

TOETSINGSKADER *Ecosysteem Logistiek* (Defensie)

Conform het beleidskader risicoregelingen (dat onderdeel uitmaakt van de begrotingsregels 2022-2025) vindt besluitvorming over een nieuwe risicoregeling (garantie, lening en achterborgstelling) en/of aanpassing van een bestaande risicoregeling plaats aan de hand van het «Toetsingskader Risicoregelingen». Na besluitvorming in de ministerraad wordt het toetsingskader verstuurd aan het parlement.

Bottom-line up front:

De 'garantstellingsregeling *Ecosysteem Logistiek*'¹ is succesvol wanneer gecontracteerde civiele logistieke dienstverleners in Nederland in tijden van een grootschalig conflict (ernstinzet, oorlog) bereid blijven om de Nederlandse Krijgsmacht te ondersteunen met veel logistieke capaciteit (materieel en personeel), omdat hun onverzekerbare materiële en personele verliezen en schades redelijk en fatsoenlijk gedekt worden.

Hun blijvende bereidheid (lees: hun vertrouwen) moet worden geschraagd door een garantie van de Rijksoverheid.

De kern van de risicoregeling:

1. *Doelgroep* – Ze ziet op de vergoeding van personele of materiële schade van civiele logistieke dienstverleners in Nederland, waarmee het Ministerie van Defensie een contractuele relatie heeft in het kader van het *Ecosysteem Logistiek*.
2. *Reikwijdte* – De regeling is van toepassing indien de eigen verzekeraar van de civiele logistieke dienstverlener *niet* uitkeert in verband met molest.
3. *Mate van dekking* – De dekking zal dezelfde zijn als de eigen verzekeraar had uitgekeerd bij niet-molest.

¹ In de communicatie met de logistieke markt spreekt het Ministerie van Defensie consequent over 'garantstellingsregeling *Ecosysteem Logistiek*'. Zie Bijlage B bij dit toetsingskader voor de wijze waarop deze regeling als onderdeel van de aanbestedingsdocumenten aan de markt gecommuniceerd zal worden. De naam vloeit voort uit de functie die deze regeling vanuit de markt gezien vervult. In dit document wordt hier verder naar verwezen als 'risicoregeling *Ecosysteem Logistiek*', de gebruikelijke terminologie vanuit het perspectief van het Ministerie van Financiën, ook conform de naam van dit document 'Toetsingskader Risicoregelingen Rijksoverheid'.

Probleemstelling en rol van de overheid

1. Wat is het probleem dat aanleiding is voor het beleidsvoorstel?

1. *Samenwerking met logistieke bedrijfsleven is nodig* – Samenwerking met het Nederlandse logistieke bedrijfsleven is voor het Ministerie van Defensie noodzakelijk om in uitdagende ernstscenario's – vanuit de huidige geopolitieke situatie niet ondenkbaar – in aanvulling op eigen middelen de benodigde (aanvullende) logistieke (verplaatsings-)capaciteit voor Defensie gegarandeerd beschikbaar en inzetgereed te hebben.
2. *De situatie waarin zij diensten verlenen, is niet gegarandeerd veilig* – Hoewel het uitgangspunt van het Ecosysteem Logistiek is dat de civiele partners alleen in die gebieden worden ingezet waar dat verantwoord is, bestaat door het dynamische karakter van een Hoofdtak 1-scenario het risico is dat personeel en materieel van die civiele partners toch wordt blootgesteld aan de gevolgen van oorlogshandelingen dan wel effecten daarvan. Dat kan gepaard gaan met schade aan en verlies van civiele materiële en personele middelen.
3. *Schade (personeel en/of materieel) wordt dan niet door de eigen verzekeraar vergoed* – Omdat verzekeraars dit soort schade niet vergoeden (molest), ligt hier een groot risico voor de *business continuity* van potentiële deelnemers aan het Ecosysteem.
4. *Omdat Nederland garanties op deze logistieke capaciteit hard nodig heeft, dient de Rijksoverheid deze incidentele gevallen van schade over te nemen* – Uitgangspunt bij de voorgestelde 'risicoregeling Ecosysteem Logistiek' is dat de Rijksoverheid zich opstelt als fatsoenlijk opdrachtgever en personele of materiële schade van civiele logistieke dienstverleners in Nederland vergoedt, binnen de aangegeven reikwijdte en mate van dekking, in het besef dat de kans van optreden van deze schade ingeschat wordt als uiterst laag [zie voor de verdere onderbouwing hiervan de beantwoording van onderstaande vragen].

Toelichting

Het *Ecosysteem Logistiek* (ESL) beoogt een lange termijn-, strategische en doelgerichte samenwerking tussen het Ministerie van Defensie en een aantal civiele logistieke dienstverleners. Defensie doet een beroep op de capaciteit uit de markt om inzet van Defensie, in het kader van alle hoofdtaken, logistiek te ondersteunen. Daarbij is het noodzakelijk om deze logistieke inzet in vreedstijd te testen en oefenen.

Het ESL wordt opgezet om in samenwerking met in Nederland gevestigde logistieke bedrijven de voor het meest uitdagende ernstscenario, het zogenoemde 'stapelscenario' (zie Fig. 1), benodigde (aanvullende) logistieke (verplaatsings-)capaciteit voor Defensie gegarandeerd beschikbaar en inzetgereed te hebben.

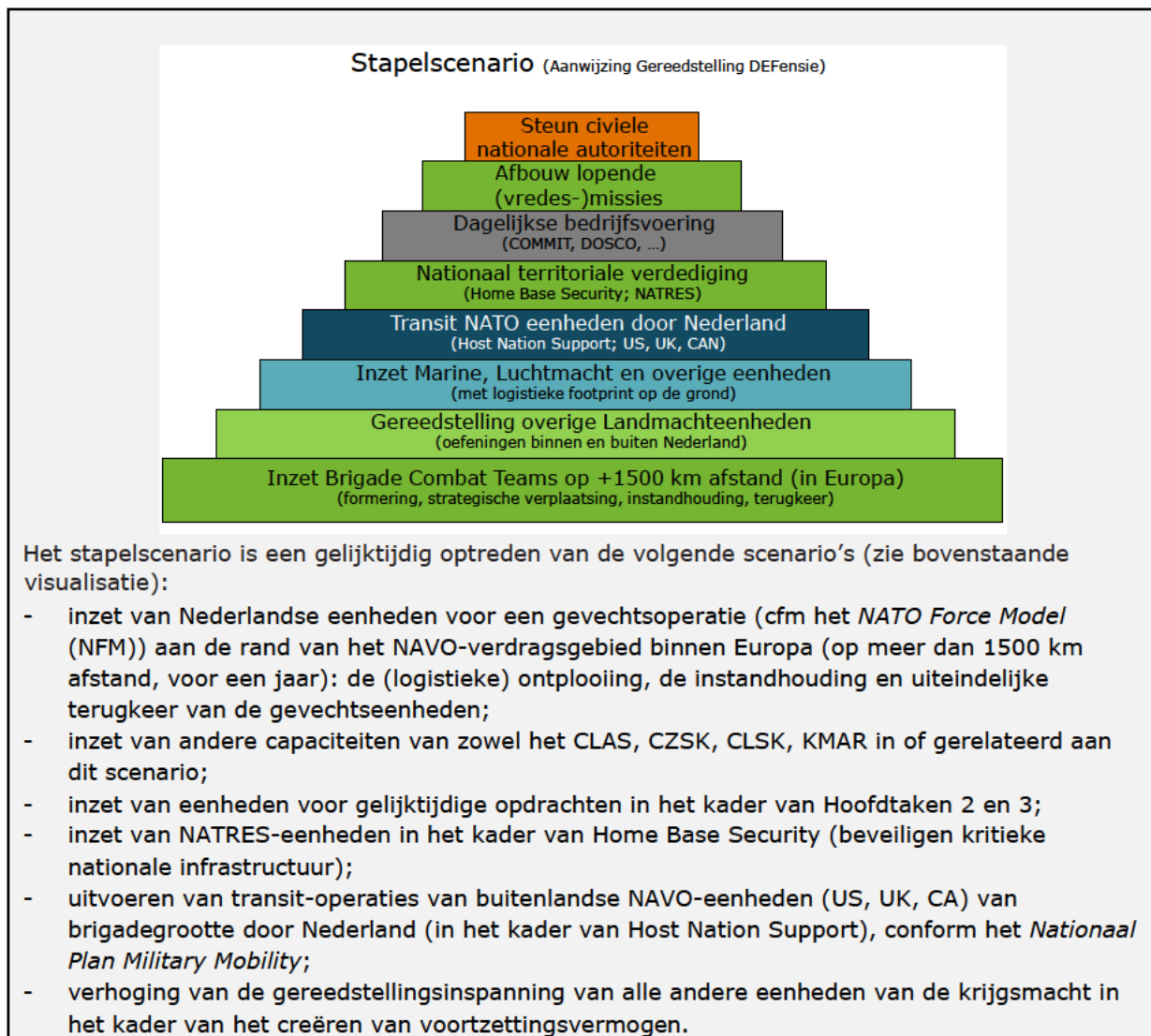


Fig. 1. Stapelscenario.

Defensie vraagt de markt om gegarandeerde logistieke capaciteit die de marktpartijen zullen leveren, ook in een ernstscenario. Deelnemers aan het ESL kunnen in ruil voor hun garanties, hun betaalde dienstverlening inzetten in de dagelijkse bedrijfsvoering en oefeningen van Defensie.

Door de samenwerking in vreedstijd te beoefenen en te testen, wordt het vertrouwen opgebouwd dat de gegarandeerde aanvullende logistieke capaciteit ook in crisistijd, wanneer sprake is van een ernstscenario, functioneert.

Bij de inzet van Defensie kan een gevaarzetting aan de orde zijn. Er wordt hierbij gesproken over het 'geweldsspectrum', dat kan lopen van 'geen geweld' (vredesomstandigheden) via 'enig geweld' (bijvoorbeeld bij een vredesoperatie) tot 'veel (zwaar) geweld' (in oorlogsomstandigheden). Het optreden in geweldsomstandigheden is in principe de taak van militaire eenheden, die daarop getraind zijn en die zich daar ook (tot op zekere hoogte) tegen kunnen beschermen.

In de opbouw van een inzetscenario is er meestal nog geen sprake van geweld (gevechtshandelingen). Wanneer dat eenmaal wel het geval is, zijn de gevechtshandelingen veelal ook beperkt in gebieden van het operationeel treffen. Niet het gehele theater, en ook niet het gehele operatiegebied zijn daarmee 'onveilig', maar kunnen dat op zeker moment wel worden.

Binnen de NATO-doctrine wordt gesproken over 'permissive areas' en 'non-permissive areas'. In een *non-permissive area* vinden concrete gevechtshandelingen plaats of zijn deze imminent (worden concreet verwacht).

Defensie hanteert het uitgangspunt dat Defensie het ESL, en daarmee dus de civiele capaciteiten (materieel en personeel) **verantwoord** zal inzetten, in de context van legitimiteit.² Dat betekent dat Defensie op regelmatige basis gedegen dreigingsanalyses maakt betreffende de risico's voor personeel en materieel, en dat (personeel en materieel van) de civiele dienstverleners in principe worden ingezet voor uitvoering van taken in *permissive areas*.³ Bij inzet van het ESL zal de dreigingsanalyse van de operationele commandanten in het operatiegebied zich dus naast de mogelijke bedreigingen voor militair personeel ook nadrukkelijk moeten richten op de dreiging voor civiel ESL-personeel, en deze dreiging dus waar nodig ook met maatregelen moeten mitigeren.

