werd als gevolg van de paraatstelling van het derde mobilisabele infanteriebataljon luchtmobiel de behoeftestelling verhoogd van 230 naar 267 voertuigen. De meerbehoefte is noodzakelijk voor het uitvoeren van de opleidingen. Oorspronkelijk zou hiervoor het materieel van de mobilisabele eenheden van de Brigade worden gebruikt.

3.16.5 Uit de beproeving van door fabrikanten beschikbaar gestelde voertuigen blijven in 1994 slechts twee kandidaten over, die echter beide niet voldoen aan de gewichtseis van maximaal 1200kg. Er is op dat moment geen voertuig op de markt beschikbaar dat voldoet aan de eisen. Het tijdschema moet worden aangepast. Besloten wordt om het eigen gewicht van het voertuig te verhogen naar een streefgewicht van maximaal

1400kg, maar tegelijk het maximale gewicht inclusief belading te handhaven. Uit vervolgprouven met de kandidaat-leveranciers blijkt één kandidaat aan de bijgestelde eisen te voldoen.

3.16.6 In 1994 werd de kwantitatieve behoefte aan LSVn neerwaarts bijgesteld. Op basis van onderzoek werd gekozen voor het terugbrengen van het aantal basisuitvoeringen tot drie: algemene dienst, anti-tank en gewondentransport. Tevens werd een herverdeling onder de gevechts- en de gevechtsondersteunende eenheden doorgevoerd. De kwantitatieve behoefte bedroeg na de bijstelling 180 voertuigen. Het gereserveerde budget van M€ 11,4/Mf 25 bleef echter gelijk, om zo de jaarlijkse prijsbijstelling door het vertragen van het project en de verwachte verhoging van de stuksprijs door de schaalverkleining te kunnen compenseren.

3.16.7 In 1996 werd de bestelorder voor de 180 LSVn geplaatst. De instrooming van het voertuig werd voorzien vanaf eind 1997, waarna de LSV in 1998 volledig operationeel kon zijn. Het voertuig werd in licentie geproduceerd door SP Aerospace and Vehicle systems. Vertraging van de productie leidde tot een verdere vertraging van de invoer.

3.16.8 In 1998 werd op basis van een studie over de geneeskundige verzorging binnen de Luchtmobiele Brigade een additionele behoefte gesteld voor 28 stuks LSV-gewondentransport. Deze voertuigen zijn nodig om in de minimaal noodzakelijke geneeskundige verzorging tijdens de afvoer van gewonden te kunnen voorzien. Deze meerbehoefte kost inclusief de ombouw voor gewondentransport (in eigen beheer) M€ 2,2/Mf 5 extra.

3.16.9 Instroom. De eerste voertuigen werden in 1998 geleverd, waarna de Mechanisch Centrale Werkplaats zorg droeg voor de aanpassingen en productie van de opbouw voor de anti-tank en de gewondentransport versie. In het eerste kwartaal van 2001 werd de instrooming bij de Brigade van de initiële behoefte van 180 LSVn voltooid. In het tweede kwartaal van 2001 werden de extra 28 LSVn gewondentransport ingevoerd. Het totale aantal LSVn in gebruik bij de brigade bedraagt 208 voertuigen in de typen Algemene Dienst, Anti-tank en gewondentransport. Het project is t.o.v. de initiële planning (instroom 1992–1994) met ca. 8 jaar vertraagd. Als interim oplossing zijn vanaf oktober 1995 Mercedes Benz voertuigen ingedeeld geweest bij de brigade. Met deze voertuigen zijn alle aspecten van het operationeel optreden van de brigade zonder grote beperkingen beoefend. De vertraagde invoer van de LSV heeft door deze interim oplossing geen invloed gehad op het project Oprichting Luchtmobiele Brigade als geheel.

3.16.10 Bij het gebruik van de LSV zijn in 2001 een tweetal tekortkomingen geconstateerd. De stoelen geven onvoldoende steun voor de bestuurder en de bijrijder, daarnaast levert de plaatsing van de «Combat Net Radio's» in het compartiment van de bijrijder een gevaar op voor het personeel. Het betreft die voertuigen waar een zogenaamde dubbele set is geplaatst. Voor deze voertuigen is tijdelijk een operationele beperking afgekondigd en er mag nog met alleen de chauffeur worden gereden. De beide tekortkomingen zijn door DMKL in behandeling genomen en in overleg met de leverancier wordt gewerkt aan een afdoende oplossing.

3.16.11 Financiën. De uiteindelijke totale financiële omvang van het LSV-project bedraagt M€ 14,1/Mf 31. De toename met M€ 2,7/Mf 6 t.o.v. de oorspronkelijke raming van M€ 11,4/Mf 25 is veroorzaakt door de extra behoefte en een prijsbijstelling van M€ 0,45/Mf 1. Deze meerbehoefte is binnen het taakstellende budget van het groot project geaccommodeerd

door prioriteitsstelling binnen de posten «overig specifiek materieel» en «infrastructuur grondcomponent».

Tabel 6: Opbouw Investeringsbudget LSV

	M€	Mf
Initiële raming	11,4	25
Prijspeilbijstellingen	0,5	1
Meerbehoefte gewondentransport	2,2	5
Realisatie t/m 01-01-2002	14,1	31

3.16.12 Subconclusie LSV. De initiële behoefte van 230 stuks is in de aanvangsfase van het project aangepast naar 180 stuks. In 1998 zijn na evaluatie van de ervaringen opgedaan tijdens oefeningen en na beëindiging van een studie naar de geneeskundige ondersteuning van de Brigade 28 extra voertuigen in de gewondentransportuitvoering besteld. De invoering van de eerste 180 LSV'n van het type Algemene Dienst en Anti Tank is vertraagd door leveringsproblemen en uiteindelijk in het eerste kwartaal 2001 voltooid. De 28 extra voertuigen zijn in het tweede kwartaal van 2001 ingestroomd. In totaal beschikt de brigade over 208 LSV'n. De vertraging van het deelproject LSV heeft geen nadelige invloed gehad op de totale projectdoelstelling. Het aantal van 208 voertuigen draagt voor een belangrijk deel bij aan de benodigde grondmobiele capaciteit van de brigade en beantwoord daarmee aan het gestelde doel.

3.17 Persoonlijke Standaard Uitrusting (PSU). Bij de start van het project Luchtmobiele Brigade is een bedrag van M€ 3,2/Mf 7 geraamd op basis van de personele sterkte van de Luchtmobiele Brigade. Conform de planning zijn de rugzakken in 1992 en de parka's en overige PSU in 1994 ingestroomd. Voor het project is in totaal M€ 2,3/Mf 5 uitgegeven: M€ 1,8/Mf 4 voor de algemene PSU en M€ 0,45/Mf 1 voor de rugzakken.

Tabel 7: Opbouw Investeringsbudget PSU

	M€	Mf
Initiële raming	3,2	7
Meerbehoefte rugzakken	0,5	1
Overhevelingen binnen budget	- 1,4	- 3
Realisatie t/m 01-01-2002	2,3	5

3.18 Overig Specifiek Luchtmobiele Uitrusting. Onder de noemer overig specifiek materieel is de aanschaf van nachtzichtapparatuur, navigatieapparatuur, geniematerieel, «Helicopter Underslung Load Equipment» (HUSLE) en materieel voor de logistieke eenheden voorzien. Het totale budget bedroeg oorspronkelijk M€ 8,2/Mf 18 en de geplande instroom van het materieel was voorzien in de periode medio 1994 tot 2000. Het merendeel van het materieel is volgens plan ingestroomd bij de desbetreffende eenheden. Voor de gerealiseerde delen is M€ 4,5/Mf 10 geïnvesteerd. De laatste deelprojecten voor de luchtmobiele geniecompagnie zijn vertraagd en de realisatie wordt nu in 2003 voorzien. Voor deze middelen zijn M€ 4,1/Mf 9 begroot, waarmee het budget voor de post «overig specifiek luchtmobiele uitrusting» in totaal M€ 8,6/Mf 19 bedraagt.

