

Vliegtuigonderhoud bij de Koninklijke Luchtmacht

Grensvlak tussen operationele autonomie en civiele ondersteuning

J. Reijling – kolonel van de Koninklijke Luchtmacht*

Inleiding

In de Defensienota 2000 is de ontwikkeling van een nieuw logistiek concept aangekondigd, dat richting moet geven aan de herinrichting van een materieel-logistieke organisatie, die meer op civiele leest is geschoeid. Recente uitzendingen tonen keer op keer het belang aan van de logistieke organisatie. Zonder eten geen soldaat; zonder kogel geen slagkracht. Militaire autonomie staat hier tegenover het streven de logistieke organisatie goedkoper te maken en minder omvangrijk.

Bij de discussies die worden gevoerd rond de totstandkoming van het nieuwe logistieke concept komt de vrees naar boven dat we weer aan de vooravond staan van nieuwe reorganisaties in de ondersteunende sector. Ook vanuit de Kamer werden onder meer vragen gesteld bij de beslissing de capaciteit van de Mechanische Centrale Werkplaats te Leusden te verminderen door uitbesteding van het hoger onderhoud van wielvoertuigen. Hoeveel minder is nu genoeg...?

* De auteur is momenteel geplaatst bij het Directoraat-Generaal Materieel van het ministerie in de functie van senior beleidsadviseur voor materieellogistiek beleid. In zijn vorige functie was hij als hoofd Afdeling Operationele Logistiek van het Commando Tactische Luchtmacht verantwoordelijk voor de organisatie van de ondersteuning van de luchtmachteenheden. Het artikel is geschreven op persoonlijke titel.

In dit artikel richt ik mij op de vraag waar nu de grenzen liggen van de kwaliteit en omvang van de onderhoudsorganisatie voor de in gebruik zijnde vliegtuigen binnen de Koninklijke Luchtmacht, waarmee tevens een aanzet wordt gegeven tot ontwikkeling van een breder toepasbaar logistiek model voor de defensieorganisatie om de inzet van de complexe wapensystemen in voldoende mate te kunnen ondersteunen.

Als eerste ga ik in op de huidige discussies rond de ontwikkeling van een nieuw logistiek concept, dat volgens de Defensienota 2000, in 2006 moet zijn geïmplementeerd. Voorts ga ik nader in op de situatie binnen de Koninklijke Luchtmacht ten aanzien van vliegtuigonderhoud. Ik rond het artikel af met een resumé.

Logistiek concept 2006

In de afgelopen jaren zijn vele discussies gevoerd over een verdergaande rationalisatie van de krijgsmacht door *outsourcing* van bevoorrading en toelevering van diensten. Enerzijds wordt dit ingegeven door de behoefte aan 'lichte' operationele eenheden die met een korte reactietijd overal ter wereld moeten kunnen worden ingezet, en anderzijds het toenemende vermogen van civiele bedrijven om tijdig te voorzien in de benodigde aanvullende middelen. Goederen en diensten kunnen in principe overal ter wereld worden aangeboden, met uitzondering van gebieden waar sprake

is van een acute militaire dreiging. De goederen of diensten kunnen dus aan de periferie van conflicthaarden worden afgeleverd; bijvoorbeeld op of in de nabijheid van een zogenoemde *Port of Debarkation* (POD) die in geval van een uitzending aan de grens van het operatiegebied wordt ingericht bij de grotere zee- of luchthavens. De krijgsmachten zullen met de aangeleverde producten en diensten in staat moeten zijn het gevecht te voeren.

Ze moeten flexibel kunnen inspelen op meer onzekerheden, zowel met betrekking tot de operationele opdracht en reactietijden, alsook op het feit dat de krijgsmacht, gegeven de toenemende complexiteit van de wapensystemen, afhankelijk wordt van de civiele industrie voor de aanlevering van essentieel materieel en diensten.

De Defensienota 2000 geeft onder meer aan dat een 'open logistiek concept' moet worden ontwikkeld, waarbij eventuele bevoorradingsrisico's zoveel mogelijk worden afgedekt door afspraken te maken met toeleverende bedrijven. De informatietechnologie moet het mogelijk maken dat tussen de defensie-eenheden en betrokken bedrijven een soort virtueel informatienetwerk ontstaat, dat in staat is ondersteuning vanuit verschillende 'bronnen' tijdig aan te bieden aan de militaire organisatie die vanaf de Ports of Debarkation (zee- of luchthavens aan de periferie van het operatietoneel) in de richting van het gevechtsveld opereert.