In de aanloopfase van de crisis of het conflict, zolang er nog geen concrete gevechtshandelingen hebben plaatsgevonden, kan inzet van het ESL dus plaatsvinden vanaf Nederland tot in het (gehele) operatiegebied. In de praktijk zal er bij inzet van bijvoorbeeld een gevechtsbrigade aan de rand van het verdragsgebied sprake zijn van een *handover* van de logistiek in een *Logistic Support Area*, achter in het operatiegebied. Vanaf daar nemen de militaire logistieke eenheden het over met materieel dat beschikt over een grotere terreinvaardigheid en over bescherming

² In dit licht is het ook van belang stil te staan bij de vraag hoe de opzet van het *Ecosysteem Logistiek* zich verhoudt tot internationaal humanitair recht.

Hoewel het in de eerste plaats aan de civiele werkgever is om voor zijn eigen personeel te zorgen, heeft Defensie als opdrachtgever wel een verantwoordelijkheid op het moment dat ingehuurd personeel voor bepaalde taken wordt ingezet.

De overheid heeft, kort gezegd, een inspanningsverplichting om burgers zoveel mogelijk te beschermen tegen de gevolgen van oorlogvoering. Daarnaast kan de overheid behoudens de dienstplicht (met de daarbij behorende kaders, waarborgen, enz.) burgers geen opdracht geven om rechtstreeks deel te nemen aan de vijandelijkheden, waaronder deelname aan het gevecht.

De beantwoording van de vraag of er sprake is van rechtstreekse deelname aan vijandelijkheden, luistert in de opzet van het *Ecosysteem Logistiek* nauw.

Het bevoorraden van de troepen aan de frontlinie met benodigde munitie valt onder rechtstreekse deelname; het werken in een munitiefabriek valt er niet onder, omdat er teveel stappen zitten tussen de fabricage van de munitie en het afvuren ervan. Kortom, het moet echt worden beoordeeld aan de hand van de concrete taken/werkzaamheden die worden verricht. Dat geldt ook voor het gevaar lopen: de munitiefabriek in het voorbeeld zojuist is namelijk wel een legitiem doelwit. Dat de fabrieksarbeiders zelf geen doelwit zijn (ze mogen dus tijdens het woon-werkverkeer en thuis niet zelf worden aangevallen) neemt niet weg dat ze wel "nevenschade" zijn als de fabriek wordt aangevallen terwijl ze aan het werk zijn.

Als (het personeel van) civiele deelnemers aan het *Ecosysteem Logistiek* zelf bereid is om handelingen te verrichten die als rechtstreekse deelname gelden, heeft Defensie ten minste de verplichting om hen op de risico's te wijzen. Accepteert men die risico's, dan is er juridisch formeel geen beletsel. Deze uitkomst geldt ook wat betreft het burgers gevaar laten lopen zonder dat ze rechtstreeks deelnemen aan de vijandelijkheden, met dien verstande dat er functies zijn die dermate cruciaal zijn voor het functioneren van de krijgsmacht dat daarvan in redelijkheid mag worden geëist dat het betreffende personeel de risico's accepteert (dus aan het werk blijven ondanks dat de locatie waar men werkt wordt aangevallen, enz.).

Daarmee, samenvattend, is er alle aanleiding om goed na te denken welke taken bij het *Ecosysteem Logistiek* worden neergelegd, en onder welke omstandigheden.

³ Een uitzondering kan hierop worden gemaakt indien de operator van de logistieke dienst (chauffeur, machinist, ...) als reservist is gemilitariseerd. Het is een wens van Defensie dat een deel van het personeel van de ESL-deelnemers deze status heeft.

Het is ook mogelijk dat de civiele operator wordt afgelost door een ter plaatse beschikbare reguliere militair. Indien één van deze opties wordt ingezet, is het mogelijk dat een dienst wordt verricht/voortgezet in een *nonpermissive* gebied. In dat geval valt de operator (reservist) onder de regelingen voor militair personeel, terwijl schade en verlies van materieel onder de garantstellingsregeling blijft vallen.

(bepantsering, bewapening etc.). Bij toename van de dreiging kan worden besloten om de plek van *handover* te wijzigen naar een plek waarvoor een lager niveau van dreiging wordt voorzien (op grotere afstand van het gevechtsfront).

Daarmee voldoen ESL-deelnemers dus aan hun zorgplicht als werkgever conform BW Artikel 7:658 (de verplichting om zorg te dragen voor een zo veilig mogelijke werkomgeving).

Over de veilige werkomgeving twee opmerkingen:

- In de context van een ernstscenario kan er ook in het 'veilige' Nederland sprake zijn van geweldshandelingen, zoals bijvoorbeeld een aanval op kritieke infrastructuur (havens, energievoorziening,...).
- De zorgplicht conform BW Artikel 7:658 geldt ook voor werkgevers in de media en NGO-hulpverlening, die hun medewerkers (journalisten, artsen, verpleegkundigen, ..) uitzenden naar crisisgebieden met een gevaarsetting.

In al deze gevallen geldt dat de werknemer een eigen keuze heeft om zich voor het werk in een 'gevaarlijke' omgeving te laten inzetten⁴. De werkgever en werknemer overleggen dan over eventueel gewenste aanvullende arbeidsvoorwaarden om risico's en gevolgen te mitigeren. Ook in de setting van het ESL zal dit tussen deelnemers en hun personeel (bij aanvang) besproken moeten worden.

Ondanks de verantwoorde inzet in *permissive area's* kan het toch gebeuren dat op een plek waar een civiele ESL-deelnemer een taak uitvoert, onverwacht op dat moment een gevechtshandeling aanvangt. En dan kan er dus onbedoeld alsnog schade aan materieel en personeel worden toegebracht, ultimo met verlies of de dood tot gevolg. Voor de financiële gevolgen hiervan kan een deelnemer zich niet laten verzekeren, omdat (groot) molest wettelijk niet verzekerd kan worden.

Om dit risico voor de ESL-deelnemers te ondervangen is de onderhavige risicoregeling noodzakelijk. Zonder deze regeling zullen kandidaten voor het ESL niet gaan toetreden en zal er dus per saldo geen ESL kunnen worden gerealiseerd. (Dit heeft een uitgebreide marktconsultatie uitgewezen, die het Ministerie van Defensie in 2023 heeft gehouden.) Er wordt voor de risicoregeling vanuit gegaan dat deelnemers zich voor materiële schade en letselschade (zoals bijvoorbeeld door verkeersongeval) adequaat verzekeren; dit zullen ze in de aanbesteding moeten aantonen. Daarnaast zorgt de werkgever voor de wettelijke werknemersverzekeringen en voor de eigen aansprakelijkheidsverzekering. Dat betekent dat schade en verlies aan materieel en schadeclaims van personeel in principe worden gecompenseerd door de betreffende verzekeringen. Behalve indien de verzekeraar een rechtmatig beroep doet op de uitsluiting in geval van (groot) molest. In dat geval treedt de risicoregeling in werking, met een schadeclaim richting de Afdeling Claims van Defensie.

⁴ Met uitzondering van de operator die als reservist is gemilitariseerd; deze valt alsdan onder het militair recht en heeft de keuzevrijheid niet meer.

2. Waarom rekent de centrale overheid het tot haar verantwoordelijkheid om het probleem op te lossen?

1. *Noodzaak voor continuïteit:* De kern van de regeling is om te zorgen dat civiele dienstverleners bereid blijven om de Krijgsmacht te ondersteunen, omdat hun onverzekerbare materiële en personele verliezen en schades redelijk en fatsoenlijk gedekt worden.
2. *Vertrouwen als basis:* Hun blijvende bereidheid moet worden geschraagd door een garantie van de Rijksoverheid.
3. *Absolute voorwaarde:* Het is een harde voorwaarde voor het bestaan van het ESL. Zonder de regeling zullen deelnemers niet toetreden.

Toelichting

Het hoofd bieden aan crisis en oorlog is een verantwoordelijkheid van het Rijk, echter kan het Rijk die verantwoordelijkheid alleen dragen als zij samenwerkt met civiele partners.⁵

Omdat Defensie van haar civiele samenwerkingspartners vraagt om werkzaam te zijn in gebieden en omstandigheden waar het risico op schade en verlies door vijandelijkheden niet uit te sluiten is, is het billijk en redelijk dat de overheid regelingen treft om daar waar verzekeraars niet meer uitkeren, de schade te vergoeden.

⁵ Omdat Defensie geen eigen materiële en personele capaciteit hoeft te creëren en in stand te houden, is dit ook nog doelmatig. Het is gezien de huidige krapte op de arbeidsmarkt en de grote uitdagingen bij de opschaling op het gebied van geld en personeel, momenteel overigens niet realistisch dat Defensie de logistieke capaciteiten die benodigd zijn voor een hoofdtak 1 scenario geheel intern opbouwt en aanhoudt; onze maatschappelijke partners zullen dus concreet betrokken moeten worden bij de opgave van het veilig houden van Nederland (Whole of Society Approach).

3. Is het voorstel voor de risicoregeling:

- a) *ter compensatie van risico's die niet in de markt kunnen worden gedekt, en/of het beste instrument waarmee een optimale doelmatigheidswinst kan worden bewerkstelligd ten opzichte van andere beleidsinstrumenten?*
- b) *Maak een vergelijking met alternatieve beleidsinstrumenten.*

Twee karakteristieken die van belang zijn:

- Een belangrijk alternatief beleidsinstrument is de uitwerking van duurzame wettelijke verankering, gericht op vergoeding van schade aan civiele partijen die ingezet worden in opdracht van het Rijk (waaronder het ministerie van Defensie). In die zin heeft de regeling een *ad interim*-karakter met een looptijd van in beginsel drie jaar, gericht dus op de kortere termijn. Wetgeving heeft daarentegen een structureel karakter, gericht op de lange termijn. Het is vanuit geopolitieke ontwikkelingen niet verantwoord te wachten met het inrichten en beoefenen van het *Ecosysteem Logistiek* totdat deze wetgeving beschikbaar is.
- Het is niet van tevoren vast te stellen of en in welk jaar / welke jaren de kosten van vergoeding van schade vallen; het tijdstip en de schaal van een ernstinzetscenario waarin Defensie actief invulling moet geven aan Hoofdtak 1, laat zich niet voorspellen.

Ad a.

- Private schadeverzekeraars kunnen een rechtmatig beroep doen op uitsluiting in geval van groot molest (bijvoorbeeld door oorlog).
- Om de leveringscontinuïteit van private partners aan het Rijk te garanderen in de context van een crisis- of oorlogssituatie, is het daarom voor beide partijen van belang dat het Rijk voor deze schade garant staat.

De vergelijking met alternatieve instrumenten

Alternatieve wegen zijn:

- de inzet van eigen middelen als basis,
- het vorderen van logistieke middelen,
- het werken met een semi-dienstplicht en
- het werken met reservisten vanuit de logistieke sector.

Eigen middelen als basis

De hoeveelheid eigen middelen (materieel en personeel) is sowieso verregaand ontoereikend vanuit de behoefte die berekend is bij het stapelscenario. (Zie de beantwoording van Vraag 5.) Daar komt bij dat het aanhouden van veel logistieke capaciteit binnen Defensie niet wenselijk is, omdat dat leidt tot een sterke verlaging van de gevechtskracht. Daarnaast is het ondoelmatig, want een grote omvangrijke logistieke capaciteit is voor de meeste tijd niet nodig.

