

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief d.d. 15 maart 2013 over de beleidsdoorlichting strategisch luchttransport (Kamerstuk 31 516, nr. 2).

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,
Dekker

- Nr Vraag
- 1 Welke lessen uit de pilot naar evalueren van beleid door Defensie zijn op welke manier gebruikt bij het opstellen van de beleidsdoorlichtingen die de Kamer in 2013 heeft ontvangen?
 - 2 Waarom heeft u er voor gekozen om onderzoek te doen naar de effecten van het beleid terwijl uit de pilot en de bevindingen van de Algemene Rekenkamer bleek dat deze manier van evalueren weinig bruikbare resultaten opleverde?
 - 3 Waarom heeft het vijf jaar geduurd sinds de aankondiging van minister van Middelkoop in juni 2008 dat de eerste beleidsdoorlichtingen het licht zagen?
 - 4 Welke beleidsdoorlichtingen kan de Kamer in het komende jaar nog tegemoet zien?
 - 5 Voelen andere landen ook de «noodzaak» om wegens teruglopende defensiebudgetten meer samen te werken op het gebied van de verwerving van capaciteiten?
 - 6 Kunt u specifiekere toelichten over welke landen u het heeft in de volgende zin: «de wens tot internationale samenwerking stond in veel landen hoog op de agenda»?
 - 7 Het European Air Transport Command (EATC) is een goed voorbeeld van hoe internationale samenwerking kan leiden tot voordelen voor alle deelnemende landen. Zijn er nog meer van dit soort voorbeelden? Op welke andere gebieden ziet u hiertoe dergelijke mogelijkheden?
 - 8 Ziet u mogelijkheden om ook op andere terreinen tot gezamenlijke huurcontracten over te gaan?
 - 9 Ziet u mogelijkheden om naast gezamenlijke huurcontracten ook voordelen te verkrijgen door gezamenlijke koopcontracten voor materieel?
 - 10 Welke bruikbare ideeën voor verdere doelmatigheidswinst worden meegenomen in het internationale overleg over luchttransport en capaciteitsversterking?
 - 11 Kan een overzicht worden gegeven van de concrete gevolgen die het gevoerde beleid heeft gehad voor de operationele inzetbaarheid?
 - 12 Wat zijn volgens u de voor- en nadelen van de genoemde overdracht van verantwoordelijkheden?
 - 13 Zal de aanbeveling om de doelen van beleid SMART te formuleren, zoals geformuleerd in de beleidsdoorlichtingen Strategische Luchttransportcapaciteit en Actieplan Werving en Behoud, overgenomen worden? Zo ja, wanneer wordt de Kamer over de SMART formulering geïnformeerd?
 - 14 Op welke manier gaat de winst die ontstaat bij de overdracht van nationale bevoegdheden aan het EATC verzilverd worden?
 - 15 Kan een overzicht gegeven worden van de wijze waarop invulling gegeven gaat worden aan de aanbeveling om rekening te houden met de lessen van het C-17 project bij toekomstige investeringen?
 - 16 Hoe gaat de Hoofddirectie beleid de beleidsdoelstellingen meer SMART formuleren om zo de meetbaarheid van het beleid te verbeteren?
 - 17 Kan een overzicht gegeven worden van de stand van zaken ten aanzien van de bespreking met de partnerlanden van verdere doelmatigheidswinst door derde partijen te betrekken bij de coördinatiecentra?
 - 18 Kan een overzicht gegeven worden van aan de ene kant de nationale bevoegdheden die Nederland kan overdragen aan het EATC en aan de andere kant de winst die dit kan opleveren?

- Nr Vraag
- 19 Kan een overzicht gegeven worden van de behaalde efficiëntieverbeteringen als gevolg van het tussen 2007 en 2011 gevoerde beleid? En welke verbeteringen zijn het gevolg van reeds eerder gemaakte afspraken of besluiten?
- 20 Kan een overzicht gegeven worden van het tekort aan strategische luchttransportcapaciteit in nationale en internationale zin zoals deze bestonden voor de formulering van de beleidsdoelstelling?
- 21 Speelt bescherming van de nationale defensie industrie in andere landen een complicerende rol als het gaat om het aangaan van nieuwe samenwerkingsverbanden? Was dit bij het Strategic Airlift Capability (SAC) C-17 project aan de orde?
- 22 Was er een gebrek aan luchttransportcapaciteit bij lidstaten van de Europese Unie (EU) of de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO) bij de recente inzet in Libië en Mali? Zo ja, hoe is dit opgelost?
- 23 Hebben er bij de verwerving van de tactische transportvliegtuigen C-130 en DC-10 gesprekken plaatsgevonden met internationale partners over gezamenlijke verwerving? Zo ja, wat waren de resultaten van deze gesprekken? Zo nee, waarom hebben er geen gesprekken plaatsgevonden?
- 24 Hoe verhouden zich de aantallen verhandelde vliegreuen binnen Air Transport, Air to Air Refuelling and other Exchanges of Services (ATARES) vanaf 2001 tot en met 2011 met het totaal aantal vliegreuen gemaakt door de deelnemende landen?
- 25 Hoeveel procent van de binnen ATARES uitgewisselde vliegreuen vinden plaats binnen het EATC?
- 26 Hoeveel procent van de binnen ATARES uitgewisselde vliegreuen vinden plaats tussen het EATC en niet-deelnemende landen?
- 27 Kan een overzicht gegeven worden van de specifieke transporttaken die de transportvliegtuigen van België, Duitsland of Frankrijk wel kunnen uitvoeren en de Nederlandse types niet?
- 28 Wat is het percentage empty legs van landen die niet aan het EATC deelnemen?
- 29 In hoeverre is er overlap tussen het EATC en de European Air Transport Fleet (EATF) na de voorziene doorontwikkeling met het Program Arrangement?
- 30 Kunnen de cijfers uit de figuren 1 en 3 uit de beleidsdoorlichting gespecificeerd worden voor Nederland?
- 31 Welk deel van het totale capaciteitstekort nationaal en internationaal is opgelost met de aanschaf van de derde en vierde C-130, de derde DC-10 en de C-17 toestellen?
- 32 Kunt u toelichten welk deel van de toename van de eigen capaciteit wordt gevormd door de aanschaf van de C-17 en welk deel van de toename is gelegen in de aanschaf van het andere materiaal?
- 33 Kan er een overzicht gegeven worden van de momentele planmatige behoefte aan commerciële inhuur van derden?
- 34 Kan een overzicht gegeven worden van het deel van het totale capaciteitstekort nationaal en internationaal dat in de periode 2007–2011 is opgelost door de inhuur van derden?
- 35 Bieden de positieve ervaringen met het EATC en ATARES aanleiding voor samenwerkingsverbanden op andere terreinen, zoals bijvoorbeeld ten behoeve van zeetransporten? Zo ja, welke plannen worden er gemaakt? Zo nee, waarom niet?
- 36 Welke mogelijkheden zijn er om Nederlandse C-17 vliegreuen die structureel overtollig zijn te verkopen?
- 37 In hoeverre is de onevenredig gedragen last van het strategisch luchttransport binnen het bondgenootschap nu opgelost?

- | Nr | Vraag |
|----|--|
| 38 | Kan een overzicht gegeven worden van de soorten luchttransportcapaciteiten waarvoor Nederland een beroep moet doen op de andersoortige capaciteiten van partnerlanden? |
| 39 | Kan een overzicht gegeven worden van het nationale en internationale tekort aan de strategische luchttransportcapaciteit eind 2011? |
| 40 | Hoe is momenteel de planmatige behoefte aan luchttransportcapaciteit per vlieguur ingevuld? |