Tabel 8: Opbouw Investeringsbudget Overig Specifiek Luchtmobiele Uitrusting

	M€	Mf
Initiële raming	8,2	18
Nadere specificatie van behoefte	3,4	7
Overhevelingen binnen budget	- 3	- 6
Realisatie t/m 01-01-2002	4,5	10
Nog te realiseren	4,1	9
Waarvan reeds verplicht	0	0
Nog te verplichten	4,1	9

HOOFDSTUK 4. INFRASTRUCTUUR

4.1 Inleiding. De oprichting van de Luchtmobiele Brigade heeft diverse infrastructurele projecten omvat. Vanaf de aanvang is hierbij een onderscheid gemaakt tussen de infrastructuur bestemd voor de grond- en de luchtcomponent. Op het project zijn tevens nationale en krijgsmachtbrede aspecten op het gebied van ruimtelijke ordening en milieu van invloed geweest. In dit hoofdstuk worden van achtereenvolgens de grond- en de luchtcomponent de infrastructurele en ruimtelijke orderingsaspecten beschreven. Hierbij wordt ingegaan op de oorspronkelijke planning en de uiteindelijke realisatie.

Grondcomponent

4.2 Algemeen. Bij de start van het groot project in 1992 is gezocht naar een geschikte combinatie tussen oefenterrein en kazerne om de LMB te huisvesten, teneinde de mogelijkheid te verschaffen in de omgeving te oefenen tot op compagniesniveau. Daarnaast diende er een luchtvaartterrein in de nabijheid te zijn. Slechts één combinatie bleek geschikt. Deze combinatie bestond uit de Oranjekazerne te Schaarsbergen, de oefenterreinen Eder- en Ginkelse Heide en de vliegbasis Deelen. Na het besluit in 1993 tot het paraatstellen van het 13e Infanteriebataljon Luchtmobiel bleek de beschikbare infrastructuur hiervoor in Schaarsbergen onvoldoende. Besloten werd om het 3e bataljon te legeren in Assen. Het in ontwikkeling zijnde oefenterrein De Haar zou dan gebruikt kunnen worden voor het beoefenen van het luchtmobiele optreden. De paraatstelling van het 13e Infanteriebataljon Luchtmobiel betekende tevens de oprichting van een zelfstandig schoolbataljon voor de luchtmobiele brigade. Dit Schoolbataljon Luchtmobiele Brigade (later hernoemd tot: Schoolbataljon Luchtmobiel) is ondergebracht op de locatie Groot Heidekamp.

4.3 Oorspronkelijke planning.

4.3.1 Ruimtelijke Ordening. De oefenterreinen op de Eder- en Ginkelse Heide dienden conform de uitgangspunten in het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT) nauwelijks te worden aangepast. Slechts minieme aanpassing van randbeplanting was gewenst en met het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij diende nader overleg plaats te vinden omtrent de mogelijkheden tot het ontplooiën van graafactiviteiten.

4.3.2 Infrastructuur. Initieel was de verwachting dat de Oranjekazerne voldoende ruimte zou bieden aan zowel de brigade-eenheden als het schoolbataljon. De infrastructurele aanpassingen omvatten hoofdzakelijk de realisatie van oefenen sportfaciliteiten en kleinere aanpassingen aan bureelgebouwen en gebouwen voor de logistieke functies.

4.3.3 Financieel. Aanvankelijk werd de benodigde investering begroot op M€ 2,7/Mf 6, dit is echter na een detailinventarisatie bijgesteld tot M€ 3,6/Mf 8.

4.3.4 Tijdschema. De infrastructurele projecten zouden eind 1994 gerealiseerd zijn.

4.4 Bijstelling n.a.v. paraatstelling 3e bataljon.

4.4.1 Ruimtelijke ordening. Voor het creëren van oefenmogelijkheden in de omgeving van Assen is gekozen voor het in 1992 in ontwikkeling zijnde «Dubbel Eenheids Oefenterrein» (D-EOT) de Haar. Aangezien de inrichting van dit terrein nog moest starten, kon dit nog tijdig worden aangepast aan de eisen welke werden gesteld voor het luchtmobiele optreden. Realisatie van een helikopter opstap- en landingspunt in de omgeving moest nog worden toegevoegd.

4.4.2 Infrastructuur. Het 3e bataljon zou worden gelegerd op de Johan Willem Friso Kazerne te Assen aangezien er voor dit bataljon geen ruimte meer was te Schaarsbergen.

4.4.3 Financieel. De extra benodigde investering voor diverse infrastructurele aanpassingen in Assen werden begroot op M€ 1,4/Mf 3.

4.4.4 Tijdschema. De aanvullende infrastructurele aanpassingen zouden eind 1995 gerealiseerd zijn.

4.5 Realisatie.

4.5.1 Ruimtelijke ordening.

a. Eder- en Ginkelse Heide (EGH).

- In 1993 is besloten om voor het gebruik van dit oefenterrein een Natuur- en Geluidsaspectenonderzoek (NGO) op te stellen. De conclusie van het onderzoek was dat het oefenen door de Luchtmobiele Brigade geen onaanvaardbare belasting voor natuur en milieu met zich meebrengt. Het NGO is met een regeringsstandpunt in juni 1994 aan de Tweede Kamer aangeboden.
- De gemeente Ede stelde voor graafoctiviteiten de plicht tot het hebben van een vergunning in. In 1993 leidde dit tot het aanpassen dan wel uitstellen van oefeningen. In 1994 is de vergunning voor een heel jaar aangevraagd. In 1995 is er gestart met het opstellen van een convenant tussen de gemeente Ede en defensie om het gebruik van de Eder- en Ginkelse Heide betreffende graafoctiviteiten te regelen, dit convenant is begin 1996 afgesloten.
- In de 1e helft van 1996 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het regeringsstandpunt op basis van de partiele herziening van het SMT. Het gebruik van de Eder- en Ginkelse Heide (EGH) door de Luchtmobiele Brigade was voorlopig, hangende de uitkomst van de uitplaatsingsstudie. De conclusie op grond van de uitplaatsingstudie, was dat de nadelen van uitplaatsing groter zijn dan de voordelen. Dit heeft ertoe geleid dat in deel één van het SMT-2 het kabinet het voorstellen heeft uitgesproken de EGH definitief te bestemmen voor de Luchtmobiele Brigade.
- In het verlengde van het convenant zijn over het beheer en de inrichting van de heide afspraken gemaakt tussen de gemeente Ede en Defensie, in overleg met andere overheden en diverse maatschappelijke groeperingen. Deze afspraken zijn neergelegd in het Beheers- en inrichtingsplan Eder en Ginkelse Heide 1998–2008. Dit plan heeft in het kader van een bezwarenprocedure voor een ieder ter inzage gelegen.

Inmiddels is het plan vastgesteld en ondertekend door de Staatssecretaris van Defensie.

b. D-EOT De Haar.

- In 1994 is gestart met het maken van een Milieu Effecten Rapport (MER), dit is voltooid en in februari 1997 is het inrichtingsplan vastgesteld.
- Inrichtingsplan De Haar is aangepast aan het gebruik door luchtmobiele eenheden. Hiervoor zijn in het terrein helikopter opstap- en landingsplaatsen gesitueerd.
- De realisatie/inrichting van dit oefenterrein loopt reeds enkele jaren en het zal naar verwachting medio 2005 gereed zijn.
- Tot het moment dat De Haar operationeel in gebruik kan worden genomen, zal gebruik worden gemaakt van andere (kleinere) oefenterreinen in de omgeving van Assen.
- D-EOT De Haar wordt gefinancierd vanuit het landmachtbudget.

c. Helikopter opstap- en landingspunt Oudveen.