Het vorderen van logistieke middelen

Het vorderen van het eigendomsrecht op of een recht tot gebruik van civiele goederen, waaronder transportmiddelen, is een bevoegdheid die is vastgelegd in de Vorderingswet en in de Inkwartieringswet, beide uit het jaar 1953. Het betreft het een uitzonderlijk en zwaar instrument dat veronderstelt dat zowel het juridisch kader als de organisatorische uitvoeringsstructuur is ingericht. Deze randvoorwaarden zijn op dit moment niet aanwezig en vorderen is daarom onder de huidige omstandigheden en in de huidige context geen realistische of inzetbare optie in de fase vóór daadwerkelijke crisis of conflict.

Vorderen brengt wettelijke aanpassingen met zich mee, die door meerdere instanties bezien en getoetst moeten worden en veel tijd kosten. Daarnaast vraagt vorderen een grote voorbereidings- en instandhoudingsorganisatie waar de Nederlandse krijgsmacht niet op is toegerust en die concurreert met de vulling van de rest van de krijgsmacht. Daarnaast heeft het een forse negatieve impact op de samenleving en de (samenwerking met de) transportsector in het bijzonder.

Vorderen in vredetijd is moeilijk uitlegbaar, gegeven de ontwikkeling van het *Ecosysteem Logistiek*, waarvoor we nu juist langdurige partnerschappen aangaan die voorzien in de behoefte.

Dit alles is recent uitgebreid onderbouwd in een nota die is opgesteld in opdracht van de CDS ('Vorderen van transportmiddelen', d.d. 17-11-2025).⁶

Het werken op basis van een semi-dienstplicht

Dienstplicht is een lastig onderwerp. Immers, dienstplicht is algemeen en geldt dus normaliter voor iedere Nederlander van 18 jaar en ouder. De wet staat niet toe om onderscheid te maken tussen individuen anders dan op medische gronden in relatie tot geschiktheid voor de militaire dienst.

Reserveplicht daarentegen lijkt meer voor de hand te liggen: militairen die de dienst verlaten zouden onder voorwaarden door de wet gesteld verplicht kunnen worden beschikbaar te blijven als reservist totdat zij de voor hun categorie gestelde maximale leeftijd (manschappen en korporaal: 35 jaar; onderofficieren: 40 jaar, officieren: 45 jaar). Onbekend of deze voorziening gemakkelijk te activeren is. Daarnaast zou dit te weinig effect hebben. Door de inkrimping van de Krijgsmacht is de productie van reservisten door dienstverlating navenant afgenomen. Het zal dus vele tientallen jaren duren voor er een bestand is opgebouwd dat de behoefte zou kunnen dekken.

Het werken met reservisten vanuit de logistieke sector

Allereerst geldt voor reservisten, net zoals voor burgers, dat hun inzet plaatsvindt op basis van vrijwilligheid.

Verder is de invulling van de behoefte met reservisten vanuit de logistieke sector geen haalbare kaart, gezien het beschikbare marktpotentieel. De reservistenvoorraad in de logistieke sector is heel klein, en de opbouw ervan zal vele jaren met zich meebrengen.

Aanbestedingsrechtelijk kan aan logistieke dienstverleners niet de eis worden opgelegd om over een specifiek aantal reservisten te beschikken; wel kan deelnemers gevraagd worden een actief reservistenbeleid te voeren.

⁶ Nota aan CDS en P-CDS, 'Vorderen van transportmiddelen', d.d. 17-11-2025, ref.# 2025034817

4. Op welke wijze wordt het nieuw aan te gane risico gecompenseerd door risico's vanuit andere risicoregelingen binnen de begroting te verminderen?

Dit is niet van toepassing: Defensie kent momenteel geen vergelijkbare risicoregelingen.

Context:

- De eventuele kosten van schade en verlies aan Defensiematerieel, of letselschade danwel verlies van leven(s) bij Defensiepersoneel worden *ook* niet in de begroting opgenomen.
- Het rekenen aan (de impact van) oorlog is geen standaard beleid.

Risico's en risicobeheersing

5. Wat zijn de risico's van de regeling voor het Rijk:

a. Wat is het totaalrisico van de regeling op jaarbasis? Kent de regeling een totaalplafond?

Algemeen

Wanneer er geen ernstinzet aan de orde is, waarbij deelnemers van het *Ecosysteem Logistiek* opdrachten zouden uitvoeren in een geweldssetting, dan zal er geen aanspraak zijn op de regeling. In vredesomstandigheden en tijdens gereedstelling zijn de risico's immers verzekeraar door civiele partijen zelf.

Dat betekent dat de regeling gedurende vredetijd geen risico voor de begroting vormt.

De begroting van Defensie in vredetijd is niet toegerust op (onvoorziene) ernstinzet. Bij onvoorziene inzet van Defensie zullen additionele middelen benodigd zijn. Deze middelen zullen gerelateerd zijn aan de dan te verwachten duur en intensiteit van de inzet.

Dit geldt evenzeer voor de omvang van de risicoregeling *Ecosysteem Logistiek*. Hoe hoger de intensiteit en de tijdsduur van de ernstinzet, hoe groter de gevraagde ondersteuning van het *Ecosysteem* zal zijn, en hoe hoger ook de kans op schade en verlies daarbij. Een sterk mitigerende factor daarbij is wel dat het *Ecosysteem Logistiek* niet tot doel heeft te volledige logistieke taak van Defensie over te nemen. De laatste fase, van logistieke ondersteuning aan het front, zal volledig door militaire logistieke capaciteiten worden uitgevoerd.

Schatting

Het plafond voor de regeling is bepaald vanuit een inschatting van de *worst-case impact* op basis van het stapelscenario (zie Fig. 1).

Over de omvang

- Voor ieder scenario dat onderdeel uitmaakt van het stapelscenario is de benodigde logistieke capaciteit berekend, uitgesplitst naar: a) de verschillende logistieke disciplines (containertransport, stukgoedtransport, diepladertransport, munitietransport, heffen, hijsen, ...), b) materieel én personeel
 - o Binnen dit stapelscenario is het scenario 'inzet van Nederlandse eenheden voor een gevechtsoperatie aan de rand van het NAVO-verdragsgebied binnen Europa' gedimensioneerd op maximaal drie brigade-taakgroepen.
 - o Verder is een omvangsbepalend uitgangspunt dat maximaal 50% van de logistieke behoefte via de weg zal worden gerealiseerd, het overige deel over het spoor.
- Vastgesteld is vervolgens welk deel van de capaciteitsbehoefte Defensie vanuit eigen materieel en personeel kan invullen.
- Het surplus is dus benodigd vanuit de civiele deelnemers aan het *Ecosysteem Logistiek*. Dit is de behoefte die in de komende aanbesteding centraal staat.

Over de gevolgde aanpak

- Tijdens het onderzoek is vastgesteld dat er voor dit scenario, en specifiek voor de delen daarvan met de meeste impact, geen bruikbare ervaringsgegevens voorhanden zijn. Ook wetenschappelijk onderbouwde onderzoeksgegevens ontbreken. Daarom zijn bij het onderzoek waar nodig eigen aannames en inschattingen gedaan, op basis van algemene militaire ervaring, soms nog opgedaan uit de periode van de Koude Oorlog, of tijdens inzet bij vredesoperaties. Deze aannames zijn transparant in de onderzoeksrapportage aangegeven. (Zie Bijlage A voor de samenvatting.)

Het resulterende plafond

Het resultaat van het onderzoek is als separaat document te verstrekken. Zie **Tabel 1** voor een samenvatting van de omvang van de *materialiteit* van de risicoregeling. Dit betreft inzet van het ESL in een ernstscenario dat uiteindelijk ook uitmondt in het stapelscenario.

De *cap* laat zien dat het gaat om 2.344 personen, 2.052 transportmiddelen en 292 hijs- en hefmiddelen.

Bij tabel 1 dient te worden aangetekend dat de looptijd van de zorgkosten 35 jaar is, en die van de inkomensvoorziening 27,5 jaar.

- De omvang van de materialiteit van de risicoregeling kan dus op jaarbasis worden vastgesteld als € 680 M.
- Gelet op de looptijd van deze regeling, in beginsel drie jaar, is deze omvang dus vast te stellen als € 2.040 M.

Overzicht maximaal geschatte kosten garantstellingsregeling (in M Euro)				
Categorie	Eenheid	Looptijd	Aantal	Totaal bedrag
Diverse typen voertuigen	Materieel	Éénmalig	2052	€ 309
Diverse typen hijs- / hefmiddelen	Materieel	Éénmalig	292	€ 44
Zorgkosten arbeidsgehandicapten	Personeel	35 jaar	2344	€ 19.686
Inkomensvoorziening arbeidsgehandicapten	Personeel	27,5 jaar	2344	€ 3.222
TOTAAL				€ 23.261

Tabel 1. Overzicht omvang van de materialiteit van de risicoregeling (in M Euro).

Kans van optreden

De kans dat deze impact ooit wordt opgelopen moet worden bepaald uit de vermenigvuldiging van:

- de kans dat Nederland/Defensie te maken krijgt met een ernstscenario (hoofdtak 1),
- de kans dat de crisis oploopt tot de proporties van het stapelscenario,
- de kans op het oplopen van materiële en/of letsel schade door een deelnemer, veroorzaakt door (groot) molest omstandigheden.

De laatste van deze kansfactoren is weer afhankelijk van:

- de kans dat er een ongeval optreedt in, tot dan toe, een *permissive* gebied,
- de dreigingsanalyse die erop gericht is om deze kans in te schatten,
- de maatregelen die al zijn getroffen om eventuele imminente dreiging te mitigeren.

Daarmee wordt de kans dat genoemde *worst-case* impact zich voor de schatkist zal materialiseren door het PT ESL ingeschat op uiterst laag.

Op basis van de vermenigvuldiging van:

- de kans van optreden
 - de materialiteit (Tabel 1)
- kan nu de omvang van het risico worden vastgesteld. Zie **Tabel 2** voor een visualisatie.

Overzicht berekening geschatte totaal kosten garantstellingsregeling (in K Euro)						
Soort garantstellingsregeling	Eenheid	Looptijd	Aantal	Rekenkundig gemiddeld bedrag	Risico percentage	Garantie bedrag
Diverse type voertuigen	Materieel	Éénmalig	2052	€ 309.013	11%	€ 33.991
Diverse type hijs- / hefmiddelen	Materieel	Éénmalig	292	€ 43.782	2%	€ 876
Uitkering bij overlijden	Personeel	Éénmalig	2344			€ 2.344
Zorgkosten arbeidsgehandicapten	Personeel	35 jaar	2344			€ 196.856
Inkomensvoorziening arbeidsgehandicapten	Personeel	27,5 jaar	2344			€ 64.447
TOTAAL GESCHATTE KOSTEN GARANTSTELLINGSREGLING						€ 298.514

Tabel 2. Overzicht omvang risico van de risicoregeling (in K Euro).

Bij tabel 2 dient eveneens te worden aangetekend dat de looptijd van de zorgkosten 35 jaar is, en die van de inkomensvoorziening 27,5 jaar.

- De omvang van het risico kan dus **op jaarbasis** worden vastgesteld als **€ 7.968 K**.
- Gelet op de looptijd van deze regeling, in beginsel drie jaar, is deze omvang dus vast te stellen als **€ 23.904 K**

Voor de volledigheid in **Tabel 3** de onderliggende parameters voor de berekening:

Categorie	Aantal	Jaren	Kosten per aantal per jaar (in mln.)	Kosten totaal (in mln.)
Diverse typen voertuigen	2052	Eenmalig	0,151	309
Diverse typen huis- / hefmiddelen	292	Eenmalig	0,151	44
Zorgkosten arbeidsgehandicapten	2344	35	0,240	19686
Inkomensvoorziening arbeidsgehandicapten	2344	27,5	0,050	3222

Tabel 3. Overzicht onderliggende parameters.

