

**Ministerie
van Defensie****Brieven van de minister/staatssecretaris van Defensie aan de Eerste/Tweede
Kamer der Staten-Generaal**

Aan: de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

In afschrift aan: de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Ons nummer M99003275

Datum 1 juli 1999

Onderwerp **Evaluatie KDC-10**

INLEIDING

De luchttransporttaak van Defensie werd sedert het begin van de zestiger jaren uitgevoerd met twaalf Fokker F-27 vliegtuigen. In de Defensienota van 1984 werd aangegeven dat, mede gelet op de sterk gestegen behoefte aan transportcapaciteit, nieuwe transportvliegtuigen noodzakelijk waren. De nieuwe veiligheidssituatie die in 1989 ontstond, maakte met name de inzet van Nederlandse eenheden verder van Nederland, aan de periferie van het NAVO-gebied of zelfs daarbuiten, waarschijnlijker. De behoefte aan toereikende luchttransportcapaciteit werd daardoor nog nadrukkelijker. In de Defensienota 1991 en later de Prioriteitennota 1993 werd de vervanging van de verouderde F-27 vloot door een op grotere strategische en tactische mobiliteit gerichte combinatie van vliegtuigen tot een speerpunt van het defensiebeleid. De transportbehoefte werd gesplitst in vier categorieën. De Categorie-A behoefte had betrekking op grote vliegtuigen voor het vervoer van personeel en materieel over grote afstanden (tot 4500 km) met de mogelijkheid F-16 jachtvliegtuigen in de lucht te kunnen bijtanken. In 1992 werd besloten in deze behoefte te voorzien met twee omgebouwde DC-10 vliegtuigen die werden aangeduid als KDC-10 tanker/transportvliegtuigen.

Tijdens de uitvoering van het project KDC-10 bleek dat dit niet binnen het budget kon worden gerealiseerd. Daarop is een tussentijdse evaluatie uitgevoerd en is de projectomvang herzien. De Kamer is daarover in 1994 ingelicht (Kamerstukken 23400 X, nr. 72 en 23900 X, nr. 16). De toestellen zijn eind 1995 in gebruik genomen door de Koninklijke luchtmacht. Met deze brief informeer

ik u over de resultaten van de evaluatie van dit project. Na een definitie van het project KDC-10 wordt aandacht besteed aan de verwerving van de vliegtuigen. Daarna wordt een beschouwing gegeven over de volgende aspecten: operatiën, personeel, materiële exploitatie, financiën, levensduurkosten, internationale samenwerking, milieu en participatie van de Nederlandse industrie. Tenslotte zal ik ingaan op de belangrijkste lessen die in dit project zijn geleerd en op de maatregelen die inmiddels zijn getroffen.

PROJECTDEFINITIE

Zoals vermeld in de brief over de verwervingsvoorbereidingsfase (D-brief) van de Categorie-A luchttransport van 10 juni 1992 (Kamerstuk 22300 X, nr. 84), bestaat het project KDC-10 uit: de verwerving van twee DC-10-30 (CF) vliegtuigen, de aanpassing van deze vliegtuigen tot militaire KDC-10 tanker/transportvliegtuigen, de invoering daarvan in de Koninklijke luchtmacht en de verwerving van de benodigde ondersteuning door de fabrikant, van een reservedelenpakket (voor de eerste 2 jaar), van ondersteunende materiële middelen zoals meet- en testapparatuur en gronduitrusting, van documentatie en van initiële opleidingen.

Bij de tussentijdse evaluatie in 1994 is de aanpassing van de infrastructuur op de vliegbasis Eindhoven voor een deel toegerekend aan het project KDC-10. Later zijn alle infrastructuraanpassingen op de vliegbasis Eindhoven ondergebracht in het separate project "Herbelegging Vliegbasis Eindhoven". Dit project betreft, naast de aanpassingen voor de verplaatsing van het luchttransportsquadron (334 Squadron) van de vliegbasis Soesterberg naar Eindhoven en de introductie van de diverse nieuwe typen transportvliegtuigen, de gevolgen van de beëindiging van de dagelijkse F-16 vreesoperaties op vliegbasis Eindhoven, de organisatorische loskoppeling van de vliegbasis Gilze-Rijen en een grondruil met de gemeente Eindhoven.

