

Militair luchttransport in Europa

Tijd voor meer centrale regie?

Lessons identified en studies wijzen uit dat er nog steeds een tekort bestaat aan voldoende, adequate en tijdig beschikbare militaire luchttransportcapaciteit. Hoewel het tekort in de nabije toekomst terug zal lopen met de komst van nieuwe en betere capaciteiten, zullen veel landen nog steeds aangewezen zijn op de civiele inhuurmarkt om te voorzien in hun operationele (piek)behoefte. Dit kan vooralsnog alleen worden beperkt door optimalisatie van het gebruik van de beschikbare capaciteit. Het middel hiervoor is adequate gecoördineerde planning van militaire luchttransportcapaciteiten, bij voorkeur in een multimodale setting. Coördinatiecentra spelen een cruciale rol bij het bewerkstelligen van dit doel, maar de huidige opzet en uitvoering kan en moet aanzienlijk worden verbeterd.

Ing. G.J.M. Boink – luitenant-kolonel van de Koninklijke Luchtmacht*

Tijdens de Koude Oorlog gingen de Europese NAVO-landen er van uit dat hun eenheden in geval van een militair conflict dicht bij huis zouden opereren. Defensiebegrotingen werden aangewend voor massieve legers, terwijl het budget voor luchtmachten voornamelijk bestemd was voor jachtvliegtuigen die vooral geschikt waren voor *close air-support*, *air-to-air*-gevechten en incidentele korte bombardementen. Voor de hedendaagse situatie beschikken deze landen over onvoldoende strategische en tactische luchttransportmiddelen om operaties adequaat te kunnen ondersteunen. De ervaring van hui-

dige en recente (NAVO- en EU-)operaties zoals ISAF en EUFOR Tsjaad/RCA, evenals de evaluatie van de uitkomsten van NAVO *Defence & Force Planning* leert ons dat de alliantie en EU-landen nog steeds een tekort hebben aan voldoende en adequate transportmiddelen. Dit manco is al langer erkend en in het verleden zijn vele initiatieven gelanceerd om de tekorten weg te werken,¹ maar het gebrek aan voldoende luchttransportcapaciteit is blijven bestaan. Hoewel de schaarste aan tijdig beschikbare zeetransportcapaciteit nog ernstiger is dan luchttransport, worden planners nog steeds geconfronteerd met een aanzienlijk tekort aan voldoende, adequate en tijdig beschikbare luchttransportmiddelen.² Dit wringt des te meer omdat planners er in hun modellen van uitgaan dat alle transportcapaciteit altijd maximaal wordt benut. Helaas laat een evaluatie van de huidige praktijk – en in het bijzonder van de huidige operaties – zien dat deze aanname niet altijd correct is. Ondanks de nodige inspanningen van nationale en multinationale vervoerscoördinatiecentra komen inefficiënte vluchten, waarbij overcapaciteit is of waarop een (groot) deel van het traject leeg wordt gevlogen, nog steeds voor.

* De auteur is werkzaam bij de Directie Aansturen Operationele Gereedstelling van de Defensiestaf. Als Deputy Director van de European Airlift Coordination Cell was hij vanaf 2001 nauw betrokken bij de start en de verdere ontwikkeling van deze EACC en van het Sealift Coordination Centre en de Strategic Airlift Interim Solution/Strategic Airlift Coordination Cell. Dit artikel bouwt voort op een bijdrage van de auteur in het *Journal of the JAPCC* (Joint Air Power Competence Centre) en op een presentatie die hij eerder dit jaar gaf voor de KVVK.

1 Voorbeelden zijn de achtereenvolgende NAVO-topbijeenkomsten waar meerdere initiatieven werden gestart, vele hiervan mikkend op een verbetering van de uitzendbaarheid en mobiliteit van operationele eenheden. Ook de EU lanceerde vergelijkbare initiatieven zoals de *European Headline Goal* en het *Air Rapid Response Concept*.

2 Het blijkt erg moeilijk om het daadwerkelijke tekort exact te becijferen. De beperkte getallen die bekend zijn, zijn vaak niet actueel en mede daardoor niet altijd even betrouwbaar. Bovendien zijn ze over het algemeen geclassificeerd. Voor Nederland is het tekort in de studie 'Strategische Transportcapaciteit' becijferd op het equivalent van 1700 C-17 vliegtuigen.

Dit artikel poogt allereerst gedegen informatie te verschaffen over de situatie op het gebied van militair luchttransport met een beschrijving van de relevante lopende en toekomstige projecten en programma's. Het tweede deel van het artikel bestaat uit een beschrijving en appreciatie van de in gang gezette initiatieven ter verbetering van de benutting van de huidige luchttransportcapaciteit. Ter afsluiting volgen enkele suggesties voor een verdere verbetering van luchttransportcoördinatie.

