

Vergaderjaar 2019–2020

27 830

Materieelprojecten

Nr. 308

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 1 juli 2020

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Defensie over de brief van 7 mei 2020 inzake het project «Vervanging hulpvaartuigen CZSK» (Kamerstuk 27 830, nr. 305).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 22 juni 2020. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Aukje de Vries

De griffier van de commissie,
De Lange

1.
Zijn besluiten die de komende periode nog (al dan niet) worden genomen over het wijzigen van de omvang van de vloot nog mogelijk van invloed om de te verwerven (aantallen) ondersteuningsvaartuigen? Zo ja, heeft u zicht op welke besluiten dit mogelijk betreft?

Nee, het aantal te verwerven hulpvaartuigen wordt bepaald in de onderzoeksfase (B-fase) aan de hand van de taken die moeten worden verricht, de mogelijkheden om deze over de vaartuigen te verdelen en het beschikbare budget.

2.
Is het mogelijk de aanschaf van de hulpvaartuigen te versnellen, om zo te zorgen dat de maritieme industrie in de post-Corona recessie werkgelegenheid kan blijven bieden?

12.
Bent u bereid, in het licht van de coronacrisis, dit project te versnellen en nationaal aan te besteden? Zo nee, waarom niet?

20.
Wat is uw houding ministerie ten aanzien van de aandrang van de branche organisatie Netherlands Maritime Technology om een versneld aanbestedingstraject voor de tien schepen te hanteren? Bent u akkoord met dit verzoek? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

50.
Bent u bereid, mede in het licht van de Defensie Industrie Strategie, het regeerakkoord en de corona crisis, een beroep te doen op artikel 346 VWEU, over te gaan tot nationale aanbesteding en hierover zo snel mogelijk, al in de A-fase, uitsluitel te geven? Zo nee, waarom niet?

Defensie onderzoekt in de onderzoeksfase (B-fase) op welke wijze de vervanging van de hulpvaartuigen CSZK doelmatig en doeltreffend kan worden uitgevoerd. Bij de projecten «Vervanging M-fregatten» en «Verwerving *Combat Support Ship*» is wel reeds in de A-fase de verwervingsstrategie bepaald. Dit is toegelicht in de A-brieven en de beantwoording van vragen daarover (Kamerstukken 27 830, nrs. 212, 224, 245 en 249 van 3 mei en 8 juni 2018). Bij beide genoemde projecten had Defensie door de voorbereiding op de huidige kabinetsperiode en de nieuwe Defensienota van maart 2018 meerdere materieelprojecten al langere tijd in beschouwing gehad. Daardoor was in de A-fase voor deze projecten bij uitzondering al voldoende informatie beschikbaar om de verwervingsstrategie te kunnen bepalen. Bij het project «Vervanging hulpvaartuigen CZSK» is daarvoor nog niet voldoende informatie beschikbaar.

In lijn met het Regeerakkoord en de Defensienota interpreteert Defensie, met inachtneming van de (aanbestedings)regelgeving, artikel 346 VWEU ruimhartig. Indien artikel 346 VWEU kan worden toegepast behoort de gunning van opdrachten zonder (Europese) concurrentiestelling tot de mogelijkheden, maar dat is wellicht ook mogelijk met toepassing van de AW2012 of de ADV. Een beroep op artikel 346 VWEU vraagt een gedegen onderbouwing, gekoppeld aan het wezenlijk veiligheidsbelang en de vraag waarom de procedures en specifieke bepalingen van de ADV niet voldoende waarborgen bieden om de wezenlijke veiligheidsbelangen te beschermen. De B-fase zal duidelijk maken in hoeverre toepassing van de verschillende bepalingen van beide genoemde wetten, dan wel een beroep op artikel 346 VWEU opportuun zijn.

Zoals uiteengezet in de brief van 15 mei jl. (Kamerstukken 35 300 X en 25 295, nr. 64) bekijkt Defensie de mogelijkheid om investeringen te versnellen. De doelmatigheid van investeringen is daarbij een belangrijke randvoorwaarde. De investeringsplanning is op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen waarbij de verwachte levensduur van de te vervangen systemen een rol speelt. Zoals vermeld in het antwoord op vraag 13 loopt het einde van de levensduur van de te vervangen schepen uiteen van 2024 tot 2034. Tegen die achtergrond ligt het niet voor de hand de vervanging van deze schepen te versnellen.

3.