VERWERVING

Aanschaf DC-10 vliegtuigen. Na afronding van de DMP-fase D werd eind juni 1992 met Martinair een "koop/lease back"-contract gesloten voor twee DC-10-30-CF vliegtuigen. Daarmee zouden de vliegtuigen tot het moment van aanpassing in gebruik blijven bij Martinair. Ook werd overeengekomen dat bij verlies van één van de toestellen een derde "zustervliegtuig" zou kunnen worden overgenomen. Dit gebeurde na het verongelukken van de DC-10 te Faro in Portugal op 21 december 1992 (Kamerstuk 22800 X, nr. 47).

Voorbereiding modificatie vliegtuigen. De aanpassing van de DC-10 vliegtuigen omvatte de installatie van een "boom"-systeem en -verlichting, de aanpassing van de brandstof-, elektrische en hydraulische systemen voor het gebruik van deze "boom" en een "Remote Air Refueling Operating" (RARO)-bedieningsstation, met bijbehorende systemen. Ook militaire avionica en navigatie- en communicatiemiddelen moesten worden geïnstalleerd.

De firma McDonnell Douglas, die inmiddels is overgenomen door Boeing, heeft de DC-10's gebouwd en is ook de producent van de tankerversie KC-10. Met het ontwerpen en bouwen van een RARO had McDonnell Douglas nog geen ervaring. Omdat de onderlinge configuratie van DC-10-toestellen van elkaar verschilt, moesten de aanpassingen van de Martinair-vliegtuigen apart worden ontwikkeld. In verband met de complexiteit van het project, de monopolie-positie van McDonnell Douglas en de onbekendheid van de Koninklijke luchtmacht met het aanpassingsprogramma is, zoals gemeld in de D-brief, gekozen voor verwerving via het "Foreign Military Sales" (FMS)-systeem. Het projectbeheer en het sluiten van een contract met McDonnell Douglas zouden door de Amerikaanse luchtmacht worden uitgevoerd. In augustus 1992 is daartoe een "Letter of Offer and Acceptance" (LOA) overeengekomen met de Amerikaanse overheid. Vervolgens heeft het nog lang geduurd voordat een definitief contract tussen de Amerikaanse overheid en McDonnell Douglas kon worden gesloten. Om te kunnen beginnen met de voorbereidende werkzaamheden is eerst gebruik gemaakt van een studiecontract dat door Nederland in de verwervingsvoorbereidingsfase was gesloten om de haalbaarheid van de aanpassing te onderzoeken. Daarna werd een tijdelijk contract opgesteld tussen de Amerikaanse luchtmacht en McDonnell Douglas, een zogenoemd "Letter Contract". Hoewel van Nederlandse zijde sterk was aangedrongen op het bedingen van vaste prijzen, bleek dit tijdens de onderhandelingen onbespreekbaar voor McDonnell Douglas. McDonnell Douglas stelde dat zij in de haalbaarheidsstudie te optimistisch was geweest over de aan de ontwikkeling verbonden risico's. Het "Letter Contract" werd in februari 1993 getekend.

In juni 1993 diende McDonnell Douglas een eerste, nog niet geheel volledig prijsvoorstel in bij de Amerikaanse luchtmacht dat later zeer hoog bleek te zijn. Als redenen hiervoor golden de complexiteit van het project en de afwijkende configuratie van de DC-10 die het in Faro verongelukte toestel verving. Over de dreigende overschrijding van de LOA-waarde werd de Koninklijke luchtmacht eerst in september 1993 informeel ingelicht. In november 1993 verstrekte McDonnell Douglas de Amerikaanse luchtmacht een volledig prijsvoorstel. Hiervan werd de ter plaatse aanwezige "liaison"-functionaris van de Koninklijke luchtmacht op de hoogte gesteld. In januari 1994 heeft de Amerikaanse luchtmacht de Koninklijke luchtmacht schriftelijk geïnformeerd dat het gereserveerde budget in de LOA niet toereikend was om de onderhandelingen over een definitief contract met McDonnell Douglas te kunnen gaan voeren. De directeur-generaal Materieel en mijn voorganger zijn in februari 1994 op de hoogte gesteld van deze problemen. Vervolgens hebben zij de nodige inspanningen verricht en Nederlandse deelneming aan de onderhandelingen met McDonnell Douglas bedongen. Daarmee kon de verhoging financieel enigszins binnen de perken worden gehouden. De LOA voor de modificatie werd verhoogd van \$ 89,5 miljoen naar \$ 96 miljoen (prijspeil 1994). Een deel van de beperking van de prijsverhoging werd bereikt door lagere eisen te stellen aan de configuratie van de vliegtuigen. Zo zijn

