

Vergaderjaar 2012–2013

**31 516**

**Beleidsdoorlichting Defensie**

**Nr. 5**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 15 mei 2013

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief d.d. 15 maart 2013 over de beleidsdoorlichting strategisch luchttransport (Kamerstuk 31 516, nr. 2). 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**

**Welke lessen uit de pilot naar evalueren van beleid door Defensie zijn op welke manier gebruikt bij het opstellen van de beleidsdoorlichtingen die de Kamer in 2013 heeft ontvangen?**

**2**

**Waarom heeft u er voor gekozen om onderzoek te doen naar de effecten van het beleid terwijl uit de pilot en de bevindingen van de Algemene Rekenkamer bleek dat deze manier van evalueren weinig bruikbare resultaten opleverde?**

In maart 2009 heeft de Audit Dienst Defensie een pilot-onderzoek uitgevoerd naar de beschikbaarstelling van militaire deskundigen voor training en advisering van veiligheidsorganisaties in andere landen. Uit deze pilot is gebleken dat deze vorm van onderzoek weinig bruikbare resultaten oplevert, omdat het lastig blijkt de effecten van de inzet van de Nederlandse krijgsmacht exact te meten. De causale relatie tussen deze inzet en de (maatschappelijke) effecten is vaak niet aan te tonen. De Kamer is daarover geïnformeerd in het jaarverslag over 2009 en in de begrotingen over 2010 en 2011.

Mede naar aanleiding van deze pilot is de programmering van de evaluaties aangepast en is besloten dat beleidsverantwoordelijken de beleidsdoorlichtingen zelf uitvoeren. De ADD is geen beleidsverantwoordelijke, maar toetst alleen of de opgeschreven ambities zijn waargemaakt door de inzet van de beschikbare middelen. Hiervoor is gekozen vanwege het leereffect en het verbeteren van de sluiting van de beleidscyclus. Defensie richt zich in de verantwoording van het gevoerde beleid op de verrichte activiteiten en geleverde prestaties. Per doorlichting worden zoveel mogelijk gerelateerde defensieuitgaven verantwoord. Verder wordt in elke doorlichting waar mogelijk aandacht besteed aan de behaalde (maatschappelijke) effecten. Indien de causale relatie tussen de defensie-inzet en de beoogde effecten niet kan worden aangetoond, wordt zo mogelijk ingegaan op de plausibiliteit van een relatie tussen defensie-inzet en de beoogde effecten. Ten slotte wordt in de beleidsdoorlichting op meerdere jaren teruggekeken, waarbij periodieke en tussentijdse evaluaties als bouwstenen kunnen worden gebruikt.

**3**

**Waarom heeft het vijf jaar geduurd sinds de aankondiging van minister van Middelkoop in juni 2008 dat de eerste beleidsdoorlichtingen het licht zagen?**

In 2008, 2009 en 2010 heeft Defensie verschillende tussentijdse en eindevaluaties van missies aan de Kamer aangeboden. Ook zijn verschillende DMP-evaluaties gedaan. Na de pilot van 2009 is nagedacht over een nieuwe programmering van beleidsdoorlichtingen. In dat kader is in 2011 de eindevaluatie van de inzet van defensiepersoneel en -materieel voor ISAF gedaan. Deze is 28 september 2011 aangeboden aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 27 925, nr. 436). De evaluatie van het Actieplan Werving en Behoud, die eveneens voor 2011 op de agenda stond, is vanwege capaciteitsproblemen bij de Hoofddirectie Personeel vertraagd. Deze doorlichting is in 2012 alsnog uitgevoerd en is inmiddels aangeboden aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 31 516, nr. 4 van 22 maart 2013). In 2012 zijn tevens onderzoeken gedaan naar de strategische luchttransportcapaciteit en naar de inzet van de Koninklijke marechaussee bij mensenhandel en mensensmokkel. Conform de richtlijnen van het ministerie van Financiën zijn deze beleidsdoorlichtingen vóór Verantwoordingsdag 2013 aan de Kamer aangeboden (respectievelijk Kamerstukken 31 516, nr. 2 en 31 516, nr. 3 van 15 maart 2013).