- Na onderzoek is de locatie Oudveen (gemeente Norg) geschikt bevonden voor realisatie van het helikopteropstap- en landingspunt ten behoeve van te houden oefeningen op D-EOT De Haar
- Met het voornemen tot wijziging van het streekplan is eind 1995 ingestemd door Gedeputeerde Staten van Drenthe. Hierop zijn echter diverse bezwaren aangetekend. Eind 1996 zijn deze bezwaren door de rechter niet ontvankelijk verklaard, waarna met de realisatie kon worden aangevangen.
- Tot op heden (01-01-2002) is er van de benodigde 10 ha. grond 6 ha. aangekocht. Naar verwachting is dit opstappunt bij ingebruikname van D-EOT De Haar (2005) ook gereed.
- Het helikopter opstappunt wordt gefinancierd uit het landmachtbudget.

d. Uitplaatsingsstudie. Begin 1996 heeft de regering ingestemd met het uitvoeren van een uitplaatsingsstudie van de oefenfaciliteiten van Luchtmobiele Brigade naar Oost-Groningen. Deze studie is eind 1996 aan de Tweede Kamer aangeboden, maar heeft uiteindelijk niet geleid tot een uitplaatsingsbesluit van de oefenfaciliteiten.

4.5.2 Infrastructuur.

a. Schaarsbergen.

- Aanvankelijk was de verwachting dat de beschikbare infrastructuur (in gebruik bij de 11 Painfbrig) op de Oranjekazerne voldoende ruimte zou bieden voor de gehele 11e Luchtmobiele Brigade. Na een detailinventarisatie bleek dat deze ruimte onvoldoende was en zijn ook andere objecten in de nabije omgeving van de Oranjekazerne hierbij betrokken. Deze objecten zijn: Kamp Koningsweg Noord, MC Duivelsberg, Groot Heidekamp, Klein Heidekamp en de Kop van Deelen. Een aantal van de genoemde complexen was in gebruik van de Koninklijke luchtmacht.
- Het object Kop van Deelen (Koninklijke luchtmacht) is slechts in de beginfase gebruikt als interim-locatie. Groot Heidekamp is door de Koninklijke landmacht overgenomen van de Koninklijke luchtmacht en zal na realisatie van diverse nieuwbouwprojecten (niet specifiek LMB) in zijn geheel gebruikt worden door het Schoolbat Luchtmobiel. Kamp Koningsweg Noord (KKN) en Klein Heidekamp (KHK) zijn overgenomen van de Koninklijke luchtmacht. Na voltooiing van alle (niet specifieke LMB) nieuwbouw op de Oranjekazerne en Groot Heidekamp, zal het eerste object (KKN) en het tweede object (KHK) deels worden afgestoten.
- De benodigde infrastructurele aanpassingen bestonden uit een tweetal

- hoofdgroepen. De bouw van sport- en oefen faciliteiten zoals een sporthal, klimtoren, klimwand, kracht- en fitnessruimte, touwhindernisbaan en mogelijkheden voor het beoefenen van helikopterdril, daarnaast dienden er tevens een grote hoeveelheid (kleine) infrastructuurle aanpassingen te worden uitgevoerd, t.b.v. de directe bedrijfsvoering, aan burelen, magazijnen en werkplaatsen.
- De verwachting was dat deze aanpassingen binnen twee jaar (dus medio 1994) zouden kunnen zijn afgerond. Er zijn echter regelmatig vertragingen opgetreden als gevolg van een bestedingsstop infrastructuur, latere ontruiming van infrastructuur door andere eenheden, uitzending van eenheden van de brigade en vertragingen in het bouwproces (wijziging van de behoeftestelling, langere voorbereidingstijd nodig, volgtijdelijke uitvoering door interne verhuizingen). Tevens ontstonden er vertragingen door nieuwe/gewijzigde infrabeleidsnormering als legering voor beroeps bepaalde- en onbepaalde tijd (BBT/BOT) en burelen.
 - De initiële infrastructuurle behoeften zijn afgerond in 1996. Daarna zijn er geen uitgaven meer gedaan welke rechtstreeks kunnen worden gerelateerd aan het project LMB. Verdere infrastructuurle aanpassingen maakten onderdeel uit van de normale infra-activiteiten van de Koninklijke landmacht.
 - De aanpassingen voor Schaarsbergen zijn gefinancierd van het budget 08.01.
- b. Assen.
- Na het besluit tot gebruik van de JWF kazerne te Assen voor het 13e Infanteriebataljon, de geneeskundige compagnie en de mortiercompagnie is analoog aan de situatie in Schaarsbergen de infrastructuur aangepast.
 - Gestart is met realisatie van sport-en trainingsfaciliteiten (klimtoren, klimwand. Touwhindernisbaan en aanpassing sporthal). Daarnaast moesten er diverse (kleine) infrastructuurle aanpassingen worden gemaakt voor de bedrijfsvoering aan bureelgebouwen, werkplaatsen en magazijnen.
 - De aanpassingen in Assen zijn gefinancierd vanuit het budget 08.01.

4.6 Afsluiting infrastructuur grondcomponent. In 1996 is besloten om het deelproject infrastructuur grondcomponent af te sluiten. Ondanks de verschuiving tot 1999 zijn in de tussenliggende periode geen investeringen meer gedaan gerelateerd aan het project LMB. Er hebben om die reden geen rapportages infrastructuur meer plaatsgevonden.

4.7 Financiën. In onderstaande tabel is het investeringsverloop weergegeven.

Tabel 9: Opbouw investeringsbudget infrastructuur grondcomponent

	M€	Mf
Initiële raming	3	6
Meerbehoefte na specificatie	0,9	2
Meerbehoefte locatie Assen	1,4	3
Overhevelingen binnen budget	- 1	- 3
Realisatie t/m 01-01-2002	4	8

Luchtcomponent

4.8 Algemeen. Bij de start van het project werd ervoor gekozen om de transporthelikopters op de vliegbasis Eindhoven te plaatsen. De reden hiervoor was het combineren van de luchttransporttaken op deze locatie.

De gevechtshelikopters zouden op de vliegbasis Gilze- Rijen worden gestationeerd. Hiervoor werden de benodigde aanpassingen aan gebouwen, werken en terreinen geïnventariseerd.

4.9 Oorspronkelijke planning.

4.9.1 Ruimtelijke ordening. Bij het besluit tot de herplaatsing van de helikopters van de vliegbasis Deelen en Soesterberg naar Eindhoven en Gilze-Rijen is onderzocht of er fysieke ruimte aanwezig was. Daarnaast viel de te verwachten geluidsproductie op de nieuwe locaties binnen de in het Structuurschema Militaire Terreinen aangegeven zoneringsregeling. Er werden geen verdere problemen voorzien om de wijzigingen in het gebruik in te passen in de vergunningen.

4.9.2 Infrastructuur. Voor Eindhoven werd uitgegaan van complete nieuwbouw voor de aldaar te huisvesten transporthelikopters. Voor Gilze-Rijen werd uitgegaan van het bijplaatsen van twee squadrons gevechtshelikopters en de daarbij behorende voorzieningen.

