

Vergaderjaar 2020–2021

**27 830**

## **Materieelprojecten**

**Nr. 317**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 oktober 2020

#### **Inleiding**

De huidige vloot voor tactisch luchttransport bestaat uit vier C-130H Hercules vliegtuigen. Deze toestellen zijn door Defensie respectievelijk in 1992 (2 nieuwe) en in 2005 (2 gebruikte) aangeschaft. Het oudste van deze vier vliegtuigen is geproduceerd in 1978, waarmee de gebruikelijke technische en operationele levensduur van dertig jaar al ruim verstreken is.

In de Defensienota 2018 (Kamerstuk 34 919, nr. 1) d.d. 28 maart 2018 bent u geïnformeerd over het voornemen van Defensie om de vloot voor tactisch luchttransport te vervangen. In het Defensie Projectenoverzicht van 2019 (Kamerstuk 27 830, nr. 292) d.d. 8 okt. 2019 (hierna: DPO 2019) is gemeld dat uw Kamer een A-brief kan verwachten voor een project «instandhoudingsprogramma C-130» en dat de vervanging van de C-130 in de periode 2031–2033 was voorzien.

Defensie concludeert inmiddels dat het noodzakelijk is de huidige vliegtuigen te vervangen door nieuwe toestellen om de vereiste beschikbaarheid voor tactisch luchttransport voor de krijgsmacht te kunnen garanderen. Vanwege een onbalans tussen de opdracht en de thans beschikbare capaciteit tactisch luchttransport wordt deze vervanging eerder ingezet.

Met deze brief informeer ik u over de behoefte voor vervanging van de capaciteit voor tactisch luchttransport bij Defensie. Het project instandhoudingsprogramma C-130, zoals gemeld in DPO 2019, komt hiermee te vervallen.

#### **Achtergrond**

De beschikbaarheid van de huidige Nederlandse vloot voor tactisch luchttransport blijft achter op de Defensiebehoefte. Vanwege het beperkt aantal vliegtuigen en een unieke configuratie is deze vloot kwetsbaar. Bij uitval van één van de vliegtuigen staat de beschikbare capaciteit direct

onder druk, zoals ook gerapporteerd in het interdepartementaal beleids-onderzoek «Zicht op gereedheid» (Kamerstuk 33 763, nr. 130) d.d. 3 april 2017.

Naast het beperkte aantal vliegtuigen, is de gereedheid van deze vliegtuigen ook onvoldoende. Daarom wordt de gelijktijdige uitvoering van de taken van de Nederlandse C-130 thans tijdelijk beperkt. De opdracht bestaat uit het operationeel gereed hebben van twee toestellen voor een langdurige missie, 1.200 uur voor de gereedstelling van marine-, land- en luchtmachteenheden en 1.200 uur ondersteuning voor gegarandeerd strategisch luchttransport voor mensen, goederen waaronder gevaarlijke stoffen en voor de inzet van medische evacuatie. In de voorgenoemde opdracht zijn de eventuele extra uren door uitzending van C-130 vliegtuigen bij missies niet inbegrepen.

Defensie concludeert dat de initieel geplande instandhoudingsprogramma's niet tot de noodzakelijke verbetering van de inzetbaarheid van de vloot zullen leiden. Een eventuele modernisering van de vloot door een instandhoudingsprogramma betekent een langdurige verdere verlaging van de beschikbaarheid; de duur van het onderhoud zou betekenen dat de beschikbaarheid van de vloot de komende vier jaar nog verder daalt. Een modernisering biedt geen oplossing voor de voornoemde kwetsbaarheid van de vloot. Voor Defensie is het van belang dat de opvolger van de C-130 vlot ingezet kan worden, conform de voorgenoemde opdracht *om de krijgsmachtonderdelen bij opleidingen, oefeningen en missies wereldwijd te ondersteunen. Het direct vervangen van de C-130 zonder eerst een instandhoudingsprogramma uit te voeren is financieel voordeliger en verbetert de inzetbaarheid.* Om deze redenen is besloten het instandhoudingsprogramma C-130 niet meer uit te voeren en direct tot vervanging van de C-130 over te gaan.