Op basis van discussies tot nu toe kan een generiek logistiek model worden ontwikkeld, zowel met betrekking tot het aspect systeemonderhoud als bevoorrading (zie model op blz. 556), dat toepasbaar is voor alle krijgsmachtdelen. Hierin is ook, voor wat betreft de te onderscheiden logistieke functies, een standaard procesmodel van een operationele eenheid weergegeven. De daarin aangegeven logistieke basisfuncties zullen altijd binnen de operationele eenheid moeten kunnen worden uitgevoerd. Zonder deze logistieke functies kan de eenheid geen slagkracht uitbrengen. Aangezien deze capaciteit eindig is zal altijd sprake moeten zijn van aanvoer en versterkingen; zowel door aanvoer van gebruikgerede systemen of onderhouds capaciteit als bevoorradingsgoederen.

Principieel kan vervolgens een drietal soorten 'toeleveranciers' of 'logistieke ketens' worden gezocht voor toelevering van de benodigde goederen of diensten. De eerste keten is de bevoorrading vanaf de civiele industrie; hetzij voor toelevering van materieel, hetzij voor complete (wapen) systemen of diensten.

De tweede mogelijkheid is toelevering vanaf een defensieorganisatie, hetzij internationaal (onder meer NATO *Maintenance and Supply Agency* - NAMS - of bijvoorbeeld via de USAF), hetzij nationaal (onder meer de depots van de krijgsmachtdelen).

De derde mogelijkheid is toelevering vanaf een tijdelijke installatie die specifiek wordt ingericht voor de ondersteuning van een operatie buiten Nederland. Een dergelijke voorziening kan nodig zijn om omlooptijden voor levering van een dienst of materieel naar de operationele eenheid binnen aanvaardbare grenzen te brengen. Veelal wordt een dergelijke installatie in de nabijheid van een Port of Debarkation ingericht. Voor ondersteuning van marineschepen wordt hier gesproken over *Forward Logistic Sites*. Afhankelijk van de intensiteit van opereren in een bepaald gebied

kunnen deze logistieke bases een semi-permanent karakter krijgen. Defensie zal over capaciteiten moeten beschikken om dergelijke tijdelijke bases cq. voorzieningen in te richten.

Van belang is vooral te komen tot een afbakening tussen Defensie en de industrie. Recent werd door de regering ingestemd met een 'interdepartementaal beleidsonderzoek' inzake *Defensie in Competitie*. Hierin wordt een toetsingskader aangereikt waarin de dienstverlening van defensiebedrijven en industrie met elkaar kan worden vergeleken. Gesproken wordt van 'Competitieve Dienstverlening' (CDV). CDV gaat uit van concurrentiestelling onder gelijke voorwaarden met het bedrijfsleven. CDV is, aldus het IBO-rapport, voor civiele bedrijven vooral interessant indien een voldoende groot werkpakket kan worden aangeboden voor een voldoende lange periode.

Voor Defensie zijn belangrijke criteria: behoud van voorzieningszekerheid, *smart buyership* en *maintainer-ship*. Zorgvuldige contractafspraken

zullen moeten waarborgen dat de civiele leverancier zich niet als een monopolist kan gaan gedragen. Daarnaast is van belang dat operationele fluctuaties in het kader van crisisbeheersing kunnen worden opgevangen en dat prioriteiten kunnen worden gesteld.

Bedacht dient te worden dat het opnieuw opbouwen van eigen defensiecapaciteiten duur en op korte termijn vaak onmogelijk is. Mogelijk te behalen budgettaire voordelen zullen dus ook voor de langere termijn moeten gelden.

Derhalve moet in algemene zin aan de defensiebedrijven capaciteit worden toegewezen die van direct belang is voor de ondersteuning van de operaties en voorts niet tijdig of kosteneffectief beschikbaar kan worden gesteld vanuit industrie.

In dit artikel richt ik mij verder op de invulling van het model voor systeemonderhoud en reservedelenvoorziening verbonden aan vliegtuigen; in casu complexe wapensystemen.



Port of Debarkation

Dimensionering vliegtuigonderhoud voor de KLu

Dit deelaspect van de logistiek heeft betrekking op de organisatie van gereedstelling en onderhoud van vliegtuigen.