**4**

**Welke beleidsdoorlichtingen kan de Kamer in het komende jaar nog tegemoet zien?**

In 2013 wordt een beleidsdoorlichting uitgevoerd naar de bescherming van kwetsbare schepen nabij Somalië in de periode 2006 tot en met 2012. De doorlichting brengt in kaart welk effect de inzet van Nederlandse maritieme eenheden nabij Somalië heeft gehad op de veiligheid op zee. Conform de richtlijnen van het ministerie van Financiën wordt deze beleidsdoorlichting vóór Verantwoordingsdag 2014 aan de Kamer aangeboden. De uitgebreide programmering van de beleidsdoorlichtingen is te vinden op pagina 23 van de defensiebegroting 2013.

**5**

**Voelen andere landen ook de «noodzaak» om wegens teruglopende defensiebudgetten meer samen te werken op het gebied van de verwerving van capaciteiten?**

**6**

**Kunt u specifiekere toelichten over welke landen u het heeft in de volgende zin: «de wens tot internationale samenwerking stond in veel landen hoog op de agenda»?**

Veel landen voelen de noodzaak tot nauwere samenwerking. In mijn brief over internationale samenwerking en soevereiniteit van 7 maart 2013 (Kamerstuk 33 279, nr. 4) heb ik gemeld dat internationale samenwerking de afgelopen jaren een sterke impuls heeft gekregen, mede tegen de achtergrond van de bezuinigingen. Maar bezuinigingen zijn nooit alleen het argument voor samenwerking. Landen zoeken thans meer dan ooit naar mogelijkheden de internationale samenwerking te intensiveren.

Als ik het heb over de wens tot internationale samenwerking doel ik in brede zin op de landen van de EU en de Navo. Internationale samenwerking ten behoeve van capaciteitsversterking staat in deze organisaties al enkele jaren nadrukkelijk op de agenda. Zo wordt al geruime tijd intensief gesproken over het terugdringen van capaciteitstekorten, bijvoorbeeld op het gebied van gevechtsondersteuning en transport. In deze context is ook het belang onderkend om samen te werken om het tekort aan strategisch luchttransport terug te dringen.

**7**

**Het European Air Transport Command (EATC) is een goed voorbeeld van hoe internationale samenwerking kan leiden tot voordelen voor alle deelnemende landen. Zijn er nog meer van dit soort voorbeelden? Op welke andere gebieden ziet u hiertoe dergelijke mogelijkheden?**

**8**

**Ziet u mogelijkheden om ook op andere terreinen tot gezamenlijke huurcontracten over te gaan?**

**9**

**Ziet u mogelijkheden om naast gezamenlijke huurcontracten ook voordelen te verkrijgen door gezamenlijke koopcontracten voor materieel?**

**10**

**Welke bruikbare ideeën voor verdere doelmatigheidswinst worden meegenomen in het internationale overleg over luchttransport en capaciteitsversterking?**

**35**

**Bieden de positieve ervaringen met het EATC en ATARES aanleiding voor samenwerkingsverbanden op andere terreinen,**

**zoals bijvoorbeeld ten behoeve van zeetransporten? Zo ja, welke plannen worden er gemaakt? Zo nee, waarom niet?**

In de beleidsdoorlichting worden, naast het EATC, verschillende samenwerkingsinitiatieven genoemd, waaronder de *European Air Group*, de *European Air Task Force* en het *Movement Coordination Centre Europe*. Deze initiatieven dragen bij aan een meer doelmatige inzet van middelen. Naast deze initiatieven op luchttransportgebied neemt Nederland ook deel aan initiatieven op het gebied van zeetransport en grondgebonden transport. Zo is Nederland lid van de *Multinational Sealift Steering Committee*, een initiatief dat de beschikbaarheid van voldoende zeetransport garandeert. Bovendien is voor zee- en grondgebonden transport een vergelijkbare verrekensystematiek als de *ATARES Technical Agreement* opgezet, de *Surface Exchange Of Services (SEOS)*, waarbij Nederland eveneens is aangesloten.