De vervanging door nieuwe vliegtuigen zorgt voor een optimale gereedheid en voor de gewenste beschikbaarheid van het tactisch luchttransport. Een vervanging van de vloot moet er voor zorgen dat de behoefte aan ten minste 2400 vlieguren voor de gestelde taken effectief ingevuld kan worden.

### **Behoeft**

Voor de invulling van de hoofdtaken heeft Defensie behoefte aan materieel dat *onder moeilijke omstandigheden overal ter wereld snel kan worden ingezet. Om de verplaatsingscapaciteit ook vlot in te kunnen zetten op locaties die moeilijk bereikbaar zijn, moet Defensie beschikken over een capaciteit voor tactisch luchttransport die landingen op onverharde en korte banen kan uitvoeren of die het mogelijk maakt mensen en middelen per parachute in te zetten.* Met deze capaciteit wordt verder bijgedragen aan:

*Strategisch luchttransport* – Omdat de inzet van een groot strategisch transportvliegtuig voor de bevoorrading van missies niet altijd opportuun is, wordt in specifieke gevallen het tactisch luchttransport ingezet voor vervoer van mensen, goederen en gevaarlijke stoffen.

*Medisch transport* – Vanwege snelheid, bereik, zelfbescherming en veelzijdige landingsmogelijkheden heeft het tactisch luchttransport ook de taak om (zwaar)gewonden binnen of vanuit het operatiegebied te transporteren.

*Humanitaire en andere inzetvormen* – Het tactisch luchttransport wordt tevens ingezet voor o.a. humanitaire missies. Zo is de laatste jaren de capaciteit voor tactisch luchttransport veelvuldig ingezet voor opdrachten als de evacuatie van Nederlandse burgers uit Zuid-Sudan, de repatriëring

van de slachtoffers van MH-17 en de noodhulpverlening aan Sint Maarten na orkaan Irma.

## **Kenmerken**

Aan de vervangende capaciteit tactisch luchttransport zijn de volgende eisen gesteld ten aanzien van de vloot, vliegtuigen, zelfbescherming en informatievoorziening.

*Eisen voor de vloot:* Defensie heeft conform de voorgenoemde opdracht behoefte aan ten minste 2400 vliegunen om de veelheid in taakstelling voor de drie hoofdtaken van Defensie te garanderen. Inzet van eigen toestellen is nodig om de inzetbaarheid van de operationele eenheden op het juiste niveau te brengen en gelijktijdig transportvluchten met mensen, goederen en gevaarlijke stoffen voor de inzet in brede zin te kunnen waarborgen. Door daarnaast maximaal aan te sluiten op een configuratie die internationaal breed gevoerd wordt, wordt de beschikbaarheid van vliegtuigen en de gereedheid verbeterd.

*Eisen aan de vliegtuigen:* Kwalitatief moet elk vliegtuig in staat zijn om meerdere soorten materieel (inclusief munitie en voertuigen) of minimaal 60 parachutisten te vervoeren. De lading moet tevens over een afstand van 2000 zeemijlen naar onverharde en korte banen gebracht kunnen worden, of per parachute afgeworpen. De vliegtuigen moeten in staat zijn om (zwaar-)gewonden, die tijdens het luchttransport *high medical care* nodig hebben, te vervoeren. Om wereldwijd ingezet te kunnen worden moeten de vliegtuigen beschikken over zelfbeschermingsmiddelen tegen verschillende soorten dreigingen. Daarnaast moeten de vliegtuigen beschikken over communicatie en informatievoorzieningen om daarmee deel te kunnen nemen aan informatiegestuurde operaties.

*Eisen aan trainingsmiddelen:* Defensie verwerft, als onderdeel van dit project, een vrachtruimsimulator en vervangt de cockpitsimulator. Door zowel de *cockpit crew* als de *cargo crew* in staat te stellen een belangrijk deel van de noodzakelijke jaarlijkse training in een simulator uit te voeren heeft deze training geen negatieve impact op de beschikbaarheid van de vliegtuigen.

