

Vergaderjaar 2003–2004

29 200 X

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2004

Nr. 63

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 maart 2004

Inleiding

De Nederlandse krijgsmacht zal steeds meer expeditionair gaan optreden. Daarvoor is een strategische transportcapaciteit noodzakelijk. In de Prinsjesdagbrief van 16 september 2003 (29 200 X nr. 4) bent u geïnformeerd over het voornemen om in de groeiende behoefte aan strategische transportcapaciteit te voorzien met de aanschaf van een DC-10 transportvliegtuig. Met deze brief wil ik deze behoefte nader onderbouwen.

Strategisch luchttransport

Onder strategisch transport wordt verstaan het vervoer van mensen en middelen over vaak grote afstanden, tot zelfs enkele duizenden kilometers, naar of tot bij inzetgebieden. Het aansluitende vervoer in het inzetgebied wordt tactisch transport genoemd. Strategisch transport kan plaatsvinden over land, over zee, en door de lucht. In dit laatste geval wordt gesproken van strategisch luchttransport.

De Koninklijke luchtmacht heeft twee vliegtuigen die geschikt zijn voor strategisch luchttransport. Deze KDC-10 toestellen zijn daarnaast ingericht voor bijtanken in de lucht (Air-to-Air Refuelling, AAR). Van de overige transportvliegtuigen van de Koninklijke luchtmacht zijn de C-130 Hercules en de Fokker 60 Utility geschikt voor tactisch luchttransport, terwijl de Fokker 50 en de Gulfstream vooral zijn bedoeld voor personenvervoer. Al deze toestellen hebben een bereik en laadvermogen dat aanmerkelijk kleiner is dan die van de KDC-10.

De recente Nederlandse bijdrage aan de operatie «Enduring Freedom» laat het verschil zien tussen strategisch en tactisch luchttransport. Gedurende de stationering van F-16 gevechtsvliegtuigen in Kirgizië heeft een KDC-10 – naast de inzet als tankervliegtuig boven Afghanistan – wekelijks een verbinding onderhouden tussen Nederland en het F-16 detachement. Hier was sprake van strategisch luchttransport. Daarnaast hebben C-130

toestellen tactisch luchttransport verzorgd van Kirgizië en Turkije naar Afghanistan.

De behoefte van de Nederlandse krijgsmacht aan strategisch luchttransport is groter dan de beschikbare capaciteit. Aangezien een dergelijke militaire capaciteit ook bij andere Europese landen ontoereikend is, komt het vaak voor dat civiel strategisch luchttransport moet worden ingehuurd. Dit heeft echter belangrijke nadelen. De kosten van inhuur zijn hoog, terwijl de beschikbaarheid van civiel luchttransport op het juiste moment zeker in tijden van crises zeer te wensen overlaat.

In de Prinsjesdagbrief is aangekondigd dat de vliegbasis Twenthe in 2007 wordt gesloten. De F-16's van de vliegbasis Twenthe zullen worden geplaatst op de vliegbases Leeuwarden en Volkel. Het aantal starts en landingen op zowel Leeuwarden als Volkel dreigt daarmee aanzienlijk toe te nemen terwijl de beschikbare geluidsruijnte op genoemde locaties beperkt is. Met bijtanken in de lucht kunnen de F16's echter langere missies vliegen en zijn er minder starts en landingen nodig. Overschrijding van de geluidscontouren kan daarmee worden voorkomen. Wel ontstaat hierdoor een grotere behoefte aan tankercapaciteit en daarmee een grotere beslaglegging op de twee KDC-10's van de Koninklijke luchtmacht. Voor deze toestellen resteert dan nog maar een beperkt aantal vliegreuren voor strategisch luchttransport.

Kwantitatieve behoefte

De Nederlandse krijgsmacht zal ter ondersteuning van operaties en oefeningen steeds meer behoefte krijgen aan strategisch luchttransport. In die groeiende behoefte kan in de nabije toekomst zonder aanvullende maatregelen slechts zeer beperkt worden voorzien met militaire transportcapaciteit.