Is het mogelijk de Gouden Driehoek bij het project te betrekken? Zo ja, in welke fase van het project zou dit kunnen?

55.

Bent u bereid de Gouden Driehoek te betrekken bij het (gedeeltelijk) emissievrij maken van de hulpvaartuigen? Hebt u kennis genomen van de berichtgeving dat Nederlandse scheepsbouwers en toeleveranciers klaar staan, samen met de kennisinstellingen, om Defensie te adviseren en haar duurzame en innovatieve technologie te implementeren?

Op het gebied van onderzoek om de hulpvaartuigen (gedeeltelijk) emissievrij te maken, wordt nationaal al samengewerkt. In de A-fase zijn de industrie en MARIN reeds betrokken geweest. In de B-fase zal deze betrokkenheid nog worden vergroot. Verder participeert Defensie in het consortium *Green Maritime Methanol*, een groot samenwerkingsverband met diverse kennisinstellingen en industriële partners, met als doel om het gebruik van (groene) methanol als scheepsbrandstof te onderzoeken. Methanol is één van de potentiële alternatieve energiedragers voor de hulpvaartuigen.

Defensie is medeondertekenaar van de «Green Deal voor de Zeevaart, Binnenvaart en Havens» (Kamerstukken 33 043 en 31 409, nr. 102 van 11 juni 2019). Daarin is afgesproken dat Defensie in nauwe samenwerking met de Rijksrederij ernaar streeft het *launching customership* te intensiveren om daarmee de klimaatdoelstellingen te ondersteunen en de logistieke footprint van de vloot te verminderen. Verder is daarin afgesproken dat Defensie per materieelproject zal bezien in hoeverre *launching customership* aan de orde kan zijn.

De vervanging van de hulpvaartuigen biedt wellicht een mogelijkheid om het *launching customership* te concretiseren. Uit de B-fase zal blijken of het voor Defensie technisch en financieel haalbaar is om deze vaartuigen (gedeeltelijk) emissievrij te maken en daarmee als *launching customer* op te treden. Zie ook het antwoord op de vragen 9 en 11.

4.

Welke landen in Europa zijn het komende decennium nog meer van plan hulpvaartuigen aan te schaffen?

5.

Is het mogelijk om bij de ontwikkeling van de hulpvaartuigen samen te werken met werven in Duitsland en Zweden?

33.

Wordt er in internationaal verband gekeken of het aanschaffen van deze vaartuigen gezamenlijk kan met een bondgenoot, om zodoende schaalvoordelen te behalen?

48.

Bent u voornemens internationale samenwerking te zoeken bij de aanbesteding van (een of meerdere) hulpvaartuigen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, met welke landen?

Zoals uiteengezet in de A-brief wordt in de B-fase de verwervingsstrategie bepaald. De mogelijkheden voor nationale en internationale samenwerking, zoals met buitenlandse werven, komen hierbij aan bod. Op dit moment is er geen belangstelling bekend voor internationale samenwerking bij dit project. Met Duitsland, België, Noorwegen en Zweden is in bilateraal overleg over dit project gesproken, maar daar bleek geen behoefte aan samenwerking bij de aanschaf van deze vaartuigen. Mochten zich tijdens de B-fase kansen voordoen met deze of andere landen, dan zal samenwerking alsnog worden overwogen. Zie ook het antwoord op vraag 32.

5.

Is het mogelijk om bij de ontwikkeling van de hulpvaartuigen samen te werken met werven in Duitsland en Zweden?

Zie het antwoord op vraag 4.

6.

Welke landen binnen de Europese Unie, die beschikken over een zelfscheppende maritieme industrie, kopen alle of de meeste van hun hulpvaartuigen bij werven in eigen land?

Defensie heeft geen volledig beeld van de aankopen van hulpvaartuigen van andere landen. Veelal worden vaartuigen met geringe omvang en complexiteit in landen met een zelfscheppende maritieme industrie verworven bij werven in eigen land. Er zijn echter ook andere voorbeelden. Zo heeft Zweden in 2014 samen met Nederland sleepboten gekocht bij Damen. Ook het commerciële bedrijf dat voor de Britse marine de sleepboten verzorgt, heeft in 2016 sleepboten bij Damen besteld.

7.

