

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Defensie over de brief van 28 juli 2016 houdende informatie over de recente ontwikkelingen in het Multi Role Tanker Transport (MRTT) project (Kamerstuk 27 830, nr. 183).

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,
Mittendorff

- | Nr. | Vraag |
|-----|---|
| 1 | Bestaat er duidelijkheid over het definitief afzien van deelname aan het MRTT project door landen die de Letter of Intent hebben ondertekend? Zo ja, welke landen? |
| 2 | Kunnen de overige landen die de Letter of Intent hebben ondertekend (Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Portugal en Spanje) op een later moment alsnog aansluiten? |
| 3 | Kan een ander land, die niet de Letter of Intent heeft ondertekend, in een later stadium van het project alsnog deelnemen? |
| 4 | Hoe ziet de verdeling van de onderhoudskosten van de tank/transportvliegtuigen er uit? Hoe is de financiële constructie opgebouwd? |
| 5 | Kan de Kamer het MRTT project nog stopzetten? |
| 6 | Welke exacte zeggenschap heeft de Kamer over de aankoop van deze vliegtuigen? |
| 7 | Klopt het dat Nederland «lead nation» was binnen dit project? |
| 8 | Wat hield de rol van lead nation precies in? Was het bijvoorbeeld een taak om ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk landen mee zouden doen? |
| 9 | Waarom zijn andere landen die in november 2012 een Letter of Intent getekend hebben (naast Nederland, Luxemburg, Polen, België, Duitsland en Noorwegen ook Frankrijk, Griekenland, Hongarije en Portugal) afgehaakt? Kunt u uitleggen waarom deze landen niet mee willen werken, aangezien samen kopen efficiënter en kostenbesparend is en de urgentie om dit te doen binnen de NAVO en EU erkend is? |
| 10 | Klopt het beeld dat er in het begin van het traject slechts gekeken is naar een vergelijking tussen de Airbus 330 en de KC 46? |
| 11 | Van welke politieke ontwikkelingen is voor België, Duitsland, Noorwegen en Polen de keuze nog afhankelijk? Kunt u een inschatting maken of zij uiteindelijk wel of niet mee gaan doen aan het MRTT project? |
| 12 | Hoe beoordeelt u de berichtgeving (http://www.miltechmag.com/2014/09/mspo-2014-iai-promotes-b767-mmtt-in.html) dat Polen zes offertes aangevraagd zou hebben voor verschillende MRTT-vliegtuigen? Waarom doet Polen dit wel en Nederland niet, in strijd met de gangbare praktijk van het DMP? Hoe groot acht u de kans dat Polen nog aansluit bij het MRTT-project als er goedkopere alternatieven blijken te zijn? |
| 13 | Heeft u aanschaf van tweedehands burgervliegtuigen overwogen en deze te laten ombouwen tot tanker en transportvliegtuig, net als eerder gebeurd is bij de KDC-10's die omgebouwd DC-10's zijn? Zo nee, waarom niet? Erkent u dat deze optie goedkoper is dan de aanschaf van een nieuwe Airbus A330 MRTT? |
| 14 | Welke politieke en juridische mogelijkheden heeft Nederland om het contract met Airbus op te zeggen? Wat zijn de verplichtingen die Nederland nu al is aangegaan en hoeveel schadevergoeding zou Nederland verschuldigd zijn? |
| 15 | Waarom kon de offerte van Airbus niet verlengd worden tot na 31 juli 2016? Waarom zijn andere geïnteresseerde landen, zoals Polen, er niet op ingegaan en Nederland wel? |
| 16 | Waarom heeft u niet verschillende alternatieven overwogen, in strijd met de gangbare DMP-praktijk? In hoeverre heeft dit de onderhandelingspositie van Nederland benadeeld op het gebied van onder meer prijs en de geldigheid van de offerte, die na 31 juli 2016 niet meer verlengd zou kunnen worden? |

