

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 X

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2010

Nr. 25

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 6 november 2009

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de *staatssecretaris* van Defensie over de brief van 26 oktober 2009 inzake vier projecten op het gebied van luchttransport en over «Chinook uitbreiding en versterking» (Kamerstuk 32 123 X, nr. 16).

De *staatssecretaris* heeft deze vragen beantwoord bij brief van 6 november 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Miltenburg

Adjunct-griffier van de commissie,
Bontje

¹ Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijssink (PvdA), Van Miltenburg (VVD), voorzitter, Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Algra (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Boekestijn (VVD), Brinkman (PVV), Voordewind (CU), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Thieme (PvdD) en Peters (GL).

Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Ormel (CDA), De Wit (SP), Çörüz (CDA), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Van Beek (VVD), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Uitslag (CDA), Roemer (SP), Jonker (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Samsom (PvdA), Nicolai (VVD), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Van der Ham (D66), Teeven (VVD), Ouwehand (PvdD) en Vendrik (GL).

1

Kunt u verklaren waarom de Heavy Airlift Wing (HAW) in 2010 een productie verwacht van 2300 vliegtuigen voor de C-17, voor Nederland dit een recht op 363 vliegtuigen betekent terwijl in de «pool» afspraken zijn gemaakt dat er een productie van 3500 vliegtuigen zou plaats hebben waarbij Nederland recht heeft op de afgesproken 500 vliegtuigen ter waarde van 130 a 145 miljoen euro (afhankelijk van de bijdrage van de Amerikanen)? Wat gebeurt er met deze vliegtuigenvermindering, worden de 137 vliegtuigen overgeheveld naar een volgend jaar of terugbetaald?

De C-17 vliegtuigen zijn in de loop van 2009 bij de Heavy Airlift Wing (HAW) op Papa Airbase Hongarije in gebruik genomen. De opbouw van de HAW is een geleidelijk proces. Voorzien is dat de eenheid eind 2011 volledig operationeel zal zijn. Vanaf dat moment kan Nederland aanspraak maken op 500 van de 3 500 vliegtuigen per jaar. De investeringskosten voor de Nederlandse deelneming aan het C-17 initiatief bedragen € 138,2 miljoen. De HAW verwacht in 2010 een productie van 2 300 vliegtuigen. Met een aandeel in het C-17 initiatief van 15,8 procent heeft Nederland volgend jaar recht op 363 vliegtuigen. De beschikbare uren in de beginfase van het C-17 initiatief worden naar rato over de landen verdeeld. De vliegtuigen die in de aanvangsfase nog niet beschikbaar zijn, worden in de jaren daarna niet meer ingehaald.

2

Kunt u verklaren waardoor de twee C-130H's niet in de tweede helft van 2009 maar pas in het eerste kwartaal van 2010 worden opgeleverd, terwijl u de Kamer in antwoord op feitelijke vragen hierover in februari van dit jaar (Kamerstuk 31 700 X, nr. 87) mededeelde dat de toestellen «pas eind 2010 zijn aangepast»? Kunt u dit verschil in tijd en oplevering verklaren?

In de brief van 6 februari jl. (Kamerstuk 31 700 X, nr. 87) heb ik uiteengezet dat de Cockpit Update programma's (CUP's) voor alle (K)DC-10 en C-130 vliegtuigen eind 2010 zullen zijn voltooid. Dit tijdstip geldt in het bijzonder voor de laatste KDC-10. De overige toestellen zullen eerder gereed zijn. De oplevering van de derde en vierde C-130 vliegtuigen is voorzien voor het eerste kwartaal van 2010.

3

Waarom werden de problemen met de constructie bij de C-130 pas tijdens testvluchten duidelijk en niet eerder?

Na de aanpassing van de vliegtuigen ondergaan de toestellen eerst uitgebreide tests op de grond. Daarbij kan echter niet alles worden onderzocht. Het is daarom mogelijk dat ook tijdens de testvluchten nog tekortkomingen aan het licht komen.

4 en 5

Voor wanneer was de oorspronkelijke inzet van het derde en vierde C-130 transportvliegtuig gepland? Welke kosten worden gemaakt door deze vertragingen?

Welke extra inhuur is nodig en welke kosten brengt dit met zich mee?

Bij de verwerving van het derde en vierde C-130 transportvliegtuig was voorzien dat het derde toestel eind 2006 in dienst zou worden genomen en het vierde toestel een half jaar later (Kamerstuk 29 800 X, nr. 125 van 19 september 2005). Vanwege de vertraagde oplevering zijn incidenteel kosten gemaakt voor externe inhuur. Het is niet mogelijk te bepalen welk deel van de omvangrijke inhuur van luchttransportcapaciteit in de afgelopen jaren verband houdt met de vertraging bij de twee C-130 toestellen.

6

Welke garanties zijn er dat er geen extra kosten komen?

De contracten laten weinig ruimte voor kostenoverschrijdingen. Verder zijn de modificatieprogramma's zo ver gevorderd dat het onwaarschijnlijk is dat er nog grote tegenvallers zullen ontstaan. Desondanks zijn garanties op dit gebied niet te geven.

