

LIJST VAN VRAGEN

1

Wat zijn de gevolgen van het (uitblijven van een) besluit over het moment waarop en het tempo waarmee de vervanger van de F-16 instroomt, voor de duur en de intensiteit van het gebruik van de F-16?

2

Welke operationele gevolgen zijn er te verwachten van het uitblijven van een besluit over het moment waarop en het tempo waarmee de vervanger van de F-16 instroomt en de krijgsmacht militaire ambities moeten realiseren met de huidige, kleiner wordende en verouderende vloot?

3

Eind 2010 werd het projectbudget vervanging F-16 geraamd op € 7,6 miljard. Sinds 2011 wordt dit bedrag vervangen door een reservering van € 4,5 miljard. Wat is momenteel het projectbudget gecorrigeerd voor prijspeilaanpassingen en nieuwe kosteninformatie uit de VS?

4

Welke rol spelen de stukken van het GAO en het SAR bij het opstellen van het rapport Monitoring vervanging F-16?

5

Zijn er significante tegenstellingen tussen de gebruikte gegevens en de uitkomsten in het GAO en het SAR?

6

Welke doelmatigheidsgevolgen zijn er voor de Nederlandse deelname aan het JSF programma?

7

De Algemene Rekenkamer (ARK) meent dat er naast de afzonderlijke stukken informatie ook een integraal overzicht geboden moeten worden. Zou alleen een integraal overzicht ook voldoende zijn om inzicht te krijgen in de financiële en operationele verbondenheid?

8

Welke gevolgen heeft het niet opnemen van de exploitatiekosten voor de begroting? Hoe worden deze achteraf betrokken bij de begroting?

9

Met het ontbreken van een vastgestelde uitfaseringsplanning ontbreekt een belangrijk ingrediënt voor een relevantie berekening van de (financiële en operationele gevolgen). Hoe kwalificeert de ARK de huidige berekening van de financiële gevolgen? En hoe kwalificeert u de huidige berekening van de operationele gevolgen?

10

Is het mogelijk om de geraamde investeringskosten jaarlijks te ramen, zolang onbekend is wanneer de F-16 werkelijk uitgefaseerd zal zijn?

11

Hoe afhankelijk is de Nederlandse overheid van de informatie vanuit de VS? Hoe oordeelt u over de objectiviteit van deze informatie?

12

Is het mogelijk voor de ARK om een overzicht geven van de gevolgen van het wijzigen van de planningsaantallen voor de inschakeling van de Nederlandse industrie?

13

Hoe beperkt was het zicht op de gevolgen voor de Nederlandse industrie van het stopzetten van de ontwikkeling van de F136, de tweede JSF-motor? Kunt u de oorzaak of oorzaken daarvoor aanwijzen? Welke verbeteringen zijn er volgens u mogelijk?

14

Kunt u op basis van de door u gehanteerde berekeningssystematiek met betrekking tot de inzetbaarheid aangeven of het waarschijnlijk is dat de luchtmacht na het implementatietraject de ambitie wel volledig waar gemaakt kan worden?

15

Welke mogelijkheden ziet de ARK om het inzicht in de exploitatiekosten bij Defensie te verbeteren?

16

Kan er ook zonder een besluit over de vervanging van de F-16 een berekening gemaakt worden van de operationele en operationele gevolgen van het langer doorvliegen met de F-16 nu wel bekend is wat de maximale levensduur van deze toestellen is?

17

In welke begroting beveelt u aan dat de extra exploitatie-uitgaven die samenhangen met het langer doorvliegen worden opgenomen?

18

Is het noodzakelijk voor het opnemen van de invoer- en uitvoerreeks waar het Ministerie van Defensie mee werkt dat er een definitieve keuze voor een opvolger van de F-16 is gemaakt?

19

Is het u duidelijk welke 3 projecten in planning zijn voor het langer doorvliegen met de F-16?

20

Welke rol speelt het SAR voor de ARK bij het rapport Monitoring vervanging F-16?

21

Uitgaande van de relatieve vliegreun: hoeveel langer zouden de F-16 toestellen kunnen doorvliegen dan de door Defensie gehanteerde 6 000 vliegreun?

