

de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Plein 2
2511 CR Den Haag



Ministerie van Defensie

Datum 17 november 2020
Betreft Antwoorden op de feitelijke vragen over de Vervanging capaciteit tactische luchttransport.

Ministerie van Defensie

Plein 4
MPC 58 B
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
www.defensie.nl

Hierbij bied ik u de antwoorden aan op de feitelijke vragen over de Vervanging capaciteit tactische luchttransport. Deze vragen werden ingezonden op 4 november 2020 met kenmerk 2020D43984.

Onze referentie

BS2020022502

Afschrift aan

de Voorzitter van de Eerste
Kamer der Staten-Generaal
Binnenhof 22
2513 AA Den Haag

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Drs. B. Visser

*Bij beantwoording datum,
onze referentie en betreft
vermelden.*

Antwoorden op de feitelijke vragen van de vaste commissie voor Defensie over de Vervanging capaciteit tactische luchttransport (ingezonden 4 november 2020, kenmerk 2020D43984)

1

Kijkt u ook naar de mogelijkheid om het nieuwe strategisch luchttransport in een internationale poule te gebruiken, zoals dat nu bij de MRTT gebeurt?

2

Zijn er in het bijzonder mogelijkheden om deel te nemen aan de poule die Duitsland op dit moment opricht om een deel van zijn Airbus A400 transporttoestellen te delen, teneinde (een deel van) de Nederlandse behoefte aan luchttransport te vervullen?

Een internationale poule, zoals bij de MRTT, wordt niet nagestreefd, omdat er een behoefte aan gegarandeerd tactisch luchttransport voor Nederland bestaat. In het geval van een internationale poule kan het voorkomen dat meerdere landen een behoefte aan eenzelfde vliegtuig hebben. Prioritering bepaalt dan welk land de capaciteit ter beschikking krijgt. Gegarandeerd tactisch luchttransport kan nodig zijn voor operaties die Nederland als soevereine staat moet uitvoeren of voor noodhulp. Om zo efficiënt mogelijk gebruik te maken van tactisch luchttransport vliegtuigen, worden de te verwerven toestellen wel aan het *European Air Transport Command* aangeboden, zoals nu ook het geval is.

3

Kunt u een grove schatting geven van de kosten van een instandhoudingsprogramma ten opzichte van het vervangen van de C-130's?

Het uitvoeren van de instandhoudingsprogramma's levert naar verwachting niet de gewenste inzetbaarheid op en is financieel minder doelmatig. Een grove schatting van de kosten van de instandhoudingsprogramma's is rond €100 miljoen, waarbij de vervanging alsnog na enkele jaren moet worden uitgevoerd. Over het exacte budget ten behoeve van de vervanging van tactisch transportcapaciteit wordt uw Kamer medio 2021 met de B-brief geïnformeerd middels een separate commercieel vertrouwelijke bijlage.

4

Hoeveel nieuwe vliegtuigen verwacht u te willen aanschaffen?

10

Wat zijn de kosten van de nieuwe simulatoren?

13

Welke vliegtuigen zijn opties om te kopen voor de ondersteuning en configuratie van het European Air Transport Command? Welke bedrijven en landen zijn hierbij betrokken?

Defensie heeft de behoefte aan een vloot tactisch luchttransport die ten minste 2400 uur per jaar kan genereren. Het aantal vliegtuigen, het type inclusief de configuratie, simulatoren en de kosten hiervan, zijn afhankelijk van het uiteindelijk gekozen type. Deze keuze maakt onderdeel uit van de B- en de

D-fase van dit project, waarover uw Kamer wordt geïnformeerd met de respectievelijke B- en de D-brief.

5

Is overwogen om alleen de oudste twee C-130 vliegtuigen te vervangen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zou dit betekenen voor het kostenplaatje?

Dat is niet aan de orde. Daar voor alle vliegtuigen geldt dat zij het (economische) einde van de levensduur bereikt hebben.

6

Hoe ver blijft de huidige Nederlandse vloot voor tactisch luchttransport achter op de Defensiebehoefte?