Financiële vertaling

Materiële schade

Bij materiële schade gaat het altijd om eenmalige vergoeding van de kosten van herstel of vervanging van voertuigen en hijs- en hefmiddelen.

Wanneer materieel schade heeft opgelopen bij ernstinzet, en deze schade kan niet worden verhaald bij de eigen verzekering, dan zal Defensie deze schade vergoeden op basis van de kosten (factuurwaarde) van het herstel dan wel de dagwaarde vergoeden wanneer het materieel onherstelbaar is (total loss).

Dit is in die zin marktconform, dat dekking dagwaarde van voertuigen bij verzekeraars de standaardpraktijk is. Het wijkt af van de markt omdat molestschade door oorlogshandelingen gedekt wordt.

De vergoeding vindt plaats op basis van daadwerkelijk gemaakte kosten, met aftrek van de BTW. Het tijdelijk wegvallen van capaciteit als gevolg van schade bij ernstinzet, zal niet gelden als vermindering van de gegarandeerde capaciteit.

Persoonlijk letsel

Bij personele schade betreft het:

- a. een eenmalige uitkering bij overlijden;
- b. potentieel langdurige zorgkosten bij arbeidsgehandicapten;
- c. het potentieel langdurig voorzien in een inkomen voor arbeidsgehandicapten.

In geval van persoonlijk letsel en in geval van overlijden als gevolg van oorlogshandelingen tijdens inzet voor Defensie zullen voor civiel personeel van het *Ecosysteem Logistiek* dezelfde of equivalente regelingen gelden die van toepassing zijn voor Defensiepersoneel voor medewerkers van deelnemers, wanneer voor deze medewerkers geen sprake (meer) is van dekking door de eigen verzekering.

Bij het uitgevoerde onderzoek naar het plafond is gerekend met de volgende aannames: a. Uitkering bij overlijden: een uitkering ad € 50.000 (aan de nabestaanden).

- b. Inkomensvoorziening: berekend voor 27,5 jaar (gebaseerd op leeftijd 40 tot pensioen 67,5).
- c. Zorgkosten: berekend voor 35 jaar (gebaseerd op leeftijd 40 tot levensverwachting 75).

Ten slotte

Bovendien wordt ingeschat dat de financiële impact van gelijktijdig opgelopen schade, letsel en/of verlies door Defensie-eenheden vele malen groter zal zijn; immers:

- militaire eenheden begeven zich *qualitate qua* ook in non-permissive areas,
- de militaire presentie is veel hoger in het conflict dan de civiele (ESL) presentie, - militair materieel is over het algemeen veel kostbaarder dan civiel materieel.

b. Hoe staan risico en rendement van de regeling tot elkaar in verhouding?

Bij het uitblijven van ernstinzet is het rendement van de regeling heel hoog: zonder een aanspraak op de regeling (geen kosten) zorgt de regeling op zichzelf (de garantie) dat er voldoende deelnemers voor het *Ecosysteem Logistiek* zullen worden geworven, waardoor Defensie over toereikende logistieke capaciteit zal kunnen beschikken die zij anders zelf zou moeten opbouwen (middelen inkopen, personeel aannemen en het geheel instandhouden en beheren).

Bij ernstinzet is het risico van de regeling voor de begroting niet groter of kleiner dan wanneer deze niet zou bestaan; immers, of de benodigde logistieke ondersteuning nu wordt ingevuld door deelnemers van een ecosysteem of door een als alternatief op te richten eigen Defensie-capaciteit, schade en verlies zullen bij ernstinzet in een geweldssetting sowieso, en in dezelfde mate, aan de orde zijn.

c. Wat is de inschatting van het risico voor het Rijk in termen van waarschijnlijkheid, impact, blootstellingduur en beheersingsmate?

Het risico treedt pas op als verzekeraars met een beroep op molest door oorlogshandelingen geen schade vergoeden. In vreedetijd is dat risico niet of nauwelijks aanwezig. In crisis- of oorlogstijd daarentegen is het risico groter. De kans op een aanspraak op de risicoregeling volgt evenredig de waarschijnlijkheid dat een ernstinzetscenario actueel wordt en het dreigingsbeeld dusdanig dynamisch is dat civiele partners ondanks verantwoorde inzet van civiel personeel een risico op oorlogsschade lopen.

De impact is in het uiterste geval dat bij inzet van eenheden van brigadegrootte in OostEuropa (bijv. de Baltische staten of Polen) ordegrrootte 15 à 20 logistieke dienstverleners uit het Nederlandse bedrijfsleven onvoorziene materiële en personele verliezen moeten melden.

De blootstellingsduur is de duur van de oorlogstijd waarin vijandelikheden leiden tot schade en/of verlies. Dit kan meer dan een jaar zijn.

De beheersingsmate gaat in deze casus over de mate waarin Defensie de logistieke opgave met eigen militaire logistieke capaciteiten kan uitvoeren: hoe groter het deel van de logistieke opgave door de eigen capaciteiten wordt uitgevoerd, hoe groter de afstand tot gevaarlijke gebieden kan worden gemaakt en het risico op schade door oorlogshandelingen wordt verkleind. Hierbij is het uitgangspunt dat het *Ecosysteem Logistiek* niet zal worden ingezet daar waar dat onverantwoord is; eventuele tekorten in militaire logistieke capaciteiten mogen dus niet leiden tot onverantwoorde inzet van civiel personeel.

6. Welke risicobeheersende en risicomitigerende maatregelen worden getroffen om het risico voor het Rijk te minimaliseren? Heeft de budgettaire verantwoordelijke minister voldoende mogelijkheden tot beheersing van de risico's, ook als de regeling op afstand van het Rijk wordt uitgevoerd?

Defensie zal:

- op basis van een dreigingsanalyse van het te doorkruisen gebied het *Ecosysteem Logistiek* alleen daar inzetten waar dat voor civiel personeel verantwoord is.
- Slechts overgaan tot uitbetaling van schadeclaims indien is aangetoond dat de schade is opgelopen tijdens inzet voor Defensie en dat de schade niet wordt verzekerd door de eigen verzekeraar op grond van molest door oorlogshandelingen.

Aanvullend zijn de volgende maatregelen van toepassing:

Operationele maatregelen:

- Inzet vindt in principe plaats in *permissive areas*.
- Er wordt gewerkt met een *handover* (overdracht) van logistiek in een Logistic Support Area (LSA), achter in het operatiegebied.
- Vanaf de LSA nemen militaire eenheden het over met materieel dat beschikt over bescherming (bepantsering, bewapening etc.).
- Bij toename van de dreiging kan de handover-plek worden verplaatst naar een plek waarvoor een lager niveau van dreiging wordt voorzien.
- Defensie maakt gedegen dreigingsanalyses specifiek gericht op de risico's voor civiel ESL-personeel.

Maatregelen voor vertrouwen (in de categorie 'secundair mitigerend': door deze maatregelen zijn Defensie en markt bewust – en niet langer onbewust – van risico's):

- Het regelmatig samen oefenen voor noodscenario's.
- Het beoefenen en te testen van de samenwerking in vreedstijd om vertrouwen op te bouwen.

Uiteraard zijn de échte mitigerende maatregelen volledig politiek bepaald:

1. Zorgen voor afschrikking, zodat we niet in geweld scenario's terecht komen.
2. Zorgen voor politieke/diplomatieke afwending van scenario's, zodat gewapend treffen niet zal hoeven plaatsvinden.

7. Bij complexe risico's: hoe beoordeelt een onafhankelijke expert het risico van het voorstel en de risicobeheersende en risicomitigerende maatregelen van Rijk?

Waar het gaat om het beoordelen van kans en impact, brengen we onder de aandacht dat het ontwikkelde rekenmodel gebaseerd is op veel aannames en uitgangspunten, deels van militair-logistieke aard.

Het is de vraag of een onafhankelijk expert zelf een vergelijkbaar rekenmodel kan opzetten, dan wel de aannames en uitgangspunten kan aanvullen. (Het Verbond van Verzekeraars is hiertoe niet in staat gebleken.)

Vormgeving

8. Welke premie wordt voorgesteld en hoeveel wordt doorberekend aan de eindgebruiker? Is deze premie kostendekkend en marktconform. Zo nee, hoeveel budgettaire ruimte wordt het door het vakdepartement specifiek ingezet?

Defensie stelt als opdrachtgever de deelnemers in het *Ecosysteem Logistiek* voor een bijzondere opdracht. Omdat deelnemers aan het *Ecosysteem* er actief voor kiezen om hun medewerkers bloot te stellen aan de risico's die ontstaan bij inzet in permissive area's, ligt het niet in de lijn om deelnemers in deze context premies te laten betalen. Hun verdienmodel ligt in het – tegen marktconforme tarieven – langdurig en grootschalig kunnen leveren van logistieke diensten. In ruil hiervoor vraagt het ministerie van Defensie garanties op logistieke capaciteit wanneer dit bij ongeplande militaire inzet noodzakelijk is.

Het is daarnaast niet logisch om een begrotingsreserve op te nemen op de Defensiebegroting, omdat de civiele deelnemers die dan een dienst leveren, premies zouden moeten betalen. Om het risico voor de Rijksbegroting te beperken, zal het risico ten laste worden gelegd van de reguliere Defensiebegroting.

9. Hoe wordt de risicovoorziening vormgegeven?

Het betreft incidentele kosten die op dat moment gedekt moeten worden. Daarom hoeft er geen risicoreservering in de begroting opgenomen te worden. Er is sprake van een zogenaamd staatrisico en een regeling zonder begrote schade.

10. Welke horizonbepaling wordt gehanteerd (standaardtermijn is maximaal 5 jaar)?

Hier spelen twee factoren een rol:

1. de duur van het bestaan van het *Ecosysteem Logistiek*;
2. de mogelijkheid om wettelijk te regelen dat de schade die civiele partijen lijden in opdracht van het ministerie van Defensie, van staatswege vergoed wordt.

Hieronder eerst een toelichting op deze factoren, gevolgd door een conclusie ten aanzien van de horizonbepaling.

Toelichting op deze factoren

De duur van het bestaan van het Ecosysteem Logistiek

De tijdshorizon zal ten hoogste gelijk zijn aan de duur van het bestaan van het *Ecosysteem Logistiek*. In beginsel gaan we van start met een contractduur per deelnemer van ten minste zeven jaar, maar het *Ecosysteem Logistiek* (en dus de risicoregeling) zal in principe net zolang moeten voortbestaan als de dreiging op inzet voor Defensie reëel is, en er voor de logistieke ondersteuning geen alternatief bestaat dan het *Ecosysteem Logistiek*.

Activatie van nieuwe wetgeving als tijdsbegrenzing voor de risicoregeling

Tegelijkertijd wordt de ontwikkeling van nieuwe wetgeving gestart, gericht op vergoeding van schade aan civiele partijen die ingezet worden in opdracht van het Rijk (waaronder het ministerie van Defensie).⁷ Afhankelijk van de reikwijdte van deze wettelijke regeling zal nader worden bepaald welke minister de eerste ondertekenaar daarvan zal worden, en dus welk ministerie het voortouw zal nemen in het voorbereiden van een wetsvoorstel.

Zodra deze wetgeving van kracht is, kan de risicoregeling ophouden te bestaan.