*Duurzaamheid:* Nieuwere vliegtuigen kennen een lager brandstofverbruik. Voorts is het streven dat de vliegtuigen op minimaal 15% biobrandstof kunnen vliegen. Graag verwijs ik in dit kader naar het Plan van Aanpak Energietransitie Defensie d.d. 16 juli 2020. Daarnaast wordt, zoals bij de huidige C-130, gebruik gemaakt van simulatorcapaciteit om daadwerkelijke vliegunen en brandstof te besparen.

*Internationale samenwerking:* De huidige capaciteit voor tactisch luchttransport van Defensie neemt deel aan het *European Air Transport Command*, een samenwerkingsverband op het gebied van luchttransport van zeven Europese landen. De vervangende capaciteit wordt ook in deze samenwerkingsconstructie ingezet. Daarnaast wordt gezocht naar een vliegtuig en configuratie waarmee verdere internationale samenwerking in de instandhouding mogelijk wordt. Beoogd wordt om hiermee de instandhoudingskosten te verlagen en de beschikbaarheid te verhogen.

## **Financiële aspecten**

Het benodigde projectvolume wordt geraamd tussen de 250 miljoen en 1 miljard euro (prijspeil 2020). Deze investering, inclusief het verschil in exploitatiekosten ten opzichte van de huidige situatie en een risicoreservering, komt ten laste van het investeringsbudget van Defensie.

## Vooruitblik

Het project wordt uitgevoerd in de periode van 2021 tot en met 2028. Uw Kamer wordt naar verwachting medio 2021 met een B-brief geïnformeerd over de uitkomst van de onderzoeksfase van het project. Aangezien de vliegtuigen en gerelateerd materieel «*commercial / military off-the-shelf*» worden gekocht, is een vervolgonderzoeksfase (C-fase) niet nodig. Hierdoor zal de D-fase aansluitend aan de B-fase plaatsvinden. Over de resultaten daarvan wordt uw Kamer medio 2023 met de D-brief geïnformeerd conform het Defensie Materieel Proces (DMP) dat met uw Kamer is overeengekomen.

In de B- en D-fase van het DMP worden de verwervingsstrategie, de instandhouding van de vliegtuigen, internationale samenwerking en duurzaamheid verder uitgewerkt. In uiterlijk de D-fase heeft Defensie, op basis van de dan beschikbare gebruikersinformatie van de beoogde vliegtuigen, helderheid over het aantal vliegtuigen dat wordt verworven, waarbij voldaan wordt aan de behoefte van ten minste 2400 vliegreuren alsmede met deze vloot de voorgenoemde taakstellingen uitgevoerd kunnen worden.

In de vervolgfases wordt bezien op welke wijze de Nederlandse industrie, bij de vervulling van deze behoefte, kan worden betrokken. Hierbij zal het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat in samenspraak met Defensie beoordelen of en in hoeverre Industriële Participatie door te selecteren partijen kan bijdragen aan de versterking van de kennis, capaciteiten en ervaring van de Nederlandse industrie die noodzakelijk is voor de borging van de nationale veiligheid, zoals beschreven in de Defensie Industrie Strategie uit 2018.

Vanaf 2026 worden de eerste tactisch transportvliegtuigen en het gerelateerde materieel vervangen. De levensduur van de nieuwe vliegtuigen en simulatoren wordt gepland op dertig jaar, uitgaande van een levensduurverlengend onderhoud gedurende die periode.

De Kamer wordt, naast de eerder genoemde B-brief en D-brief, over de voortgang van dit programma geïnformeerd via de Begroting, het Jaarverslag en het Defensieprojectenoverzicht.

Bij deze A-brief is een bijlage (A) Onderbouwing en Evaluatie van het voorstel (CW 3.1)<sup>1</sup> opgesteld, in lijn met de pilot de brief Bijlagen Pilot vindbaarheid CW 3.1 Defensie van de Minister van Defensie (Kamerstuk 31 865, nr. 178) d.d. 24 september 2020 en genoemd in de derde voortgangsrapportage Operatie inzicht in kwaliteit (Kamerstuk 31 865, nr. 168) d.d. 3 april jl. van de Minister van Financiën.

De Staatssecretaris van Defensie,  
B. Visser

---

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).