In EU- en Navo-verband werken lidstaten samen bij de versterking van de defensiecapaciteiten. In de brief over projecten en initiatieven *pooling and sharing* en *smart defence* van 2 november 2012 (Kamerstuk 21 501-28, nr. 85) is de Kamer geïnformeerd over de geïdentificeerde projecten en samenwerkingsinitiatieven die in dit kader in gang zijn gezet. Voorbeelden van initiatieven die in deze brief worden genoemd zijn helikopter training, *air-to-air refuelling*, *smart munitions*, *multinational logistics* en *counter IED/biometrics*. Op sommige terreinen is reeds sprake van concrete projecten die tot wasdom komen, op andere terreinen is de samenwerking nog van verkennende aard.

**11**

**Kan een overzicht worden gegeven van de concrete gevolgen die het gevoerde beleid heeft gehad voor de operationele inzetbaarheid?**

Zoals in het rapport is weergegeven blijkt uit het onderzoek dat de beschikbare luchttransportcapaciteiten op doelmatige wijze worden ingezet dankzij de internationale samenwerkingsverbanden waaraan Nederland deelneemt. De historische ontwikkelingen op het gebied van *empty legs* en verhandelde vliegreuen laten bovendien zien dat doorlopend verbeteringen worden gerealiseerd. Bijkomend voordeel is dat op eenvoudige wijze toegang wordt verkregen tot andersoortige capaciteiten van partnerlanden, waarover Nederland niet beschikt. Omgekeerd krijgen partnerlanden op eenvoudige wijze toegang tot Nederlandse capaciteiten. Uit het rapport komt tevens naar voren dat het aandeel inhuur in de totale productie van luchttransport is teruggebracht. Hieruit blijkt dat meer gebruik wordt gemaakt van eigen luchttransportcapaciteit en dat civiele inhuur slechts ter aanvulling daarop wordt benut.

**12**

**Wat zijn volgens u de voor- en nadelen van de genoemde overdracht van verantwoordelijkheden?**

**14**

**Op welke manier gaat de winst die ontstaat bij de overdracht van nationale bevoegdheden aan het EATC verzilverd worden?**

**18**

**Kan een overzicht gegeven worden van aan de ene kant de nationale bevoegdheden die Nederland kan overdragen aan het EATC en aan de andere kant de winst die dit kan opleveren?**

Het EATC richt zich op het streven naar harmonisering en optimalisering van de voorbereiding en het gebruik van luchtvervoercapaciteiten. Het EATC kent op operationeel en ondersteunend gebied meer dan 70

deelgebieden, zoals missieplanning, missie-uitvoering, instandhouding, oefening en training en technische en logistieke ondersteuning. De deelnemende landen kunnen op deze gebieden de functionele operationele aansturing (*commanding authority*), de coördinatie (*coordinating authority*) of de adviesfunctie (*recommending authority*) beleggen bij het EATC in plaats van nationaal. De rol van het EATC verschilt per deelgebied en is afhankelijk van de mate waarin een deelnemend land bereid is bevoegdheden over te dragen.

Nederland heeft, net als de overige deelnemende landen, per deelgebied een keuze gemaakt in het overdragen van bevoegdheden. De winst die wordt geboekt bij de overdracht van verantwoordelijkheden is gelegen in het doelmatiger inzetten van de transportmiddelen, de harmonisatie van procedures en schaalvergroting bij operationeel optreden. Landen behouden de mogelijkheid om te allen tijde de overgedragen bevoegdheden (tijdelijk) in te trekken. Indien de overdracht van bevoegdheden gepaard gaat met reducties op personeelsgebied zal het echter wel moeilijk(er) zijn deze taken weer terug in eigen beheer uit te voeren. Om de mogelijkheden tot doelmatigheidswinst optimaal te benutten zouden landen moeten overwegen meer bevoegdheden over te dragen.