Het in mei 2001 ondertekende Memorandum of Understanding (MoU) tussen Duitsland en Nederland inzake de levering van luchttransportcapaciteit, waarover u op 5 juni 2001 per brief bent geïnformeerd (27 400 X nr. 44), biedt bij het tekort aan strategisch luchttransport slechts beperkt soelaas. In het kader van dit MoU wordt voornamelijk tactisch luchttransport aangeboden. Slechts een klein deel (tien procent) betreft strategisch luchttransport.

Binnen Europa is strategisch luchttransport nog geruime tijd schaars. Pas op termijn zal daarin enige verbetering komen met de ingebruikname door enkele Europese landen van de Airbus A400M's. Volgens de planning van de fabrikant wordt de eerste A400M afgeleverd in 2009. Het zal zeker tot na 2012 duren voordat een substantieel deel van de A400M-vloot operationeel is. Defensie kan daar niet op wachten. Daarbij moet worden opgemerkt dat de A400M's in belangrijke mate zijn bedoeld voor de vervanging van de verouderde tactische transportvliegtuigen in Europa.

Civiele inhuur, wanneer al mogelijk, is duur en vaak minder flexibel. Daarom is de aanschaf door Defensie van een derde transportvliegtuig, specifiek ingericht voor strategisch transport, op korte termijn noodzakelijk.

Internationale samenwerking op het gebied van transportcapaciteit en AAR-capaciteit zorgt ervoor dat de twee KDC-10's en het aan te schaffen toestel doelmatig en flexibel kunnen worden ingezet. Capaciteit waaraan de Nederlandse krijgsmacht zelf op enig moment geen behoefte heeft, kan worden aangeboden aan internationale partners binnen het samenwerkingsverband «European Airlift Co-ordination Cell» (EACC) dat gevestigd

is op de vliegbasis Eindhoven. Op basis van een MoU inzake «Air Transport and Air Refuelling Exchanges of Services» (ATARES) kan Defensie op ruilbasis gebruik maken van hoogwaardige transportcapaciteit van andere landen of van aanvullende AAR-capaciteit bij piekbehoeften. Hierdoor ontstaat een hoge mate van flexibiliteit en is beperking van civiele inhuur mogelijk. Daarnaast draagt Nederland met deze capaciteit bij aan het terugdringen van het tekort aan van strategische luchttransportcapaciteit in Navo en EU.

Kwalitatieve behoefte

Bij de aanschaf van nieuw materieel biedt standaardisatie met het bestaande materieel vele voordelen, zoals flexibele inzet van personeel, besparing op overheadkosten, kostenreductie bij modificaties, beperking benodigde additionele randapparatuur, en beperking benodigde reserveonderdelen. De keuze voor een derde DC-10 ligt dan voor de hand. In het geval van een extra DC-10 kunnen bijvoorbeeld dezelfde vrachtcontainers als bij de huidige KDC-10's worden gebruikt.

Het is in principe mogelijk de extra DC-10 te voorzien van een capaciteit voor bijtanken in de lucht. In Europees en Navo-verband zijn er tekorten geconstateerd op dit gebied. De inbouw van een tankinstallatie in een DC-10 vergt echter een investering van € 30 miljoen. Gezien de budgettaire beperkingen kan Defensie hieraan geen prioriteit geven. De twee beschikbare KDC-10's kunnen wel voorzien in de Nederlandse behoefte aan AAR-capaciteit, zelfs met inbegrip van de extra behoefte na de sluiting van de vliegbasis Twenthe.

Daarom kiest Defensie, in plaats van een KDC-10, voor een DC-10 met een zelfde basisconfiguratie als de KDC-10's. Het betreft een DC-10-30 in «Convertible Freight» (CF) configuratie. Door de DC-10 uit te voeren met *palletized seats*¹ kan bovendien snel worden gewisseld tussen vrachtvervoer en personenvervoer.