4.9.3 Financiën. Het projectbudget werd in 1993 (2e Halfjaarlijkse rapportage) vastgesteld op M€ 33,6/Mf 74.

4.9.4 Tijdschema. De planning ging uit van een start in 1995 en voltooiing in 2000.

4.10 Bijstellingen. Naar aanleiding van de prioriteitennota, waarin het aantal jachtvliegtuigen werd verminderd, werd een gewijzigde belegging voor de vliegbases gepresenteerd (brief d.d. 26 januari 1994, kamerstuk 23 400 nr 39). Tevens waren er signalen ontvangen over de beëindiging van de activiteiten van de Amerikaanse Luchtmacht in Nederland onder handhaving van de verplichtingen voor de «Co-located Operating Base». Gevolg was dat de locatie voor de transporthelikopters werd gewijzigd van Eindhoven in Soesterberg. Naar aanleiding van deze herbelegging werd het budget bijgesteld van M€ 33,6/Mf 74 naar M€ 24,5/Mf 54.

4.10.1 Ruimtelijke Ordening. In verband met een lopende studie naar uitplaatsing van de Luchtmobiele Brigade naar Groningen werd besloten bij de benodigde aanpassingen op Soesterberg en Gilze-Rijen uit te gaan van een gebruikstermijn van circa 10 jaar. In verband hiermee werd de opdracht verstrekt om bij de plannen uit te gaan van maximaal gebruik van de bestaande voorzieningen. Daar op Soesterberg reeds helikopters waren gehuisvest werden geen problemen voorzien bij de ruimtelijke ordening.

4.10.2 Infrastructuur. In plaats van nieuwbouw op Eindhoven diende als gevolg van de gewijzigde vliegveld belegging een plan te worden opgesteld voor Soesterberg voor het onderbrengen van transporthelikopters. Bij de uitwerking hiervan is uitgegaan van een maximaal hergebruik van de bestaande voorzieningen.

4.10.3 Financieel. Het budget werd als gevolg van de hiervoor genoemde wijziging van de uitgangspunten neerwaarts bijgesteld en vastgesteld op M€ 24,5/Mf 54. In de navolgende jaren werd met prijspeilbijstellingen het budget stapsgewijs gesuppleerd tot M€ 26,3/Mf 58.

4.10.4 Tijdschema. De bij aanvang gegeven planning bleef gehandhaafd. De eerste deelprojecten startten in 1995 en beëindiging van de activiteiten bleef voorzien in 2000. Wel werden planbedragen afhankelijk van de realisatiemogelijkheden naar latere jaren verschoven.

4.11 Realisatie.

4.11.1 Ruimtelijke ordening. De gewijzigde belegging is doorgevoerd. In de aanvragen voor de vergunningen in het kader van de Wet Milieubeheer voor Gilze-Rijen en Soesterberg zijn de gewijzigde activiteiten meegenomen.

4.11.2 Infrastructuur. De aanpassingen op Soesterberg betroffen het realiseren van helikopter platforms, het aanpassen van hangars en het realiseren van nieuwbouw voor de kantoorfaciliteiten van een van de squadrons. Voor het andere op Soesterberg geplaatste squadron was reeds een vrij nieuw gebouw aanwezig. Daarnaast werd een nieuwe hangar voor het onderbrengen van 4 Chinook helikopters gerealiseerd.

4.11.3 De aanpassingen voor Gilze-Rijen betroffen eveneens het realiseren van platforms, hangars en kantoorfaciliteiten voor het onderbrengen van de squadrons.

4.11.4 MLT Deelen. Per 1997 is Deelen als zelfstandige basis gedeactiveerd maar een deel van het vliegbasisterrein blijft militair luchtvaartterrein (MLT) met een geluidszone. Deelen fungeert als opstappunt voor de Luchtmobiele Brigade (geleerd in Schaarsbergen) en er vinden vlieg-oefeningen plaats die samenhangen met 11AMB.

4.11.5 Tijdschema. Bij de realisatie van projecten is steeds gelet op de prioriteit van het project in relatie tot de instroomtijdstippen van de nieuwe types helikopters. Indien er zich situaties voordeden waarbij de benodigde voorziening niet tijdig kon worden gerealiseerd, werden interim maatregelen genomen. Met name op Gilze-Rijen heeft dit geleid tot diverse interne verhuizingen.

4.11.6 Financiën. Voor de verschillende projecten is over de periode 1995 tot 2000 M€26,3/Mf 58 tot betaling gebracht.

Tabel 10: Opbouw Investeringsbudget Infrastructuur luchtcomponent

	M€	Mf
Initiële raming	0	0
Raming 2e rapportage	34	74
Herbelegging Soesterberg	- 9,1	- 20
Prijspeilbijstellingen	1,8	4
Realisatie t/m 01-01-2002	26	58

4.12 Subconclusie. De infrastructuurprojecten voor de grond- en de luchtcomponent zijn conform de planning afgerond. Voor de grondcomponent is in Schaarsbergen en Assen voorzien in de vereiste faciliteiten voor de legering, bedrijfsvoering en oefenen. De paraatstelling van het 13e Infanteriebataljon zoals vermeld in de Prioriteitennota 1993 heeft geleid tot de uitbreiding naar Assen en omgeving. Voor de luchtcomponent is voorzien in infrastructuur op de vliegbases Gilze-Rijen en Soesterberg.

HOOFDSTUK 5. OPERATIONEEL VERBAND 11 AIR MANOEUVRE BRIGADE

5.1 Inleiding. De projectdoelstelling (zie par. 1.5) stelt dat het eindproduct van het groot project oprichting Luchtmobiele Brigade een operationeel gereede eenheid is. De aspecten zoals beschreven in de bovenstaande hoofdstukken vormen bouwstenen voor de uiteindelijke Luchtmobiele

Brigade, een geïntegreerde eenheid bestaande uit een grond- en een luchtcomponent.

5.2 Structuur. Dit hoofdstuk gaat in op het eindproduct van het project. Eerst wordt ingegaan op de «11 Air Manoeuvre Brigade» en aansluitend wordt de Airmanoeuvre doctrine op hoofdlijnen beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op de operationele gereedheid, gezamenlijke training en internationale samenwerking.

5.3 Inmiddels zijn vanuit het groot project oprichting Luchtmobiele Brigade de grond- en de luchtcomponent ingebed in de structuren van de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht. De samenwerking tussen beide krijgsmachtdelen is op hoofdlijnen formeel vastgelegd in de Gemeenschappelijke Instructie (GI) van BLS en BDL (ref. 28). De bevelsverhoudingen, overlegstructuur en de verantwoordelijkheden voor opleiden en trainen zijn vastgelegd in de Aanvullende Gemeenschappelijke Instructie (AGI) van de Senior National Officer 1 GE/NL Corps en de Commandant Tactische Luchtstrijdkrachten (ref. 29).

5.4 11 Air Manoeuvre Brigade. Bij de oprichting bestaat de Luchtmobiele Brigade uit de grondcomponent, 11 Luchtmobiele Brigade van de Koninklijke landmacht en uit de luchtcomponent, de Tactische Helikoptergroep Koninklijke luchtmacht. Ervaringen tijdens oefeningen en operationele inzet van zowel de Nederlandse brigade alsmede van vergelijkbare buitenlandse eenheden van de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk hebben geleid tot een verdere ontwikkeling van het operationele concept van de Luchtmobiele Brigade. Na de invoering van de gevechtshelikopter AH-64D Apache is de inzet en het optreden van deze helikopter steeds belangrijker geworden. Was de inzet aanvankelijk nog ondersteunend van karakter, in het huidige operationele optreden heeft de gevechtshelikopter een hoofdrol als manoeuvreermiddel. Voortschrijdend inzicht heeft dus geleid tot een volledig geïntegreerd optreden van helikopters en luchtmobiele grondeenheden. Dit wordt internationaal aangeduid met de term airmanoeuvre optreden. Deze doctrinaire ontwikkeling is vastgelegd in de «Operationele grondslagen 11 Air Manoeuvre Brigade» (ref. 30), ook genoemd «airmanoeuvre doctrine», en is goedgekeurd door de BLS (1999) en de BDL (2001).