Hoe verhoudt zich de passage «Nederland heeft van oudsher een stabiele basis in het maritieme domein met toonaangevende kennisinstellingen en bedrijven» onder het kopje «waarin moet Nederland groot zijn?» op pagina 2 van de Defensie Industriestrategie tot de manier waarop de voorgenomen aanschaf van tien hulpvaartuigen vorm krijgt?

8.

Hoe verhoudt zich de passage «Nederland heeft in het maritieme domein state-of-the-art bedrijven met toonaangevende technologische en industriële capaciteiten, zoals Damen Schelde Naval Shipbuilding en het kennisinstituut Marin. Nederland heeft daarnaast op maritiem gebied een infrastructuur van fundamenteel, toegepast onderzoek, ontwikkeling en bouw tot de sloop van schepen.» op pagina 11 van de Defensie Industriestrategie tot de manier waarop de voorgenomen aanschaf van tien hulpvaartuigen vorm krijgt?

Zoals uiteengezet in de DIS streeft Defensie naar het beste product voor de beste prijs, met een zo groot mogelijke betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven. De verwervingsstrategie wordt in de B-fase bepaald. Voor het bepalen van de verwervingsstrategie is een groot aantal elementen van belang. Het gaat bijvoorbeeld om de voordelen van nationale en internationale samenwerking, de benutting van de nationale kennisinfrastructuur, de inschakeling van Nederlandse defensiebedrijven, overige nationale belangen en de Europese regelgeving. Er worden geen bijzondere militaire eisen aan de hulpvaartuigen gesteld. Daarom is het uitgangspunt in dit geval «*Commercial-off-the-Shelf, tenzij*» met vrijwel uitsluitend civiele bouwstandaarden en slechts militaire toevoegingen daar waar onvermijdelijk. Een ontwikkeltraject is alleen nodig voor het

(gedeeltelijk) emissievrij maken van de hulpvaartuigen, indien uit de B-fase blijkt dat het technisch en financieel haalbaar is om dit in het project mee te nemen.

9.

Waarom houdt u de mogelijkheid open dat het emissiearm maken van de vaartuigen niet doorgaat?

11.

Waarom doet u een beroep op de rijksbrede middelen om het emissiearm maken van de vaartuigen te bekostigen? Waarom wordt dat niet uit de Defensiebegroting betaald?

In de Defensie Energie en Omgeving Strategie van 27 september 2019 (DEOS, Kamerstuk 33 763, nr. 152) is ingegaan op financiële aspecten van de defensievoornemens op energiegebied. In de periode 2019–2022 heeft Defensie incidenteel in totaal 2,5 miljoen euro gereserveerd voor een aantal projecten. Zoals vermeld in de DEOS zijn extra investeringen mogelijk als met een sluitende business case wordt aangetoond dat de extra kosten worden terugverdiend door lagere energielasten. De voorlopige business case voor het (gedeeltelijk) emissieloos maken van de hulpvaartuigen, berekend over de planperiode van de komende vijftien jaar, bleek in de A-fase nog niet sluitend en past derhalve op dit moment niet in het projectbudget.

Om de gestelde ambities in de DEOS waar te maken, wil Defensie daarom zoveel mogelijk aansluiten bij en gebruik maken van rijksbreed beschikbaar gestelde middelen voor het realiseren van de klimaatdoelen. In de B-fase zullen de technische haalbaarheid en de financiële consequenties om deze vaartuigen (gedeeltelijk) emissievrij te maken nader worden onderzocht. Daarbij zal een verder doorgerekende business case worden opgesteld voor de gehele levensduur van de nieuwe schepen, die voor elk schip dertig jaar bedraagt. Zie ook het antwoord op de vragen 34 en 36.

10.

Herinnert u zich deze passage uit blz. 11 van de Defensie Industrie Strategie: «Nederland heeft in het maritieme domein state-of-the-art bedrijven met toonaangevende technologische en industriële capaciteiten (...)». Erkent u dat dit project niet alleen de potentie heeft om bij te dragen aan de innovatiekracht van de maritieme maakindustrie, maar in deze tijd van coronacrisis ook van groot belang is voor het behoud van hoogwaardige kennis en kunde in Nederland?

52.

Kunt u aangeven wat in dit geval precies bedoeld wordt met Commercial-off-the-shelf, aangezien ieder van deze schepen immers bijna uniek is en er geen standaard markt bestaat voor kant-en-klare producten voor duikvaartuigen, torpedowerkschepen en ondersteuningsschepen, waarbij ieder van de vijf categorieën uniek is of het gaat om een heel kleine serie, ieder met unieke hulpapparatuur?