Luchttransportcapaciteiten in de NAVO

Volgens het NAVO-beleid zijn de individuele lidstaten uiteindelijk zelf verantwoordelijk voor het genereren van voldoende strategische vervoerscapaciteit voor de verplaatsing van hun eenheden naar en van het operatiegebied. Daarnaast zijn lidstaten tevens verantwoordelijk voor het vervoer van NAVO-materieel en personeel naar en van een operatiegebied. Vanwege deze individuele verantwoordelijkheid van de lidstaten zijn planning en inzet van luchttransportcapaciteit nog steeds een nationale aangelegenheid. In EU-verband is de situatie niet veel anders. Pas de laatste jaren zijn multinationale programma's en multinationale planning en coördinatie van luchttransport meer gebruikelijk geworden. Desondanks is het grootste deel van luchttransportmissies nog steeds niet onderhevig aan multinationale coördinatie.

Nationale capaciteiten

Een aanzienlijk deel van de Europese NAVO-landen is nog steeds afhankelijk van verouderde en verouderende systemen die hun oorsprong vinden in de Koude Oorlog. Transportvliegtuigen als de C-160 Transall en oudere versies van de C-130 Hercules worden vaak ingezet voor een mix aan strategische missies en tactische vluchten naar en in het Midden-Oosten en Afrika. Oorspronkelijk waren deze vliegtuigen echter ontwikkeld voor met name tactische missies, vooral in het Europese theater. Het vrachtaanbod is inmiddels veranderd van klein en licht naar veel groter en zwaarder materieel (zware lasten, vaak buitenprofiel), terwijl ook de vlieg-

FOTO AVDD, M. VAN RIJEN-BOS



De C-17, een transporttoestel van een nieuwe generatie

afstand drastisch is toegenomen. Bovenop deze behoefte aan strategisch luchttransport moet een aanzienlijk deel van de beschikbare capaciteit worden gereserveerd om de behoefte aan tactische missies zoals instandhouding van een *Intra Theatre Airlift System (ITAS)*³, tactische *airdrop* en dergelijke te vervullen. Bovendien

Het grootste deel van luchttransportmissies is nog steeds niet onderhevig aan multinationale coördinatie

wordt tactisch luchttransport steeds meer gebruikt als een veiliger alternatief voor risicovol wegvervoer op gevaarlijke truckroutes.

Tegenover deze toegenomen behoefte is de actuele beschikbaarheid van deze schaarse luchttransportmiddelen als gevolg van technische veroudering (hoge onderhoudsbehoefte, problematische voorziening reserveonderdelen et cetera) in veel gevallen gedaald tot soms minder dan 50 procent. Hierdoor blijft er weinig capaciteit over om mee te plannen. Het huidige operationele optreden dicteert het gebruik van transportvliegtuigen die beschikken over zelfbeschermingsmiddelen en die geschikt zijn om te opereren van korte en vaak onverharde

3 Een ITAS-systeem is een vorm van *hub and spoke* waarbij grote (strategische) transportvliegtuigen een centrale luchthaven (hub) aandoen, waarna kleinere (tactische) toestellen de vracht en passagiers verder distribueren (via de spokes) naar kleinere vliegvelden.

banen. Ofschoon een aantal landen momenteel bezig is met de aanschaf van transporttoestellen van een nieuwe generatie die aan deze voorwaarden voldoen (zoals de C-17 en de A400M)⁴ laat de realiteit zien dat deze nieuwe capaciteit pas op zijn vroegst in 2020 volledig beschikbaar zal zijn. Om het aldus ontstane hiaat te vullen zijn landen naarstig op zoek naar alternatieve oplossingen voor de korte termijn, zoals civiele charter (via langdurige contracten dan wel de incidentele spotmarkt) en multinationale programma's. Buiten deze oplossingen is er een groeiende belangstelling bij verschillende landen om zich aan te sluiten bij internationale vervoerscoördinatiecentra om door actieve coördinatie het gebruik van de aanwezige middelen te optimaliseren en zo de effectiviteit van de totale capaciteit te vergroten.

Multinationale samenwerking

Gereduceerde nationale defensiebudgetten leiden ertoe dat minder transportvliegtuigen kunnen worden aangeschaft dan eigenlijk noodzakelijk is. Het gaat dan zowel om aantal als capaciteit. Dit dwingt landen tot internationale samenwerking bij de aanschaf en later ook bij de instandhouding van nieuwe luchttransportcapaciteiten. Ook het gegeven dat operaties en oefeningen meer en meer *joint* en multinationaal van karakter zijn, vereist gelijksoortige of in ieder geval interoperabele luchttransportmiddelen. De aanschaf van nieuwe moderne transportvliegtuigen zoals de A400M gebeurt al multinationaal, maar intensieve samenwerking bij planning en zelfs inzet van luchttransport is een logische verdere stap in het proces van een steeds verdergaande internationale samenwerking. Op dit moment zijn er al verscheidene multinationale vervoersorganisaties actief, terwijl er meer in oprichting zijn. Sommige beperken zich louter tot lucht-

