

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 X

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2009

Nr. 57

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 26 november 2008

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief van 7 november 2008 inzake over de uitgaven aan luchttransport in de afgelopen jaren en de verwachte behoefte voor de komende jaren (Kamerstuk 31 700 X, nr. 21). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 november 2008. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Baalen

De griffier van de commissie,
De Lange

¹ Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Van Baalen (VVD), voorzitter, Çörüz (CDA), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijsink (PvdA), Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Boekestijn (VVD), Brinkman (PVV), Voorde-wind (CU), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Thieme (PvdD), Bilder (CDA) en Diks (GL).
Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Van Beek (VVD), Jonker (CDA), Ormel (CDA), De Wit (SP), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Roemer (SP), Haverkamp (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Samsom (PvdA), van der Burg (VVD), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Van der Ham (D66), Teeven (VVD), Ouwehand (PvdD), De Vries (CDA) en Halsema (GL).

1 t/m 3

Voor hoeveel uur en voor welk bedrag is er door Ontwikkelingssamenwerking rechtstreeks aan strategisch luchttransport ingehuurd in de jaren 2004, 2005, 2006 respectievelijk 2007?

Voor hoeveel uur en voor welk bedrag is er door het ministerie van Buitenlandse Zaken rechtstreeks aan strategisch luchttransport ingehuurd in de jaren 2004, 2005, 2006 respectievelijk 2007?

Voor hoeveel uur en voor welk bedrag is er door het ministerie van Defensie rechtstreeks aan strategisch luchttransport ingehuurd in de jaren 2004, 2005, 2006 respectievelijk 2007?

De inzet van *eigen* defensie luchttransportvliegtuigen geschiedt aan de hand van een vliegurenplanning. Vlieguren met eigen toestellen worden derhalve nauwgezet geregistreerd en tevens gebruikt voor de berekening van de transportkosten. Bij de *inhuur* van luchttransport ligt dat anders. De inzet van vliegtuigen is dan een verantwoordelijkheid van de transportaanbieder en de kosten van een vlucht worden hoofdzakelijk bepaald door marktwerking. Het aantal gevlogen uren is dan minder relevant en wordt door Defensie niet geregistreerd. Het aantal *uren* ingehuurd luchttransport over de jaren 2004 t/m 2007 is bij Defensie dan ook niet bekend. Bovendien wordt er standaard geen departementsbreed jaaroverzicht van de kosten van de inhuur van luchttransport opgesteld, een eerste inventarisatie over de afgelopen jaren levert echter onderstaand overzicht op. Luchttransport t.b.v. noodhulpoperaties is alleen via Defensie (en dus niet rechtstreeks door Buitenlandse Zaken/Ontwikkelingssamenwerking) ingehuurd. Dit is geschied op basis van de Raamovereenkomst tussen Defensie en Buitenlandse Zaken/Ontwikkelingssamenwerking waarin trekkingsrechten zijn vastgelegd. Kosten voor luchttransport in het kader van de Raamovereenkomst zijn daarom niet opgenomen in onderstaand overzicht van rechtstreekse inhuur.

De afgelopen jaren is rechtstreeks strategisch luchttransport ingehuurd voor de navolgende bedragen:

Ontwikkelingssamenwerking:	
2004 t/m 2007:	0
Buitenlandse zaken:	
2004:	0
2005:	0,4 M€
2006:	2,94 M€
2007:	2,18 M€
Defensie (afgerond op een miljoen euro):	
2004:	16 M€
2005:	35 M€
2006:	47 M€
2007:	30 M€

4

Voor hoeveel uur en voor welke doeleinden denkt u de C-17 capaciteit de komende jaren in te zetten?

Met de instroom van de vliegtuigen en bemanningen zal de capaciteit van de *Strategic Airlift Capability C-17* de komende jaren toenemen tot 500 uur ten behoeve van Nederland in 2011. Defensie verwacht de beschikbare uren volledig te zullen benutten. Inzet van de toestellen zal vooral plaatsvinden voor strategisch transport waarbij de specifieke capaciteiten van het vliegtuig, zoals het uitvoeren van tactische landingen, noodzakelijk zijn.

5

Wat definieert u als «piekbehoefte»?

De behoefte aan strategisch luchttransport varieert. Deze wordt ondermeer beïnvloed door de omvang van de Nederlandse deelname aan *out of area* operaties, de fase waarin een operatie verkeert, de mogelijkheid om gebruik te maken van andere transportmiddelen zoals schepen en buitengewone omstandigheden zoals rampen en noodsituaties. Ten gevolge van een samenloop van omstandigheden kan de vraag naar luchttransport plotseling sterk toenemen zodat er sprake is van een piekbehoefte.