Conclusie

In die zin heeft de regeling een *ad interim*-karakter, waar de wetgeving een structureel karakter heeft, gericht op de lange termijn.

Een regulier wetgevingstraject kost veelal enkele jaren (mede afhankelijk van de complexiteit daarvan) om in volledigheid te doorlopen. Met dit als uitgangspunt stellen we een tijdshorizon voor de risicoregeling voor van drie jaar, met als uitgangspunt dat deze regeling alsdan zal kunnen worden vervangen door nieuwe wetgeving. Om te voorkomen dat er een lacune zou kunnen ontstaan voor een goede werking van het ESL zal, indien blijkt dat verlenging van de risicoregeling alsnog noodzakelijk is, tijdig een voorstel voor verlenging worden voorbereid. Indien structurele borging middels wetgeving onverhoopt niet mogelijk blijkt komt de regeling te vervallen.

⁷ De op te zetten wetgeving kent in ieder geval twee inspiratiebronnen. Eén, de Zee- en Luchtvaartverzekeringswet 1939. Twee, de vaststelling dat regelingen die gelden voor militair personeel, verruimd kunnen worden naar civiel personeel dat diensten levert in opdracht van het Rijk (waaronder het Ministerie van Defensie).

11. Wie voert de risicoregeling uit en wat zijn de uitvoeringskosten van de regeling?

Defensie zal de risicoregeling uitvoeren.

Binnen het Ministerie van Defensie is de Afdeling Claims, Cluster Derden (onderdeel van Juridische Dienstverlening (JDV)/DOSCO/DPOD) het centrale orgaan waar de meeste claims van derden worden ingediend en afgehandeld. Voor de volledigheid: 'derden' wil zeggen niet (voormalig) Defensiemedewerkers. De afdeling Claims/Derden wikkelt allerlei aansprakelijkheden af voor schade van derden vanwege feitelijke handelingen van Defensie. Het kan dan gaan om schade vanwege verkeersongevallen met voertuigen van Defensie, letselschade veroorzaakt door handelingen van Defensie(personeel), maar ook schade vanwege (rechtmatige) oefeningen of laagvliegen. De Afdeling Claims zal de claims van deelnemers in Ecosysteem Logistiek die een beroep doen op deze regeling in behandeling nemen en afwikkelen. Voor het borgen van deze aanvullende taak zal formeel opdracht worden gegeven aan de Afdeling Claims.

Het claimproces zal er als volgt uitzien:

1. Deelnemer meldt schade bij eigen verzekeraar.
2. Bij een ongeval tijdens ernstinzet wordt een Procesverbaal van ongeval (PV) opgesteld.
3. Dit PV wordt voorgelegd ter vaststelling aan de commandant ter plaatse.
4. Als de verzekeraar een beroep doet op molest, kan de deelnemer met het PV en de afwijzing van de verzekeraar (appreciatie) de claim indienen bij de Afdeling Claims.
5. Defensie stelt de rechtmatigheid van de molest uitsluiting vast en voert de vergoeding uit.

De Afdeling Claims heeft aangegeven dat zij, om in een ernstscenario te kunnen opschalen, niet gebonden [mag zijn] aan allerlei aanbestedingsperikelen om alsdan snel marktpartijen te kunnen inschakelen. Dit is een noodzakelijke voorwaarde. Onderzocht zal worden hoe DOSCO hieraan vorm kan geven in de aanloop naar de start van het ESL.

Door het proces te beschrijven kan een inschatting gemaakt worden van de extra inspanning in de organisatie. Van belang hierbij is de vaststelling dat er géén vaste vte's zullen worden gecreëerd voor de uitvoering. Mochten zich schadegevallen voordoen dan zal op incidentele basis opgeschaald worden.

12. Hoe wordt de regeling geëvalueerd, welke informatie is daarvoor relevant en hoe wordt een deugdelijke evaluatie geborgd?

Het *Ecosysteem Logistiek* wordt bestuurd door de 'Governance Board *Ecosysteem Logistiek*', die toezicht houdt op de werking van het *Ecosysteem Logistiek* en die de ontwikkelingsrichting bepaalt. De Governance Board wordt in het triaalritme van de Defensierapportagecyclus voorzien van de benodigde managementinformatie hiervoor.

Onderdeel hiervan zal zijn een periodieke rapportage over deze regeling:

- aantal ingediende materiële schadeclaims, met financiële omvang;
- aantal ingediende personele schadeclaims, met financiële omvang;
- aantal toegewezen resp. afgewezen materiële schadeclaims, met financiële omvang;
- aantal toegewezen resp. afgewezen personele schadeclaims, met financiële omvang;
- analyse van redenen van toewijzing;
- analyse van redenen van afwijzing.

De financiële verantwoording zal plaatsvinden in combinatie met de verantwoording over de uitgave van gelden uit de additionele financiering voor de betreffende inzet, conform de geldende verantwoordingsregels hiervoor.

Bijlage A Parameters omvang risicoregeling *Ecosysteem Logistiek*

Deze bijlage biedt een overzicht van de aannames en uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het doorgerekende Stapelscenario:

- parameters voor BCT (ontplood);
- parameters voor BCT (spearhead);
- parameters voor BCT (hoofdmacht);
- parameters voor instandhouding;
- algemene uitgangspunten.

A.1 Parameters voor BCT (Ontplood)

Benaming	Aantal	Omschrijving parameter Uitleg wijze van berekening
Parameters voor BCT (Ontplood)	30	BCT ontplood BCT ontplood van fabrikant t/m ingezette eenheid met gegarandeerde beschikbare voorraad van 30 DOS
Aantal Pax in BCT	5600	Pax Aantal Pax binnen een BCT, conform ACDS-407
Aantal Pax per bus	40	Pax Het maximale realistische aantal personen per bus.
Percentage container equivalenten voor NFM	50%	Percentage De totale lading gelijk gesteld aan 20-TEU containers
Percentage container equivalenten voor Non art 5/VN/EU-missie	100%	Percentage De totale lading gelijk gesteld aan 20-TEU containers
Aantal container equivalenten	2800	containers Aantal container equivalenten op basis van NFM
Benodigd aantal combi-vervoer	1400	Combi-vervoer Combi-vervoer is 50% van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Trekker-Dieplader	273	Vast getal Vast aantal voor een BCT. Staat los van de container equivalenten en het Combi-vervoer.
Benodigd aantal Trekker-Oplegger (Stukgoed)	42	3,0000000000% Het aandeel Trekker-Oplegger (Stukgoed) op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Trekker-Oplegger (Container)	770	55,0000000000% Het aandeel Trekker-Oplegger (container) op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Koel-/Vrieswagen	0	0,0000000000% Het aandeel Koel- / Vriestransport op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Munitietransport	364	26,0000000000% Het aandeel Trekker-Dieplader op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Brandstofwagen	224	16,0000000000% Het aandeel Brandstofwagen op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten

Totaal aantal benodigd combi-vervoer	1400	100,0% Som van de benodigde percentages aan verschillende type voertuigen - vastgesteld aantal Trekker-Dieplader
Benodigd aantal Bussen voor vervoer Pax	140	Bussen Het aantal Pax'n / maximaal aantal personen per bus (5600 / 40 = 140 Bussen)
Maximale afstand enkele reis	2340	KM Maximaal aantal KM tot aan de grens NAVO verdragsgebied (gemeten op de kaart)
Maximale aantal KM / dag	540	KM Maximaal te rijden aantal KM / dag (conform rijtijdenbesluit)
Gemiddelde snelheid	60	KM/uur Gemiddelde snelheid van een convoi (10 voertuigen)
Maximale rijtijd tot CSC	3,0	Uur Maximale rijtijd, conform rijtijdenbesluit
Maximale rusttijd op CSC	0,5	Uur Minimale rusttijd op CSC, conform rijtijdenbesluit
Maximale rijtijd tot RON	10,0	Uur Maximale rijtijd per dag, conform rijtijdenbesluit
Maximale rusttijd op RON	12,0	Uur Minimale slaaptijd op RON, conform rijtijdenbesluit
Maximale rijtijd van RON tot SC	3,0	Uur Maximale rijtijd, conform rijtijdenbesluit
Maximale los- / laad- / rusttijd op SC	1,5	Uur Maximale los- / laad- / rusttijd op SC, conform rijtijdenbesluit
DLT enkele reis, als het voertuig doorgaat	45,0	1,8750 Totale Doorlooptijd van een enkele reis als het voertuig doorgaat is 45 uur = 1 dag en 21 uur.[3decimalen zijn noodzakelijk om afwijkingen te beheersen]
DLT retour reis, als het voertuig doorgaat	91,5	3,8125 Totale Doorlooptijd van een retour reis als het voertuig doorgaat is 91,5 uur inclusief 1,5 uur voor laden / lossen op VC. Dit is 3 dagen en 19,5 uur. [4decimalen zijn noodzakelijk om afwijkingen te beheersen]
Afstand tussen HB en SC	2340	KM Maximaal aantal KM tot aan de grens NAVO verdragsgebied (gemeten op de kaart)
Afstand tussen HB en CSC	180	KM Maximaal afstand tussen HB en CSC
Afstand tussen HB en ODB	90	KM Maximaal afstand tussen HB en ODB
Afstand tussen CSC onderling	180	KM Maximaal afstand tussen CSC onderling
Afstand tussen ODB onderling	180	KM Maximaal afstand tussen ODB onderling
Afstand tussen CSC en RON	180	KM Maximaal afstand tussen CSC en RON
Afstand tussen CSC en ODB	90	KM Maximaal afstand tussen CSC en ODB
Afstand tussen RON en CSC	180	KM Maximaal afstand tussen RON en CSC
Afstand tussen RON en ODB	90	KM Maximaal afstand tussen RON en ODB
Afstand tussen RON onderling	540	KM

		Maximaal afstand tussen RON onderling
Afstand tussen RON en SC	180	KM Maximaal afstand tussen RON en SC
Benodigd aantal CSC	8	Aantal CSC Het aantal in te richten CSC. Basisinrichting: Lichte ODB, Toiletvoorziening, BOS artikelen om de 180 KM (180 - 360 KM) 2 * tot RON-1, 2 * tot RON-2, 2 * tot RON-3, 2 * tot RON-4
Benodigd aantal RON	4	Aantal RON Het aantal in te richten RON. BBB voor 600 Pax om de 540 KM (540 - 1080 - 1620 - 2160 KM)
Benodigd aantal ODB	13	Aantal ODB Het aantal in te richten ODB om de 180 KM. Beginnend 90 KM na HB.
Benodigd aantal SC	1	Aantal VC Volledig ingerichte VC, bestaande uit BBB wordt van dag 9-10-11-12 dagelijks gevuld met 1250 VTE extra tot 5600 VTE), BOS, Munitie, Voertuigen, enz. op 2340 KM
Aantal convooi dagen	28	Totaal aantal convooi dagen 30 DOS - DLT 1,875 dagen enkele reis
Aantal benodigd combi-vervoer / convooi dagen	59	Totaal aantal convooien Is vastgesteld aantal Trekker-Diepladers + alle overige benodigde type voertuigen / aantal convooi dagen
Maximaal aantal voertuigen / convooi	10	Convooigrootte Maximale convooigrootte is 10 Voertuigen, conform afspraak
Aantal convooien / dag	5,95	Convooien / dag Benodigd aantal combi vervoer / aantal convooidagen / Convooigrootte
Aantal benodigde bussen / dag	5	Bussen / dag

A.2 Parameters voor BCT (Spearhead)