transport of een andere enkele vervoersmodaliteit, terwijl andere organisaties zich richten op meerdere vervoersmodaliteiten of daadwerkelijk multimodaal werken. Deze multinationale vervoersorganisaties verschillen daarnaast in de aard en mate van coöperatie, die reikt van passieve coördinatie tot een integrale proactieve planning. Hoewel al deze individuele organisaties streven naar optimalisatie van het gebruik van beschikbare transportcapaciteit binnen hun eigen bereik, heeft dit tot gevolg dat inefficiëntie (als gevolg van suboptimalisatie) blijft bestaan omdat er geen organisatie is die een compleet overzicht heeft.

Allied Movement Coordination Centre

Tot voor kort speelde alleen het *Allied Movement Coordination Centre* (AMCC, onderdeel van de J4 branch bij het *Allied Command for Operations* van de NAVO in Mons) een rol bij de internationale vervoerscoördinatie binnen het bondgenootschap. De taak van het AMCC was – en is nog steeds – het initiëren, plannen, prioriteit bepalen, coördineren en deconflicteren van strategisch transport voor NAVO-operaties en oefeningen. Het belangrijkste onderdeel van deze taak is de deconflictering en prioriteitsbepaling van strategisch transport en zodoende zorgdragen dat in te zetten eenheden met hun materieel op het juiste tijdstip en in de goede volgorde arriveren in het operatiegebied.⁵ Het AMCC richt zich hierbij meer op effectiviteit dan op efficiency en speelt geen rol in de optimalisatie van het gebruik van (lucht)transportcapaciteit.

Movement Coordination Centre Europe

Als direct resultaat van de in 2000 door de *European Air Group* (EAG)⁶ verrichte *European Airlift Study* is in 2001 op de vliegbasis Eindhoven de *European Airlift Coordination Cell* (EACC) opgericht. Aanvankelijk was de deelname aan de EACC beperkt tot de zeven aan de EAG deelnemende landen, maar al spoedig volgden na Noorwegen ook andere naties. Taak van de EACC was het coördineren en daarmee optimaliseren van het gebruik van de tanker en luchttransportcapaciteit van alle deelnemende

4 Andere programma's vinden we in de VS bij de modificatie van hun C-5's en het Verenigd Koninkrijk met hun *Future Strategic Tanker Airlift* (FSTA) programma en – specifiek voor tactisch luchttransport – de C-27J.

5 Een vooruitgeschoven post van het AMCC (AMCC/ISAF) bevindt zich in Bunker 500 op de vliegbasis Eindhoven, waar alle vluchten naar en van het Afghaanse theater worden gedeconflicteerd.

6 De *European Air Group* is een samenwerkingsverband tussen de luchtmachten van zeven Europese NAVO-landen, gericht op tactische samenwerking en het verbeteren van de interoperabiliteit van de luchtwapens. Deelnemers zijn België, Frankrijk, Duitsland, Italië, Nederland, Spanje en het Verenigd Koninkrijk.

De belangrijkste bestaande entiteiten op een rij

AMCC: Allied Movement Coordination Centre. Gevestigd in Mons (België). Belast met het initiëren, plannen, coördineren, deconflicteren en bepalen van prioriteit van strategisch transport ten behoeve van NAVO-operaties en oefeningen. Maakt deel uit van het Allied Command for Operations (ACO) onder leiding van SACEUR (Supreme Allied Commander Europe)

AMCC/ISAF: Gevestigd in Bunker 500 op de vliegbasis Eindhoven. Vooruitgeschoven post van het AMCC dat zich uitsluitend bezighoudt met de coördinatie van vluchten voor de ISAF-operatie

MCCE: Movement Coordination Centre Europe. Gevestigd op de vliegbasis Eindhoven. Doelstelling van het MCCE is het optimaliseren van het militaire gebruik van alle (militaire en civiel gecharterde) vervoersmodaliteiten voor de 22 deelnemende landen

EATC: European Air Transport Command. In 2010 op de vliegbasis Eindhoven nabij het MCCE op te richten luchttransportcommando. Doel is alle nationale taken en verantwoordelijkheden op het gebied van militair tanker- en luchttransport van vier deelnemende landen over te dragen en te integreren in één multinationaal organiek commando

SALIS/SALCC: Strategic Airlift Interim Solution. Tijdelijk (lopend tot 31 december 2011) multinationaal charterprogramma waarbij achttien landen een pool van civiele Antonov 124-100 vliegtuigen gegarandeerd tot hun beschikking hebben. De op de vliegbasis Eindhoven met het MCCE geassocieerde Strategic Airlift Coordination Cell is belast met het plannen en managen van de SALIS-capaciteit