6

Wat is de omvang van het bestaande trekkingsrecht dat Ontwikkelings-samenwerking/Buitenlandse Zaken heeft op het luchttransport van Defensie?

De trekkingsrechten zijn vastgelegd in een franchiseregeling die onderdeel is van de Raamovereenkomst tussen Defensie en BZ/OS. Hierin is vastgelegd tot welk bedrag er geen verrekening plaatsvindt (franchisebedrag). Boven dit bedrag geldt een vast vlieguurtarief. Het franchisebedrag is vastgesteld op EUR 1 179 829 op jaarbasis.

7

Wat houden de Oslo/MCDA richtlijnen precies in?

In de Oslo- en MCDA- (Military and Civil Defence Assets) richtlijnen, die in VN kader zijn opgesteld, is de inzet van militaire- en civiele beschermingsmiddelen bij natuurrampen en complexe noodsituaties vastgelegd. Uitgangspunt is dat militaire middelen alleen dan worden ingezet wanneer geen reguliere, civiele alternatieven mogelijk zijn en alleen de inzet van militaire middelen in de acute humanitaire noden kan voorzien. Verder dient inzet van deze middelen vraaggestuurd te zijn, ondersteunend te zijn aan de reguliere humanitaire hulpverlening en onder de algemene coördinatie te staan van de VN.

8

Kunt u aangeven hoeveel subsidie de grootste Non Gouvernementale Organisaties (NGO's), zoals Artsen Zonder Grenzen, Cordaid en het Rode Kruis van Ontwikkelingssamenwerking gehad hebben voor de gebruikmaking van luchttransportcapaciteit van Defensie? Kunt u tevens aangeven hoeveel zij aan civiele inhuur van luchttransport hebben uitgegeven?

NGO's ontvangen geen subsidie voor het gebruik van luchttransportcapaciteit van Defensie. De bestaande transportregeling tussen Defensie en Ontwikkelingssamenwerking kan wel worden ingezet t.b.v. NGO's. Indien militair luchttransport wordt ingezet voor hulpoperaties van humanitaire organisaties wordt het luchttransport geregeld tussen Defensie en Ontwikkelingssamenwerking volgens de afspraken vastgelegd in de Raamovereenkomst. NGO's hebben in de afgelopen jaren sporadisch gebruik gemaakt van de bestaande transportregeling. Militair luchttransport is tijdens de Tsunami in 2004/2005 ingezet voor noodhulpoperaties van het Rode Kruis.

Hoeveel NGO's en het Rode Kruis zelf aan civiele inhuur van luchttransport hebben uitgegeven is niet bekend. Wanneer in hulpverzoeken van het Rode Kruis of NGO's transportkosten zijn opgenomen in de begroting, dan zijn deze in de meeste gevallen niet onderverdeeld in weg-, water- of luchttransport. Om bovenstaande redenen is kwantificering van de specifieke kosten van luchttransport niet goed mogelijk. In algemene zin geldt

dat hulporganisaties alleen luchttransport inzetten wanneer dit noodzakelijk is voor de snelheid in de eerste fase van de hulpverlening of indien geen andere mogelijkheden open staan om mensen in nood te bereiken.

9 en 10

Hoe beoordeelt u de inzetmogelijkheden van de C-17 capaciteit voor noodhulp, respectievelijk voor transport van eenheden van de Afrikaanse Unie voor crisisbeheersingsoperaties op het Afrikaanse continent? Bent u van mening dat beide inzetmogelijkheden ontwikkelingsrelevant zijn en daarom vanuit Official Development Aid (ODA)-middelen gefinancierd zouden kunnen worden?

Hoe beoordeelt u de inzetmogelijkheid van C-17 capaciteit voor landen die eveneens in Uruzgan actief zijn, maar dan met kleinere hoeveelheden militairen? Bent u van mening dat zulke inzet hun logistiek ten goede zou komen, en daarmee de operatie van onze Task Force als lead nation als geheel?