De passage in de Defensie Industrie Strategie is mij bekend. De innovatie en de benodigde hoogwaardige kennis en kunde voor de vervanging van de hulpvaartuigen hebben alleen betrekking op emissieloos varen. Het uitgangspunt is daarom «*Commercial-off-the-Shelf, tenzij*» met vrijwel uitsluitend civiele bouwstandaarden en slechts militaire toevoegingen waar die onvermijdelijk zijn. De mogelijkheden voor innovatie op het gebied van (gedeeltelijk) emissievrij maken van deze vaartuigen worden

in de B-fase onderzocht. Of dit in het project meegenomen kan worden, hangt echter af van de resultaten van de B-fase.

11.

Waarom doet u een beroep op de rijksbrede middelen om het emissiearm maken van de vaartuigen te bekostigen? Waarom wordt dat niet uit de Defensiebegroting betaald?

Zie het antwoord op vraag 9.

12.

Bent u bereid, in het licht van de coronacrisis, dit project te versnellen en nationaal aan te besteden? Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 2.

13.

Kunt u voor de tien vaartuigen afzonderlijk (bij benadering) aangeven welk vaartuig wanneer het einde van zijn levensduur bereikt?

Zoals vermeld in de A-brief is einde levensduur (bij benadering):

- Het marine opleidingsvaartuig: 2024.
- Het torpedowerk- en ondersteuningsschip voor onderzeeboten: 2026.
- De vijf duikvaartuigen: 2026/2027.
- Het transport- en ondersteuningsschip in het Caribische Gebied: 2031.
- De twee hydrografische opnemingsvaartuigen: 2033/2034.

14.

Waarom zit tussen de indienststelling van de schepen 20 jaar en het einde van de levensduur de helft, namelijk 10 jaar?

Dit wordt veroorzaakt doordat de oudste hulpvaartuigen (Zr.Ms. Mercurus en de Soemba) in de huidige planning veel langer in dienst zijn geweest dan de oorspronkelijk voorziene levensduur.

15.

Kunt u aangeven hoeveel a) bemanning en b) opvarenden per huidige vaartuig ingezet kunnen worden (inclusief troepen-transport, instructeurs, duikers, of speciaal bij oefeningen toegewezen bemanning)? Kunt u per schip aangeven of er is voorzien in boventallige accommodatie? Zo ja, hoeveel?

Voor de huidige vaartuigen gelden de volgende bemanningsaantallen:

- Het marine opleidingsvaartuig: vaste bemanning 5, maximaal opvarenden 21.
- Het torpedowerk- en ondersteuningsschip voor onderzeeboten: vaste bemanning 30, maximaal opvarenden 39.
- De twee hydrografische opnemingsvaartuigen: vaste bemanning 22, maximaal opvarenden 42.
- Het transport- en ondersteuningsschip in het Caribische Gebied: vaste bemanning 17, maximaal opvarenden 77, voor (troepen)transport korte duur maximaal 175.
- De vijf duikvaartuigen (drie types): vaste bemanning varieert van 4 tot 8, maximaal opvarenden varieert van 7 tot 29.

Deze schepen beschikken niet over boventallige accommodatie in de zin van een bewust gecreëerd hoger aantal bedden voor onvoorziene omstandigheden.

16.

Kunt u aangeven welk tonnage de vijf verschillende vaartuigen hebben?

De huidige hulpvaartuigen hebben het onderstaand tonnage:

- Het marine opleidingsvaartuig: 528 ton.
- Het torpedowerk- en ondersteuningsschip voor onderzeeboten: 1.500 ton.
- De twee hydrografische opnemingsvaartuigen: 1.875 ton.
- Het transport- en ondersteuningsschip in het Caribische Gebied: 1.150 ton.
- De vijf duikvaartuigen: varieert van 223 tot 410 ton.

17.

Kunt u aangeven welk tonnage u voorziet voor de afzonderlijke vervangende schepen?

De tonnages van de vervangende schepen staan nog niet exact vast. Het tonnage voor de vervangende capaciteit voor opleidingen zal naar verwachting toenemen, waardoor het schip betere eigenschappen heeft voor het varen op de Noordzee en beter kan voorzien in de opleidingsbehoefte. Daarnaast zal de vervangende capaciteit voor ondersteuning in het Caribisch gebied in tonnage toenemen om de behoefte aan extra transportcapaciteit voor noodhulp te accommoderen. Tot slot voorziet ik dat alle vaartuigen enigszins in tonnage zullen toenemen om alle huidige eisen te kunnen accommoderen, zoals aangescherpte eisen op het gebied van milieu en accommodatie.