SAC C-17: Strategic Airlift Capability C-17. Gevestigd op Papa Airforce Base in Hongarije. Samenwerkingsverband van twaalf landen die samen met drie Boeing C-17 Globemaster transportvliegtuigen opereren

landen. Met een uitbreiding van de taakstelling (toevoeging van taken op het gebied van logistiek, training en planning) transformeerde de EACC in 2004 tot het *European Airlift Centre* (EAC).⁷ Op 1 juli 2007 volgde ten slotte de fusie met het eveneens op de vliegbasis Eindhoven gesitueerde *Sealift Coordination Centre* (SCC, in navolging van het EACC in 2002 opgericht) tot wat we nu kennen als het *Movement Coordination Centre Europe* (MCCE).

FOTO MCCE



In de ops-room van het MCCE vindt de coördinatie van schaarse transportmiddelen plaats

Aan het MCCE nemen inmiddels 22 landen deel, waarbij niet alle gebruik maken van de coördinatie-activiteiten van alle vervoersmodaliteiten. Doel van het MCCE is het coördineren van de planning van de bij de deelnemende landen aanwezige tankercapaciteit en capaciteit aan militaire lucht-, zee- en wegtransportmiddelen en zo het gebruik van deze schaarse en dure middelen te optimaliseren. Maar ook wordt het MCCE benaderd wanneer er tijdelijk geen of onvoldoende eigen militaire capaciteit voorhanden is. Op deze manier kan tegen minimale kosten de effectiviteit en efficiëntie van transportcapaciteit substantieel worden vergroot. Niet alleen nationale belangen worden hierbij behartigd: de service wordt eveneens aangeboden ter ondersteuning van NAVO- en EU-operaties.

Om een flexibele en onbureaucratische uitwisseling van vliegreun te faciliteren, maken twaalf MCCE-leden die samenwerken op het gebied van luchttransport en tankeroperaties

7 Zie ook G.J.M. Boink, 'Het 'European Airlift Centre' in Eindhoven' in: *Militaire Spectator* 174 (2005) (1) blz. 30-39.

gebruik van de ATARES *Technical Arrangement* (ATARES TA) zodat betaling in geld achterwege kan blijven.⁸ Het MCCE (evenals de voorgangers EACC/EAC en SCC) heeft bewezen uiterst succesvol te zijn bij de optimalisatie van het gebruik van de beschikbare tanker- en transportcapaciteit (meer uitgevoerde transportopdrachten) onder gelijktijdige substantiële verlaging van de kosten voor de deelnemende landen. Helaas wordt de effectiviteit van het MCCE nogal beperkt doordat de aanlevering van planninggegevens en overige relevante informatie vanuit de deelnemende landen op vrijwillige basis plaats heeft. De informatie is daardoor niet altijd volledig en *up to date*.

A400M en het European Air Transport Command

Zeven (merendeels Europese) NAVO-landen schaffen gezamenlijk de Airbus A400M aan, die geschikt is om troepen en buitenprofiel-vracht te vervoeren.⁹ Na diverse vertragingen in het programma – vooral het gevolg van de ontwikkeling en integratie van de nieuw te ontwikkelen TP 400-D6 motoren – wordt de aflevering van het eerste operationele toestel nu verwacht in 2013. Dat is dan wel het optimistische scenario. In 2020 (maar dat valt met alle vertragingen nog te bezien) zullen deze zeven landen dan met 180 A400M-transportvliegtuigen opereren. Hoewel de planning en inzet van deze capaciteit aanvankelijk nog een nationale verantwoordelijkheid voor de deelnemende landen

FOTO ANP



leek, zijn er inmiddels initiatieven ontwikkeld om zoveel mogelijk samen te werken, ook op het terrein van training, onderhoud en overige ondersteunende activiteiten.

Het A400M-programma heeft vier Europese NAVO-landen (België, Frankrijk, Duitsland en Nederland, alle overigens behorend tot de oprichters van EACC/EAC) geïnspireerd om naast het MCCE een *European Air Transport Command* (EATC) op te richten.¹⁰ Waar het MCCE zich richt op (vrijwillige en dus vrijblijvende) voorstellen voor optimalisatie van het militaire gebruik van alle vervoersmodaliteiten (lucht, zee, rail en weg, militair en civiel gecharterd) voor de 22 deelnemende landen, richt het EATC zich op een volledige integratie van de planning en uitvoering van militair luchttransport. Uiteindelijk doel van het EATC is geleidelijk alle nationale taken en verantwoordelijkheden op het gebied van militair luchttransport van de deelnemende landen over te dragen en te integreren in één enkel multinationaal organiek commando. Omdat het belangrijkste doel van het EATC in eerste instantie is om de plan-

