

Vergaderjaar 2018–2019

35 000 X

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2019

Nr. 14

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 oktober 2018

In het debat over het wetsvoorstel Verlenging van de termijn gedurende welke aanwijzingen krachtens de Luchtvaartwet van militaire luchtvaart-terreinen hun geldigheid behouden (Kamerstuk 34 932), op 5 juli jl. (Handelingen II 2017/18, nr. 103, item 7), heb ik u een visiedocument over simulatie toegezegd. Hierin zou worden uiteengezet wat wel en niet mogelijk is met simulatie, hoe simulatie kan bijdragen tot een efficiënte en effectieve training voor de vliegers en in hoeverre in de behoefte kan worden voorzien. In het debat kwam ook duidelijk de wens naar voren van omwonenden, in dit geval van vliegbasis Gilze-Rijen, tot inzet van simulatoren die trainingsvluchten kunnen vervangen en daarmee de overlast voor omwonenden kunnen verminderen. Hierbij zet ik u de toegezegde visie op vliegsimulatie uiteen.

Operationeel belang van simulatie

Ontwikkelingen op het gebied van simulatietechnieken en missie-uitvoering leiden ertoe dat Defensie nadrukkelijker onderzoekt welk aandeel vliegsimulatie kan innemen in het opleidings- en trainingsprogramma van de bemanningen van luchtvaartuigen. Uitgangspunt is dat vliegsimulatoren het operationeel belang dienen doordat zij de kwaliteit, de kwantiteit en de flexibiliteit van het gereedstellingsproces kunnen verbeteren. Inzet van simulatoren beoogt militairen beter voor te bereiden op hun operationele taken.

Bijdrage van helikoptersimulatoren aan gereedstelling

De toepassing van simulatie is gebaseerd op een analyse van het opleidings- of trainingsprogramma, waarin specifieke vaardigheden en de daarvoor vereiste trainingsbehoefte worden onderscheiden. Daarna wordt bepaald met welke trainingsmiddelen, waaronder simulatie, in deze behoefte kan worden voorzien. De krijgsmacht moet opereren in zeer

uiteenlopende conflictsituaties, wat ook eisen stelt aan de vereiste flexibiliteit waarmee vliegtuigen en helikopters moeten worden ingezet. Dat betekent dat vliegtuigbemanningen een breed palet aan vaardigheden moeten beheersen en onderhouden. Dat kan deels door gebruik van vliegsimulatie, maar zal deels ook *live* opleidings-, trainings- en testvluchten blijven vereisen.

Per vaardigheid wordt bepaald of deze met een vliegsimulator kan worden beoefend of dat deze tijdens een daadwerkelijke vlucht moet worden uitgevoerd. Sommige simulatoren kunnen bijvoorbeeld wel worden gebruikt voor de beoefening van tactische scenario's, maar niet van noodprocedures. Vliegsimulatoren dragen op verschillende manieren bij aan het gereedstellingsproces:

- Door de technologische ontwikkelingen wordt simulatie realistischer. Hierdoor is het mogelijk om meer vaardigheden zoals procedures, crew resource management en tactische vaardigheden zonder verlies aan kwaliteit of trainingswaarde – of in sommige scenario's zelfs met een grotere trainingswaarde – in een simulator te trainen.
- Vliegsimulatoren kunnen aan elkaar worden gekoppeld voor tactische oefeningen in samenwerkingsverbanden op *joint* en *combined* niveau, waardoor bemanningen gemakkelijker samen kunnen oefenen.
- Vliegsimulatoren dragen bij aan flexibiliteit in het gereedstellingsproces. Perioden van missiedruk of lage inzetbaarheid van toestellen door bijvoorbeeld modificaties of weersomstandigheden kunnen deels worden opgevangen door de inzet van vliegsimulatoren. Simulatie in combinatie met *live* vliegers maakt het gereedstellingsproces efficiënter.

In de civiele luchtvaart kunnen vliegers met de nu beschikbare simulatoren bijna hun gehele vliegtraining doen met behulp van simulatie. In de militaire luchtvaart is tactische training en (nood)procedure training gedeeltelijk gesimuleerd te beoefenen. Hoewel simulatie steeds realistischer wordt, moet het merendeel van de militaire basisvaardigheden nog steeds beoefend worden via *live* vliegers, omdat de huidige beschikbare simulatoren niet toereikend zijn voor de specifieke kenmerken van het militaire vliegen.

Bovendien geldt voor alle genoemde trainingscategorieën dat naar verwachting *live* vliegers een belangrijk onderdeel blijven uitmaken van de gereedstelling. Zo zijn *live* vliegers ook een essentieel onderdeel van de gereedstelling van de defensie-eenheden die tactisch samenwerken, waaronder het Defensie Helikopter Commando (DHC) en de 11^e Luchtmobiele Brigade.

De ontwikkelingen op informatiegebied stellen hogere eisen aan platformen zoals vliegtuigen en helikopters, die voor hun operationele inzet meer geavanceerde systemen en sensoren aan boord krijgen. Het opereren met deze systemen vereist meer training. Tegelijkertijd ontwikkelt ook de technologie op simulatiegebied zich. Het Commando Luchtstrijdkrachten blijft zoeken naar de meest doelmatige verhouding tussen simulatie en *live* vliegers in het gereedstellingsproces. Door de nieuwe technologie en de toenemende mogelijkheid simulatoren te koppelen wordt het mogelijk te voorzien in een groter deel van de benodigde tactische training. Het Defensiebeleid ten aanzien van simulatoren is er dan ook op gericht door standaardisatie simulatoren beter te kunnen koppelen. Het gaat om zowel standaardisatie van de gebruikte databases voor simulatie als de technische standaarden die fysieke koppeling en data uitwisseling mogelijk maken.