Parameters voor BCT (Spearhaed)	10	Spearhaed Spearhaed dient z.s.m. 10 DOS aanwezig te zijn bij CSS in inzetgebied
Enablers	1	NTM De enablers (1%) hebben 1 dag NTM. Zij gaan verkenen en gezamenlijk met HNS / NSPA de 4 * RON en het VC verkennen en vaststellen
Spearheads	2	NTM De spearheads (9%) hebben 2 dagen NTM. Zij gaan gezamenlijk met HNS / NSPA de 4 * RON en het SC verder opbouwen en inrichten. Zij worden mogelijk ingevlogen
Hoofdmacht	5/7	NTM De hoofdmacht (85%) heeft 5/7 dagen NTM. Deze komt gefaseerd vanaf dag 6 in het 1ste RON
Nadetachement	8	NTM Het nadetachment (5%) heeft 8/10 NTM.
Uitgangspunt: enablers, spearhead, hoofdmacht, nadetachment	10	NTM 10 dagen NTM
Behoeftte bij ingezette eenheid	3	DOS 3 DOS voorraad bij de ingezette eenheid
Behoeftte op SC	7	DOS

		7 DOS zit bij CSS in inzetgebied
Aantal Pax in BCT	560	Pax Aantal Pax binnen een BCT, conform ACDS-407
Aantal Pax per bus	40	Pax Het maximale realistische aantal personen per bus.
Aantal container equivalenten	933	containers Aantal container equivalenten op basis van NFM
Benodigd aantal combi-vervoer	467	Combi-vervoer Combi-vervoer is 50% van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Trekker-Dieplader	91	Vast getal Vast aantal voor een BCT. Staat los van de container equivalenten en het Combi-vervoer.
Benodigd aantal Trekker-Oplegger (Stukgoed)	14	3,0000000000% Het aandeel Trekker-Oplegger (Stukgoed) op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Trekker-Oplegger (Container)	257	55,0000000000% Het aandeel Trekker-Oplegger (container) op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Koel-/Vrieswagen	0	0,0000000000% Het aandeel Koel- / Vriestransport op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Munitietransport	121	26,0000000000% Het aandeel Trekker-Dieplader op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Brandstofwagen	75	16,0000000000% Het aandeel Brandstofwagen op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Totaal aantal benodigd combi-vervoer	467	100,0% Som van de benodigde percentages aan verschillende type voertuigen - vastgesteld aantal Trekker-Dieplader
Benodigd aantal Bussen voor vervoer Pax	14	Bussen Het aantal Pax'n / maximaal aantal personen per bus (5600 / 40 = 140 Bussen)
Maximale afstand enkele reis	2340	KM Maximaal aantal KM tot aan de grens NAVO verdragsgebied (gemeten op de kaart)
Maximale aantal KM / dag	540	KM Maximaal te rijden aantal KM / dag (conform rijtijdenbesluit)
Gemiddelde snelheid	60	KM/uur Gemiddelde snelheid van een convoi (10 voertuigen)
Maximale rijtijd tot CSC	3,0	Uur Maximale rijtijd, conform rijtijdenbesluit
Maximale rusttijd op CSC	0,5	Uur Minimale rusttijd op CSC, conform rijtijdenbesluit
Maximale rijtijd tot RON	10,0	Uur Maximale rijtijd per dag, conform rijtijdenbesluit
Maximale rusttijd op RON	12,0	Uur Minimale slaaptijd op RON, conform rijtijdenbesluit
Maximale rijtijd van RON tot SC	3,0	Uur Maximale rijtijd, conform rijtijdenbesluit

Maximale los- / laad- / rusttijd op SC	1,5	Uur Maximale los- / laad- / rusttijd op SC, conform rijtijdenbesluit
DLT enkele reis, als het voertuig doorgaat	45,0	1,8750 Totale Doorlooptijd van een enkele reis als het voertuig doorgaat is 45 uur = 1 dag en 21 uur.[3decimalen zijn noodzakelijk om afwijkingen te beheersen]
DLT retour reis, als het voertuig doorgaat	91,5	3,8125 Totale Doorlooptijd van een retour reis als het voertuig doorgaat is 91,5 uur inclusief 1,5 uur voor laden / lossen op VC. Dit is 3 dagen en 19,5 uur. [4decimalen zijn noodzakelijk om afwijkingen te beheersen]
Afstand tussen HB en SC	2340	KM Maximaal aantal KM tot aan de grens NAVO verdragsgebied (gemeten op de kaart)
Afstand tussen HB en CSC	180	KM Maximaal afstand tussen HB en CSC
Afstand tussen HB en ODB	90	KM Maximaal afstand tussen HB en ODB
Afstand tussen CSC onderling	180	KM Maximaal afstand tussen CSC onderling
Afstand tussen ODB onderling	180	KM Maximaal afstand tussen ODB onderling
Afstand tussen CSC en RON	180	KM Maximaal afstand tussen CSC en RON
Afstand tussen CSC en ODB	90	KM Maximaal afstand tussen CSC en ODB
Afstand tussen RON en CSC	180	KM Maximaal afstand tussen RON en CSC
Afstand tussen RON en ODB	90	KM Maximaal afstand tussen RON en ODB
Afstand tussen RON onderling	540	KM Maximaal afstand tussen RON onderling
Afstand tussen RON en SC	180	KM Maximaal afstand tussen RON en SC
Benodigd aantal CSC	8	Aantal CSC Het aantal in te richten CSC. Basisinrichting: Lichte ODB, Toiletvoorziening, BOS artikelen om de 180 KM (180 - 360 KM) 2 * tot RON-1, 2 * tot RON-2, 2 * tot RON-3, 2 * tot RON-4
Benodigd aantal RON	4	Aantal RON Het aantal in te richten RON. BBB voor 600 Pax om de 540 KM (540 - 1080 - 1620 - 2160 KM)
Benodigd aantal ODB	13	Aantal ODB Het aantal in te richten ODB om de 180 KM. Beginnend 90 KM na HB.
Benodig aantal SC	1	Aantal VC Volledig ingerichtte VC, bestaande uit BBB wordt van dag 9-10-11-12 dagelijks gevuld met 1250 VTE extra tot 5600 VTE), BOS, Munitie, Voertuigen, enz. op 2340 KM
Aantal convooi dagen	6	Totaal aantal convooi dagen Spearhead - NTM
Aantal benodigd combi-vervoer / convooi dagen	93	Totaal aantal convooi Is vastgesteld aantal Trekker-Diepladers + alle overige benodigde type voertuigen / aantal convooi dagen

Maximaal aantal voertuigen / convoi	10	Convoogrootte Maximale convoigrootte is 10 Voertuigen, conform afspraak
Aantal convoien / dag	9,29	Convoien / dag Benodigd aantal combi vervoer / aantal convooidagen / Convoigrootte
Aantal benodigde bussen / dag	2	Bussen / dag

A.3 Parameters voor BCT (Hoofdmacht)

Parameters voor BCT (Hoofdmacht)	20	Hoofdmacht Hoofdmacht dient z.s.m. met 20 DOS aanwezig te zijn bij CSS in inzetgebied
Aantal container equivalenten	1867	containers Aantal container equivalenten op basis van NFM
Benodigd aantal combi-vervoer	933	Combi-vervoer Combi-vervoer is 50% van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Trekker-Dieplader	182	Vast getal Vast aantal voor een BCT. Staat los van de container equivalenten en het Combi-vervoer.
Benodigd aantal Trekker-Oplegger (Stukgoed)	28	3,0000000000% Het aandeel Trekker-Oplegger (Stukgoed) op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Trekker-Oplegger (Container)	513	55,0000000000% Het aandeel Trekker-Oplegger (container) op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Koel-/Vrieswagen	0	0,0000000000% Het aandeel Koel- / Vriestransport op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Munitietransport	243	26,0000000000% Het aandeel Trekker-Dieplader op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Brandstofwagen	149	16,0000000000% Het aandeel Brandstofwagen op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Totaal aantal benodigd combi-vervoer	933	100,0% Som van de benodigde percentages aan verschillende type voertuigen - vastgesteld aantal Trekker-Dieplader
Benodigd aantal Bussen voor vervoer Pax	126	Bussen Het aantal Pax'n / maximaal aantal personen per bus (5600 / 40 = 140 Bussen)
Maximale afstand enkele reis	2340	KM Maximaal aantal KM tot aan de grens NAVO verdragsgebied (gemeten op de kaart)
Maximale aantal KM / dag	540	KM Maximaal te rijden aantal KM / dag (conform rijtijdenbesluit)
Gemiddelde snelheid	60	KM/uur Gemiddelde snelheid van een convoi (10 voertuigen)

Maximale rijtijd tot CSC	3,0	Uur Maximale rijtijd, conform rijtijdenbesluit
Maximale rusttijd op CSC	0,5	Uur Minimale rusttijd op CSC, conform rijtijdenbesluit
Maximale rijtijd tot RON	10,0	Uur Maximale rijtijd per dag, conform rijtijdenbesluit
Maximale rusttijd op RON	12,0	Uur Minimale slaaptijd op RON, conform rijtijdenbesluit
Maximale rijtijd van RON tot SC	3,0	Uur Maximale rijtijd, conform rijtijdenbesluit
Maximale los- / laad- / rusttijd op SC	1,5	Uur Maximale los- / laad- / rusttijd op SC, conform rijtijdenbesluit
DLT enkele reis, als het voertuig doorgaat	45,0	1,8750 Totale Doorlooptijd van een enkele reis als het voertuig doorgaat is 45 uur = 1 dag en 21 uur.[3decimalen zijn noodzakelijk om afwijkingen te beheersen]
DLT retour reis, als het voertuig doorgaat	91,5	3,8125 Totale Doorlooptijd van een retour reis als het voertuig doorgaat is 91,5 uur inclusief 1,5 uur voor laden / lossen op VC. Dit is 3 dagen en 19,5 uur. [4decimalen zijn noodzakelijk om afwijkingen te beheersen]
Afstand tussen HB en SC	2340	KM Maximaal aantal KM tot aan de grens NAVO verdragsgebied (gemeten op de kaart)
Afstand tussen HB en CSC	180	KM Maximaal afstand tussen HB en CSC
Afstand tussen HB en ODB	90	KM Maximaal afstand tussen HB en ODB
Afstand tussen CSC onderling	180	KM Maximaal afstand tussen CSC onderling
Afstand tussen ODB onderling	180	KM Maximaal afstand tussen ODB onderling
Afstand tussen CSC en RON	180	KM Maximaal afstand tussen CSC en RON
Afstand tussen CSC en ODB	90	KM Maximaal afstand tussen CSC en ODB
Afstand tussen RON en CSC	180	KM Maximaal afstand tussen RON en CSC
Afstand tussen RON en ODB	90	KM Maximaal afstand tussen RON en ODB
Afstand tussen RON onderling	540	KM Maximaal afstand tussen RON onderling
Afstand tussen RON en SC	180	KM Maximaal afstand tussen RON en SC
Benodigd aantal CSC	8	Aantal CSC Het aantal in te richten CSC. Basisinrichting: Lichte ODB, Toiletvoorziening, BOS artikelen om de 180 KM (180 - 360 KM) 2 * tot RON-1, 2 * tot RON-2, 2 * tot RON-3, 2 * tot RON-4
Benodigd aantal RON	4	Aantal RON Het aantal in te richten RON. BBB voor 600 Pax om de 540 KM (540 - 1080 - 1620 - 2160 KM)
Benodigd aantal ODB	13	Aantal ODB Het aantal in te richten ODB om de 180 KM. Beginnend 90 KM na HB.
Benodigd aantal SC	1	Aantal VC