Het EATC is een nog jonge organisatie. De verwachting is dat de aangesloten landen erin zullen slagen op steeds meer terreinen mogelijkheden voor verdere samenwerking en doelmatigheidswinst te vinden. Te denken valt aan het verbeteren en samenbrengen van procedures, opleiding en training, planning, verwerving en het tot stand brengen van een optimale mix aan transportvliegtuigen.

**13**

**Zal de aanbeveling om de doelen van beleid SMART te formuleren, zoals geformuleerd in de beleidsdoorlichtingen Strategische Luchttransportcapaciteit en Actieplan Werving en Behoud, overgenomen worden? Zo ja, wanneer wordt de Kamer over de SMART formulering geïnformeerd?**

**16**

**Hoe gaat de Hoofddirectie beleid de beleidsdoelstellingen meer SMART formuleren om zo de meetbaarheid van het beleid te verbeteren?**

De uitvoering van beleidsdoorlichtingen wordt in de nieuwe organisatie op één plaats neergelegd, te weten bij de Hoofddirectie Beleid. Deze directie neemt het voortouw bij het in gang zetten van onderzoeken en voert de onderzoeken uit in samenwerking met andere relevante directies zoals de Hoofddirectie Financiën en Control. In de nieuwe organisatie zal het beleid zo SMART als mogelijk worden geformuleerd.

**14**

**Op welke manier gaat de winst die ontstaat bij de overdracht van nationale bevoegdheden aan het EATC verzilverd worden?**

Zie het antwoord op vraag 12.

**15**

**Kan een overzicht gegeven worden van de wijze waarop invulling gegeven gaat worden aan de aanbeveling om rekening te houden met de lessen van het C-17 project bij toekomstige investeringen?**

De lessen van het C-17 project worden nadrukkelijk meegenomen in huidige en nieuwe projecten, zoals het *Air-to-Air Refuelling* (AAR) initiatief

in het kader van het Europees Defensie Agentschap. Zoals ik u heb gemeld in mijn brief van 2 november 2012 (Kamerstuk 21 501-28, nr. 85) is dit een initiatief ter versterking van Europese tankvliegtuigcapaciteit op vier deelterreinen; de vermindering van tekorten op de korte termijn, de ontwikkeling van tactische AAR-capaciteit, de optimalisatie van het gebruik van alle bestaande AAR-capaciteit en het onderzoeken van de mogelijkheden tot gezamenlijke verwerving en gezamenlijk gebruik van nieuwe tankervliegtuigen. Op dit laatste deelterrein heeft Nederland een leidende rol op zich genomen, samen met Frankrijk en Duitsland.

**16**

**Hoe gaat de Hoofddirectie beleid de beleidsdoelstellingen meer SMART formuleren om zo de meetbaarheid van het beleid te verbeteren?**

Zie het antwoord op vraag 13.

**17**

**Kan een overzicht gegeven worden van de stand van zaken ten aanzien van de bespreking met de partnerlanden van verdere doelmatigheidswinst door derde partijen te betrekken bij de coördinatiecentra?**

Wat betreft het betrekken van nieuwe partijen bij coördinatiecentra kan worden gemeld dat Luxemburg reeds is uitgenodigd om toe te treden tot het EATC. Spanje heeft een waarnemersstatus. Verschillende andere landen hebben interesse getoond om aan te sluiten. Deze verzoeken worden getoetst aan een aantal criteria die zijn vastgelegd in een afgesproken uitbreidingsprocedure.