7

Is er verdere vertraging te verwachten in het Cockpit Upgrade programma en de zelfbeschermingsmiddelen? Zijn de problemen die hieromtrent speelden, die u in het wetgevingsoverleg van december 2008 toelichtte, verholpen of juist de oorzaak van de vertraagde totale oplevering van de C-130H?

De knelpunten bij de C-130's die aan de orde kwamen tijdens het wetgevingsoverleg Materieel van 10 november 2008 (Kamerstuk 31 700 X, nr. 56) zijn inmiddels opgelost. De brief van 27 oktober jl. betreft niet eerder gemelde klachten die vooral tijdens het grond- en vliegttestprogramma naar voren zijn gekomen. Zie ook het antwoord op vraag 3.

8

Wat is de reden dat Defensie de DC-10 wil ombouwen voor passagiersvervoer?

De inrichting van de derde DC10 voor onder meer passagiersvervoer maakte deel uit van de behoeftestelling voor dit toestel. De Kamer is hierover geïnformeerd met de A-brief van 8 maart 2004 (Kamerstuk 29 200 X, nr. 63).

9

Wordt er in de studie met betrekking tot aanpassing interieur van de DC-10 ook een vergelijk gemaakt met betrekking tot inhuur commercieel? Worden commercieel aanbestedingstrajecten meegenomen in deze studie?

Het doel van de studie is het toestel te voorzien van een interieur dat kan worden gecertificeerd door de Militaire Luchtvaartautoriteit. De inbouw zal worden aanbesteed volgens de bestaande regelgeving. De afweging met betrekking tot de aanschaf van een derde DC-10 en de inhuur van luchttransportcapaciteit is reeds in de behoeftestellingsfase gemaakt.

10

Kunt u al duidelijkheid geven op welke termijn de gebreken kunnen worden verholpen rondom het verkrijgen van het Bewijs van luchtwaardigheid voor de derde DC-10? Zo nee, op welke termijn verwacht u die duidelijkheid te kunnen geven?

De verwachting is dat de derde DC-10 in de eerste helft van 2010 zal worden opgeleverd, inclusief het bewijs van luchtwaardigheid, mits de huidige knelpunten kunnen worden verholpen.

11

Hebben de problemen rondom het formuleren van criteria voor de certificering van de derde DC-10 gezorgd voor vertraging en hogere kosten?

Neen.

12

In de Rijksbegroting Defensie 2010 staat op pagina 24 dat «onderzocht zal worden of het doelmatig is een aantal van de nieuw te verwerven Chinook helikopters voor trainingsdoeleinden in de Verenigde Staten te stationeren». In de brief van 27 oktober is er blijkbaar al een besluit genomen en worden drie locaties eind van dit jaar in de VS gekozen. Kunt u de Kamer de bevindingen van dit onderzoek toesturen? Zo nee, waarom niet?

Deskundigen van Defensie zullen deze maand enkele trainingslocaties in de Verenigde Staten bezoeken. Aan de hand van hun bevindingen zal eind dit jaar een besluit worden genomen. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd.

13

Hoeveel personeelsleden zijn in totaal – voor alle bijbehorende werkzaamheden – betrokken bij de zes nieuw te verwerven Chinooks?

Ten behoeve van de uitbreiding van de Chinookvloot is de personele sterkte van het Commando luchtstrijdkrachten met 58 vte'n vergroot.

14 en 15

Welke gevolgen heeft stationering van drie Chinooks voor alle personeelsleden die op welke manier dan ook voor hun werkzaamheden verbonden zijn aan de Chinooks die nu in de VS gestationeerd zullen worden? Op welke wijze draagt Defensie er zorg voor dat personeelsleden, die eerder geworven zijn voor de Chinooks die nu in de VS gestationeerd zullen worden, niet in hun rechtspositie benadeeld zullen worden?

Op dit moment bekijkt Defensie de gevolgen van de stationering van drie Chinooks in de Verenigde Staten. Naar verwachting zijn deze gevolgen eind dit jaar inzichtelijk.

16

Is voor de Chinooks de nieuwe projectplanning van de fabrikant al bekend? Zo nee, wanneer verwacht u deze?

De inmiddels ontvangen planning laat zien dat de Chinooks gefaseerd zullen worden geleverd in het vierde kwartaal van 2010 en het eerste kwartaal van 2011.

17

Op welke wijze hadden de vertragingen met betrekking tot software voor de Chinook voorkomen kunnen worden?

De aanschaf van nog te ontwikkelen materieel brengt altijd ontwikkelingsrisico's met zich mee. Om de risico's zo klein mogelijk te maken is de ontwikkeling van de nieuwe cockpit in het contract met Boeing ondergebracht. Boeing heeft dit uitbesteed aan de cockpitfabrikant Honeywell. Boeing heeft verklaard dat alle beschikbare middelen worden ingezet om de vertraging zoveel mogelijk te reduceren en Defensie levert hierbij zoveel mogelijk ondersteuning. De door Nederland vastgestelde specificaties staan hierbij voorop.