

Vergaderjaar 2012–2013

31 125

Defensie Industrie Strategie

Nr. 16

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 14 februari 2013

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief van 29 november 2012 inzake aanvullende informatie over het uitbesteden van SAR-taken en de inhoud van het overleg met de centrales van overheidspersoneel (Kamerstuk 31 125, nr. 15). De daarop door de minister gegeven antwoorden zijn hierbij afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,
Dekker

1

Kunt u bevestigen dat, nu geen business case te maken valt voor SAR-taken en patiëntenvervoer Waddeneilanden in het kader van sourcing, de afspraken die gemaakt zijn met Veiligheidsregio Fryslân ten aanzien van de inzet van Defensiehelikopters voor patiëntenvervoer, steunverlening bij calamiteiten en bijstand bij rampen- en ongevallen onverkort worden uitgevoerd?

Ja.

2

Kunt u toelichten wat er de oorzaak van is dat Defensie geen overeenstemming weet te bereiken met het ministerie van Infrastructuur en Milieu (Raad van de Kustwacht) en de directeur Kustwacht, waardoor het protocol behorend bij het convenant dat de inzet van Defensiehelikopters voor de Friese Waddeneilanden regelt, niet getekend kan worden? Welke stappen u gaat zetten om die overeenstemming alsnog te bereiken? Op welke termijn verwacht u dat dit gerealiseerd is?

Bij het convenant over het patiëntenvervoer behoort een protocol dat de aanvraagprocedure voor de NH-90 voor patiëntenvervoer regelt. Op dit moment is er constructief overleg gaande tussen Defensie, de Kustwacht, de veiligheidsregio Friesland en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu over de beschikbaarheid en aanvraagprocedure van NH-90 helikopters. Waarvoorheen de SAR-taken en het patiëntenvervoer door verschillende helikopters werden uitgevoerd (de Lynx en de AB412), zal dit in de toekomst door dezelfde NH-90 worden uitgevoerd. Een complicerende factor daarbij is dat patiëntenvervoer geen kustwachttaak is. Het streven is hierover zo snel mogelijk overeenstemming te bereiken, in ieder geval voordat de NH-90 de taken overneemt. Ik zal de Kamer daarover dan informeren.

3

Kunt u toelichten op welke termijn de NH-90 beschikbaar is voor het uitvoeren van zowel de SAR-taken als de taken voor de Friese Waddeneilanden?

5

Klopt het dat de inzetbaarheid van de NH-90 nu en in de nabije toekomst erg laag is? Van welke inzetbaarheid van de NH-90 gaat u uit in de toekomst, en hoe verhoudt zich dat tot het uitvoeren van de SAR-taken en het patiëntenvervoer met twee NH-90's?

De inzetbaarheid van de NH-90 nu en in de nabije toekomst is laag, maar vertoont een stijgende lijn. De NH-90 zal waarschijnlijk in 2014 voor de SAR-taak en het patiëntenvervoer worden ingezet. In dat jaar worden die taken ook nog uitgevoerd door de AB-412 en Cougar helikopters. Vanaf 1 januari 2015 kan de NH-90 zowel de SAR-taak als het patiëntenvervoer volledig uitvoeren. Defensie kan dan twee NH-90 helikopters gereedstellen voor deze taken.

4

In hoeverre wordt de invoering van de NH-90 bemoeilijkt door operationele druk en de SAR-taken en het patiëntenvervoer? Klopt het dat het uitvoeren van deze taken het opleidings- en OT&E schema verstoort, waardoor nog meer vertraging ontstaat?

De problemen met de invoering van de NH-90 worden veroorzaakt door de beperkte beschikbaarheid van de helikopter en niet door operationele druk, de SAR-taken of het patiëntenvervoer. Het transitie scenario dat

Defensie nu hanteert houdt rekening met een geleidelijk verbeterende beschikbaarheid.

SAR en het patiëntenvervoer zijn taken waarvoor bemanningen ook ten behoeve van de operationele taakuitvoering moeten worden opgeleid. Door deze taken tijdens hun opleiding uit te voeren kunnen zij ervaringen opdoen die tevens worden gebruikt om de opleidingen te verbeteren.

