

Lijst van vragen – totaal

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?

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?

3

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

4

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

5

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

6

Welke garanties zijn er dat er geen extra kosten komen?

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?

8

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

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? 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? 3

11

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

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?

13

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

14

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?

15

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?

16

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

17

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