

Vergaderjaar 2004–2005

29 800 X

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

Nr. 11

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2004

De krijgsmacht richt zich steeds meer op expeditionair optreden, dat wil zeggen op militaire operaties die op relatief grote afstand van de thuisbasis worden uitgevoerd door een logistiek grotendeels zelfstandige strijdmacht. Dit heeft gevolgen voor de behoefte aan tactische luchttransportcapaciteit dat in staat is binnen en tussen operatiegebieden («intra/inter theatre») te opereren. De huidige tactische luchttransportvloot is in de periode 1992–1995 tot stand gekomen en bestaat uit twee vliegtuigen van het type Hercules C-130 en vier Fokker-60 toestellen. De Prioriteitennota van begin 1993 (Kamerstuk 22 975, nr. 2) stelde over de behoefte aan luchttransport al dat de ervaring leert dat voor crisis-beheersingsoperaties voortdurend behoefte bestaat aan – schaarse – middelzware transportvliegtuigen, die geschikt zijn om met een grote nuttige lading op grote afstand van Nederland op primitieve vliegvelden te landen en op te stijgen. Ook worden deze vliegtuigen in toenemende mate ingezet voor humanitaire noodhulp waarbij de omstandigheden doorgaans dwingen te laden en te lossen zonder hulp van speciale beladingfaciliteiten, aldus de nota uit 1993. Verder werd opgemerkt dat het bij humanitaire noodhulpacties zelfs nuttig kan zijn om ladingen tijdens de vlucht uit het vliegtuig te droppen. In 1993 is binnen de budgettaire mogelijkheden naar een zo flexibel mogelijke samenstelling van de transportvloot gezocht, geschikt voor operaties van uiteenlopende aard. Dit leidde toen tot de combinatie van twee middelzware C-130's en vier lichtere F-60's. Bij de keuze voor de verwerving van de F-60's speelde destijds ook mee dat daarmee werd getracht de dreigende ondergang van het noodlijdende Fokker te keren.

Bovenstaande ontwikkelingen hebben zich intussen versterkt doorgezet. Verder weg gelegen operatiegebieden zoals in het Midden-Oosten, in Azië en in Afrika zijn belangrijke inzetgebieden geworden. De ervaringen die daarmee zijn opgedaan leren dat vooral behoefte bestaat aan «intra/inter theatre» luchttransport dat wat bereik, laadvermogen en vliegveldcondities betreft op inzet in de nieuwe inzetgebieden is toegesneden. Met vliegveldcondities wordt bedoeld dat rekening moet worden gehouden

met starten en landen op onverharde startbanen, op hooggelegen vliegvelden en onder zeer warme omstandigheden. De Hercules C-130 voldoet goed aan deze behoefte, de F-60 niet.

Een F-60 kan alleen met grote beperkingen starten en landen op onverharde banen en kan onder warme omstandigheden en vanaf hooggelegen vliegvelden maar een zeer beperkte hoeveelheid vracht meenemen. Bovendien is het vliegbereik van de F-60 in vergelijking met de Hercules C-130 beduidend geringer. De F-60 is oorspronkelijk afgeleid van het F-50 passagierstoestel dat is ontworpen voor commercieel gebruik vanaf goed geoutilleerde verkeersvliegvelden. Hoewel de F-60 een betrouwbaar vliegtuig is, wordt het voor de tactische verplaatsing van personeel en materieel in en rond het operationele inzetgebied minder vaak ingezet. Hierdoor blijft de veronderstelde flexibiliteit uit en dragen de F-60's verhoudingsgewijs te weinig bij aan de huidige luchttransportbehoefte van een expeditionaire krijgsmacht. Er is, kortom, een scheve verhouding ontstaan tussen de behoefte en het aanbod van geschikt tactisch luchttransport voor de nieuwe inzetgebieden.

Ook internationaal bestaat er grote behoefte aan geschikt tactisch luchttransport. Dit wordt onderkend in de «Prague Capabilities Commitment» van de Navo en in de EU «Headline Goal». De Navo heeft een tekort van 21 tactische luchttransportvliegtuigen geconstateerd waartoe de Hercules C-130 wel wordt gerekend en de F-60 niet.

Om beter invulling aan de luchttransportbehoefte te kunnen geven, is Defensie voornemens om de vier F-60's uiteindelijk door twee Hercules C-130's te vervangen, waarmee Defensie in totaal over vier Hercules C-130's zal beschikken. Daarmee worden bestaande capaciteiten versterkt. Tevens wordt hiermee het aantal vliegtuigtypen met één verminderd. Thans doet zich een geschikte gelegenheid voor om een derde C-130 te verwerven. Het Verenigd Koninkrijk heeft een tweedehands toestel aangeboden dat vergelijkbaar is met de twee C-130's die reeds bij de Koninklijke luchtmacht in dienst zijn. Defensie heeft besloten deze Hercules C-130 te verwerven en twee F-60's af te stoten. Een geschikt vierde toestel is thans niet te koop. De ontwikkelingen op de internationale markt worden echter nauwgezet gevolgd.

De derde Hercules C-130 wordt nog in 2004 verworven. Het toestel zal in 2005 en begin 2006 worden gemodificeerd, waarna het midden 2006 operationeel zal zijn. Vervolgens zullen twee F-60's uit dienst worden gesteld en voor verkoop worden aangeboden.

Aan het te verwerven toestel worden modificaties uitgevoerd die ook al voor de andere C-130's voorzien zijn, zoals de aanpassing van de cockpit. Voorts zijn enige aanvullende investeringen nodig. Daarbij gaat het onder meer om een Link-16 terminal en communicatiemiddelen waarover de andere twee C-130's ook zullen gaan beschikken. De kosten voor genoemde modificaties en investeringen zijn opgenomen in het projectbudget van € 17,6 miljoen. Dit bedrag is in de periode 2004–2006 benodigd en zal in de begroting worden geaccommodeerd. De ingebruikname van een derde C-130 zal niet leiden tot een behoefte aan extra infrastructuur. De personeels- en de materieelexploitatie van de luchttransportvloot zullen niet stijgen.

Deze verwerving loopt niet vooruit op de vraag hoe in een volgend decennium de Nederlandse strategische en tactische luchttransportvloot moet worden vervangen als de (K)DC10's en de C-130's het eind van hun technische levensduur bereiken. Daartoe zal Defensie in 2005 een eerste verkennende studie verrichten. Met de verwerving van een derde Hercules C-130

geeft Defensie invulling aan de gewijzigde behoefte aan tactische «intra/inter theatre» capaciteit van de huidige luchttransportvloot, zodat deze beter is toegerust voor expeditionaire inzet onder extreme omstandigheden.

De Staatssecretaris van Defensie,
C. van der Knaap