5.5 Om het airmanoeuvre karakter te benadrukken is de benaming Luchtmobiele Brigade inmiddels gewijzigd in «Air Manoeuvre Brigade». «11 Air Manoeuvre Brigade» (11 AMB) is de volledig geïntegreerde «joint» eenheid die in geval van operationele inzet bestaat uit de samenvoeging van de 11e Luchtmobiele Brigade van de Koninklijke landmacht en de Tactische Helikoptergroep Koninklijke luchtmacht. De grond- en de luchtcomponent zijn normaliter ondergebracht in de organisatie van de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht en worden bij inzet en ook bij oefeningen daadwerkelijk samengevoegd tot het operationele verband 11 AMB. De commandant van 11 Luchtmobiele Brigade is tijdens oefeningen en bij operaties de commandant 11 AMB, terwijl de commandant van de Tactische Helikoptergroep Koninklijke luchtmacht de plaatsvervangend brigadecommandant is. De integratie bij 11 AMB komt onder meer tot uiting in de commandopost van de brigade. Bij operationele inzet en bij oefeningen worden de staven van 11 Luchtmobiele Brigade en de Tactische Helikoptergroep Koninklijke luchtmacht samengevoegd tot de zogenaamde «joint commandpost». Vanuit deze commandopost worden door landmacht en luchtmacht personeel gezamenlijk plannen gemaakt en leiding gegeven aan de inzet van de brigade. Bij de bataljons en de squadrons komt de integratie tot uitdrukking in het gezamenlijk plannen en uitvoeren van acties. De operationele organisatie van 11 AMB is schematisch weergegeven in figuur 5 van bijlage C.

5.6 Airmanoeuvre doctrine. Airmanoeuvre is de geïntegreerde inzet van de helikopter- en de grondcomponent van een air-manoeuvre eenheid binnen het operatieconcept van de hogere commandant. De luchtmobiele grondcomponent is zodanig georganiseerd, uitgerust en getraind, dat geïntegreerd optreden met de transport- en de gevechtshelikopters mogelijk is. Andersom geldt hetzelfde voor de helikoptercomponent. De invoering van de moderne gevechtshelikopter, zoals de Apache AH-64D, heeft geleid tot een verdere ontwikkeling van luchtlandingstorm (air assault)- en luchtgemechaniseerde (air mechanised) concepten, die in de Tweede Golfoorlog op grote schaal zijn toegepast. De airmanoeuvre eenheid is bij uitstek geschikt om luchtgemechaniseerde (air mechanised), luchtlandingsstorm- (air assault), en luchtmobiele (air mobile) gevechtsacties uit te voeren in de volledige diepte van het operatiegebied van de hogere commandant.

5.6.1 Bij luchtmobiel optreden manoeuvreren helikopters met speciaal opgeleide en uitgeruste gevechts- en gevechtssteun-eenheden over het gevechtveld, die vervolgens op de grond het gevecht aangaan. Gevechtshelikopters escorteren de luchtmobiele verplaatsing en ondersteunen het grondoptreden.

5.6.2 Bij luchtlandingsstorm optreden ligt het zwaartepunt van de uitvoering bij de offensieve inzet van de luchtmobiele, speciaal opgeleide grondcomponent. De transport- en de gevechtshelikopters scheppen de randvoorwaarden.

5.6.3 Luchtgemechaniseerd optreden kenmerkt zich door het maximaal uitbuiten van de slagkracht van de gevechtshelikopters door geconcentreerde en offensieve inzet van deze middelen, waarbij de grondcomponent en de transporthelikopters er vooral voor dienen om het optreden van de gevechtshelikopters te ondersteunen en te beveiligen.

5.7 Inzetoepies. De inzetoepies voor 11 Luchtmobiele Brigade en de Tactische Helikoptergroep Koninklijke luchtmacht zijn nog separaat beschreven in diverse documenten. De vaststelling van geïntegreerde airmanoeuvre inzetoepies vergt nog nadere afstemming en uitwerking.

5.8 Operationele gereedheidsstatus (OGS). Bij de oprichting van de Luchtmobiele Brigade is een onderscheid gemaakt tussen de operationele gereedheid van de geïntegreerde eenheid en van de samenstellende delen afzonderlijk. Van een volledig operationele brigade is sprake zodra de grond- en luchtcomponent gevormd en gezamenlijk getraind zijn. Dit is eind 2003 voorzien.

5.9 Om deze status te bereiken is een gezamenlijke en geïntegreerde training van alle niveaus tot en met het brigadeniveau noodzakelijk. Door beide bevelhebbers is hiertoe eind 2000 de projectorganisatie Operationele Gereedheid 11 Air Manoeuvre Brigade 2003 (PO OGS 11AMB 2003) ingesteld. Deze projectorganisatie is belast met het invullen en coördineren van alle noodzakelijke activiteiten om de OGS eind 2003 te kunnen vaststellen. Als meetmoment voor de OGS wordt in oktober 2003 de brigade geoefend in het Air Manoeuvre concept tijdens een grootschalige oefening in Polen. Formele afspraken hiervoor zijn reeds gemaakt. Na dit meetmoment rapporteren BLS en BDL hierover gezamenlijk aan de Bewindslieden en de Chef Defensiestaf.

5.10 Vanuit planmatig oogpunt zijn, mede door de inzet van zowel Nederlandse als Duitse helikopters, geen problemen voorzien bij de vaststelling van de OGS van 11 AMB eind 2003. Dit volgt uit een planning die is opgezet in nauwe samenwerking tussen Koninklijke landmacht en Konink-

lijke luchtmacht. De planning vereist de inzet van helikopters ten behoeve van 11 AMB. Overigens krijgt tijdens het opwerktraject de operationele inzet van delen van 11 Luchtmobiele Brigade van de Koninklijke landmacht of van delen van de Tactische Helikopter Groep van de koninklijke luchtmacht voor vredesoperaties of anderszins in beginsel prioriteit boven de beschikbaarheid van oefeningen.

5.11 Zo levert Nederland tot juli 2002 een helikopterdetachement aan MND(SW) van SFOR. De helikopters worden ingezet voor medische evacuatie, troepentransport en ander personenvervoer. Vanaf 1 juli 2002 neemt Nederland de verantwoordelijkheid voor de IRT-taken («Immediate Response Team», vergelijkbaar met de Nederlandse traumahelikopter) op zich voor de MND (SW) van SFOR. Hiervoor worden na 1 juli 2002 twee Cougar helikopters ter beschikking gesteld. De consequenties van de vervolginzet van de THGKL in SFOR-verband voor het opwerktraject worden momenteel in overleg tussen BLS en BDL geïnventariseerd.

5.12 Gezamenlijk trainen. De opleidings- en trainingssystematiek van de 11 AMB is vastgelegd in het Specifiek Beleid Opleiden en Training deel B (SBOT B). Dit document is door SNO 1 (GE/NL) Corps in overleg met CTL vastgesteld en omvat de opleiding en training van het individuele tot en met het geïntegreerde brigadeniveau. In de SBOT B zijn voorts de eisen en richtlijnen vastgelegd per niveau. Naarmate het trainingsniveau toeneemt, neemt ook de noodzaak toe van een geïntegreerde training van de grond- en de luchtcomponent. Vanaf het niveau bataljon/squadron is volledig geïntegreerd optreden een absolute voorwaarde om te komen tot een operationeel gereede eenheid. Om dit op verantwoorde wijze te kunnen uitvoeren is het noodzakelijk dat, ook op de lagere niveaus (groep, peloton en compagnie) regelmatig kan worden geoefend met de eigen helikopters van de THG.