Operationele eenheid

De operationele eenheid is verantwoordelijk voor de opbouw en instandhouding van de gewenste geoefendheid van de eenheid, alsmede het vermogen om vanaf buitenlandse bases te opereren (*out-of-area* locaties). Hiertoe moet een bepaald vlieg(oefen)programma worden uitgevoerd. Om dit te kunnen uitvoeren zijn inzetbare vliegtuigen benodigd. De capaciteit van de operationele eenheid, c.q. het squadron, moet minimaal zijn gebaseerd op de capaciteit benodigd om de vliegtuigen gereed te stellen voor het vliegprogramma en voor de uitvoering van voorgeschreven correctief en preventief onderhoud.

Randvoorwaarde is dat dit onderhoud ook op 'out-of-area' locaties moet worden uitgevoerd. Dit stelt onder meer eisen aan mobiliteit van randapparatuur en dergelijke. De capaciteit van de operationele eenheid wordt hierdoor gelimiteerd. Langdurig onderhoud, dat ook veel randapparatuur vergt, zal dus aan een andere organisatie moeten worden toegewezen.

Vooruitgeschoven onderhoud

Defensie moet in staat zijn ten behoeve van een *peace-enforcing* optreden operaties gedurende minimaal een jaar zonder aflossing uit te voeren. Om omlooptijden voor aanlevering van vliegtuigen of reservedelen tot aanvaardbare niveaus terug te brengen, zal dit onderhoud in de nabijheid van de operationele locatie moeten worden uitgevoerd.

Het meest ingrijpende voorgeschreven preventieve onderhoud in dit verband betreft de zogenoemde faseinspecties, die per vliegtuig, uitgaande van de normale trainingsinspanning, eens per jaar worden uitgevoerd. Gelet hierop zou dit onderhoud volgens het model moeten worden



F-16 onderhoud: Italië, Decimomanu, 2002

(Bron: DV/Mindef, Peter Wiezoreck)

ingedeeld in de 'eenheid-vooruitgeschoven onderhoud'. Deze capaciteit moet dus principieel binnen de defensieorganisatie worden ingericht voor de inzet in het kader van *peace-enforcing*.

De locatie waar dit vooruitgeschoven onderhoud moet worden uitgevoerd is in principe afhankelijk van de gekozen 'out-of-area' locatie. Voor vliegtuigen is de term 'vooruitgeschoven onderhoud' een enigszins rekbaar begrip. F-16's kunnen grote afstanden overbruggen in korte tijd.

Voor helikopters geldt dit in mindere mate. Bij het kiezen van een locatie voor vooruitgeschoven onderhoud speelt dan ook de vredesbedrijfsvoering in Nederland, of de thuisbasis van de uitgezonden eenheden, een grote rol.

Randvoorwaarde blijft dan wel dat het onderhoud ook op tijdelijke werkplekken, de vooruitgeschoven onderhoudslocatie, dicht(er) bij het operatiegebied kan worden uitgevoerd.

Momenteel is in de reguliere vredesbedrijfsvoering, de benodigde onderhoudscapaciteit voor 'vooruitgeschoven onderhoud' voor wat betreft de F-16's en helikopters ingedeeld op de operationele vliegbases. Om reden van doelmatigheid kan worden overwogen de uitvoering van dit onder-

houd te centraliseren, teneinde schaalvoordelen te behalen. Dan zou deze capaciteit in vredesomstandigheden kunnen worden toegewezen aan defensiebedrijven, mits de uitzendbaarheid wordt gegarandeerd.

Verhoging van de doelmatigheid zal moeten worden afgewogen tegen een verminderde autonomie van de operationele eenheden om hun oefenprogramma te kunnen uitvoeren. Met betrekking tot het onderhoud aan helikopters kan worden vastgesteld dat alle typen slechts vanaf een vliegbasis opereren. Concentratie van het onderhoud op de defensiebedrijven levert hier dus naar verwachting geen grotere doelmatigheid op.

De F-16's worden thans echter op meerdere locaties onderhouden. Concentratie van onderhoud kan hier worden overwogen. Dit resulteert dan naar verwachting wel in aanvullende infrastructurele voorzieningen, die momenteel op de verschillende F-16-vliegbases aanwezig zijn. Onderzocht moet dan ook worden of concentratie op dit moment voordelen oplevert.