6

Klopt het dat met het uitbesteden van de SAR-taken een grote belasting voor Defensie weg zou vallen, omdat deze taken de meest ervaren vliegers vereisen, die daardoor weinig vliegers kunnen maken, en dat instructeurs en ervaren vliegers daardoor niet inzetbaar zijn aan boord van marineschepen voor de kerntaken van Defensie?

Nee, het opleiden voor en de uitvoering van SAR-taken zijn integraal onderdeel van het takenpakket van een helikopterbemanning voor het opereren aan boord van een marineschip. De uitvoering van de SAR-taken op de Noordzee maakt deel uit van de opleiding tot boordvlieger, omdat hiermee de benodigde vliegervaring kan worden opgedaan.

7

Bent u bereid om uitbesteding van de SAR-taken en patiëntenvervoer door de beleidsverantwoordelijke ministeries te overwegen, aangezien u stelt deze uitbesteding onwenselijk te vinden uit bestuurlijke overwegingen?

9

Klopt het dat bij uitbesteding van de SAR-taken en het patiëntenvervoer schaarse helikoptercapaciteit vrij wordt gemaakt voor Defensie, waardoor er meer helikopters beschikbaar komen voor de kerntaken, zoals anti-piraterij, onderzeebootbestrijding, nationale taken en luchttransport voor infanterie-eenheden?

10

Kan door uitbesteding van de SAR-taken en het patiëntenvervoer extra helikoptercapaciteit vrij worden gemaakt die hard nodig is, gezien de «capability gap» op het gebied van transporthelikopters, mede als gevolg van het afstoten van alle Cougars?

Voor de SAR-taken geldt dat deze integraal onderdeel zijn van het takenpakket van een helikopterbemanning voor het opereren aan boord van een marineschip. De uitbesteding daarvan zal voor Defensie geen besparingen opleveren.

Het patiëntenvervoer is geen kerntaak van Defensie en zou door een marktpartij kunnen worden uitgevoerd. Omdat deze taak binnen de voor de opleiding benodigde vliegers kan worden uitgevoerd, levert uitbesteding voor Defensie geen capaciteitsreductie op en daarmee ook geen besparing. In mijn brief van 29 november 2012 (Kamerstuk 31 125, nr. 15) heb ik gemeld dat het bijvoorbeeld de ANWB vrij staat de mogelijkheden te onderzoeken om het patiëntenvervoer en de SAR-taken uit te voeren. Een dergelijk voorstel dient dan te worden gericht aan de ondertekenaars van het convenant en, voor zover het voorstel betrekking heeft op civiele SAR-taken, ook aan het ministerie van Infrastructuur & Milieu. Defensie heeft hierover contact gehad met de ANWB. De ANWB heeft laten weten het eigen onderzoek begin 2013 te willen presenteren aan betrokken partijen. Ik wacht dat onderzoek met belangstelling af.

8

Wat is uw oordeel over de huidige praktijk, waarbij Defensie als niet-beleidsverantwoordelijk ministerie voor de Kustwacht SAR-taken civiel uitbesteedt?

Defensie voert militaire SAR-taken uit ten behoeve van de oefeningen met de F-16 jachtvliegtuigen en civiele SAR-taken ten behoeve van de kustwacht. Defensie en de Kustwacht maken afspraken over de levering en afname van middelen zodat de Kustwacht haar taken kan uitoefenen. Helikopterondersteuning is daarvan een onderdeel. Vanaf juli 2011 is de Lynx-helikopter van het Ministerie van Defensie echter niet langer beschikbaar voor de SAR-taken van de Kustwacht. In afwachting van de overname van deze taken door de NH-90 in de behoefte tijdelijk voorzien door de inzet van de AB412-helikopters en de Cougar en door de inzet van een door Defensie ingehuurde helikopter. De AB412-helikopters van Leeuwarden worden ook ingezet voor patiëntenvervoer van de Waddeneilanden. Dit betreft een tijdelijke situatie die eindigt zodra Defensie beschikt over voldoende NH-90's en opgeleide bemanningen om deze taken over te nemen. Op deze manier komt Defensie de afspraken met de Kustwacht na.

11

Klopt het dat de inzetbaarheid van de Cougar en de Chinook momenteel laag zijn? Is het nodig om in de toekomst het takenpakket van Defensie te versmallen, en daarmee ook de inzetbaarheid van de transporthelikopters te verbeteren voor de kerntaken?