Tactische training wordt doorgaans niet gevlogen op en rond de militaire luchthavens. Door het gebruik van simulatie voor dit type training zal een reductie in vliegreuren mogelijk zijn, maar dit betreft een relatief klein deel van het aantal vliegbewegingen rond de militaire luchthavens. Vliegsimulatoren kunnen worden gebruikt om een deel van de basisvaardigheden te beoefenen. Of het aandeel van simulatoren in de training van basisvaardigheden kan groeien, hangt vooral af van de ontwikkelingen in de simulatietechnieken. De lokale vliegbewegingen worden vooral uitgevoerd om basisvaardigheden te trainen. Hoewel door toekomstige technologische ontwikkelingen simulatie in de training zou kunnen doen toenemen, zullen basisvaardigheden ook met *live* vliegreuren moeten worden getraind. Met de verwachte toekomstige groei van het aantal trainingsuren per vlieger, is het effect van simulatie op het totaal aantal vliegbewegingen nu nog ongewis.

Het koppelen van vliegsimulatoren is complex. De verschillende configuraties en implementatie van standaarden lopen ver uiteen. Standaarden zijn constant in ontwikkeling, waardoor vaak nieuwe standaarden moeten worden geïntroduceerd.

Wat gaat er nu gebeuren

Voor de eerstkomende jaren is de behoefte van Defensie geformuleerd in de behoeftestellingsbrief voor het project «*Multi Ship Multi Type (MSMT) Helikopters*» (Kamerstuk 27 830, nr. 264). Dit betreft de aanschaf van extra Apache- en Chinooksimulatoren voor training van de vliegers en van de bemanning. Deze simulatoren worden geconcentreerd in een op te richten simulatiecentrum. De eerste twee fases van deze simulatiecapaciteit zullen eind 2023 gerealiseerd en beschikbaar zijn. Voor Fase 3 wordt mogelijk te zijner tijd een separaat traject opgestart, mede afhankelijk van de ervaringen in de twee voorgaande fasen. Verdere details hierover staan in de behoeftestellingsbrief voor MSMT.

In een derde fase van het concept worden de Apache- en de Chinooksimulatoren aan elkaar gekoppeld en aan een nieuw Tactical Control Center. Hiermee wordt de volledige MSMT-helikoptersimulator capaciteit beschikbaar wat extra trainingscapaciteit biedt voor de helikopterbemanningen.

De kennis en ervaring in de opeenvolgende fasen van het totale MSMT-concept moeten richtinggevend zijn voor de goede combinatie tussen het minimaal vereiste aantal *live* en simulatie trainingsuren, die noodzakelijk zijn voor de gereedstelling van helikopterbemanningen en het garanderen van het voortzettingsvermogen van het DHC. Dit is ook mede afhankelijk van de personele vulling alsmede de beschikbaarheid van toestellen tijdens de transitie van de Apaches en Chinooks de komende jaren.

Op de lange termijn zorgen technologische ontwikkelingen voor nog meer mogelijkheden op het gebied van training. Technieken zoals kunstmatige intelligentie gaan zorgen voor een groter aandeel van simulatie in met name tactische training. *Live Virtual Constructive (LVC)* is zo'n ontwikkeling, die zich richt zich op het samenbrengen van de fysieke en virtuele training in een nieuwe omgeving. LVC voorziet in een oplossing voor het op grote schaal trainen met een grote diversiteit aan deelnemers en wordt een belangrijk onderdeel van volgende generaties platformen.

Defensie en de omgeving

Voor de uitvoering van die grondwettelijke taken, inclusief de daarvoor benodigde oefening en training, moet er voldoende ruimte zijn, ook in een drukbevolkt land als Nederland. Bij vliegbases zoals Gilze-Rijen, te midden van woonkernen, is de geluidsbelasting een factor van belang. Het DHC zal die hinder nooit kunnen wegnemen, maar doet wat redelijkerwijs mogelijk is om de hinder te beperken, zonder inbreuk te maken op de operationele gereedheid. In dit verband gaat de aandacht ook uit naar mogelijkheden vliegbewegingen te beperken door de mogelijke intensivering van de toepassing van simulatoren.

Tot slot

In 2001 is als bezuinigingsmaatregel het aantal helikoptervlieguren met twintig procent gereduceerd en wordt sindsdien de NAVO-norm voor het vereiste aantal vlieguren niet gehaald. Nu het kabinet Rutte-III extra geld heeft uitgetrokken om het defensiebudget structureel te verhogen, ontstaat er ook ruimte voor reparatie, deels door een verhoging van het aantal vlieguren, en vanaf 2023 deels door de verwerving van simulatiecapaciteit die past in het *Multi Ship Multi Type* concept. Echter in de toekomst zal de combinatie tussen *live* vlieguren en simulatietraining bepalend zijn voor de toekomstige gereedstelling van helikopterbemanningen en het garanderen van het voortzettingsvermogen van het DHC. Daarbij geldt dus dat ondanks een intensivering van simulatietraining, voor alle trainingscategorieën naar verwachting *live* vlieguren een belangrijk onderdeel blijven uitmaken van de gereedstelling.

De Staatssecretaris van Defensie,
B. Visser