- Nr. Vraag
- 17 Wat zou er gebeurd zijn als u de offerte had laten verstrijken op 31 juli 2016? Zouden er dan geen A330 MRTT-vliegtuigen meer gebouwd kunnen worden, of zou er hooguit enige vertraging zijn opgetreden?
- 18 Waarom neemt Nederland de verrekening van het oorspronkelijke Poolse deel van de non-recurring costs op zich als Polen afziet van toetreding tot het MRTT-project? Waarom draait Polen hier niet zelf voor op, maar zal de investering voor Nederland drie procent duurder uitvallen? Waarom heeft u zo slecht onderhandeld?
- 19 Wat wordt verstaan onder «non-recurring costs»?
- 20 Waarom kon de eerder door Airbus uitgebrachte offerte voor de aanschaf van drie MRTT-vliegtuigen voor Nederland, Polen en Luxemburg en vijf vliegtuigen als optie voor de overige geïnteresseerde landen wel gewijzigd worden naar twee vliegtuigen voor Nederland en Luxemburg en een optie voor zes toestellen, maar kon de offerte niet verlengd worden tot na 31 juli 2016?
- 21 Kunnen de twee Airbus A330 MRTT-vliegtuigen, in eigendom van de NAVO, in de toekomst ingezet worden voor EU-missies, in het licht van de ruzie tussen Turkije en Cyprus, als gevolg waarvan de Berlijn Plus-regeling tussen de NAVO en EU niet goed werkt?
- 22 Op welke termijn verwacht u een definitief besluit van België, Duitsland, Noorwegen en Polen over al dan niet aanschaffen van MRTT-toestellen door die landen?
- 23 In hoeverre besluit de NAVO tot de allocatie van de MRTT toestellen? Hoe werkt het om de toestellen te delen? Als bijvoorbeeld verschillende landen de toestellen op dezelfde tijd nodig hebben, wie krijgt er dan voorrang?
- 24 In hoeverre besluit Nederland tot de allocatie van de MRTT toestellen?
- 25 Mochten de andere landen toch niet deelnemen aan het samenwerkingsproject, zijn de exploitatiekosten op de lange termijn dan hoger dan gepland?
- 26 U stelt dat er met het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk samenwerking gezocht wordt op het gebied van onder andere onderhoud. Tevens stelt u dat met Airbus een Industrial Cooperation Agreement is afgesloten. In hoeverre worden de toestellen in Nederland onderhouden? Zijn er concrete afspraken over het onderhoud van de toestellen met het Nederlandse bedrijfsleven?
- 27 Worden de door Nederland aan te schaffen tanktoestellen van het type A330 MRTT voorzien van één of van meerdere bijtanksystemen?
- 28 Welke type motoren komen er in de twee tank/transporttoestellen te zitten?
- 29 Wanneer heeft u, nadat duidelijk werd dat Polen meer tijd nodig had voor de besluitvorming omtrent de aanschaf van toestellen, de gewijzigde offerte ontvangen van Airbus?
- 30 Wanneer heeft Airbus precies de offerte naar de betrokken landen gestuurd?
- 31 Zijn andere opties, zoals het kopen en herinrichten van een ander vliegtuig of het inhuren van commerciële partijen zoals Omega Aerial Refueling Services, ooit bekeken of zijn enkel de Airbus 330 en de KC 46 met elkaar vergeleken?
- 32 Om welke politieke redenen vonden de Noren het te vroeg om zich te binden aan de aanschaf van de tanker/transportvliegtuigen?
- 33 Heeft deelname van Polen in een later stadium van het project gevolgen voor het aantal vliegreizen van Nederland en Luxemburg? Zo ja, welke? Ontstaan er overige gevolgen wanneer Polen alsnog besluit aan het project deel te nemen?

- Nr. Vraag
- 34 Indien Polen alsnog aan het project deelneemt, leidt dit tot de aanschaf van een derde toestel? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn de mogelijke gevolgen voor Nederland bij een eventuele aanschaf van een derde toestel, met betrekking tot aantal vliegers en onderhoud?
- 35 Hoe ziet de verdeling van de onderhoudstaken eruit? Waar zal het onderhoud plaatsvinden en wie/welke landen zijn hier bij betrokken?
- 36 Wat is het bedrag aan non-recurring kosten in het MRTT budget en waarvoor is dit bedoeld?
- 37 Is er hierbij nog sprake van Military Off The Shelf (MOTS) of is toch een zekere mate van technologieontwikkeling noodzakelijk gebleken?
- 38 Op welke wijze zal de Nederlandse technologiesector conform het Industrial Cooperation Agreement betrokken dan wel ingeschakeld worden bij de non-recurring activiteiten of betreft dit uitsluitend productiewerkzaamheden?
- 39 Draagt Zuid-Korea bij aan de non-recurring kosten (antwoorden op schriftelijke vragen van Kamerlid De Roon dd. 30 augustus j.l., Aanhangsel van de Handelingen 2015–2016, nr. 3377)?
- 40 Kunt u aangeven wat de investeringen van dit project zijn voor de komende jaren tot 2020? Zo ja, kunt u deze investeringen per jaar aangeven? Zo nee, waarom niet? Verwacht u na 2020 nog investeringskosten? Zo ja, welke?
- 41 Kunt u aangeven wat de verwachte exploitatiekosten van dit project op de lange termijn zijn? Zo ja, kunt u deze kosten per jaar aangeven? Zo nee, waarom niet?
- 42 Is het mogelijk om nog andere opties dan de aanschaf van de Airbus 330 te onderzoeken?
- 43 Klopt het dat Polen ook andere offertes, voor andere vliegtuigen, heeft opgevraagd?
- 44 In hoeverre dringt de vervanging van twee Nederlandse KDC-10's door twee A330 MRTT-vliegtuigen, die samen met Luxemburg gebruikt worden, de tekorten in de NAVO en de EU op het gebied van tanker- en transportcapaciteit terug? Of baseert u uw stelling op de mogelijkheid dat in een later stadium meer landen aansluiten bij het MRTT-project?
- 45 Welke financiële bijdrage levert de Navo aan de aanschaf, het onderhoud en de exploitatie van de tanker/transportvliegtuigen?
- 46 Welke rechten en plichten berusten er op de Navo vanwege het feit dat de Navo eigenaar wordt van de toestellen?
- 47 Welke afspraken zijn er gemaakt over het aantal vliegers in de MoU? Kunt u per land het aantal vliegers aangeven dat is vastgelegd in de MoU?
- 48 Met welke landen worden de kosten voor personeel en middelen voor het toezicht gezamenlijk gefinancierd?
- 49 Wat betekent de optie voor aansturing via het European Air Transport Command (EATC) voor de soevereiniteit van handelen voor Nederland?
- 50 Aan welk (richt)bedrag denkt het kabinet als het gaat om compenserende orders voor het Nederlandse bedrijfsleven? Wanneer is hier duidelijkheid over?
- 51 Kunt u uitleggen waarom u dit project een goed voorbeeld vindt voor toekomstige samenwerking tussen Europese landen, terwijl we terug lezen dat negen van de elf landen die in 2012 de Letter of Intent tekenden niet meedoen en er binnen de EU en NAVO geconstateerd is dat dergelijke vliegtuigen nodig zijn?

Nr. Vraag

52 Hoe groot acht u de kans dat andere landen alsnog toe gaan treden tot dit project? Zijn voor deze landen het nut (kostenbesparing en efficiency) en noodzaak (capaciteitsprobleem binnen de NAVO) nu niet al duidelijk?