8 ATARES TA: Air Transport and Air-to-Air Refuelling and other Exchange of Services Technical Arrangement. Deze TA biedt een systeem van uitwisseling van vliegers (en andere onderlinge prestaties) binnen een onderlinge balans (vergelijkbaar met een bancaire rekening courant systeem) tussen de deelnemende landen waarbij betaling of elke andere vorm van financiële compensatie zo veel mogelijk wordt vermeden. Het systeem faciliteert de uitwisseling van vliegers uitgaande van het C-130 vliegtuig (de 'gezamenlijke munteenheid') waarbij ieder vliegtuig van een ander vliegtuigtype naar een C-130 vliegtuig wordt geconverteerd tegen een vooraf overeengekomen koers. Overigens worden naast ATARES ook andere separate binationale overeenkomsten gebruikt om uitwisseling van vliegers zonder betaling in geld mogelijk te maken.

9 België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Spanje, Turkije en het Verenigd Koninkrijk. Dit initiatief is vooral ook gedreven door de wens tot Europese industriële militaire samenwerking.

10 De eerste aanzet voor het EATC was al gegeven in de *European Airlift Study* als een geschetst verder evolutionair vervolg op EACC/EAC, maar niet alle EACC/EAC deelnemers konden het eens worden over de verdere doorontwikkeling. Het EATC is nog niet operationeel, maar het *Implementation Team* is momenteel belast met de voorbereidingen.



Volgens het optimistische scenario vliegen de zeven deelnemende landen in 2020 met 180 toestellen van het type Airbus A400M

locatie van het EATC wordt.¹¹ De planning voorziet in *Initial Operational Capability* (IOC) eind 2010, wat betekent dat Nederland medio 2010 onder meer moet hebben voorzien in (tijdelijke) infrastructuur. Hierdoor zal het *Implementation Team* van het EATC voorlopig nog wel even vanuit Beauvechain blijven opereren. Andere belangrijke mijlpalen zijn: *Full Operational Capability* (FOC) voorzien voor midden 2011 en definitieve huisvesting met nieuwbouw, gereed in 2013. Hoewel met Eindhoven als vestigingsplaats in ieder geval een collocatie van EATC en MCCE zeker is gesteld, noopt de noodzakelijke interactie rond coöperatie en informatieuitwisseling tussen de beide organisaties tot een *one roof* oplossing. In ieder geval zal moeten worden voorzien in een (virtueel) netwerk tussen EATC en MCCE en het gebruik van één centrale database, zodat beide organisaties doorlopend inzicht hebben in elkaars plannen.

Strategic Airlift Interim Solution en de Strategic Airlift Coordination Cell

Het merendeel van de zeven NAVO-landen die betrokken zijn bij de A400M participeert momenteel in de *Strategic Airlift Interim Solution* (SALIS) om, tot de Airbus inzetbaar is, hun tekort aan luchttransportcapaciteit te vullen. Binnen SALIS hebben achttien naties¹² een pool gevormd aan gecharterde Antonov AN-124-100 transportvliegtuigen voor het vervoer van hun zware en grote materieel en andere buitenprofiel-lading over grote afstanden. SALIS biedt tegen een vooraf vastgestelde vaste prijs snelle en gegarandeerde toegang tot zes Russische en Oekraïense AN-124-100 transport-

ning en inzet van de gezamenlijke vloot (met initieel meer dan tweehonderd toestellen) te managen, zullen de deelnemende landen een aanzienlijk deel van hun nationale taken en verantwoordelijkheden moeten overdragen aan dit multinationale commando. Aan het eind van dit proces zullen de nationale planningsstaven (voor Nederland is dit het *Planning & Control* deel van het Onderdeels Coördinatie Centrum/OCC op de vliegbasis Eindhoven) dan ook voor het grootste deel in het EATC zijn opgegaan en als nationale entiteit nagenoeg geheel verdwijnen.

Voor het MCCE zal het EATC worden beschouwd als *de* representant van de vier aan het EATC deelnemende landen op het gebied van luchttransport en tankeroperaties. Met de Defensie Verkeers en Vervoers Organisatie (DVVO) behoudt Nederland zich overigens wel het recht voor ook buiten het EATC separaat met het MCCE zaken te doen. Inmiddels hebben de deelnemende landen er na lang touwtrekken mee ingestemd dat de vliegbasis Eindhoven en niet het Belgische Beauvechain de vestigings-

11 De voorkeur voor Eindhoven werd naast Nederland gedragen door Duitsland. Beide landen wezen met name op het nut van collocatie met het MCCE.