		Volledig ingerichte VC, bestaande uit BBB wordt van dag 9-10-11-12 dagelijks gevuld met 1250 VTE extra tot 5600 VTE), BOS, Munitie, Voertuigen, enz. op 2340 KM
Aantal convoi dagen	20	Totaal aantal convoi dagen Voorraad hoofdmacht
Aantal benodigd combi-vervoer / convoi dagen	56	Totaal aantal convoien Is vastgesteld aantal Trekker-Diepladers + alle overige benodigde type voertuigen / aantal convoi dagen
Maximaal aantal voertuigen / convoi	10	Convoigrootte Maximale convoigrootte is 10 Voertuigen, conform afspraak
Aantal convoien / dag	5,6	Convoien / dag Totaal aantal convoien / convoigrootte

A.4 Parameters voor instandhouding

Parameters voor instandhouding	365	Dagen Dagelijkse instandhouding
Aantal container equivalenten	54750	containers Aantal containers 20-TEU, NFM (berekeningen KC-Log)
Benodigd aantal combi-vervoer	27375	Combi-vervoer Combi-vervoer Is 50% van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Trekker-Dieplader	1460	5,333% Vast aantal van 4/dag voor een BCT. Maakt onderdeel uit van het Combi-vervoer.
Benodigd aantal Trekker-Oplegger (Stukgoed)	6132	22,399% Het aandeel Trekker-Oplegger (Stukgoed) op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Trekker-Oplegger (Container)	7939	29,000% Het aandeel Trekker-Oplegger (container) op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Koel-/Vrieswagen	0	0,000% Het aandeel Koel- / Vriestransport op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Munitietransport	5785	21,133% Het aandeel Trekker-Dieplader op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Benodigd aantal Brandstofwagen	6059	22,135% Het aandeel Brandstofwagen op basis van ervaringscijfers als aandeel van het totaal aantal container equivalenten
Totaal aantal benodigd vervoer	27375	100,000% Som van de benodigde percentages aan verschillende type voertuigen - vastgesteld aantal Trekker-Dieplader
Benodigd aantal Bussen voor vervoer Pax		Bussen Het aantal Pax'n / maximaal aantal personen per bus (5600 / 40 = 140 Bussen)
Maximale afstand enkele reis	2340	KM Maximaal aantal KM tot aan de grens NAVO verdragsgebied (gemeten op de kaart)

Maximale aantal KM / dag	540	KM Maximaal te rijden aantal KM / dag (conform rijtijdenbesluit)
Gemiddelde snelheid	60	KM/uur Gemiddelde snelheid van een convoi (10 voertuigen)
Maximale rijtijd tot CSC	1,0	Uur Maximale rijtijd, conform rijtijdenbesluit
Maximale rusttijd op CSC	0,5	Uur Minimale rusttijd op CSC, conform rijtijdenbesluit
Maximale rijtijd tot RON	10,0	Uur Maximale rijtijd per dag, conform rijtijdenbesluit
Maximale rusttijd op RON	12,0	Uur Minimale slaaptijd op RON, conform rijtijdenbesluit
Maximale rijtijd van RON tot SC	3,0	Uur Maximale rijtijd, conform rijtijdenbesluit
Maximale los- / laad- / rusttijd op SC	1,5	Uur Maximale los- / laad- / rusttijd op SC, conform rijtijdenbesluit
DLT enkele reis, als het voertuig doorgaat	45,0	1,875 Totale Doorlooptijd van een enkele reis als het voertuig doorgaat is 45 uur = 1 dag en 21 uur.[3decimalen zijn noodzakelijk om afwijkingen te beheersen]
DLT retour reis, als het voertuig doorgaat	91,5	3,813 Totale Doorlooptijd van een retour reis als het voertuig doorgaat is 91,5 uur inclusief 1,5 uur voor laden / lossen op VC. Dit is 3 dagen en 19,5 uur. [4decimalen zijn noodzakelijk om afwijkingen te beheersen]
Afstand tussen HB en SC	2340	KM Maximaal aantal KM tot aan de grens NAVO verdragsgebied (gemeten op de kaart)
Afstand tussen HB en CSC	180	KM Maximaal afstand tussen HB en CSC
Afstand tussen HB en ODB	90	KM Maximaal afstand tussen HB en ODB
Afstand tussen CSC onderling	180	KM Maximaal afstand tussen CSC onderling
Afstand tussen ODB onderling	180	KM Maximaal afstand tussen ODB onderling
Afstand tussen CSC en RON	180	KM Maximaal afstand tussen CSC en RON
Afstand tussen CSC en ODB	90	KM Maximaal afstand tussen CSC en ODB
Afstand tussen RON en CSC	180	KM Maximaal afstand tussen RON en CSC
Afstand tussen RON en ODB	90	KM Maximaal afstand tussen RON en ODB
Afstand tussen RON onderling	540	KM Maximaal afstand tussen RON onderling
Afstand tussen RON en SC	180	KM Maximaal afstand tussen RON en SC
Benodigd aantal CSC	8	Aantal CSC Het aantal in te richten CSC. Basisinrichting: Lichte ODB, Toiletvoorziening, BOS artikelen om de 180 KM (180 - 360 KM) 2 * tot RON-1, 2 * tot RON-2, 2 * tot RON-3, 2 * tot RON-4
Benodigd aantal RON	4	Aantal RON

		Het aantal in te richten RON. BBB voor 600 Pax om de 540 KM (540 - 1080 - 1620 - 2160 KM)
Benodigd aantal ODB	13	Aantal ODB Het aantal in te richten ODB om de 180 KM. Beginnend 90 KM na HB.
Benodigd aantal SC	1	Aantal VC Volledig ingerichte VC, bestaande uit BBB wordt van dag 9-10-11-12 dagelijks gevuld met 1250 VTE extra tot 5600 VTE), BOS, Munitie, Voertuigen, enz. op 2340 KM
Aantal convooi dagen	365	Totaal aantal convooi dagen 1 jaar instandhouding
Aantal benodigde voertuigen / convooidagen	75	Totaal aantal convooien $27375 / 365 = 75$. Hiervan zijn er 4 voor trekker-dieplader en 71 voor overige type voertuigen
Maximaal aantal voertuigen / convooi	10	Convoogrootte Maximale convoogrootte is 10 Voertuigen, conform afspraak
Aantal convooien / dag	8	Convooien / dag Totaal aantal convooien / convoogrootte $177 / 10$
Aantal benodigde bussen / dag		Bussen / dag 0

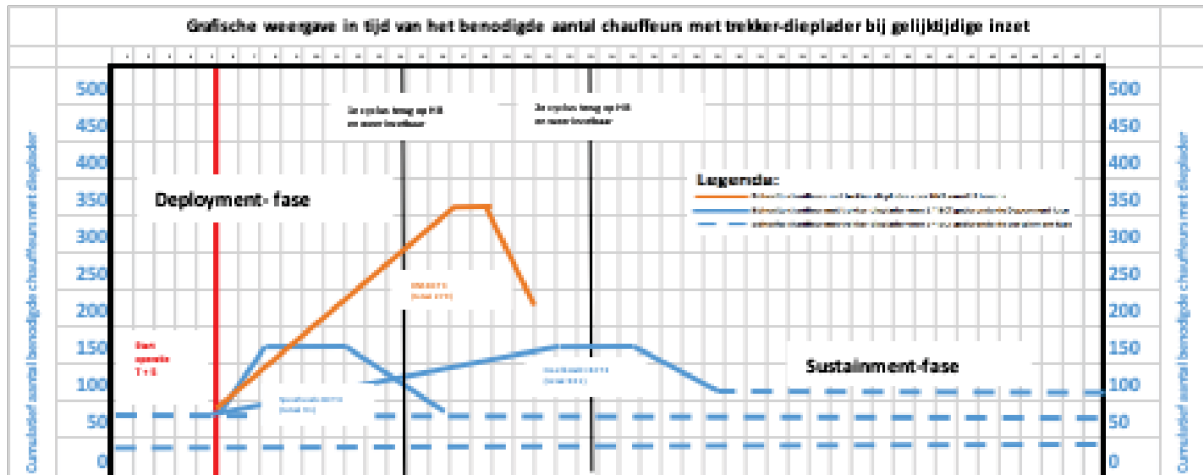
A.5 Uitgangspunten

Uitgangspunten		
Op de eenheid	3	Dagen 3 dagen voorraad bij de ingezette eenheid
In logistiek	7	Dagen 7 dagen zit bij CSS in inzetgebied
Opvoer door LD	20	Dagen 20 dagen zit in de keten tussen Nederland en het VC
Inzetbare eenheid	30	Dagen 30 dagen is de totale dedicated voorraad in de keten van Nederland t/m inzetgebied.
30 DOS	30	dagen
Instandhouding	365	dagen
Benodigd aantal chauffeurs voor vervoer Spearhaeds	1238	Totaal aantal chauffeurs Totaal benodigd aantal chauffeurs, voor het vervoer van de Spearhaeds over een retourrit van 5680 KM met doorgaand voertuig. 6 convooien van 10 voertuigen / dag
Benodigd aantal chauffeurs voor vervoer Hoofdmacht	860	Totaal aantal chauffeurs Getal is geëxtrapoleerd op basis van de Spearhaeds. Totaal benodigd aantal chauffeurs, voor het vervoer van de Hoofdmacht over een retourrit van 5680 KM met doorgaand voertuig. 5 convooien van 10 voertuigen / dag
Benodigd aantal chauffeurs voor vervoer Instandhouding	1944	Totaal aantal chauffeurs Getal is geëxtrapoleerd op basis van de Spearhaeds. Totaal benodigd aantal chauffeurs, voor het vervoer van een jaar instandhouding, over een retourrit van 5680 KM met doorgaand voertuig. 25 convooien van 10 voertuigen / dag

Afstand van HB naar SC	2340	KM
Afstand retour	4680	KM
Doorlooptijd chauffeur met voertuig, van HB naar SC	91,0	Uur
Doorlooptijd op SC	1,5	Uur
Doorlooptijd chauffeur met voertuig van SC naar HB	91,0	Uur
Doorlooptijd chauffeur met voertuig, retourrit	183,5	Uur
Doorlooptijd voertuig, van HB naar SC	45,0	Uur
Doorlooptijd op SC	1,5	Uur
Doorlooptijd voertuig van SC naar HB	45,0	Uur
Doorlooptijd voertuig, retourrit	91,5	Uur
Afstand van HB naar LSA	1620	KM
Afstand retour	3240	KM
Doorlooptijd chauffeur met voertuig, van HB naar LSA	54,0	Uur
Doorlooptijd op LSA	12,0	Uur
Doorlooptijd chauffeur met voertuig van LSA naar HB	54,0	Uur
Doorlooptijd chauffeur met voertuig, retourrit	120,0	Uur
Doorlooptijd voertuig, van HB naar LSA	31,0	Uur
Doorlooptijd op LSA	0,0	Uur
Doorlooptijd voertuig van LSA naar HB	31,0	Uur
Doorlooptijd voertuig, retourrit	62,0	Uur
Afstand van HB naar SC Rear	2160	KM
Afstand retour	4320	KM
Doorlooptijd chauffeur met voertuig, van HB naar SC Rear	76,0	Uur
Doorlooptijd op SC Rear	12,0	Uur
Doorlooptijd chauffeur met voertuig van SC Rear naar HB	76,0	Uur
Doorlooptijd chauffeur met voertuig, retourrit	164,0	Uur
Doorlooptijd voertuig, van HB naar SC Rear	41,5	Uur
Doorlooptijd op SC Rear	0,0	Uur
Doorlooptijd voertuig van SC Rear naar HB	41,5	Uur
Doorlooptijd voertuig, retourrit	83,0	Uur
Afstand van LSA naar SC Rear	540	KM

Afstand retour	1080	KM
Doorlooptijd chauffeur met voertuig, van LSA naar SC Rear	10,0	Uur
Doorlooptijd op SC Rear	12,0	Uur
Doorlooptijd chauffeur met voertuig van SC Rear naar LSA	10,0	Uur
Doorlooptijd chauffeur met voertuig, retourrit	32,0	Uur
Doorlooptijd voertuig, van LSA naar SC Rear	10,0	Uur
Doorlooptijd op SC Rear	0,0	Uur
Doorlooptijd voertuig van SC Rear naar LSA	10,0	Uur
Doorlooptijd voertuig, retourrit	20,0	Uur
Afstand van SC Rear naar SC	180	KM
Afstand retour	360	KM
Doorlooptijd chauffeur met voertuig, van SC Rear naar SC	3,0	Uur
Doorlooptijd op SC	13,5	Uur
Doorlooptijd chauffeur met voertuig van SC naar SC Rear	3,0	Uur
Doorlooptijd chauffeur met voertuig, retourrit	19,5	Uur
Doorlooptijd voertuig, van SC Rear naar SC	3,0	Uur
Doorlooptijd op SC	1,5	Uur
Doorlooptijd voertuig van SC naar SC Rear	3,0	Uur
Doorlooptijd voertuig, retourrit	7,5	Uur
Tijd heeft invloed op capaciteit		
Tijd geeft verstoring op prioriteit		
Wat is de behoefte bij NTE	30	Dagen
Wat is de capaciteit v/d LD		
Wat is de cap?		