18.

Aangezien er mogelijk toch aanzienlijke verschillen bestaan tussen de verschillende vaartuigen, wat wordt dan bedoeld met vergelijkbare eigenschappen, waardoor vervanging zelfs één project kan worden?

19.

Waarom zijn de aanzienlijk kleinere duikvaartuigen opgenomen in dit project en niet in een afzonderlijk project?

Bij de hulpvaartuigen gaat het om relatief kleine marineschepen voor ondersteunende taken, zonder gevechtstaken. Hoewel voor bepaalde taken specifieke systemen nodig zullen zijn, probeert Defensie gemeenschappelijkheid te creëren in het ontwerp waar mogelijk en doelmatig. Dit betreft onder meer de bouwwijze van de romp, de inrichting van het schip en alle generieke systemen. Deze aanpak levert mogelijk schaalvoordelen op voor de af te sluiten verwervingscontracten, evenals voordelen op de gebieden van onder meer instandhouding en opleidingen. Ook kunnen studies in de B-fase binnen een project eenvoudiger centraal worden uitgevoerd, zoals voor het (gedeeltelijk) emissievrij maken van de hulpvaartuigen. De centrale aanpak in een project geeft de grootste kans om synergie te bereiken en schaalvoordelen te benutten.

Voor de havenduikvaartuigen geldt dat de bouwwijze van de romp en het tonnage anders zullen blijven dan de andere hulpvaartuigen. Omdat de overige genoemde mogelijke voordelen ook op de duikvaartuigen van toepassing zijn, worden ook deze vaartuigen meegenomen in hetzelfde project.

20.

Wat is uw houding ministerie ten aanzien van de aandrang van de branche organisatie Netherlands Maritime Technology om een

versneld aanbestedingstraject voor de tien schepen te hanteren? Bent u akkoord met dit verzoek? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 2.

21.

Waarom wordt er niet voor gekozen om de civiele autoriteiten in het Caraïbisch gebied zelf uit te rusten met de gewenste capaciteit indien u stelt dat zowel in het Caraïbisch gebied als in Nederland de schepen regelmatig kunnen worden ingezet ter ondersteuning van de civiele autoriteiten?

22.

Is het, gezien de door klimaatverandering verwachte toename van noodweer in het Caraïbisch gebied, een optie om de civiele autoriteiten uit te rusten met scheepscapaciteit om in Humanitarian Assistance and Disaster Relief te voorzien? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze voert u dit uit? Deelt u de opvatting dat Humanitarian Assistance and Disaster Relief geen militaire hoofdactiviteit is? Kunt u uw antwoord toelichten?

«Ondersteuning van civiele autoriteiten bij rechtshandhaving, rampenbestrijding en humanitaire hulp, zowel nationaal als internationaal» is de derde hoofdtaak van Defensie. Ook deze taak is afgeleid van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden en de Grondwet. Zoals onder meer toegelicht in de Defensienota 2018, valt *Humanitarian Assistance and Disaster Relief* in het Caribisch gebied onder de derde hoofdtaak van Defensie en draagt dit bij aan het «Veilig blijven» van ons Koninkrijk.

De verzoeken tot ondersteuning betreffen over het algemeen niet alleen de capaciteit (het vaartuig), maar vooral ook specifieke kennis en kunde. Defensiepersoneel is opgeleid en getraind om dergelijke ondersteuning te leveren. Het is uiteraard aan de civiele autoriteiten om te besluiten om eventueel zelf deze capaciteit op te bouwen, maar dit behelst meer dan alleen een schip kopen. Daarnaast leidt deze eventuele keuze van de civiele autoriteiten niet tot een drastische vermindering van de marine behoefte, omdat Defensie deze vaartuigen primair voor eigen doeleinden gebruikt.

23.

Betekent uw stelling dat het vervangende opleidingsschip groter zou moeten zijn dan de Pelikaan, omdat het dan betere eigenschappen heeft voor het varen op de Noordzee en meer ruimte zal hebben voor leerlingen, dat het in grote wordt opgeschaald naar een tonnage vergelijkbaar met de overige schepen (met uitzondering van de kleinere duikvaartuigen)? Gaat dit extra kosten met zich meebrengen? Zo ja, hoeveel en hoeveel groter of zwaarder wordt het nieuwe schip?