5.13 Voor de training wordt gebruik gemaakt van faciliteiten in Nederland en het buitenland. Het gebruik van faciliteiten en oefengebieden in het buitenland wordt of is reeds vastgelegd in een «Memorandum of Understanding» met het betreffende land. Oefeningen van de brigade in Polen, Tsjechië, Noorwegen en Spanje zijn hiervan bekende voorbeelden. Milieu- en ARBO-regelgeving leggen toenemende beperkingen op voor het oefenen van de 11e Airmanoeuvre Brigade in Nederland en in Europa. In Nederland is een «All Arms» training van de brigade met al haar middelen onder realistische omstandigheden niet mogelijk. Elders in Europa moeten dergelijke gebieden nog ingericht worden om de «All Arms» training van een Air Manoeuvre Brigade mogelijk te maken. Het voorzien in dergelijke noodzakelijke faciliteiten is alleen in internationaal verband mogelijk en zal in de toekomst nog de nodige inspanning en deelname in internationale investering vergen. Overleg hierover met Engeland wordt op beperkte schaal reeds gevoerd. Afstemming hierover met Duitsland zal naar verwachting in de nabije toekomst worden opgestart.

5.14 Uitzendingen en OGS. De eenheden van de 11e Luchtmobiele Brigade en de Tactische Helikoptergroep Koninklijke luchtmacht zijn sinds de oprichting meerdere malen ingezet voor vredesoperaties. De eenheden van de grond- en de luchtcomponent zijn echter telkenmale gescheiden ingezet. De infanteriebataljons luchtmobiel zijn hierbij ingezet als een gemechaniseerde eenheid en hebben een daarvoor opgezet omscholings- en opwerktraject uitgevoerd. De inzet heeft dan ook slechts in beperkte mate bijgedragen aan het opwerken naar een operationele airmanoeuvre eenheid. Ook zijn delen van 11 AMB organiek ingezet, zoals in Macedonië en momenteel in Afghanistan. De inzet van de helikopters heeft bijgedragen aan het opleidings- en trainingsniveau op vluchtniveau. Tot op heden is er nog geen inzet geweest van een samengestelde airmanoeuvre

eenheid bestaande uit delen van de 11 Luchtmobiele Brigade van de Koninklijke landmacht en van de Tactische Helikoptergroep Koninklijke luchtmacht. In bijlage E is een overzicht opgenomen van de uitzendingen die door de grond- en de luchtcomponent reeds uitgevoerd of gepland zijn.

5.15 Internationale samenwerking. Er wordt nauw samengewerkt met verschillende buitenlandse eenheden. De samenwerking met de Engelse 16 Air Assault Brigade en Amerikaanse 101 Airborne Division (Air Assault) zijn hiervan sprekende voorbeelden. De samenwerking met Engeland op het gebied van airmanoeuvre wordt momenteel nader uitgewerkt. Tevens wordt samengewerkt met onder meer de Belgische Paracommando Brigade, de Duitse 31e Luftlande Brigade en vergelijkbare Poolse eenheden zoals 25(PL) Air Cavalry Brigade.

5.16 Subconclusie. 11 AMB is de volledig geïntegreerde «joint» eenheid die in geval van operationele inzet ontstaat uit de samenvoeging van de 11 Luchtmobiele Brigade van de Koninklijke landmacht en de Tactische Helikoptergroep Koninklijke luchtmacht. De inzet en het optreden van de helikopters is steeds belangrijker geworden en ervaring tijdens inzet en oefeningen hebben geleid tot het airmanoeuvre optreden. Airmanoeuvre optreden is het volledig geïntegreerde opereren van helikopters en luchtmobiele eenheden binnen het operatieconcept van een hogere commandant. De OGS wordt eind 2003 vastgesteld, met de kanttekening dat de operationele inzet van delen van 11 Luchtmobiele Brigade van de Koninklijke landmacht of van delen van de Tactische Helikopter Groep van de Koninklijke luchtmacht in beginsel prioriteit krijgt boven oefendoelen. Het opwerktraject naar deze status is in nauwe samenwerking tussen Koninklijke landmacht en Koninklijke luchtmacht opgezet. De consequenties van de vervolginzet van de THGKLu in SFOR-verband worden momenteel in overleg tussen de BLS en de BDL geïnventariseerd. De BLS en BDL zullen, na vaststelling van de OGS eind 2003, de bewindslieden en de Chef Defensiestaf hierover informeren.

HOOFDSTUK 6. CONCLUSIES

6.1 Algemeen. In 1991 is het project «Oprichting Luchtmobiele Brigade» als «groot project» aangemerkt. De procedureregeling «controle grote projecten» is nog steeds van toepassing. De doelstelling van het project is te voorzien in een operationeel gereede en op haar taak ingerichte eenheid. De producten van het project zijn onder te verdelen in personeel en organisatie, materieel, infrastructuur en het operationele verband «11 Air Manoeuvre Brigade» als de resultante van het groot project Oprichting Luchtmobiele Brigade.

6.2 Personeel en organisatie. De 11e Luchtmobiele Brigade (grondcomponent) is geformeerd uit gereorganiseerde eenheden van 11, 12 en 42 Pantserinfanteriebrigade en uit nieuw opgerichte eenheden. Met de paraatstelling van de brigade in september 1995 is de oprichting binnen het geplande tijdschema uitgevoerd. De structuur van de brigade is tijdens het project aangepast n.a.v. de Prioriteitennota, het oprichten van het Opleidingscentrum Initiële Opleidingen en een in 1998 gehouden evaluatie. In de huidige organisatie heeft de 11e Luchtmobiele Brigade in totaal 2512 parate functieplaatsen en in totaal 2709 oorlogsfunctieplaatsen. De organisatie is volledig ingericht en voldoet aan de oorspronkelijke projectdoelstelling. De mate waarin de organisatie van de brigade als geheel operationeel voldoet, kan pas worden bepaald na vaststelling van de OGS eind 2003. De gemiddelde vulling van de brigade bedraagt momenteel 64% (ref. 32) en blijft een punt van zorg. De recent ingevoerde

verbetermaatregelen moeten nog hun beslag krijgen. De benodigde opleidingen zijn ontwikkeld en ondergebracht in de structuur van de Koninklijke landmacht.

6.3 De Tactische Helikoptergroep Koninklijke luchtmacht als luchtcomponent van 11 AMB is, zoals aangegeven in de Defensienota, geheel in de organisatie en planning van de Koninklijke luchtmacht opgenomen. De formering van de eenheden van de Tactische Helikoptergroep Koninklijke luchtmacht is gefaseerd uitgevoerd en afgestemd op het instromen van de transporthelikopters Chinook en Cougar en de gevechtshelikopter Apache. Tijdens de vorming van de eenheden zijn de diverse squadrons verplaatst van de vliegbasis Deelen naar de vliegbases Gilze-Rijen en Soesterberg. De organisatiestructuur van de Tactische Helikoptergroep Koninklijke luchtmacht is ingericht. De formatiesterkte van de THG zal in 2003 ca. 2300 functieplaatsen groot zijn. De operationele eenheden van de THG zijn gemiddeld voor 79% (stand 3e kwartaal 2001) gevuld.