12 België, Canada, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Slowakije, Slovenië, Tsjechische Republiek, Zweden en het Verenigd Koninkrijk.

vliegtuigen. Twee toestellen zijn beschikbaar op basis van *full time charter* in Leipzig-Halle, terwijl de overige op zeer korte termijn inzetbaar zijn in Kiev en Oeljanovsk door middel van gegarandeerde beschikbaarheid. De eveneens op de vliegbasis Eindhoven gevestigde *Strategic Airlift Coordination Cell* (SALCC) is belast met de planning, evenals het managen, alloceren en inzetten van de beschikbare capaciteit aan SALIS-vliegtuigen.¹³ Deze planning en inzet zijn in beginsel gebaseerd op een vooraf overeen-

Strategic Airlift Capability C-17 en NATO Airlift Management Organisation

Om te voorzien in de toenemende behoefte aan militair luchttransport dat geschikt is voor buitenprofiel-lading, kan landen op korte en onverharde strips en beschikt over zelfbeschermingsmiddelen, hebben twaalf landen¹⁴ die niet deelnemen aan het A400M-programma het initiatief genomen om te gaan opereren met (aanvankelijk) drie Boeing C-17 transportvlieg-



FOTO ANP

Een Antonov An-124-100 doet de luchtmachtbasis Gilze-Rijen aan

gekomen stelsel van prioriteiten. Hoewel de SALCC met het MCCE is gecollocerd om een maximale coördinatie en optimalisatie van het gebruik van de betreffende luchttransportcapaciteiten mogelijk te maken, is er (nog) geen volledige integratie van coördinatie-inspanningen van SALCC en MCCE.

tuigen. Nadat ook Nederland op 7 september 2008 al een *Letter of Intent* voor deelname tekende, is op 23 september 2008 een *Memo-randum of Understanding* onderschreven waarin de aanschaf, het management en het opereren met deze vliegtuigen gedurende dertig jaar is geregeld. Deze drie C-17 *Globemaster III* toestellen (die een capaciteit van 3.000-4.000 vliegtuigen representeren) moeten vooral bijdragen in de behoefte aan buitenprofiel-luchttransportcapaciteit van de deelnemende landen. Omdat het toestel beschikt over zelfbeschermingsmiddelen, vanaf korte onverharde banen

13 Beschikbaar zijn ruim 2.000 uren waarvoor vooraf wordt betaald, plus daarnaast nog 2.800 uren die gegarandeerd beschikbaar zijn, maar die bij daadwerkelijke activering tegen een vooraf overeengekomen tarief na geleverde prestatie in rekening worden gebracht.

14 Bulgarije, Estland, Finland, Hongarije, Litouwen, Nederland, Noorwegen, Polen, Roemenië, Slovenië, Zweden en de VS.

kan opereren en in de lucht kan worden bijgetankt, is het een uiterst veelzijdig vliegtuig met een strategisch bereik, dat tegelijkertijd ook tactisch kan opereren. Met een aandeel van 500 vliegreuren per jaar is Nederland na de VS (1.000 vliegreuren) en Zweden (550 uren) in grootte de derde deelnemer in het project.

Namens de deelnemende landen is, op basis van een NAVO-*Weapon System Partnership*, de *Airlift Management Organisation* van de NAVO belast met de aanschaf, het onderhoud en de ondersteuning van de vliegtuigen, waarbij de deelnemers alle kosten en risico-aansprakelijkheid delen. De uitvoering van de hieraan verbonden (management)taken is neergelegd bij het NATO *Airlift Management Agency* (NAMA) dat daartoe ondersteund wordt door het in het Luxemburgse Capellen gevestigde *NATO Maintenance and Supply Agency* (NAMSA). De daadwerkelijke inzet, gereedstelling en het opereren met de vliegtuigen is een zaak van de *Heavy Airlift Wing* (HAW). Thuisbasis van de transportvliegtuigen en de multinationale HAW is de Hongaarse vliegbasis Papa en de vliegtuigen zijn dan ook door Hongarije geregistreerd en gecertificeerd.¹⁵

Belangrijke mijlpalen in het programma:

- 27 juli 2009: HAW formeel opgericht en eerste toestel officieel overgedragen (dit eerste toestel is geleverd door de VS als nationale contributie aan SAC C-17);
- 21 september 2009: levering tweede toestel;
- 7 oktober 2009: levering derde C-17 *Globe-master* (de tweede en derde C-17 zijn aangeschaft onder een *Foreign Military Sales*-contract met de VS)
- Begin 2010: de eenheid bereikt *Initial Operational Capability*;
- Eind 2011: SAC C-17 *Full Operational Capability*.