22

Hoe verhoudt de huidige operationele slagkracht van de luchtmacht zich met de ambities van de krijgsmacht?

23

Hoe verhoudt zich het aantal op dit moment operationeel en volledig inzetbare aantal F-16 tot het aantal van 89+ jachtvliegtuigen die minimaal nodig zijn om te kunnen voldoen aan de ambities en NAVO voorwaarden?

24

Kan Nederland de huidige toezeggingen aan de NAVO dat Nederland moet beschikken over twee squadrons voor een missie korter dan een jaar of over drie squadrons voor een missie langer dan een jaar, de komende tien jaar met de huidige F-16 gestand houden?

25

Hoeveel jachtvliegtuigen heeft de luchtmacht volgens u minimaal nodig om aan het huidige ambitieniveau te kunnen voldoen?

26

Waarom rekent u met een gemiddelde van 180 vlieguren voor de vanuit Nederland opererende F-16 toestellen en een gegarandeerde beschikbaarheid van 200 uur van de 4 toestellen die in de VS gestationeerd zijn? Wat verklaart dit verschil?

27

De extra vlieguren als gevolg van de inzet in Libië komen voor rekening van HGIS, welke kosten zijn in deze vliegurenkosten meegenomen? Welke overige kosten komen daar nog bij?

28

Als de exploitatiekosten per toestel onduidelijk zijn, hoe berekent men dat de besparing van € 41,4 mln bij een vervroegde vlootreductie?

29

Is het juist dat vooralsnog het vliegurenbudget de beperkende factor vormt voor het langer door laten vliegen van de F-16?

30

Wat is de relatie tussen het vliegurenbudget en de duur en intensiteit van het doorvliegen met de F-16?

31

Is u bekend op basis van welke gegevens TNO de kosten per vlieguur van beide toestellen heeft berekend?

32

Heeft u het ministerie geadviseerd met het oog op de noodzaak van langer doorvliegen van de F-16 te gaan rekenen met relatieve vlieguren?

33

In uw berekening gaat de ARK ervan uit dat de huidige toestellen minstens 6 000 vlieguren zullen moeten doorvliegen. Wat is -rekening houdend met de relatieve vlieguren- het maximale aantal vlieguren waarmee doorgevlogen zou kunnen worden?

34

Welk financieel risico neemt Defensie door nu al de geraamde verkoopopbrengsten in de begroting op te nemen zonder dat er een scenario voor de afstoting van de F-16 bekend is?

35

Welke extra investeringen staan er tegenover de beoogde structurele bezuiniging van € 41,4 mln als gevolg van het langer doorvliegen met de F-16?

36

Is u bekend of het ministerie overweegt de motoren te herbruiken?

37

Het huidige ambitieniveau zal tijdens de transitie niet realiseerbaar zijn. Is de transitieperiode waarna u verwijst de transitie naar een ander toestel?

38

Is het logisch dat het planningsaantal van 85 blijft gehandhaafd ter vervanging van 68 F-16?

39

Kent u de achterliggende gedachte van het planningsaantal van de 85?

40

Is het u bekend waarom de database na het verschijnen van de beleidsbrief niet is bijgewerkt? Wat zijn de gevolgen hiervan?

41

Is het voor de waarde van de inhoud van de rapportage van belang dat Defensie de SAR 2010 in 2011 niet via de officiële kanalen uit de VS heeft ontvangen?

42

Maakt het voor de beoordeling van de cijfers in de SAR uit hoe het ontvangen is?

43

Met welk aantal is hier gerekend en welke gevolgen heeft eventuele vermindering van het aantal alle te verkopen JSF-toestellen in de CTOL-variant voor de gemiddelde stuksprijs?

44

Heeft Nederland als gevolg van de hantering van Lockheed Martin van het criterium best value en dat de aspirant fabrikant gevestigd is in een land dat voornemens is de JSF aan te schaffen, belang bij het zolang mogelijk uitblijven van een definitieve beslissing of juist niet?

45

Hoe verklaart u de discrepantie tussen het bijhouden van de Nederlandse orders in de zogenaamde JSF thermometer en de onduidelijkheid over de orders die gerelateerd zijn aan het stopzetten van de tweede motor?