Voorbeeld analyse MDCOA voor één soort transport



Onderliggende parameters en operatoren tbv garantstellingsregeling

Benadering jaarlijkse zorgkosten arbeidsgehandicapten (in K Euro)					
Handicap	Geschatte Jaarlijkse Zorgkosten (in euro)	Handicap			Éénmalig bedrag
		Laag	Middel	Hoog	
Overleden					€ 50
Niets kunnen pakken	€ 40	€ 40			
Niets kunnen dragen	€ 40	€ 40	€ 80		
Niet kunnen zien	€ 60	€ 60			
Niet kunnen horen	€ 30	€ 30	€ 90		
Niet kunnen spreken	€ 30	€ 30		€ 120	
Niet kunnen lopen	€ 50	€ 50			
Niet kunnen zitten en lopen	€ 70	€ 70	€ 120		

Aantal chauffeurs en machinisten	
Omschrijving	Aantal
Chauffeurs	2052
Machinisten	292
Totaal:	2344

Overzicht geschatte zorgkosten arbeidsgehandicapten (in K Euro)										
Handicap	Geschatte Jaarlijkse Zorgkosten (in euro)	Handicap			Éénmalig bedrag	Risico percentage	Éénmalig bedrag * Risico percentage	Éénmalig bedrag * Risico percentage * Resterende levensverwachting (35 jaar)	Worst case	Totaal Kosten
		Laag	Middel	Hoog						
Overleden	€ 50				€ 117.176	2%	€ 2.344		X	€ 2.344
Niets kunnen pakken	€ 40	€ 93.741	€ -	€ -	€ -	1%	€ 937	€ 32.809		
Niets kunnen dragen	€ 40	€ 93.741	€ 187.482	€ -	€ -	1%	€ 1.875	€ 65.619		
Niet kunnen zien	€ 60	€ 140.612	€ -	€ -	€ -	1%	€ 1.406	€ 49.214		
Niet kunnen horen	€ 30	€ 70.306	€ 210.917	€ -	€ -	1%	€ 2.109	€ 73.821		
Niet kunnen spreken	€ 30	€ 70.306	€ -	€ 281.223	€ -	1%	€ 2.812	€ 98.428	X	€ 98.428
Niet kunnen lopen	€ 50	€ 117.176	€ -	€ -	€ -	1%	€ 1.172	€ 41.012		
Niet kunnen zitten en lopen	€ 70	€ 164.047	€ 281.223	€ -	€ -	1%	€ 2.812	€ 98.428	X	€ 98.428
Totaal geschatte zorgkosten arbeidsgehandicapten										€ 199.200

Overzicht geschatte Inkomensvoorziening arbeidsgehandicapten (in K Euro)				
Omschrijving	Aantal		Risico percentage	Kosten
	Personen	Jaren		
Totaal aantal personen werkzaam binnen ESL	2344			
Percentage volledig gehandicapten			2%	
Totaal aantal volledig gehandicapten	47			
Gemiddeld jaarsalaris				€ 50
Kosten inkomensvoorziening per jaar				€ 2.344
Gemiddelde leeftijd chauffeur bij incident		40		
Pensioengerechtigde leeftijd		67,5		
Totaal geschatte kosten inkomensvoorziening arbeidsgehandicapten				€ 64.447

Overzicht berekening geschatte totaal kosten garantieregeling (in K Euro)						
Soort garantieregeling	Eenheid	Looptijd	Aantal	Rekenkundig gemiddeld bedrag	Risico percentage	Garantie bedrag
Diverse type voertuigen	Materieel	Éénmalig	2052	€ 309.013	11%	€ 33.991
Diverse type hijs- / hefmiddelen	Materieel	Éénmalig	292	€ 43.782	2%	€ 876
Uitkering bij overlijden	Personeel	Éénmalig	2344			€ 2.344
Zorgkosten arbeidsgehandicapten	Personeel	35 jaar	2344			€ 196.856
Inkomensvoorziening arbeidsgehandicapten	Personeel	27,5 jaar	2344			€ 64.447
TOTAAL GESCHATTE KOSTEN GARANTIEREGELING						€ 298.514

In deze Bijlage de wijze waarop deze regeling als onderdeel van de aanbestedingsdocumenten aan de markt gecommuniceerd zal worden.

1. Inleiding

Het *Ecosysteem Logistiek* (ESL) beoogt een lange termijn-, strategische en doelgerichte samenwerking tussen het Ministerie van Defensie en een aantal civiele logistieke dienstverleners. Defensie doet een beroep op de capaciteit uit de markt om inzet van Defensie, in het kader van alle hoofdtaken, logistiek te ondersteunen. Daarbij is het noodzakelijk om deze logistieke inzet in vredetijd te testen en oefenen.

Het ESL wordt opgezet om in samenwerking met in Nederland gevestigde logistieke bedrijven de voor het meest uitdagende ernstscenario, het zogenoemde 'stapelscenario', benodigde (aanvullende) logistieke (verplaatsings-)capaciteit voor Defensie gegarandeerd beschikbaar en inzetgereed te hebben.

Defensie vraagt de markt om gegarandeerde logistieke capaciteit die de marktpartijen zullen leveren, ook in een ernstscenario. Deelnemers aan het ESL kunnen in ruil voor hun garanties, hun betaalde dienstverlening inzetten in de dagelijkse bedrijfsvoering en oefeningen van Defensie.

Door de samenwerking in vredetijd te beoefenen en te testen, wordt bewerkstelligd dat de gegarandeerde aanvullende logistieke capaciteit ook in crisistijd, wanneer sprake is van een ernstscenario, functioneert.

2. Een garantstellingsregeling: waarom?

1. *Samenwerking met logistieke bedrijfsleven is nodig* – Samenwerking met het Nederlandse logistieke bedrijfsleven is voor het Ministerie van Defensie noodzakelijk om in uitdagende ernstscenario's – vanuit de huidige geopolitieke situatie niet ondenkbaar – in aanvulling op eigen middelen de benodigde (aanvullende) logistieke (verplaatsings-)capaciteit voor Defensie gegarandeerd beschikbaar en inzetgereed te hebben.
2. *De situatie waarin zij diensten verlenen, is niet gegarandeerd veilig* – Hoewel het uitgangspunt van het Ecosysteem Logistiek is dat de civiele partners alleen in die gebieden worden ingezet waar dat verantwoord is, bestaat door het dynamische karakter van een Hoofdtak 1-scenario het risico is dat personeel en materieel van die civiele partners toch wordt blootgesteld aan de gevolgen van oorlogshandelingen dan wel effecten daarvan. Dat kan gepaard gaan met schade aan en verlies van civiele materiële en personele middelen.
3. *De kans op schade aan en verlies van middelen is uiterst laag* – De kans dát civiele deelnemers te maken krijgen met schade aan en verlies van materiële en personele middelen wordt bepaald door vermenigvuldiging van:
 - a) de kans dat Nederland/Defensie te maken krijgt met een ernstscenario (hoofdtak 1),
 - b) de kans dat de crisis oploopt tot de proporties van het stapelscenario,

- c) de kans dat er een ongeval optreedt in, tot dan toe, een *permissive area* ('toegankelijk gebied'),
 - d) de dreigingsanalyse die erop gericht is om deze kans in te schatten,
 - e) de maatregelen die al zijn getroffen om eventuele dreiging te mitigeren.
4. *Schade (personeel en/of materieel) wordt in geval van molest niet door de eigen verzekeraar vergoed* – Omdat verzekeraars dit soort schade niet vergoeden (molest), ligt hier een groot risico voor de business continuity van potentiële deelnemers aan het Ecosysteem.
5. *Omdat Nederland garanties op deze logistieke capaciteit hard nodig heeft, dient de Rijksoverheid deze incidentele gevallen van schade over te nemen* – Uitgangspunt is dat de Rijksoverheid personele of materiële schade van civiele logistieke dienstverleners in Nederland vergoedt.

3. Een garantstellingsregeling: hoe?

3.1. De kern van de garantstellingsregeling

De kern van de garantstellingsregeling luidt als volgt:

1. *Doelgroep* – Ze ziet op de vergoeding van personele of materiële schade van civiele logistieke dienstverleners in Nederland, waarmee het Ministerie van Defensie een contractuele relatie heeft in het kader van het *Ecosysteem Logistiek*.
2. *Reikwijdte* – De regeling is van toepassing indien de eigen verzekeraar van de civiele logistieke dienstverlener niet uitkeert in verband met molest.
3. *Mate van dekking* – De dekking zal dezelfde zijn als de eigen verzekeraar had uitgekeerd bij nietmolest.

3.2. De uitvoering in de praktijk

De deelnemer zal de garantstellingsregeling slechts aanroepen na een beroep vanuit een verzekeraar op uitsluiting van dekking wegens (groot) molest.

Om dit te kunnen toetsen zal er bij elk ongeval (tijdens ernstinzet) waarbij een ESL-deelnemer is betrokken een 'Procesverbaal van ongeval' (PV) moeten worden opgesteld, naast de schademelding aan de verzekeraar. Dit PV zal worden voorgelegd ter vaststelling aan de commandant ter plaatse (de opdrachtgever voor ESL-taken in het operatiegebied).

Met het PV en de appreciatie van de verzekeraar (die molest aanvoert) kan Defensie de rechtmatigheid van de molestuitsluiting vaststellen en de vergoeding op basis van de garantstelling uitvoeren. Binnen het Ministerie van Defensie is de Afdeling Claims, Cluster Derden (onderdeel van Juridische Dienstverlening (JDV)/DOSCO/DPOD) het centrale orgaan waar de meeste claims van derden worden ingediend en afgehandeld. Voor de volledigheid: derden wil zeggen niet (voormalig) Defensiemedewerkers. Claims/Derden zal de claims van deelnemers in *Ecosysteem Logistiek* die een beroep doen op deze regeling in behandeling nemen en afwikkelen.