

**Lijst van vragen**

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief d.d. 5 maart 2014 over de stand van zaken bij de uitvoering van de motie Günal-Gezer/Eijsink (Kamerstuk 33 750 X, nr. 23) over geschikte kades voor het afmeren in Nederland van het Joint Support Ship (JSS) (Kamerstuk 33 750 X, nr. 44).

De voorzitter van de commissie,  
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,  
Mittendorff

- Nr. Vraag
- 1 Kunt u aangeven of er gesprekken zijn over de exploitatie van het Joint Support Ship (JSS) bij een internationale organisatie als de Verenigde Naties (VN)?
  - 2 Op basis waarvan wordt er uitgegaan van een gemiddelde van twee keer per jaar beladen of ontladen in Nederland? Verwacht u dat er, met intensivering van het gebruik van de JSS op de lange termijn, in de toekomst vaker dan dit gemiddelde van twee keer per jaar zal worden beladen en ontladen in Nederland? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet? Welke gevolgen heeft dat voor de gegeven prijsraming?
  - 3 Kunt u nader ingaan op de veelzijdigheid van toepassingen van de JSS voor ook humanitaire missies, zoals onlangs werd aangestipt bij de doop ervan? Waarop, en voor welke toepassingen, is de internationale belangstelling gebaseerd voor het scheepstype zoals werd genoemd bij de doop?
  - 4 Waarom is het, gelet op de levensduur van het schip van circa 35 jaar en de zich ontwikkelende inzetbreedte wanneer er meer ervaring mee wordt opgedaan, niet in deze periode te verwachten dat veel meer en vaker inzet van dit schip zal worden gevraagd, dan de geraamde twee keer per jaar beladen?
  - 5 In hoeverre is in de berekeningen meegenomen dat inzet van het schip door de VN ook betaald wordt door de VN, en dat deze inkomsten kunnen bijdragen aan dekking voor de kade?
  - 6 In welke gevallen moet er worden uitgeweken naar een andere haven dan Den Helder bij inzet van de JSS als strategisch transportschip?
  - 7 Hoe ziet het kostenoverzicht van de gegeven prijsindicatie er uit voor een enkele belading, uitgesplitst naar personeelskosten, logistieke kosten (voor het vervoer van de goederen naar de andere havens) en beveiligingskosten? Welke bijkomende kosten zijn er? Wat verklaart het verschil tussen de prijsindicatie van 50.000 euro en 100.000 euro?
  - 8 In hoeverre was de kade ook geprojecteerd voor civiel medegebruik, waarmee de haven van Den Helder zich verder kan versterken als de belangrijkste ondersteunende haven voor onderhoud en aanleg van windparken aan zee? Is er ook een bijdrage vanuit de regionale overheden voorzien? Wordt die nu doorkruist?
  - 9 In hoeverre heeft de kade, juist vanwege het civiele medegebruik rondom het onderhoud windparken op zee, een relatie met de Green Deal die de regio Noord-Nederland met de minister van Economische Zaken heeft gesloten?
  - 10 Welke gevolgen heeft het beoogde schrappen van de kade voor eventueel gemaakte afspraken met de gemeente Den Helder en andere regionale overheden rondom de civiel militaire samenwerking bij de haven? Kunt u aangeven wat die afspraken inhouden?
  - 11 Wat zijn de inkomsten die u en de gemeente Den Helder mislopen doordat deze kade, als die er niet komt, geen havengelden meer genereert?
  - 12 Kunt u een indicatieve kosten/baten tabel geven over de komende 35 jaar, met aan de ene zijde de (financierings-)kosten van de aanleg van de kade en het onderhoud ervan, en aan de andere zijde de opbrengsten vanuit geschatte extra inkomsten bij verhuur van de JSS aan de VN door betere inzetbaarheid vanuit de «eigen» marinehaven, liggelden civiel medegebruik, besparingen per jaar (doordat niet naar havens elders hoeft te worden uitgeweken), en overige inkomsten?

- Nr. Vraag
- 13 Waarom kunt u geen inkomsten genereren aan havengelden door civiel medegebruik? Wat is het verband met het ontbreken van een exploitatierekening bij u voor het innen van die havengelden?
- 14 Welke maatregelen neemt u om in de haven een normale inkomstenstroom te genereren die dekking geeft aan de door u aangelegde infrastructuur?
- 15 Welke kosten zijn verbonden aan de aanpassing van de kade in Den Helder om belading van de JSS als strategisch transportschip te faciliteren? Hoe verhouden deze kosten zich op jaarbasis ten opzichte van de genoemde prijsindicatie van 200.000 euro per jaar (uitgaande van twee keer laden/lossen) bij belading in Nederland, zonder aanpassing van de kade in Den Helder?
- 16 Waarom is er niet voor gekozen de aanleg van de kade mede te financieren uit de 50 miljoen euro die met de begrotingsafspraken van 2014 beschikbaar is gesteld voor regionale werkgelegenheid?
- 17 Wat wordt er verstaan onder geschikte faciliteiten en heeft Den Helder deze faciliteiten niet, gelet op de stelling in uw brief dat het nodig kan zijn om voor het beladen van transportschip met bijvoorbeeld voertuigen en containers uit te wijken naar een andere haven met meer geschikte faciliteiten?
- 18 Kunt u aangeven of het afmeren, beladen en ontladen van het schip geen probleem oplevert in het buitenland, gelet op de stelling in uw brief dat met het oog op de verwachte internationale samenwerking als strategisch transportschip dit schip vaak in het buitenland zal zijn? Zo ja, hoe gaan we daarmee om?
- 19 Wat zijn de kosten in Den Helder? Kunt u daarvan een prijsindicatie geven?
- 20 Zijn de maximaal jaarlijkse kosten van 200.000 euro voor het beladen en ontladen van de JSS in Nederland van tevoren voorzien?
- 21 Op welke manier worden de maximaal jaarlijkse kosten van 200.000 euro voor het beladen en ontladen van de JSS op uw begroting ingeboekt?