De behoefte van ten minste 2400 uur bestaat uit een behoefte aan trainingsuren voor de gereedstelling plus ondersteuning van gegarandeerd strategisch luchttransport. Met dit aantal uren wordt die behoefte aan tactisch luchttransporturen voor Defensie vervuld. De huidige Nederlandse vloot is de afgelopen jaren niet in staat geweest, om de behoefte van ten minste 2400 uur waar te maken en de inzetbaarheid van de huidige vloot daalt naar verwachting verder vanwege de ouderdom en de unieke configuratie van deze vliegtuigen. Voor operationele vertrouwelijke informatie van de huidige vloot, verwijs ik graag naar de vertrouwelijke bijlage bij de Inzetbaarheidsrapportage eerste helft 2020 (Kamerstuk 34919 nr. 69).

7

Welke gevaarlijke stoffen kan het tactisch luchttransport vervoeren? Met welke redenen zouden ze dat doen?

Defensie hanteert waar mogelijk de civiele regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht. Er is een categorie gevaarlijke stoffen, waar bepaalde type munitie onder valt, die niet binnen deze civiele regelgeving vervoerd mag worden. Defensie hanteert voor het vervoer van deze categorie de militaire luchtvaartseisen en heeft derhalve eigen toestellen nodig.

8

In welke militaire missies of recent afgeronde missies, los van de humanitaire missies, is tactisch luchttransport ingezet? Op welke manier?

De Nederlandse C-130's zijn in de afgelopen jaren veelvuldig ingezet bij missies in Afghanistan, Irak en Mali. Zoals op 23 september aan uw Kamer gemeld, wordt onderzocht of militair transport binnenkort wederom ingezet kan worden in Mali (Kamerstuk 29 521, nr. 414). Daarnaast zijn de toestellen afgelopen jaar ingezet om COVID-patiënten terug naar Nederland te halen.

9

Welke communicatie en informatiegestuurde capaciteiten ontbreken bij de huidige vloot?

Met de huidige vloot is het niet mogelijk om in een aantal gewenste beveiligde operationele netwerken te opereren en werken datalinksystemen onvoldoende om informatie gestuurd optreden mogelijk te maken.

11

Wat betekent het streven naar het gebruik van minimaal 15% biobrandstof?

Het streven naar het gebruik van minimaal 15% biobrandstof gaat in op de mengverhouding die de toekomstige vliegtuigen minimaal moeten kunnen gebruiken. Hiermee draagt Defensie bij aan een meer duurzame luchtvaart.

12

Is er voldoende biobrandstof aanwezig voor Defensie? Wordt er op Europees niveau ook samengewerkt om biobrandstof te verkrijgen dan wel te produceren?

De (voorziene) voorraad en beschikbaarheid van biobrandstof is onder andere afhankelijk van de beschikbaarheid van grondstoffen en de ontwikkelingen in de civiele luchtvaart. Binnen Europa zijn diverse bedrijven die initiatieven ontplooiën om biobrandstof te gaan produceren en ter beschikking te stellen. Deze initiatieven zullen naar verwachting ruim voor de invoer van de vervanging van het tactisch luchttransport in bedrijf zijn.

14

Zijn er naast biobrandstof nog andere manieren waarop het tactisch luchttransport met de energiedoelstellingen en duurzaamheid bezig is?

Zoals de gehele luchtvaartsector is ook de luchtmacht bezig met het behalen van haar duurzaamheidsdoelstellingen. Als Defensie haken we zo veel als mogelijk aan bij de nationale en de internationale initiatieven en kijken we waar we kunnen bijdragen. Daarnaast wordt o.a. gestreefd naar het maximaliseren van het gebruik van simulatoren in opleidingen en trainingen, wordt er op de huidige C-130 geëxperimenteerd met zogenaamde aerodynamische aanpassingen en bij de aanschaf wordt het brandstofverbruik meegenomen in het afwegingskader.

15

Is de verwachte levensduur van nieuwe vliegtuigen langer dan van de huidige vloot?

Voor de vervanging van de huidige vliegtuigen, op basis van de 2400 uur per jaar, wordt uitgegaan van een levensduur van 30 jaar.