Gelet op de huidige infrastructurele voorzieningen op de F-16-vliegbases, is een nader onderzoek op dit moment niet opportuun. Daarentegen kunnen voor- en nadelen verbonden aan ver-

dere concentratie van faseonderhoud worden bestudeerd in relatie tot de opvolger van de F-16. Uitgangspunt is dan dat de toewijzing van capaciteit ten behoeve van wapensysteemonderhoud aan de operationele eenheden en 'vooruitgeschoven' ondersteunende eenheden gelimiteerd wordt, door de capaciteit benodigd voor uitvoering van gereedstelling vliegtuigen en onderhoud *ter voorbereiding* op de vastgestelde peace-enforcing inspanning.

Defensieonderhoudsbedrijf

In geval van daadwerkelijke uitzending is extra ondersteuning benodigd om een 24-uurs optreden met een eenheid mogelijk te maken. Zo bleek tij-

onderhoud', bleken voor de korte termijn in staat, door 'verhoging' van de arbeidsuren, de extra benodigde capaciteit te genereren.

Voor de langere termijn is een dergelijke aanpassing aan de bedrijfsvoering evenwel niet vol te houden. Zowel voor F-16's als heli's bleek het niet mogelijk in de gewenste reactietijd een beroep te doen op civiele capaciteit. Als gevolg van het onvermogen een beroep te doen op civiele inhuur en het beperkte aantal inzetbare heli's moest het operationele tempo in Nederland worden teruggebracht. Dit bracht evenwel een goede voorbereiding van het aflossingsdetachment in gevaar.

de betrokken onderdelen zou tot een versnippering van capaciteit leiden, zeker indien op enig moment geen uitzending wordt ondersteund.

Uitbesteding door inhuur van extra capaciteit is niet haalbaar of wenselijk. Het grootste probleem is dat niet kan niet worden verzekerd dat deze capaciteit ook altijd op de civiele markt beschikbaar is. Bovendien is deze taakstelling voor civiele bedrijven minder interessant gelet op het ad hoc-karakter. Het biedt geen langertermijnperspectief.

Concentratie van deze capaciteit binnen de defensiebedrijven (in dit geval het Logistiek Centrum KLU) biedt het voordeel dat de capaciteit ten dienste van de KLU als geheel kan worden gebracht. Er is dan sprake van een algehele operationeel/strategische reserve.



Helikopterbasis in Kosovo, opgebouwd vanuit het 'niets'

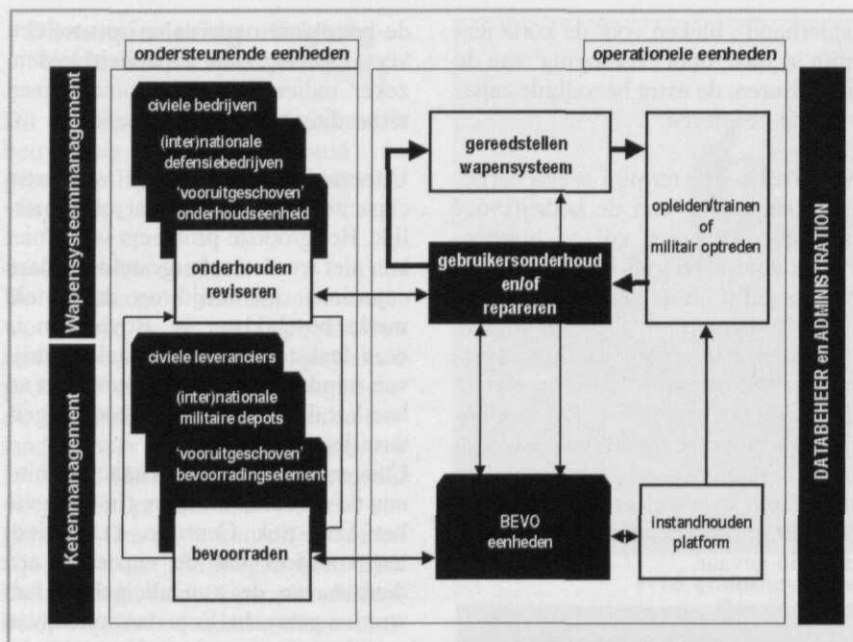
dens de Kosovo-operatie *Allied Force* behoefte aan inzet van vliegtuigen binnen een tijdsbestek van drie maanden die vergelijkbaar was aan de reguliere inzet van een squadron gedurende een standaard-jaarvliegprogramma.