Voor Nederland zijn de ODA-richtlijnen van de OESO/DAC leidend: bijdragen aan militaire operaties kunnen in principe niet uit ODA geschieden. In de zeldzame gevallen dat dit wel mogelijk is, is meer dan alleen de ontwikkelingsrelevantie doorslaggevend. Vredesmissies dienen aan twee voorwaarden te voldoen om uit ODA-middelen gefinancierd te worden. Ten eerste dienen zij deze middelen aan te wenden om activiteiten op het gebied van mensenrechten, verkiezingswaarneming, rehabilitatieprogramma's, opleiding van politie, wapenvernietiging of mijnenopruijing te ondersteunen. Ten tweede dienen deze activiteiten te leiden tot het scheppen van voorwaarden voor andere (ODA-)ontwikkelingsactiviteiten. Het inzetten van ODA-middelen voor het vervoer van troepen is daarom niet aan de orde. Het gebruik van militaire transportvliegtuigen voor noodhulpoperaties is in de praktijk zeer beperkt en is meer dan voldoende afgedekt door het bestaande trekkingsrecht op de Nederlandse militaire transportvliegtuigen, dat de mogelijkheid openlaat voor inzet van verschillende typen vliegtuigen.

Ten aanzien van de inzet van luchttransport voor derden in het kader van militaire operaties kan bovendien het volgende worden opgemerkt. Transport van en naar operatiegebieden is een eigen verantwoordelijkheid van de landen die aan een operatie deelnemen. Indien er niettemin een beroep op Nederland zou worden gedaan om C-17 transport ter beschikking te stellen van derden, dan biedt het SAC C-17 MOU daarvoor de mogelijkheid. Deelnemende landen hebben namelijk het recht om hun C-17 uren te gebruiken ter ondersteuning van derden (zo nodig tegen betaling) zolang er geen commerciële bedoelingen zijn. Er is echter geen aanleiding en geen rechtvaardiging voor de aankoop of structurele inhuur van transportcapaciteit voor derden.

11

Bent u bereid de mogelijkheden te onderzoeken om extra vliegreuren in te kopen, en dit te financieren vanuit het Stabiliteitsfonds? Zo neen, waarom niet?

Het gebruik van militaire transportvliegtuigen voor ontwikkelingssamenwerking en humanitaire hulp is beperkt en is voldoende afgedekt door het bestaande trekkingsrecht op de Nederlandse militaire transportvliegtuigen. Derhalve is er geen noodzaak voor onderzoek naar de mogelijkheden voor de aankoop van extra vliegreuren. De financiering van inkoop van extra vliegreuren vanuit het Stabiliteitsfonds is momenteel dan ook niet aan de orde.

12

Valt de verwerving van trekkingsrechten op luchttransport onder de ODA-definitie van Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling/Development Assistance Committee (OESO/DAC)? Zo neen, waarom heeft Ontwikkelingssamenwerking destijds onder minister Pronk dan wel trekkingsrechten verkregen door mee te betalen aan de aanschaf van een C-130 Hercules? Zo ja, is de minister voor Ontwikkelingssamenwerking bereid een bijdrage te leveren aan de financiering van de Nederlandse deelname aan het C-17 initiatief?

Een bijdrage aan de investeringskosten voor de deelname aan de C-17-pool van de NAVO voldoet niet aan de OESO/DAC-criteria voor ODA. De OS-bijdrage aan de aanschaf van de C-130 werd gedaan vóór de instelling van de 0,8%-BNP-norm voor ODA. Het OS-plafond bedroeg indertijd 1,5% van het NNI. Binnen dat plafond werden toen zowel ODA- als non-ODA-uitgaven gedaan. De systematiek was derhalve volstrekt anders dan tegenwoordig en met ODA-middelen kan thans geen bijdrage worden geleverd in de aanschafkosten van de C-17. De minister voor Ontwikkelingssamenwerking heeft actief bezien welke andere mogelijkheden voor financiering bestaan. Met ODA-middelen kunnen de feitelijke kosten van het gebruik van militaire transportvliegtuigen worden gefinancierd wanneer deze worden ingezet voor het transporten van hulpgoederen bij humanitaire rampen in DAC-landen.

13

Kunt u aangeven hoeveel deelname aan het C-17 project de Nederlandse staat per jaar kost?

Kunt u aangeven welke kosten Nederland zou maken indien gekozen was voor voortzetting van het inhuren/leasen van transportcapaciteit?

Deelname aan SAC kost Nederland per jaar ongeveer € 15M (prijsspeil 2006). Daarvoor krijgen we 500 vliegreizen op jaarbasis. De C-17 vliegtuigen zullen voornamelijk worden ingezet voor opdrachten waarvoor geen civiele transportcapaciteit kan worden ingehuurd, zoals het vliegen naar primitieve vliegvelden met een hoog dreigingsniveau. Voor het vervoeren van reguliere vracht en passagiers van de ene grote luchthaven naar de andere kan voordeliger gebruik worden gemaakt van de eigen defensie luchttransportvloot of kan luchttransport worden ingehuurd. De kosten daarvan bedragen ongeveer tweederde van de kosten van een C-17 vliegtuig.