Selectie

DC-10 transportvliegtuigen, waarvan er enkele honderden zijn gemaakt, worden niet meer geproduceerd. Een tweedehands toestel zal moeten worden aangeschaft. Van het type DC-10-30 zijn er ongeveer 130 gebouwd, waarvan 10 in de gewenste CF-configuratie. Het ombouwen van een DC-10-30 naar deze configuratie is mogelijk, maar kost minimaal € 8 miljoen. De voorkeur gaat daarom uit naar de aanschaf van een bestaande DC-10-30 in de CF-configuratie. Een eerste marktorientatie leert dat drie DC-10-30 toestellen in deze configuratie als potentiële kandidaten kunnen worden beschouwd. De drie toestellen zijn geïnspecteerd en geschikt bevonden. Dit betreft zowel de technische kwaliteit, de configuratie als de vraagprijs in relatie tot de taxatiewaarde.

Financiële en personele consequenties

De aanschaf van een derde DC-10 vergt naar verwachting een initiële investering van € 30 miljoen. Het verrichten van achterstallig onderhoud en noodzakelijke aanpassingen, waaronder infrastructuur op de vliegbasis Eindhoven, wordt geraamd op € 7 miljoen. De uitgaven voor de eerste opleiding van de bemanning bedragen € 4,5 miljoen. Deze éénmalige uitgaven bedragen tezamen € 11,5 miljoen. De totale investeringskosten voor de derde DC-10 worden derhalve geraamd op € 41,5 miljoen.

De € 11,5 miljoen éénmalige uitgaven waren in de begroting 2004 niet opgenomen als investeringen maar als éénmalige exploitatiekosten. Het is

¹ Vliegtuigstoelen geplaatst op pallets waardoor de ombouwtijd van vrachttuitvoering naar passagiersuitvoering enkele uren in plaats van dagen in beslag neemt.

echter beter deze uitgaven wel als investeringen te beschouwen. De mutatie zal in de 1ste suppletore begroting worden verwerkt zonder dat het gevolgen heeft voor het totaalbedrag.

De jaarlijkse materiële exploitatiekosten voor onderhoud, reserveonderdelen en vliegburen zijn geraamd op € 7,7 miljoen.

Met de aanschaf van de derde DC-10 is een personele uitbreiding voorzien van 44 formatieplaatsen. Dit leidt, inclusief de begrote kosten voor voortdurende training, tot een jaarlijkse personele exploitatie van € 2,5 miljoen. Daarmee wordt de jaarlijkse exploitatie (materieel en personeel) voor de derde DC-10 geraamd op € 10,2 miljoen.

Infrastructurele consequenties

De derde DC-10 zal evenals de twee KDC-10's worden ondergebracht op de vliegbasis Eindhoven. Daartoe zal het platform met een nieuwe opstelplaats moeten worden uitgebreid (€ 3 miljoen) en zal moeten worden voorzien in extra faciliteiten voor het personeel (€ 1 miljoen). De totale kosten worden geraamd op maximaal € 4 miljoen.

Internationale en interdepartementale samenwerking

Nederland draagt bij aan het terugdringen van het tekort aan strategische luchttransportcapaciteit binnen Navo en EU, door de derde DC-10 op te nemen in het ATARES MoU. Overigens zal een studie worden verricht naar een doelmatiger samenstelling van de luchttransportvloot, in overeenstemming met de aanbeveling van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO). Bij deze studie zullen de mogelijkheden van internationale samenwerking nauwlettend in het oog worden gehouden.

Binnen Nederland is de derde DC-10 beschikbaar voor andere departementen waardoor bijvoorbeeld hulpvluchten kunnen worden uitgevoerd ten behoeve van het ministerie van Ontwikkelingssamenwerking en het ministerie van Justitie.

Tot slot

Ik ben voornemens, desgewenst na overleg met u, de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten te mandateren voor de verwerving van de derde DC-10.

De Staatssecretaris van Defensie,
C. van der Knaap