De operationele F-16-onderdelen, met de daar thans aan verbonden capaciteit voor 'vooruitgeschoven

Het optreden in het kader van de Kosovo-operaties heeft aangetoond, vooral in samenhang met de taakstelling om ook meerdere eenheden bij uitzending te ondersteunen, dat aanvullende onderhoudscapaciteit binnen de KLU aanwezig moet zijn om een adequate instandhouding van de vliegtuigen zeker te stellen. Het toewijzen van deze extra capaciteit aan

De benodigde depotcapaciteit is daarmee een afgeleide van de operationele taakstelling van de KLU. Indien deze capaciteit evenwel niet wordt benut, omdat op enig moment geen uitzending moet worden ondersteund, ontstaan alternatieve mogelijkheden de capaciteit te benutten. In het algemeen blijkt het gedurende de instandhoudingsfase noodzakelijk dat aan de vliegtuigen modificaties worden uitgevoerd, om tegemoet te komen aan operationele of technische beperkingen die zich in de praktijk openbaren. Zo wordt op dit moment gewerkt aan de *Mid-life Update* (MLU) voor de F-16. Verwacht mag worden dat ook voor de heli's de behoefte aan een dergelijk modificatieprogramma ontstaat. De omvang van een modificatieprogramma zal evenwel in de meeste gevallen de eerder geschetste operationele reservecapaciteit overstijgen. Gelet hierop zal dus altijd behoefte zijn aan inschakeling van de civiele industrie.

Afhankelijk van de omvang van het modificatieprogramma zal sprake zijn van een bepaalde werkverdeling. Voor de MLU-modificatie betrof dit, uitgaande van de operationele randvoorwaarde dat niet meer dan vijftien



Voorgesteld Defensie materieel-logistiek model

vliegtuigen gelijktijdig konden worden gemodificeerd, een initiële verdeling van zes modificatie-docks voor het depot en negen voor de industrie (Fokker Services Woensdrecht).

Als gevolg van deze werkverdeling kon bovendien tegemoet worden gekomen aan de in het Interdepartementaal Beleidsonderzoek naar voren gebrachte overwegingen, dat moet worden voorkomen dat de industrie zich als monopolist kan opstellen en dat defensie zich als *smart buyer* en *maintainer* kan blijven opstellen.

Anderzijds zal, door de omvang van de genoemde operationele strategische reserve te koppelen aan de operationele taakstelling (en dus te limiteren), eveneens worden verzekerd dat de industrie altijd zal participeren in de grotere, en dus commercieel interessante modificatieprogramma's.

Conclusie

Conclusie is dat de capaciteit ten behoeve van de instandhouding van complexe wapensystemen binnen Defensie in het algemeen en de Koninklijke Luchtmacht in het bijzonder moet worden gedimensioneerd op de benodigde gereedstelling en

onderhoudsinspanning verbonden aan de inzet in het kader van een peace-enforcing optreden. Dit resulteert in hoger onderhoudscapaciteit bij de defensiebedrijven. Daarentegen zal in de meeste gevallen eveneens een beroep moeten worden gedaan op hoger onderhoudscapaciteit bij civiele bedrijven voor de uitvoering van grotere modificatieprogramma's.

Dimensionering bevoorrading reservedelen

Zoals uit het model blijkt moeten verschillende soorten goederen worden bevoorrad. Het betreft goederen benodigd voor de inrichting en instandhouding van het platform of de logistieke basis, materieel benodigd voor de gereedstelling en inzet van de wapensystemen (munitie, brandstof en dergelijke) en reservedelen voor de uitvoering van het onderhoud aan de wapensystemen. Hier richt ik mij uitsluitend op bevoorrading van de reservedelen.

Sprake kan zijn van repareerbare of niet-repareerbare reservedelen. De niet-repareerbare reservedelen zullen door een betrokken civiele leveran-

cier moeten worden bevoorrad. Afhankelijk van het verbruik van deze reservedelen zal voorraadvorming binnen de defensieorganisatie noodzakelijk zijn, indien de goederen direct benodigd zijn bij de uitvoering van onderhoud op de operationele onderdelen of als sprake is van een leveringsrisico. Uitgangspunt is dat in geval van uitzending rechtstreekse bevoorrading door civiele bedrijven niet kan worden verzekerd tot in de operatiebasis in het inzetgebied.