In het EATC, het *Movement Coordination Centre Europe* (MCCE), het SAC C-17, de Navo en de EU wordt ook reeds gesproken over de verdere verruiming van de samenwerkingsmogelijkheden. Daarbij is het behulpzaam dat de verschillende (coördinatie)centra steeds vaker als toehoorder of deelnemer bij vergaderingen van de Navo en de EU worden uitgenodigd.

**18**

**Kan een overzicht gegeven worden van aan de ene kant de nationale bevoegdheden die Nederland kan overdragen aan het EATC en aan de andere kant de winst die dit kan opleveren?**

Zie het antwoord op vraag 12.

**19**

**Kan een overzicht gegeven worden van de behaalde efficiëntieverbeteringen als gevolg van het tussen 2007 en 2011 gevoerde beleid? En welke verbeteringen zijn het gevolg van reeds eerder gemaakte afspraken of besluiten?**

De deelname aan de *European Air Group*, het MCCE (en zijn voorgangers) en de *ATARES Technical Agreement* heeft al voor de onderzoeksperiode geleid tot een verbetering van de beschikbaarheid van capaciteiten. Het besluit tot deelname aan het SAC C-17 initiatief ligt vrijwel volledig in de genoemde periode.

**20**

**Kan een overzicht gegeven worden van het tekort aan strategische luchttransportcapaciteit in nationale en internationale zin**

**zoals deze bestonden voor de formulering van de beleidsdoelstelling?**

**31**

**Welk deel van het totale capaciteitstekort nationaal en internationaal is opgelost met de aanschaf van de derde en vierde C-130, de derde DC-10 en de C-17 toestellen?**

**34**

**Kan een overzicht gegeven worden van het deel van het totale capaciteitstekort nationaal en internationaal dat in de periode 2007–2011 is opgelost door de inhuur van derden?**

**37**

**In hoeverre is de onevenredig gedragen last van het strategisch luchttransport binnen het bondgenootschap nu opgelost?**

**39**

**Kan een overzicht gegeven worden van het nationale en internationale tekort aan de strategische luchttransportcapaciteit eind 2011?**

Voor de formulering van de beleidsdoelstelling was er vanwege het toenemende expeditionair karakter van de krijgsmachten sprake van een tekort aan strategische transportcapaciteit, met name voor het vervoer van buitenprofiel ladingen met vliegtuigen (voorzien van zelfbeschermingsmiddelen) die konden landen op korte en onverharde landingsterreinen. Bovendien voldeed de samenstelling van de luchttransportvloot niet. De trans-Atlantische onbalans aan luchttransport middelen is met de aanschaf van de derde en vierde C-130, de derde DC-10 en de SAC C-17 weliswaar verkleind, maar blijft onverminderd een punt van aandacht. De verwachting is dat met het beschikbaar komen van de Airbus A400M in diverse Europese landen het Europese tekort aan strategische luchttransportcapaciteit voor een groot deel zal zijn opgelost.

**21**

**Speelt bescherming van de nationale defensie industrie in andere landen een complicerende rol als het gaat om het aangaan van nieuwe samenwerkingsverbanden? Was dit bij het Strategic Airlift Capability (SAC) C-17 project aan de orde?**

Bij het aangaan van samenwerkingsverbanden hebben landen allerlei nationale belangen en overwegingen. Bescherming van de eigen defensie- en veiligheidsindustrie is één van de belangen. Alhoewel deze bescherming een complicerende rol kan spelen, bieden nieuwe samenwerkingsverbanden voor alle deelnemende landen ook voordelen. Zo kunnen samenwerkingsverbanden ertoe leiden dat landen kunnen beschikken over capaciteiten die zij alleen niet zouden kunnen verwerven.