14

Hoe groot is de behoefte aan transportcapaciteit ten behoeve van humanitaire hulpoperaties?

De behoefte aan transportcapaciteit ten behoeve van humanitaire hulpoperaties is sterk afhankelijk van de nood situatie en van de wijze waarop hulpbehoevenden kunnen worden bereikt. Vanwege de hoge kosten van luchttransport maken hulporganisaties waar mogelijk gebruik van transport over water of de weg. In algemene zin geldt dat hulporganisaties alleen luchttransport inzetten wanneer dit noodzakelijk is voor de snelheid in de eerste fase van de hulpverlening of indien geen andere mogelijkheden open staan om mensen in nood te bereiken. Onder andere om kosten van transport te drukken worden hulpgoederen zoveel mogelijk lokaal of in de regio aangeschaft. Transportkosten worden opgenomen in de begroting van internationale hulpverzoeken van VN, Rode Kruis en NGO's, maar daarbij in de regel niet onderverdeeld in lucht-, water- of wegtransport. In de Tweede Kamer is herhaaldelijk aan de orde geweest dat de Nederlandse humanitaire hulp zoveel mogelijk «ongeoormerkt» dient te worden verstrekt zodat humanitaire hulporganisaties de flexibili-

teit wordt geboden om fondsen op de meest effectieve wijze in te zetten waar deze het meest benodigd zijn.

15 en 16

Kunt u aangeven met welk bedrag de kosten voor het gebruik van de C-17 transportvliegtuigen gaat stijgen nu Italië niet meer deelneemt? Zijn er verdere tegenvallers te verwachten in het C-17 project en bent u bereid de Kamer van de ontwikkelingen op de hoogte te houden?

Op 1 oktober 2008 (Kamerstuk 31 700 X, nr. 10) bent u geïnformeerd over de stand van zaken van het Strategic Airlift Capability C-17 (SAC C-17) initiatief. Daarbij is u gemeld dat drie landen (nog) niet toetreden en dat het aantal vliegers daardoor onder de in het Memorandum of Understanding (MoU) gestelde grens van 3500 bleef. Dit maakte ombuigingen in het SAC C-17 programma noodzakelijk. Het totale investeringsbedrag is met circa 10 procent verminderd. Op het moment dat daartoe werd besloten, leek dit geen gevolgen te hebben voor de financiële bijdrage van Nederland. Inmiddels is mij gebleken dat er voor Nederland wel financiële gevolgen zijn.

In het SAC C-17 project is afgesproken dat de Verenigde Staten één van de drie C-17 toestellen «in natura» leveren en ook 33,3 procent van de investeringskosten betalen. Die investeringskosten voor de VS zijn hoger dan wanneer de VS slechts voor hun aandeel met 1000 vliegers zouden moeten bijdragen. Deze afspraak is dus gunstig voor de andere deelnemende landen. Ook met de vermindering van de toebedeelde vliegers van 3500 naar 3165 vanwege het (nog) niet toetreden van 3 landen, blijven de VS meer dan proportioneel bijdragen.

Weliswaar zijn de totale investeringskosten verminderd, maar deze worden nu wel gedragen door elf in plaats van veertien landen naast de VS, waaronder Nederland. Het aandeel van die landen is daarbij toegenomen. Het aandeel van Nederland is gestegen van 13,3 procent naar 15,4 procent wat overeenkomt met een stijging van \$ 160 miljoen naar \$ 167 miljoen. Tegen de gunstige dollarkoers van eerder dit jaar was die stijging op te vangen binnen het projectbudget van € 130 miljoen (prijsspeil 2007). Nu de dollar aanzienlijk is gestegen ten opzichte van de euro en met een bijstelling naar prijspeil 2008, is de stijging van de Nederlandse bijdrage niet meer op te vangen binnen het projectbudget. Dit budget moet worden verhoogd naar € 145 miljoen. Deze verhoging zal in de defensiebegroting worden verwerkt. Andere tegenvallers in het C-17 project worden momenteel niet verwacht en mochten deze zich onverhoopt toch voordoen, dan zal ik u daar vanzelfsprekend over informeren. Indien Italië later dit jaar alsnog zou besluiten om deel te nemen aan het initiatief en/of indien andere landen die belangstelling hebben getoond tot het initiatief zouden toetreden, kunnen er meevallers zijn.