Op dit moment is de inzetbaarheid van de Cougar voldoende en de inzetbaarheid van de Chinook laag. De problemen met de inzetbaarheid van de helikopters houden niet direct verband met de breedte van het takenpakket van Defensie, maar vloeien voort uit de beperkte materiële gereedheid van de helikopters. In het kader van het op orde brengen van de krijgsmacht, wordt gewerkt aan de verbetering van de materiële gereedheid.

12

Waarom heeft het Verenigd Koninkrijk de SAR-taken wel uitbesteed en bent u hiertoe niet bereid? Bent u bereid de ervaringen van de Britten mee te nemen in uw overwegingen?

De overwegingen van het Verenigd Koninkrijk om de SAR-taken uit te besteden zijn mij niet bekend. De geografische situatie in het Verenigd Koninkrijk verschilt in elk geval sterk van de Nederlandse situatie. Zo is het in Nederland mogelijk vanaf één locatie de SAR-taken uit te voeren en maakt de uitvoering van deze taak deel uit van de reguliere opleidingen van helikopterbemanningen.

13

Klopt het dat de Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie al sinds 2003 met een eigen helikopter opereert voor SAR-taken ten behoeve van de boorplatformen in de Noordzee, tegen lagere exploitatiekosten dan de transporthelikopters van Defensie? Bent u bereid te erkennen dat uitbesteding door de markt efficiënter en goedkoper is dan wat Defensie levert?

De Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie (NOGEP) voert deze taken uit voor bedrijven. Mij is niet bekend welke kosten daarmee zijn gemoeid. Zoals in het antwoord op de vragen 7, 9 en 10 is uiteengezet vormt de SAR-taak een integraal onderdeel van het taken-

pakket voor het opereren aan boord van een marineschip. De uitvoering van de SAR-taken op de Noordzee maakt deel uit van de opleiding tot boordvlieger. De uitbesteding van die taak levert daarom geen voordeel op, omdat deze vaardigheden dan niet meer in de praktijk kunnen worden beoefend terwijl de helikopterbemanningen nog steeds voor deze taken moeten worden opgeleid (ten behoeve van de taken aan boord).

14

Houdt de geoefendheid van het SAR personeel te wensen over? Zo nee, waarom zal Defensie de bij eventuele uitbesteding van patiëntenvervoer vrijvallende vliegers gebruiken voor oefendoeleinden?

Nee. De bemanningen die deze taken uitvoeren zijn volledig gekwalificeerd. Dit geldt ook voor de bemanning van de ingehuurd helikopter die in de nacht de SAR-taken uitvoert. Als SAR of patiëntenvervoer wordt uitbesteed, zullen de bemanningen nog steeds hiervoor moeten worden opgeleid en geoefend. Zij zullen de voor hun opleiding vereiste vliegers moeten maken. Er is daarom geen sprake van vrijval van vliegers.

15

Hoeveel fte wordt vanuit Defensie ingezet om het patiëntenvervoer van en naar de Friese Waddeneilanden mogelijk te maken? Wat zijn de personeelskosten die hieraan verbonden zijn?

Defensie zet geen extra personeel in voor het patiëntenvervoer omdat deze taak wordt uitgevoerd met het personeel dat ook beschikbaar moet zijn voor de uitvoering van de militaire en civiele SAR-taak. Tot de geplande uitfasering worden deze taken uitgevoerd door het personeel van de AB412-helikopter. In totaal betreft dat 41 fte's waarvan de personele kosten € 1,4 miljoen zijn. Zij worden nog ondersteund door medisch personeel waarvoor SAR en patiëntenvervoer een neventaak is. De Cougar helikopter vormt hiervoor de reservecapaciteit en voert deze taken tijdelijk als neventaak uit waardoor de kosten daarvoor niet zijn te onderscheiden van de totale kosten van de reguliere taken.

16

Kunt u toelichten wanneer de Kamer de uitkomsten van het overleg met de centrales van overheidspersoneel kan verwachten?

Als gevolg van de invoering van de Wet uniformering loonbegrip hebben de centrales van overheidspersoneel het overleg met Defensie, inclusief het (in)formele overleg over reorganisaties, opgeschort. Hierdoor ligt ook het overleg over het Sociaal Statuut Uitbesteding stil. Zodra er met de centrales van overheidspersoneel overeenstemming is bereikt over een Sociaal Statuut Uitbesteding, zal ik u informeren over de uitkomst.