Brieven van de minister/staatssecretaris van Defensie

pagina 4 van 13

kunnen maken voor het tanken van vliegtuigen met een "probe and drogue"-systeem. De KDC-10 kan alleen vliegtuigen tanken die zijn voorzien van een "receptacle", zoals de F-16. Verder is een vaste scheidingswand tussen het vracht- en passagiersgedeelte vervallen. Hierdoor bestaan restricties voor het gelijktijdig vervoer van passagiers en bepaalde soorten vracht. Het militair gebruik van de toestellen wordt hierdoor overigens niet beperkt.

Het definitieve contract tussen de Amerikaanse luchtmacht en McDonnell Douglas over de modificatie is in juni 1994 getekend. Met de brief van 14 juli 1994 (Kamerstuk 23400 X, nr. 72) is de Kamer ingelicht over de kostenverhoging. De overschrijding van het eerder geraamde bedrag is uitgebreid geëvalueerd. Over de structurele maatregelen die zijn genomen om herhaling te voorkomen is de Kamer ingelicht op 21 november 1994 (Kamerstuk 23900 X, nr. 16).

Aanpassing van de vliegtuigen. McDonnell Douglas heeft de aanpassing van de twee DC-10 vliegtuigen uitbesteed aan de KLM. De aanpassing van de twee vliegtuigen begon in oktober 1994 en februari 1995, respectievelijk twee en drie maanden later dan in de D-brief werd voorzien. De aangepaste toestellen worden in september en december 1995 overgedragen aan de Koninklijke luchtmacht. De aanpassing heeft bijna tweemaal zo lang geduurd als in de D-brief is aangegeven, vooral omdat een groot deel van de benodigde onderdelen niet tijdig kon worden aangeleverd. Een aantal moest door McDonnell Douglas zelfs nog worden ontwikkeld. Een als gevolg hiervan dreigende kostenverhoging kon worden voorkomen door bij de aanschaf van de bewapende helikopters met McDonnell Douglas af te spreken dat voor de modificatie van de DC-10's niet meer in rekening zou worden gebracht dan in de definitieve LOA is voorzien (Kamerstuk 23900 X, nr. 56).

OPERATIONELE ASPECTEN

Met de KDC-10 tanker/transportvliegtuigen is sinds de ingebruikneming eind 1995 ongeveer 5500 uur gevlogen. Voor 68 % van de uren die van 1996 t/m april 1999 zijn gevlogen, zijn de KDC-10-vliegtuigen gebruikt voor transportvluchten voor de krijgsmacht en voor het in de lucht bijtanken van F-16's ter ondersteuning van vlieg oefeningen, met inbegrip van de vluchten die voor bondgenoten zijn uitgevoerd. Voor de ondersteuning van vredesoperaties en humanitaire noodhulp, waaraan een hoge prioriteit wordt gegeven, zijn de KDC-10's in 32 % van de gevlogen uren ingezet. De KDC-10's zijn in vredesoperaties vooral als tanker ingezet in het kader van de conflicten in het voormalige Joegoslavië, recentelijk zeer intensief in de operatie "Allied Force" voor Kosovo. In een aantal gevallen zijn bij de terugvluchten naar de Vliegbasis Eindhoven vluchtelingen uit

ONTBREKENDE

PAGINA('s ?)