

LIJST VAN VRAGEN

1

Wat betekenen de aankomende maatregelen van het kabinet, waar gekozen wordt voor structurele bezuinigingen van 600 miljoen euro en naar grote waarschijnlijkheid een reductie in helikoptercapaciteit, voor dit project?

2

In diverse bezuinigingsopties op basis van de Verkenningen en Brede Heroverwegingen is sprake van het afstoten van alle Cougars, in het bijzonder de min-variant van «veelzijdig inzetbaar» (Rapport «Internationale Veiligheid», Brede Heroverwegingen, blz. 52). Waarom heeft u de A-brief juist op dit moment naar de Kamer gestuurd? Wordt hiermee – ook al worden er geen verplichtingen aangegaan – niet vooruitgelopen op de aanstaande bezuinigingen en beleidskeuzes van het kabinet?

3

Hoe beoordeelt u de ervaringen met de Cougars in Afghanistan? Is dit type helikopter wel voldoende geschikt voor de inzet in dergelijke geografische en klimatologische omstandigheden?

4

Wat is de meerwaarde van het aanhouden van lichte transporthelikopters van het type Cougar in het licht van de noodzaak tot bezuinigen en meer efficiëntie? Welke efficiëntiewinst valt er te behalen met een reductie van het aantal helikoptertypen tot twee: de middelzware Chinook en de lichtere NH90?

5

Waarop is de behoefte van 17 Cougar-transporthelikopters in 2026 gebaseerd?

6

Is het, gezien de snelheid van de hedendaagse technologische ontwikkelingen, in de lijn der verwachting dat er na de MLU nog meer (grote) upgrades nodig zijn om de Cougar tot 2026 operationeel en «state of the art» te houden?

7

Zullen bij de Midlife Update van de Cougar-transporthelikopters ook voorzieningen worden getroffen om deze helikopters beter geschikt te maken voor het vliegen bij hoge temperaturen? Zo nee, waarom niet?

8

Was bij de aanschaf van de Cougar-transporthelikopters in 1996 bekend dat een aantal onderdelen tot uiterlijk 2015 gemaakt en onderhouden zouden worden door de fabrikant? Zo nee, sinds wanneer is dit wel bekend? Zo ja, is de beperkte lever- en onderhoudstermijn destijds meegenomen in de besluitvorming tot aanschaf? Zo nee, waarom niet?

9

Hoe kan het dat bepaalde onderdelen vanaf 2015 niet meer leverbaar zijn terwijl de realisatiefase van dit project loopt van 2012 tot 2017?

10

Zijn er naast de in uw brief specifiek genoemde onderdelen (de navigatie-computer, de software van het vluchtdatasysteem en de datakaart voor het

laden van het navigatiesysteem) nog andere onderdelen waarvan de productie in 2015 stopt?

11

Zijn er onderdelen van de Cougar-transporthelikopter waarvan nu al bekend is dat deze in de periode tot 2026 niet meer gemaakt en/of onderhouden gaan worden?

12

Is bij de verwerving van de onderdelen die Eurocopter France niet meer produceert en onderhoudt, bij het van de plank kopen gegarandeerd dat de toekomstige leverancier wel kan voorzien in productie en onderhoud? Zijn reserveonderdelen gegarandeerd?

13

Hoe groot is de kans op problemen, bij een Cougar die nog niet aan de beurt is voor de update, als problemen ontstaan in de apparatuur die niet meer leverbaar is en/of onderhouden wordt?

14

Is het denkbaar dat er hierdoor Cougars gedurende langere tijd niet inzetbaar zijn? Zo ja, op welke wijze is dat te ondervangen?

15

Is het met de nieuwe datacommunicatie- en navigatiesystemen die worden geïnstalleerd met de MLU mogelijk informatie uit te wisselen met alle noodzakelijke eenheden van Defensie en de belangrijkste partnerlanden?

16

Lopen de piloten van de Cougars onnodig extra risico, omdat de navigatiemiddelen van de Cougars momenteel niet voldoen aan de nationale en internationale luchtvaartregelgeving? Zo ja, waarom is dan niet eerder overgegaan tot de aanschaf van veiliger navigatiemiddelen?

17

Is het verantwoord dat er, aangezien de laatste Cougar pas in 2017 geheel gemoderniseerd zal worden, nog 7 jaar gevlogen moet worden met navigatieapparatuur die nu al niet meer voldoet aan de veiligheidseisen?

18

Is de Militaire Luchtvaart Autoriteit op de hoogte van het feit dat het nog 7 jaar duurt voordat de Cougars geheel voldoen aan de veiligheidseisen?

19

Wat is het oordeel van de Militaire Luchtvaart Autoriteit over de tijdspanne die zit tussen de nu reeds verouderde navigatiesystemen en de uiterste opleverdatum van de gemoderniseerde Cougars?

20

Kunt u iets preciezer zijn met uw raming van de kosten dan dat er met de investering in dit project een bedrag tussen de € 50 en € 100 miljoen gemoeid is? Zo nee, waarom niet?

21

Waarom is het projectvolume verhoogd van € 25–50 miljoen aanvankelijk naar € 50–100 miljoen nu?

22

Wat zijn de totale geraamde exploitatiekosten van het project Cougar Midlife Update tot 2026? Hoe zijn deze kosten opgebouwd en welk bedrag is er begroot voor trainingen?

23

Wat zijn de kosten voor trainingen per jaar en met welk bedrag stijgen deze doordat er gebruik zal worden gemaakt van een gemoderniseerde simulator?

24

Op basis van welke feiten en gegevens wordt het integreren van het verbeterde nachtzichtstelsel met het bestaande stelsel als «gemiddeld» risicovol beschreven?

25

Waarom is er een «gemiddeld risico» dat de projecten «Multi Purpose Sponsons» en «Double doors en sliding windows» vertraging oplopen? Wat zijn de oorzaken van deze vertragingen en wat zijn hier eventueel de gevolgen van voor het project Cougar Midlife Update?

26

Kunt u, circa een maand na de A-brief van het project «Cougar Midlife Update», al meer melden over de inschakeling van het Nederlandse bedrijfsleven?