Een aantal jaren geleden besloten vijftien Navo-landen alsmede Zweden samen drie C-17»s (Boeing) aan te schaffen en te poolen. Een aantal landen had inmiddels zelf grote vliegtuigen, zoals C-17»s gekocht, waaronder Canada, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten. Een aantal Europese landen heeft gekozen voor de aanschaf van de Airbus A400.

Een binnen Europa gebruikt middel voor bescherming is het artikel 346 VWEU. Met de komst van de Europese richtlijn 2009/81/EC, die in Nederland recentelijk is geïmplementeerd via de Aanbestedingswet op Defensie- en Veiligheidsgebied (ADV), beoogt de Europese Commissie het gebruik van dit artikel terug te dringen en een open Europese defensiemarkt met een gelijk speelveld te creëren waarin bescherming van nationale defensie-industrieën in mindere mate een complicerende rol kan spelen. Zoals tijdens de Kamerbehandeling van de ADV is toegezegd, zal

Nederland zich als *smart follower* opstellen en monitoren hoe andere landen met artikel 346 VWEU omgaan. Ook is toegezegd dat jaarlijks over de aanbestedingen van andere lidstaten aan de Kamer zal worden gerapporteerd.

**22**

**Was er een gebrek aan luchttransportcapaciteit bij lidstaten van de Europese Unie (EU) of de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO) bij de recente inzet in Libië en Mali? Zo ja, hoe is dit opgelost?**

Tijdens de recente inzet in Libië was vooral sprake van een Europees tekort aan tankercapaciteit. Daardoor was sprake van een grote afhankelijkheid van de Verenigde Staten op tankergebied. De inzet in Mali betrof in eerste instantie een Franse operatie, die met overwegend Franse nationale middelen is uitgevoerd. Europese partners en andere landen hebben Frankrijk, waar noodzakelijk, op verzoek gesteund. Frankrijk heeft daarnaast een beroep gedaan op het EATC. Het tekort aan «buitenprofiel» ladingcapaciteit is door Frankrijk opgelost door gebruik te maken van het SALIS-contract.

**23**

**Hebben er bij de verwerving van de tactische transportvliegtuigen C-130 en DC-10 gesprekken plaatsgevonden met internationale partners over gezamenlijke verwerving? Zo ja, wat waren de resultaten van deze gesprekken? Zo nee, waarom hebben er geen gesprekken plaatsgevonden?**

Zoals ik heb gemeld in mijn brieven van 8 maart 2004 (Kamerstuk 29 200 X, nr. 63) en 13 oktober 2004 (Kamerstuk 29 800 X, nr. 11) was een belangrijke overweging destijds om bij de aanschaf van nieuw materieel te standaardiseren met het bestaande materieel. Uit de destijds uitgevoerde marktonderzoeken bleken bovendien kansen aanwezig te zijn om overtollig materieel in een vergelijkbare configuratie aan te schaffen. Op basis van deze overwegingen is destijds besloten de verwerving van de derde en vierde C-130 en de derde DC-10 zelfstandig uit te voeren en niet met internationale partners.

**24**

**Hoe verhouden zich de aantallen verhandelde vliegtuigen binnen Air Transport, Air to Air Refuelling and other Exchanges of Services (ATARES) vanaf 2001 tot en met 2011 met het totaal aantal vliegtuigen gemaakt door de deelnemende landen?**

Defensie heeft geen zicht op het totaal aantal nationaal gemaakte vliegtuigen door de ATARES-deelnemers. Defensie kan dan ook geen uitspraak doen over de verhouding tussen ATARES en niet-ATARES vliegtuigen bij andere landen.

**25**

**Hoeveel procent van de binnen ATARES uitgewisselde vliegtuigen vinden plaats binnen het EATC?**

Ongeveer 68 procent van het aantal verhandelde vliegtuigen in ATARES komt voort uit de onderlinge samenwerking tussen de EATC-landen.