Repareerbare reservedelen kunnen door middel van onderhoud weer in bruikbare toestand worden gebracht. Tijdens de uitvoering van reparatiewerkzaamheden moet worden verzekerd dat voldoende bruikbare voorraden aanwezig zijn om de inzetbaarheid van de systemen te waarborgen. Gedurende het reguliere gebruik van de systemen ontstaat inzicht in verbruikspatronen. Op basis van dit inzicht kunnen voorraden worden opgebouwd om zelfstandige inzet gedurende een bepaalde tijdsperiode te garanderen.

Tijdens de Kosovo-operaties ontstond behoefte aan extra reservedelen, in het bijzonder voor die deelsystemen die tijdens daadwerkelijk opereren extra worden belast zoals onder meer radar, avionica en vuurleidingssystemen. Het verbruik van componenten steeg navenant.

Teneinde deze piekbelasting op te vangen moesten met spoed alternatieve reparatiebronnen of toeleverende bedrijven worden aangezocht. Een dergelijke extra belasting leent zich niet voor uitbesteding bij de industrie. Het eerder gememoreerde IBO-onderzoek geeft ook aan dat operationele fluctuaties in het kader van crisisbeheersing moeten kunnen worden opgevangen en dat prioriteiten moeten kunnen worden gesteld.

Voor missiekritieke reservedelen zullen derhalve voorraden en/of reparatiecapaciteit om fluctuaties te kunnen opvangen moeten worden opgebouwd.

A Global Support Network

Op basis van het aangereikte model is het nu de vraag waar binnen Defensie de benodigde reparatiecapaciteit voor reservedelen moet worden opgebouwd. De uitvoering van dit onderhoud hoeft feitelijk niet op de operationele locatie plaats te vinden, mits zeker is gesteld dat voldoende bruikbare componenten op de locatie aanwezig zijn om, door middel van *repair-by-replacement*, het wapensysteem inzetbaar te maken.

Reparatie van vliegtuigcomponenten vergt over het algemeen een bijzondere expertise en unieke kostbare rand- en testapparatuur. Concentratie van capaciteit op centraal niveau ligt hier dus het meest voor de hand. Bovendien kunnen fluctuaties in de vraag naar reservedelen, vanaf de operationele onderdelen centraal beter worden opgevangen. Daartegenover staat dat centrale uitvoering van de reparaties tot extra transportkosten zal leiden. Hier zal een doelmatigheidsafweging moeten worden gemaakt.

De vliegtuigmotor is een bijzondere vliegtuigcomponent dat gelet op zijn complexe opbouw om een separate afweging vraagt. Alleen al vanwege de kostprijs kan hier niet worden uitgegaan van grote aantallen reserve-motoren. Opbouw van reparatiecapaciteit binnen de defensieorganisatie is hier vereist.



Onderhoud in Eritrea (Bron: AVDKM)

Toewijzing aan de operationele eenheid is geen optie, aangezien een dergelijke capaciteit qua randapparatuur niet past in een 'out-of-area' optreden. Toewijzing aan de 'vooruitgeschoven eenheden' zou onder vredesomstandigheden in Nederland mogelijk zijn.

Nadat motorcomponenten zijn vervangen moet een uitgebreid testprogramma worden uitgevoerd op een motor-testfaciliteit. Verplaatsing van deze faciliteit in geval van uitzending

is niet mogelijk. Centralisatie heeft dan ook principiële voorkeur. Bij de introductie van de F-16 zijn destijds ook discussies gevoerd over de wenselijkheid van centralisatie van motorenonderhoud. Destijds is besloten over te gaan tot aanschaf van motortest-faciliteiten voor alle F-16-vliegbases en de reparatie van motorcomponenten/modules te centraliseren bij het depot. Dit paste toen ook beter in de algemene verdedigings-taak, waarbij de eenheid optrad vanaf de thuisbasis en dat een tijd zonder externe hulp moest kunnen volhouden. In het licht van het nieuwe logistieke concept, zou een heroverweging moeten plaatsvinden, gegeven het feit dat de benodigde reparatiefaciliteiten niet zullen worden ontplooid naar een 'out-of-area' locatie of POD. Bij de opvolging van de F-16 zal dit aspect moeten worden meegenomen.

Kortom, de organisatie van de toelevering van reservedelen is grotendeels een bevoorradingsvraagstuk, waarbij vooral kosteneffectiviteitsoverwegingen centraal zullen staan. Toelevering door civiele bedrijven zal, mits kosteneffectief, de voorkeur hebben. Capaciteit voor reparaties aan missiekritieke reservedelen, waaronder in ieder



'Roll-out mid-life update F-16'. Militair-civiele samenwerking
(Bron: LCKLU, J. Dam)

geval de vliegtuigmotor, moet centraal aan defensiebedrijven worden toegewezen. Frequent voorkomend onderhoud aan reservedelen, waarbij geen bijzondere expertise of randapparatuur vereist is, kan aan de operationele eenheden worden toegewezen.