6.4 In lijn met de behoeftestelling beschikt de Tactische Helikoptergroep na instroming over 13 middelzware transporthelikopters CH-47D Chinook, 17 lichte transporthelikopters AS 532 U2 MK II Cougar en 30 gevechtshelikopters AH-64D Apache. Deze aantallen zijn inclusief de logistieke reserve. Met de ingedeelde transporthelikoptercapaciteit is de Tactische Helikoptergroep Koninklijke luchtmacht in staat om het operationele deel van een infanteriebataljon in één slag te verplaatsen. De gevechtshelikopters beveiligen de verplaatsing en voorzien in ondersteuning van de luchtmobiele eenheden in het inzetgebied. Dit vereist op dat moment een volledige inzetbaarheid van de helikoptervloot. Hiermee is voldaan aan de operationele behoefte aan helikoptertransportcapaciteit zoals die in de oorspronkelijke behoeftestelling is geformuleerd. De mate waarin de organisatie van de THGKLu als geheel operationeel voldoet, kan pas worden bepaald na vaststelling van de OGS eind 2003.

6.5 Materieel. Als onderdeel van het project Luchtmobiele Brigade zijn de gevechts- en de transporthelikopters en bijbehorend materieel, luchtmobiele speciale voertuigen (LSV) en ander speciaal materiaal voor de brigade aangeschaft. De aanschaf van de helikopters is uitgevoerd volgens het Defensie Materieel Proces (DMP). De verwerving van de overige middelen is gezien de financiële omvang gedelegeerd naar de BLS. De informatievoorziening aan de Tweede Kamer over de verschillende projecten is middels de halfjaarlijkse rapportages, situatierapporten en volgens het DMP uitgevoerd.

6.5.1 Transporthelikopter. In 1993 is in overleg met de Tweede Kamer besloten tot de aanschaf van 13 stuks middelzware transporthelikopters CH-47D Chinook. Er zijn zeven gebruikte helikopters overgenomen van Canada die gemodificeerd zijn bij Boeing. De overige zes zijn nieuw aangeschaft. Het project is later uitgebreid met enkele aanvullende behoeften. Eind 1998 is de invoering van de 13 Chinook helikopters afgerond. De aanvullende behoeften moeten nog voor een deel worden uitgevoerd en worden naar verwachting in 2004 voltooid.

6.5.2 In oktober 1993 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de verwervingsvoorbereiding en de keuze van Defensie voor de 17 AS-532-U2 Cougar Mk2 helikopters van Eurocopter (Kamerstuk 22 327, nr. 18). Tussen 1 april 1996 en juli 1998 heeft de Koninklijke luchtmacht deze toestellen overgenomen. De inzetbaarheid van de Cougar is in de beginfase beneden de verwachting gebleven. In samenwerking met de fabrikant is gewerkt aan verbeteringen. Het project is, evenals bij de Chinook, later uitgebreid met enkele aanvullende behoeften. De invulling van deze behoeften is voorzien om in 2004 te worden voltooid.

6.5.3 Voor de aanschaf van de beide typen transporthelikopter is in totaal M€ 609/Mf 1342 voorzien (prijspeil 2001). Het verschil met de initiële raming van M€ 453,8/Mf 1000 (1992) bedraagt derhalve M€ 155,2/Mf 342. Uitgaande van de aspecten product, tijd en geld kan met de thans beschikbare informatie worden geconcludeerd dat de levering van de transporthelikopters binnen de gestelde termijnen is verlopen. Met de inmiddels gerealiseerde aanvullende investeringen beschikt de THG over transporthelikopters, die aan de gestelde eisen voldoen onder aantekening dat de nog te realiseren aanvullende investeringen in behandeling zijn en de realisatie daarvan binnen afzienbare tijd zal geschieden. Hiervoor moet nog ruim 3% van het totaal beschikbare budget worden besteed. Het project transporthelikopters kan derhalve worden afgesloten, waarbij de nog lopende activiteiten voor de aanvullende investeringen in de lijn kunnen worden behandeld en verantwoord. In het kader van het DMP zal na beëindiging van het project in 2004 de Kamer met een E-brief worden geïnformeerd.

6.5.4 Gevechtshelikopter. De Tweede Kamer heeft in april 1995 ingestemd met de verwerving van 30 AH-64D Apache helikopters. Het project omvat de invoer en ingebruikname van 30 AH-64D Apache helikopters met een bijbehorend pakket aan initiële reservedelen, test- en ondersteunende uitrusting en de aanschaf en ingebruikname van een simulator (Longbow Crew Trainer). Tevens is met de Amerikaanse overheid een overeenkomst gesloten voor de lease van 12 AH64A Apache helikopters ter overbrugging van de periode tot de instroom van de bestelde helikopters teneinde de geplande instroom vanaf eind 1996 conform de initiële planning te kunnen realiseren. Deze AH64A helikopters zijn vanaf januari 1997 tot en met 2001 in gebruik geweest bij de Koninklijke luchtmacht. Omdat op het moment van aanschaf nog niet alle gewenste helikoptersystemen tijdig beschikbaar waren voor integratie in de helikopter, zijn binnen de post «gevechtshelikopter» separate fondsen gereserveerd voor zelfbescherming, lange-afstandsverbindingen en Stinger-integratie. De levering vanaf 1998 verloopt geheel volgens planning en de laatste toestellen worden in 2002 geleverd.

6.5.5 Voor de aanschaf van de 30 gevechtshelikopters is in totaal M€ 823/Mf 1815 voorzien; dit is een neerwaartse bijstelling van de initiële raming met M€ 111/Mf 245 (was M€ 934,8/Mf 2060). Daarnaast werd de omvang van het pakket reserve-onderdelen beperkt hetgeen in een later stadium alsnog is aangevuld vanuit de Koninklijke luchtmachtbegroting met een bedrag van M€ 12,9/M\$ 13. Uitgaande van de aspecten product, tijd en geld kan worden geconcludeerd dat de levering van de 30 AH-64D Apache helikopters volgens plan verloopt. Met de AH-64D beschikt de THGKLu over gevechtshelikopters, die aan de gestelde eisen voldoen. Een aantal aanvullende investeringen, zoals de integratie van zelfbescherming, Stinger en HF radio's, is echter vertraagd tot 2004. Op dit moment wordt voor zelfbescherming voorzien dat de binnen het taakstellende budget gereserveerde fondsen onvoldoende zijn. De nadere uitwerking van de behoefte aan zelfbescherming maakt deel uit van een meeromvattende toekomstvisie «Generieke capaciteitsverbeteringen AH64D», waarin tevens een relatie wordt gelegd met de mogelijke capaciteitsverbeteringen op het gebied van detectie en identificatie (nachtzichtapparatuur en Longbow-radar). Vooralnog is door de Koninklijke luchtmacht een substantiële suppletie van M€ 99,4/Mf 219 voor dergelijke capaciteitsverbeteringen uit eigen middelen planmatig gereserveerd bovenop het beschikbare projectfonds van M€ 34/Mf 75 voor zelfbescherming. Uitvoering van deze verbeteringen is essentieel voor de optimale inzet van dit wapensysteem. In het kader van het DMP zal na beëindiging van het project in 2006 de Kamer met een E-brief worden geïnformeerd.

6.5.6 De lease van de 12 AH-64A helikopters heeft volledig beantwoord aan het tevoren geformuleerde doel, namelijk het opdoen van ervaring met de Apache helikopters in afwachting van de instroom van de aangeschafte helikopters. Mede op basis van deze ervaringsopbouw is de THGKLu geslaagd in een succesvolle inzet van enkele AH-64A gevechtshelikopters in Bosnië ten behoeve van SFOR en enkele AH-64D gevechtshelikopters in Djibouti ten behoeve van het Nederlandse detachement in Eritrea (UNMEE). De lease van de helikopters is volledig ten laste gekomen van Boeing en was onderdeel van de aanschaf van de 30 AH-64D helikopters. De exploitatie van de helikopters is ten laste gekomen van de Koninklijke luchtmacht. Niet gerekend was op het feit dat de Koninklijke luchtmacht over de lease BTW en invoerrechten diende af te dragen aan het Ministerie van Financiën. De betaling van deze posten is geacommodeerd binnen het taakstellende budget.