Op dit moment is de coördinatie en de optimalisatie van het gebruik van de nationale contingenten vliegreuren nog een nationale verantwoordelijkheid, waarbij een eventuele coördinerende rol van HAW of NAMA nog niet is vastgelegd. Ook de relatie en samenwerking

van SAC C-17 met andere multinationale organisaties voor luchttransportplanning en coördinatie is nog niet helemaal duidelijk. Het is evident dat een adequate multinationale SAC C-17 planning en coördinatie en een goede afstemming van deze planning en coördinatie met andere organisaties voor luchttransport-coördinatie (MCCE, EATC en SALCC) voorwaarde is voor een effectief en efficiënt gebruik van deze schaarse capaciteit. Het MCCE heeft al aangegeven een rol te willen spelen in de optimalisatie van het gebruik van deze capaciteit; met een totaaloverzicht van vraag en aanbod van luchttransportcapaciteit is deze organisatie het best in staat om deze rol te spelen. Daartoe dient dan wel een adequate (*real time*) informatie-uitwisseling en liaison tussen de betrokken organisaties te zijn gewaarborgd.

Civiele charter

Ondanks alle nationale en multinationale materieelverwervingsprogramma's en de vele initiatieven tot multinationale samenwerking, zijn de meeste NAVO- en EU-landen nog steeds sterk afhankelijk van de civiele chartermarkt (*spot market*) om te voorzien in hun behoefte aan luchttransport. Tenzij er contracten zijn die voorzien in een gedegen gegarandeerde beschikbaarheid van deze capaciteit, kleven er twee grote risico's aan deze oplossing:

- De civiele markt kan eventueel beschikbare capaciteit niet snel genoeg genereren, wat nog wordt verergerd doordat alle landen (evenals humanitaire en internationale organisaties) in dezelfde vijver vissen zonder enige vorm van coördinatie of prioriteitstelling;
- De transportvliegtuigen die de civiele markt eventueel op korte termijn beschikbaar kan maken zijn niet erg geschikt voor militaire taken (bijvoorbeeld geen belading via een laadklep en geen zelfbeschermingsmiddelen) en daardoor uiterst inefficiënt en niet effectief in het gebruik.

15 Hongarije was het enige land dat in staat en bereid was alle verantwoordelijkheden van een *host nation* te vervullen.

Een multinationale militaire (coördinatie)organisatie belast met een coördinerende taak (*chartering clearing house*) zou een deel van deze risico's kunnen beperken. Ook het beoordelen van de luchtwaardigheid van deze in te huren toestellen zou hierdoor gecentraliseerd (efficiënter) en daarmee geharmoniseerd (effectiever) kunnen worden.

European Air Transport Fleet

Als reactie op de *Headline Goal 2003 & 2010* en de taken die voortvloeien uit het Europees Veiligheids- en Defensiebeleid heeft ook de EU aanzienlijke tekorten op het gebied van luchttransport vastgesteld. Om deze tekorten aan

(financiële) bijdragen aan multinationaal te verwerven transportvliegtuigen die in een multinationale pool worden samengebracht. Eind 2008 hebben de Defensie ministers van twaalf EU-lidstaten¹⁶ een Declaration of Intent voor een EATF ondertekend die de wil en bereidheid van deze landen moet onderstrepen om serieus iets aan deze kritieke tekorten te doen. In de verklaring wordt de intentie uitgesproken om met concrete maatregelen en oplossingen te komen om het gebruik van luchttransportmiddelen te optimaliseren voor operationele behoeften op zowel het nationale vlak als in EU- en NAVO-verband. Het gaat dan om de huidige en om in de toekomst te verwerven luchttransportmiddelen. Doel is de huidige capaciteit en structuur van luchttransport en luchttransportplanning en inzet kritisch tegen het licht te houden.

Gevalideerde (huidige en toekomstige) luchttransportbehoeften van de EU-lidstaten zouden moeten uitwijzen of de momenteel beoogde luchttransportvloot in kwalitatieve en kwantitatieve zin voldoende is om deze behoefte af te dekken, of dat aanvullende middelen en initiatieven nodig zijn. Als additionele capaciteit verworven moet worden, dient de studie een antwoord, inclusief eventuele modellen, te verschaffen hoe deze nieuwe capaciteiten moeten worden georganiseerd, mogelijk door pooling in een multinationale luchttransportentiteit. In ieder geval moet de studie ook een model opleveren voor een optimale organisatie voor planning en inzet, evenals voorstellen voor

logistieke ondersteuning, training en hiermee samenhangende juridische en financiële aspecten. Ten slotte moet de studie EATC, MCCE, SAC C-17 en andere parallelle ontwikkelingen in ogenschouw nemen en aangeven hoe deze en andere luchttransportentiteiten moeten worden gestructureerd en georganiseerd om optimaal gebruik te kunnen maken van alle nieuwe en bestaande capaciteiten.

