

Vergaderjaar 2007–2008

31 200 X

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2008

Nr. 125

BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juni 2008

Met deze brief informeer ik u, mede namens mijn ambtgenoot van Buitenlandse Zaken, over de Nederlandse deelneming aan het Navo *Strategic Airlift Capability C-17* (SAC C-17) initiatief, mede naar aanleiding van de motie van de leden Eijssink en Knops hierover (Kamerstuk 31 200 X nr. 49). Deze brief bevestigt de Nederlandse intentie om met 500 vliegreun aan dit initiatief deel te nemen. De deelneming aan SAC C-17 is een bijzonder project omdat het een investering vereist maar Nederland geen eigenaar van de vliegreun wordt. Daarnaast houdt deelneming in dat er geen materieelkeuzeproces kan worden doorlopen. De gebruikelijke fasen van het defensie materieelproces zijn in deze dan ook niet van toepassing.

Het SAC C-17 initiatief is erop gericht het tekort aan strategische luchttransportcapaciteit te verminderen en het eerste multinationale initiatief van Navo lidstaten en partners om een structureel capaciteitstekort gemeenschappelijk (deels) te vullen. Defensie heeft behoefte aan luchttransport met vliegreun die grote, buitenprofiel ladingen kunnen vervoeren vanaf onvoorbereide, mogelijk korte landingstrips en die zijn voorzien van zelfbeschermingsmiddelen tegen gangbare dreigingen, zoals infrarood geleide luchtafweerraketten. Thans wordt deze buitenprofiel transportcapaciteit civiel ingehuurd.

Nederland heeft in september 2006 een *Letter of Intent* getekend om met 500 vliegreun per jaar aan SAC C-17 deel te nemen. De Kamer is daarover geïnformeerd op 12 september 2006 (Kamerstuk 30 300 X nr. 142). Zo kan op korte termijn een deel van de structurele Nederlandse behoefte aan strategische, buitenprofiel luchttransportcapaciteit die bovendien voldoet aan de gestelde militaire eisen, worden afgedekt. Hoe in de resterende behoefte kan worden voorzien is nog onderwerp van studie. Met het oog op de motie-Boekestijn (Kamerstuk 31 200 X nr. 53) wordt ook de haalbaarheid van een publiek-private samenwerkingsconstructie onderzocht. Momenteel neemt Nederland deel aan het Europese samenwerkingsverband *Strategic AirLift Interim Solution* (SALIS) dat voorziet in trekkingsrechten op vliegreun, en wordt deelneming aan internationale luchttransportcoördinatie of commandocentra, zoals het Movement Coordination Center Europe (MCCE) en het *European Air Transport*

Command (EATC), onderzocht. Ik zal de Kamer te zijner tijd over de resultaten informeren.

Voor de Nederlandse deelneming aan SAC C-17 moet een proportionele bijdrage worden geleverd aan de investeringen voor de vliegtuigen, de bijbehorende ondersteuningsmiddelen en infrastructuur over de nutperiode van dertig jaar. Met mijn ambtgenoot van Buitenlandse Zaken ben ik onlangs overeengekomen de eenmalige investeringsuitgaven van € 130 miljoen (prijspeil 2007) volledig te accommoderen in de begrotingen van Defensie (€ 70 miljoen) en Buitenlandse Zaken (€ 60 miljoen). In de begrotingen van beide departementen is dit project nog niet opgenomen. In 2008 moet € 84 miljoen worden betaald. Defensie neemt hiervan € 64 miljoen voor haar rekening, Buitenlandse Zaken € 20 miljoen. In de tweede supplettoire begroting zal dit worden verwerkt. De verwerking van de benodigde bedragen na 2008 zal worden aangegeven in de begroting van 2009 en de meerjarenraming.

De exploitatielasten, inclusief de kosten voor het ingebrachte Nederlandse personeel, voor de 500 vliegreuren worden geraamd op circa € 15 miljoen per jaar. Uiteraard verminderen door de beschikbaarheid van C-17 capaciteit, de kosten van inhuur.

Nu de budgettaire afdekking is verzekerd, ben ik voornemens het *Memorandum of Understanding* (MoU) en marge van de Navo bijeenkomst in Brussel op 12 en 13 juni a.s. te ondertekenen. In dat MoU zijn de afspraken vastgelegd tussen de deelnemende landen en de Navo over de oprichting van en deelneming aan de C-17 pool. Nederland is qua omvang met 500 uur na de Verenigde Staten met 1000 uur en Zweden met 550 uur, de derde deelnemer. Het project is levensvatbaar zolang de deelnemende landen gezamenlijk minstens 3500 uur deelnemen. De partners hebben afgesproken samen 3550 uren af te nemen, dus de deelneming van Nederland is een voorwaarde om het initiatief van de grond te krijgen.

Alle deelnemende landen zijn van plan vóór 1 juli a.s. het MoU te ondertekenen en vier landen hebben dat al gedaan. Zodra alle landen het MoU hebben ondertekend, kan de *General Manager* van het *Nato Airlift Management Agency* (NAMA) de *Letters of Offer and Acceptance* (LOA's) ondertekenen voor de verwerving van twee C-17 toestellen en de initiële ondersteuning. De derde C-17 wordt door de Verenigde Staten overgedragen aan de Navo. Als de LOA's voor midden juli zijn ondertekend, komt de eerste, door de Verenigde Staten ingebrachte C-17 naar verwachting eind 2008 beschikbaar voor de opleiding en training van de internationale bemanningen en voor de eerste operationele vluchten. Nederland kan vanaf dat moment ook gebruikmaken van die C-17 ten behoeve van de lopende missies. De levering van de tweede en de derde C-17 wordt in 2009 verwacht. De vliegtuigen zijn eigendom van de Navo, maar de deelnemende landen blijven autonoom met betrekking tot de inzet van de gereserveerde vliegreuren.

De C-17 pool wordt ondergebracht bij de op te richten *Heavy Airlift Wing* (HAW) die evenals het NAMA op *Papa Airbase* in Hongarije wordt gestationeerd. De personele bijdrage van de deelnemende landen is evenredig aan het aantal vliegreuren dat wordt betrokken uit de pool. De Nederlandse inbreng telt 25 functionarissen. Vier personen worden ingedeeld bij het NAMA en 21 personen worden ingedeeld bij de HAW. Zodra het MoU van kracht is, wordt begonnen met de plaatsing van het Nederlandse personeel.

De minister van Defensie,
E. van Middelkoop