**26**

**Hoeveel procent van de binnen ATARES uitgewisselde vliegtuigen vinden plaats tussen het EATC en niet-deelnemende landen?**



Ongeveer 17 procent van het aantal verhandelde vliegtuigen in ATARES heeft plaats tussen het EATC en niet-EATC landen.

**27**

**Kan een overzicht gegeven worden van de specifieke transport-taken die de transportvliegtuigen van België, Duitsland of Frankrijk wel kunnen uitvoeren en de Nederlandse types niet?**

**38**

**Kan een overzicht gegeven worden van de soorten luchttransportcapaciteiten waarvoor Nederland een beroep moet doen op de andersoortige capaciteiten van partnerlanden?**

De vloot transportvliegtuigen van de deelnemende EATC-landen is divers. Dat heeft als voordeel dat voor specifieke vluchtopdrachten het meest geschikte vliegtuig kan worden betrokken van partners, ongeacht de nationaliteit van de aanvragende partij. Zo beschikken Frankrijk en Duitsland over kleinere transportvliegtuigen dan de Nederlandse C-130 Hercules. Inzet van die kleinere vliegtuigen is in voorkomend geval doelmatiger.

**28**

**Wat is het percentage empty legs van landen die niet aan het EATC deelnemen?**

Het EATC is een samenwerkingsverband tussen vier landen. Defensie heeft geen zicht op het percentage *empty legs* van alle andere landen die niet aan het EATC deelnemen.

**29**

**In hoeverre is er overlap tussen het EATC en de European Air Transport Fleet (EATF) na de voorziene doorontwikkeling met het Program Arrangement?**

Momenteel wordt geen overlap voorzien tussen de EATF en het EATC. De EATF biedt een kader voor samenwerking op allerlei deelterreinen van luchttransport. Vanwege de vertraging van de levering van de A400M zijn er echter nog weinig concrete resultaten. De eerste initiatieven betreffen het opzetten en uitvoeren van tactische trainingen voor luchttransportcrews, het organiseren van een jaarlijks symposium om de onderlinge kennisuitwisseling tussen luchttransportcrews te bevorderen en het binnen enkele jaren opzetten van een geavanceerde luchttransportcursus. Nederland zal de verdere doorontwikkeling van de EATF volgen. Nederland geeft op dit moment prioriteit aan de doorontwikkeling van het EATC boven het uitwerken van nieuwe initiatieven in EATF-verband.

**30**

**Kunnen de cijfers uit de figuren 1 en 3 uit de beleidsdoorlichting gespecificeerd worden voor Nederland?**

Figuur 1 laat de ontwikkeling zien van het aantal verhandelde vliegtuigen sinds de ondertekening van de ATARES TA. De specificatie daarvan voor Nederland wordt weergegeven in figuur 2. In figuur 3 is het gemiddeld percentage *empty legs* weergegeven voor het EATC als geheel (alle landen en alle vliegtuigtypen). Dit percentage is gebaseerd op een gemiddeld aantal totale *legs* van 900 per maand. Daarvan zijn er 39 van Nederland. Het gemiddeld percentage *empty legs* voor Nederland laat in de periode januari 2011 tot en met augustus 2012 (zie figuur 3) een lichte stijging zien. Dat komt vooral door vluchten die moeilijk te combineren zijn met vluchten van partnerlanden. Zo komt bijvoorbeeld een vlucht met eenheden voor *Vessel Protection Detachments* vaak leeg terug, omdat

partnerlanden vanuit die gebieden geen passagiers of vracht terug te vervoeren hebben. Ook vluchten naar locaties waar Nederlandse eenheden zijn gelocerd, zoals Fort Hood of Tucson in de Verenigde Staten, zijn vaak moeilijk te combineren met vluchten van partnerlanden die op die locaties geen eenheden hebben.