FOTO MCCE



Het MCCE heeft overtuigend aangetoond dat actieve coördinatie de effectiviteit en efficiency van luchttransportoperaties significant kan bevorderen

te pakken is opdracht gegeven aan het *European Defence Agency* om een projectteam een studie te laten uitvoeren naar realistische modellen voor een *European Air Transport Fleet* (EATF). Zo'n EATF zou kunnen worden gevormd uit bestaande militaire transportvliegtuigen en

¹⁶ België, Tsjechische Republiek, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Italië, Luxemburg, Nederland, Portugal, Roemenië, Slovenië and Spanje.

Optimaal gebruik door verbeterde coördinatie

Het MCCE heeft overtuigend aangetoond dat actieve (lucht)transportcoördinatie met toepassing van doorlopende en actuele informatie-uitwisseling van planningsgegevens (inclusief doorlopend inzicht in de actuele behoefte aan luchttransportcapaciteit en beschikbaarheid van luchttransportmiddelen) de effectiviteit en efficiency van luchttransportoperaties significant kan bevorderen. Dat leidt tot een aantoonbaar beter gebruik van deze schaarse en dure capaciteit. Adequate planning en coördinatie zorgen ervoor dat de juiste, meest optimale, mix aan luchttransportmiddelen wordt ingezet voor een missie, zodat leeg vliegen (*empty legs, spare capacity*) zoveel mogelijk wordt vermeden. Op dit moment hebben de verschillende planningscentra, coördinatie-organisaties en andere luchttransportentiteiten slechts zicht op een deel van de opdrachten, de missies en de daarvoor ingezette of in te zetten middelen, wat de effectiviteit van hun planningsactiviteiten ernstig beperkt. Voor de SAC C-17 capaciteit is er momenteel zelfs nog geen enkele optimalisatie-inspanning voorzien. Dit leidt ontegenzeggelijk tot hooguit suboptimalisatie van slechts een gedeelte van luchttransportoperaties en uiteindelijk tot een inefficiënte uitvoering van luchttransport als geheel. Daarom is het absoluut essentieel dat er één planningsautoriteit komt die een compleet overzicht heeft van alle luchttransportopdrachten die moeten worden uitgevoerd en alle daarvoor beschikbaar staande luchttransportmiddelen. Idealiter zou een dergelijke planningsautoriteit over rechtspersoonlijkheid moeten beschikken om ook te kunnen dienen als chartering clearing house voor civiel in te huren luchttransport in opdracht van deelnemende landen. Een totaaloverzicht van behoeften en middelen, adequate (en up to date) informatie-uitwisseling (*network enabled!*) en voldoende autoriteit zijn onmisbaar om dit te kunnen realiseren.

Gelet op de excellente reputatie en het grote aantal landen dat reeds deelneemt, zou het MCCE de meest voor de hand liggende organisatie zijn om een dergelijke capaciteit te ontwik-

kelen. Een MCCE *Enhanced* zou alle sterke punten en voordelen van de bestaande coördinatiecentra kunnen bundelen en zou zelfs het verlies aan luchttransportexpertise als gevolg van de inkrimping van NAVO-staven kunnen compenseren. Hoewel minder effectief, zou ook het aan elkaar knopen van bestaande planningsstaven en coördinatiecentra in een virtueel netwerk rond het MCCE en het gebruik van één centrale database al een geweldige stap voorwaarts zijn. Uiteindelijk zal het internationaal poolen van bestaande en nieuwe luchttransportcapaciteiten de beste oplossing zijn om de operationele *output* te maximaliseren en zo de groeiende operationele behoefte aan schaars luchttransport af te dekken.

Conclusie

Hoewel te verwachten valt dat het kwalitatieve en kwantitatieve tekort aan luchttransportcapaciteit binnen NAVO en EU in de nabije toekomst grotendeels zal worden weggewerkt met de komst van nieuwe en betere capaciteiten als de A400M en C-17, zullen landen nog steeds aangewezen zijn op de civiele spotmarkt om te voorzien in hun operationele piekbehoeftes. Civiele inhuur kan alleen worden beperkt door optimalisatie van het gebruik van de beschikbare capaciteit door adequate gecoördineerde planning van bestaande luchttransportcapaciteiten, bij voorkeur in een multimodale setting. Coördinatiecentra spelen een beslissende rol bij het bewerkstelligen van dit doel, maar de huidige opzet en uitvoering kan en moet aanzienlijk worden verbeterd. Integratie dan wel collocatie of op zijn minst de vorming van een virtueel netwerk van coördinatiecentra met gebruikmaking van een centrale database zijn voorwaarden om te garanderen dat het juiste toestel met afgemeten capaciteit op het juiste tijdstip beschikbaar is voor een specifieke taak. Inefficiënt gebruik van dure en schaarse middelen (lege of gedeeltelijk lege vliegtuigen over het gehele dan wel een gedeelte van het te vliegen traject) kunnen we ons niet veroorloven en is ook niet meer uit te leggen aan de belastingbetaler. ■