Afronding

De Defensienota 2000 gaat uit van het zoveel als mogelijk uitbesteden van de toelevering van diensten en materieel in de richting van de industrie. Dergelijke diensten of producten kunnen over het algemeen niet verder worden ontplooid dan aan de periferie van een eventueel operatiegebied, in het bijzonder de zogenoemde 'Port of Debarkation'. De defensieorganisatie moet dan ook zijn toegerust om de gevechtskracht uit te brengen en in stand te houden in het operatiegebied; in casu de inrichting van de vereiste vooruitgeschoven onderhoud en -bevoorradingorganisatie, alsmede de directe logistieke ondersteuning van de operationele eenheden.

Van bijzonder belang hierbij is dat de defensieorganisatie flexibiliteit behoudt om een intensivering van het operationele optreden te ondersteunen.

Bij de overweging om diensten uit te besteden mag deze operationele flexibiliteit niet worden aangetast. Voor het overige spelen vooral doelmatigheidsoverwegingen een rol, waarbij de defensieorganisatie in competitie wordt gebracht met de toeleverende bedrijven. Op basis van de uitgangspunten van het IBO-rapport 'Defensie in Competitie' zijn voor de industrie vooral grotere werkpakketten interessant die over een langere periode kunnen worden aangeboden. Verder zijn de voor defensie belangrijke criteria: behoud van voorzieningszekerheid, 'smart buyership' en 'maintainer-ship'. Zorgvuldige contractafspraken moeten waarborgen dat de civiele leverancier zich niet als een monopolist kan gedragen.



De Chinooks worden ontladen in Eritrea (Bron: AVDKM)

In algemene zin moet aan Defensie capaciteit worden toegewezen die van direct belang is voor de ondersteuning van de (peace-enforcing)-operaties en die niet tijdig of kosteneffectief beschikbaar kan worden gesteld vanuit de industrie. Bijzondere aandacht moet hierbij worden besteed aan de benodigde strategische reserve om een intensivering van een 'peace-enforcing'-optreden te ondersteunen, alsmede het opvangen van aan daadwerkelijk optreden verbonden fluctuaties in de vraag naar reservedelen.

Dit resulteert onder meer in de noodzaak te kunnen beschikken over hoger-onderhoudscapaciteit bij de defensiebedrijven. Daarenboven zal in de meeste gevallen eveneens een beroep moeten worden gedaan op hoger-onderhoudscapaciteit bij civiele bedrijven voor de uitvoering van grotere modificatieprogramma's.

Er is dus zeker voor complexe wapensystemen een grens die moet worden gerespecteerd tussen de defensieorganisatie en de industrie. Daarentegen

zal die grens kunnen opschuiven in de richting van de industrie, naarmate Defensie meer gebruik kan maken van marktconforme apparatuur en voorts kan aansluiten op de zich uitbreidende service-netwerken van de wereldwijd opererende bedrijven.

Literatuur

- Studie Price Waterhouse Coopers Mission Driven Defence 2006, Utrecht, 15 oktober 1999.
- Rapport TK inzake IBO 'Defensie in Competitie', vergaderjaar 1998-1999, 26678 nr. 1. Beantwoording Kamervragen Van der Doel inzake de verkoop van de Mechanische Centrale Werkplaats te Leusden, d.d. 5 september 2001.
- Kamerbrief inzake onderhoudscapaciteit defensiebedrijven, nr. 25600 X nr. 49, d.d. 31 maart 1998.
- Defensiestaf/Directoraat Generaal Materieel: Beleidskader Logistiek 2006, d.d. ?
- Directoraat Generaal Materieel: Visie op de Matlog IV, d.d. 22 november 2001.
- Lezingen gehouden tijdens seminar inzake 'Air Logistics' Leerstoel 'Alfredo Kindelan', 15 t/m 19 november 1999 te Madrid van onder meer USA (Col. G.D. Locklear) en Eurofighter-partners GE (Col. J.G. Oppitz), IT (Lcol. S. Spalutti), SP (Col. F. Pastor Villar) en UK (Gp. Capt. N. Cromarty).