6.5.7 Luchtmobiel Speciaal Voertuig (LSV). De initiële behoefte van 230 stuks is in de aanvangsfase van het project aangepast naar 180 stuks na verdere ontwikkeling van het concept van optreden van de brigade. In 1998 zijn na evaluatie van de ervaringen opgedaan tijdens oefeningen en na afronding van een studie naar de geneeskundige ondersteuning van de Brigade 28 extra voertuigen in de gewondentransportuitvoering besteld. De invoering van de eerste 180 LSV'n van het type Algemene Dienst en Anti Tank is vertraagd door leveringsproblemen en uiteindelijk in het eerste kwartaal 2001 afgerond. De 28 extra voertuigen zijn in het tweede kwartaal van 2001 ingestroomd. In totaal beschikken Koninklijke landmacht en Koninklijke luchtmacht over 208 LSV'n. De uiteindelijke financiële omvang van het LSV project bedraagt M€ 14,1/Mf 31. De toename met M€ 2,7/Mf 6 t.o.v. de oorspronkelijke raming van M€ 11,3/Mf 25 is veroorzaakt door de extra behoefte en een prijsbijstelling. De vertraging van het deelproject LSV heeft geen nadelige invloed gehad op de totale projectdoelstelling. Het aantal van 208 voertuigen draagt voor een groot deel bij aan de benodigde grondmobiele capaciteit van de brigade en beantwoord daarmee aan het gestelde doel.

6.5.8 Persoonlijke Standaard Uitrusting (PSU). De aanschaf van luchtmobiele rugzakken is in 1992 en van parka's en overige PSU in 1994 volgens planning uitgevoerd en voldoet aan de doelstelling. Voor het project is in totaal M€ 2,3/Mf 5 geïnvesteerd.

6.5.9 Overig specifiek materieel. Onder deze noemer is materieel specifiek bestemd voor de Luchtmobiele Brigade aangeschaft. Het betreft de verwerving en invoering van nachtzichtapparatuur, navigatieapparatuur, geniematerieel en materieel voor de logistieke eenheden. Het merendeel is volgens planning ingestroomd in de periode 1994 tot 2000. Alleen de verwerving van geniemiddelen resteert nog. De invoering is momenteel voor 2003 gepland. Momenteel is voor de post Overig Specifiek Materieel M€ 8,6/Mf 19 geraamd, waarvan M€ 4,5/Mf 10 reeds is gerealiseerd.

6.6 Infrastructuur. De infrastructuurprojecten voor de grond- en de luchtcomponent zijn conform de planning afgerond. Voor de grondcomponent is in Schaarsbergen en Assen voorzien in de vereiste faciliteiten voor de legering, bedrijfsvoering en oefenen. De paraatstelling van het 13e Infanteriebataljon zoals vermeld in de Prioriteitennota 1993 heeft geleid tot de uitbreiding naar Assen en omgeving en de oprichting van een nieuw Schoolbataljon in Schaarsbergen. Voor de luchtcomponent is voorzien in infrastructuur op de vliegbases Gilze-Rijen en Soesterberg.

6.7 11 Air Manoeuvre Brigade. 11 AMB, als de resultante van het groot project Oprichting Luchtmobiele Brigade, is de volledig geïntegreerde «joint» eenheid die in geval van operationele inzet bestaat ontstaat uit de

samenvoeging van 11 Luchtmobiele Brigade van de Koninklijke landmacht en de Tactische Helikoptergroep Koninklijke luchtmacht. De toenevende rol van helikopters binnen het optreden en de opgedane ervaringen hebben geleid tot het airmanoeuvre optreden. Airmanoeuvre optreden is het volledig geïntegreerde opereren van helikopters en luchtmobiele eenheden binnen het operatieconcept van een hogere commandant. De OGS van 11 AMB wordt eind 2003 vastgesteld, met de kanttekening dat de operationele inzet van delen van 11 Luchtmobiele Brigade van de Koninklijke landmacht of van delen van de Tactische Helikopter Groep van de Koninklijke luchtmacht in beginsel prioriteit krijgt boven oefendoelen. Het opwerktraject naar deze status is in nauwe samenwerking tussen Koninklijke landmacht en Koninklijke luchtmacht opgezet. In dit verband worden de consequenties van de vervolginzet van de THGKLu in SFOR-verband momenteel in overleg tussen de BLS en de BDL geïnventariseerd. De BLS en BDL zullen, na vaststelling van de OGS eind 2003, de bewindslieden en de Chef Defensiestaf hierover informeren.

6.8 Financiën. Voor het groot project Luchtmobiele Brigade is initieel in 1991 M€ 1414/Mf 3116 begroot. In de huidige begroting bedraagt het budget M€ 1488/Mf 3278. Het verschil bedraagt ruim 5% en is voor een groot deel terug te voeren op de jaarlijkse prijsbijstellingen. Meer- of minderkosten van de verschillende projecten zijn binnen het taakstellende budget van het groot project geaccommodeerd. Op 1 januari 2002 is M€ 1253/Mf 2761 gerealiseerd. De investeringsuitgaven voor de komende jaren bedragen M€ 235/Mf 518. Van dit bedrag is reeds 60% (M€ 140/Mf 309) verplicht. Het afsluiten van gunstige termijndollarcontracten in combinatie met de gestegen dollarkoers heeft geen negatieve invloed gehad in de verwervingsperiode op het project LMB. In bijlage F is een totaaloverzicht van de investeringsuitgaven van het groot project Luchtmobiele Brigade opgenomen. In tabel 11 zijn de mutaties in de budgetten weergegeven. Uit de tabel blijkt ook dat er een financiële verschuiving heeft plaatsgevonden tussen gevechtshelikopters en transporthelikopters.

Tabel 11: Opbouw investeringsbudget

	M€	Mf
Initiële raming	1 414	3 116
Prijspeilbijstellingen	275	605
Termijn dollar contracten	- 75	- 165
Overhevelingen van gevechtshelikopters naar transporthelikopters	66	145
Overhevelingen van transporthelikopters naar gevechtshelikopters	- 66	- 145
Meerbehoeften transporthelikopters	17	37
Verlaging beschikbaar budget gevechtshelikopters	- 43	- 94
Afzien lease-opties gevechtshelikopters	- 126	- 277
Meerbehoefte LSV, rugzakken en infrastructuur grondcomponent	5	11
Meerbehoefte en herberlegging infrastructuur luchtcomponent	25	54
Overige mutaties	- 4	- 9
Raming 01-01-2002	1 488	3 278

6.9 De personele exploitatiekosten van de grond- en de luchtcomponent zijn in de loop van het project gestegen als het gevolg van onder meer wijzigingen in de personele sterkte van de eenheden, jaarlijkse prijsbijstelling, aanpassing van arbeidsovereenkomst etc. De materiële exploitatiekosten van de grondcomponent is grotendeels in lijn met de initiële raming. De gerealiseerde materiële exploitatie van de luchtcomponent komt niet geheel overeen met de initiële ramingen. Voor wat betreft de transporthelikopters is dit te verklaren doordat er sprake was van diverse (technische) aanloopproblemen en dus een lagere operationele beschik-

baarheid. Voor de gevechtshelikopter is dit te verklaren doordat in deze periode tevens de exploitatiekosten van de geleasede AH-64A helikopters zijn opgenomen. Ook was sprake van een lagere operationele beschikbaarheid.