Dat neemt niet weg dat het EATC ten doel heeft een zo doelmatige inzet van de beschikbare toestellen te realiseren. De beslissing van het EATC welk toestel voor een bepaalde missie wordt ingezet is afhankelijk van de aard van de missie, de bestemming, de nationaliteit van opdrachtgever en de beschikbaarheid van toestellen. Het terugdringen van het aantal *empty legs* is daarbij geen doel op zich. De kracht van het EATC is dat resultaten over de volle breedte worden bekeken, zoals weergegeven in figuur 3.

### **31**

**Welk deel van het totale capaciteitstekort nationaal en internationaal is opgelost met de aanschaf van de derde en vierde C-130, de derde DC-10 en de C-17 toestellen?**

Zie het antwoord op vraag 20 e.v.

### **32**

**Kunt u toelichten welk deel van de toename van de eigen capaciteit wordt gevormd door de aanschaf van de C-17 en welk deel van de toename is gelegen in de aanschaf van het andere materiaal?**

Met de deelname aan het SAC C-17 programma is voor Nederland 500 uur extra capaciteit beschikbaar gekomen. Daarnaast hebben de uitbreiding met de derde en vierde C-130 en de derde DC-10 voor een toename van de eigen capaciteit gezorgd.

### **33**

**Kan er een overzicht gegeven worden van de momentele planmatige behoefte aan commerciële inhuur van derden?**

### **40**

**Hoe is momenteel de planmatige behoefte aan luchttransportcapaciteit per vliegtuig ingevuld?**

Defensie kent één jaarlijks moment voor de opdracht tot gereedstelling van militaire eenheden en de toewijzing van de daarvoor benodigde (personele, materiële) capaciteit en de financiën. Deze toewijzing bevat geen planmatige behoefte aan commerciële inhuur van luchttransport. Niet-voorzien omstandigheden kunnen echter leiden tot verstoringen. Dat geldt zeker bij inzet, waartoe vaak op korte termijn wordt besloten. Ad-hoc commerciële inhuur van luchttransport kan dan nodig zijn voor personen- of vrachtvervoer.

### **34**

**Kan een overzicht gegeven worden van het deel van het totale capaciteitstekort nationaal en internationaal dat in de periode 2007–2011 is opgelost door de inhuur van derden?**

Zie het antwoord op vraag 20 e.v.

### **35**

**Bieden de positieve ervaringen met het EATC en ATARES aanleiding voor samenwerkingsverbanden op andere terreinen, zoals bijvoorbeeld ten behoeve van zeetransporten? Zo ja, welke plannen worden er gemaakt? Zo nee, waarom niet?**

Zie het antwoord op vraag 7 e.v.

**36**

**Welke mogelijkheden zijn er om Nederlandse C-17 vliegtuigen die structureel overtollig zijn te verkopen?**

De vliegtuigen uit het SAC C-17 programma die niet nodig zijn voor de eigen operaties worden nu al via het *Movement Coordination Centre Europe* aangeboden aan en verrekend met de partnerlanden. Daardoor is minder inhuur bij derde partijen nodig en wordt de eigen capaciteit doelmatiger benut. Het rapport stelt voor de mogelijkheden te verruimen en te onderzoeken of derde partijen, dat wil zeggen andere landen en multilaterale organisaties, hiervan ook gebruik kunnen maken.

**37**

**In hoeverre is de onevenredig gedragen last van het strategisch luchttransport binnen het bondgenootschap nu opgelost?**

Zie het antwoord op vraag 20 e.v.

**38**

**Kan een overzicht gegeven worden van de soorten luchttransportcapaciteiten waarvoor Nederland een beroep moet doen op de andersoortige capaciteiten van partnerlanden?**

Zie het antwoord op vraag 27.

**39**

**Kan een overzicht gegeven worden van het nationale en internationale tekort aan de strategische luchttransportcapaciteit eind 2011?**

Zie het antwoord op vraag 20 e.v.

**40**

**Hoe is momenteel de planmatige behoefte aan luchttransportcapaciteit per vliegtuig ingevuld?**

Zie het antwoord op vraag 33.