

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 X

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

Nr. 72

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 december 2008

Inleiding

De Tweede Kamer heeft op 4 december 2007 de motie van het lid Boekstijn aangenomen over de strategische luchttransportcapaciteit van Nederland (Kamerstuk 31 200 X, nr. 53). Met de brieven van de minister en staatssecretaris van Defensie van 21 december 2007 (Kamerstuk 31 200 X, nr. 82), 28 maart 2008 (Kamerstuk 31 200 X, nr. 102) en 8 april 2008 (Kamerstuk 31 200 X, nr. 107) is u gemeld dat deelneming aan het C17-initiatief niet de volledige behoefte aan strategisch buitenprofiel luchttransport dekt en dat Defensie een onderzoek is begonnen naar de mogelijkheden om op termijn in de resterende behoefte te voorzien. Met deze brief informeer ik u, in reactie op de motie-Boekstijn, over de resultaten van dit onderzoek. Bezien is of er realistische mogelijkheden zijn om de additionele behoefte aan strategische luchttransportcapaciteit alternatief te exploiteren en te financieren.

Onderzoekresultaten

Binnen de kaders van het sourcingbeleid van Defensie is een marktonderzoek uitgevoerd om de haalbaarheid te bepalen van reeds bestaande of nog te ontwikkelen alternatieven. Er zijn drie opties nader uitgewerkt, te weten samenwerking met andere Navo- en EU-partners zoals in het C-17 initiatief, leaseopties met de vliegtuigbouwers Boeing en Airbus en vormen van publiekprivate samenwerking (PPS) met marktpartijen. Tevens is onderzoek gedaan naar alternatieve financieringsmogelijkheden.

Gebleken is dat er exploitatiealternatieven kunnen worden ontwikkeld om te voorzien in de behoefte aan strategische luchttransportcapaciteit, maar dat deze niet aantoonbaar goedkoper en op korte termijn realiseerbaar zijn. Dit heeft te maken met een beperkt aanbod van geschikte vliegtuigtipes, met certificering- en aansprakelijkheidsaspecten en met financiële beperkingen. Alternatieve financieringsvormen zijn slechts denkbaar als

bestaande afspraken worden herzien. Hieronder ga ik in op de belangrijkste overwegingen en bevindingen die tot deze conclusies hebben geleid.

Actuele marktbeperkingen

Er zijn momenteel geen westerse civiele vliegtuigtypen beschikbaar die voldoen aan de eisen voor operationeel gebruik van buitenprofiel strategisch luchttransport. Vliegtuigbouwers zoals Boeing en Airbus ontwikkelen thans geen civiel gecertificeerde versies van hun militaire vliegtuigen voor buitenprofiel strategisch luchttransport. Gezien de eisen – buitenprofiel ladingen, grote actieradius, landen op onverharde en korte banen, zelfbeschermingsmiddelen – is er behoefte aan vliegtuigen zoals de C-17. Deze behoefte beperkt in de praktijk de uitwerking van PPS-constructies, aangezien militair gecertificeerde vliegtuigen volgens de Europese luchtvaartregels niet civiel kunnen worden geregistreerd. Restcapaciteit die niet militair wordt gebruikt, kan niet op de commerciële markt worden aangeboden, maar kan uitsluitend door overheden worden afgenomen. Dit marktsegment wordt bovendien gedomineerd door goedkopere Oost-Europese aanbieders van buitenprofiel strategische transportvliegtuigen, zodat het twijfelachtig is of een PPS-constructie kostenbesparingen zou opleveren. Als er de komende jaren strengere veiligheids- en milieueisen worden gesteld, kan er een markt ontstaan voor civiel gecertificeerde versies van nieuwere types vliegtuigen. Afhankelijk van de zelfbeschermingsmiddelen waarover deze vliegtuigen beschikken, kunnen zij evenals de toestellen van Oost-Europese aanbieders voor militaire transporten worden ingezet.

Juridische aspecten

Het onderzoek wijst uit dat vooral PPS-constructies complexe contracten vergen om de zeggenschap, kosten en risico's in een strategische samenwerkingsvorm vast te leggen. Zo kan alleen de Staat juridisch eigenaar zijn van militaire vliegtuigen. Bij samenwerking met een private partij moet een contract worden uitgewerkt waarin de consequenties van eigendom, inzet en toezicht zodanig zijn uitgewerkt dat de Staat zijn verantwoordelijkheden op een efficiënte en effectieve manier kan uitoefenen. Dit vergt een zorgvuldig en langdurig proces. In Nederland wordt de Militaire Luchtvaart Autoriteit automatisch de certificerende instantie en daarmee ook de registrerende autoriteit van het (militaire) vliegtuig.

Financiële aspecten

Uit het onderzoek is niet gebleken dat de alternatieve exploitatieopties ten opzichte van het huidige gebruik van strategische luchttransportcapaciteit goedkoper zullen zijn of de prestaties zullen verbeteren. Naast alternatieve exploitatiemogelijkheden zijn ook alternatieve financieringsvormen, dat wil zeggen buiten het defensiebudget om, onderzocht. Volgens de huidige afspraken kunnen investeringen in strategische luchttransportcapaciteit niet ten laste van het HGIS budget worden gebracht en kan exploitatie daarvan slechts uit het HGIS budget worden gefinancierd voor zover het deelname aan operaties betreft. In antwoord op de vragen van de vaste commissie voor Defensie van 14 november 2008 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 700 X, nr. 57) is toegelicht waarom een bijdrage aan de investerings- of exploitatiekosten van strategisch luchttransport uit het Stabiliteitsfonds of met ODA-middelen evenmin een reëel alternatief is. Overigens kan de Kamer nog de reactie tegemoet zien op de motie van de leden Boekstijn en Van der Staaij over de HGIS-afspraken (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 700 X, nr. 45).

Samenwerking Navo- en EU-partners

Voor samenwerking in de Navo en de EU geldt dat het onder voorwaarden haalbaar kan zijn de deelneming aan het C-17-initiatief uit te breiden, dan wel actief deel te nemen aan andere vormen van *pooling* van strategische luchttransportcapaciteit. Dergelijke opties zijn thans echter niet aan de orde vanwege bestaande contractuele verplichtingen en financiële implicaties. Het is niet uitgesloten dat de deelneming van nieuwe partners aan deze internationale initiatieven op termijn aanvullende mogelijkheden biedt.

Ten slotte

Het onderzoek naar aanleiding van de motie-Boekestijn heeft voorshands niet geresulteerd in concrete aanknopingspunten om de capaciteit voor buitenprofiel luchttransport te verruimen. Defensie blijft de dynamische ontwikkelingen in de internationale vliegtuigmarkt echter nauwgezet volgen om er slagvaardig op te kunnen inspelen. Defensie zal blijven zoeken naar doeltreffende en doelmatige manieren om in haar transportbehoefte te voorzien. Externe mogelijkheden worden daarbij ook niet uitgesloten.

De staatssecretaris van Defensie,
J. G. de Vries