Zoals uiteengezet in het antwoord op vraag 17 staan de tonnages van de vaartuigen, en daarmee ook de kosten per vaartuig, nog niet vast. Dit is onderwerp van nader onderzoek in de B-fase. De vergelijking betreft hier overigens niet Zr.Ms. Pelikaan, maar MOV Van Kinsbergen.

24.

Kunt u, eventueel vertrouwelijk, inzicht verschaffen omtrent de begrote kosten van de aanschaf per vaartuig (die immers, zoals u stelt, bepaalt hoeveel schepen gekocht zullen worden). Immers, de, hoewel in materieelbeleid vastgestelde, investeringsband-

breedte van € 250 miljoen tot € 1 miljard ligt van de goedkoopste tot duurste optie enorm ver uiteen?

53.

Kunt u de financiële bandbreedte uitsplitsen naar de verschillende typen hulpvaartuigen? Zo nee, waarom niet?

De kosten van elk van vijf deelprojecten (opleidingsvaartuig, torpedowerken ondersteuningsschip, ondersteuningsschip Caribisch gebied, hydrografische opnemingsvaartuigen, havenduikvaartuigen) vallen binnen de bandbreedte van 25 tot 100 miljoen euro.

25.

Wordt er bij de aanschaf van de vervangende capaciteit rekening gehouden met de capaciteit van bondgenoten, aangezien deze vaartuigen steeds vaker in een internationaal verband zullen worden ingezet? Zo nee, waarom niet?

De hulpvaartuigen zullen doorgaans zelfstandig worden ingezet en slechts incidenteel ook in (inter)nationaal verband. Daarom wordt bij de aanschaf primair uitgegaan van de nationale behoefte. Voor zover relevant voor de desbetreffende capaciteiten wordt wel rekening gehouden met eventuele samenwerking met bondgenoten.

26.

Is het voor de keuze voor een nieuw torpedowerk- en ondersteuningsschip voor onderzeeboten niet nodig te weten wat de nieuwe onderzeeboot die Nederland gaat aanschaffen precies wordt?

Nee, het is niet noodzakelijk om precies te weten welke onderzeeboot Nederland gaat aanschaffen. Zo heeft Zr.Ms. Mercurius in het verleden ook onderzeeboten van andere landen ondersteund. Omdat het huidige torpedowerk- en ondersteuningsschip voor onderzeeboten vanwege einde levensduur eerder moet worden vervangen dan de introductie van de nieuwe onderzeeboten, moet de vervangende capaciteit zowel de huidige als de nieuwe onderzeeboten kunnen ondersteunen.

27.

Wordt er bij de aanschaf van een nieuw marine opleidingsvaartuig ook gekeken of en hoe deze in situaties van crisis zou kunnen worden ingezet voor conflict- of vredesmissies?

Nee, inzet tijdens conflicten of crisisbeheersingsoperaties behoort niet tot het takenpakket van het opleidingsvaartuig.

28.

Krijgt het nieuwe torpedoschip meer functies dan het oude torpedoschip? Zo ja, welke?

Nee.

29.

Op basis van welke aanname worden er twee hydrografische opnemingsvaartuigen besteld?

Er worden nog geen twee hydrografische opnemingsvaartuigen besteld, omdat het aantal te verwerven vaartuigen nog niet vaststaat en onderwerp is van nader onderzoek in de B-fase. De nieuw te verwerven capaciteit moet de huidige hydrografische taken kunnen vervullen.

30.

Zou het ondersteuningsschip in het Caribische Gebied, in het kader van de groeiende veiligheidsrisico's in het Caribisch gebied en het streven naar een multifunctionele en dynamische krijgsmacht, niet vervangen moeten worden door een schip dat naast ondersteunende taken ook militaire taken kan vervullen?

Ook het ondersteuningsschip in het Caribisch gebied kan beperkt militaire taken uitvoeren. Voor opdrachten in het hogere geweldsspectrum zijn andere eenheden bedoeld, zoals de fregatten.

31.

Op basis van welke afweging is er maar één duikvaartuig beschikbaar voor taken van nationale veiligheid en ondersteuning van civiele autoriteiten?

Defensie en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelatie hebben afspraken over ondersteuning van de civiele autoriteiten. Op basis van deze afspraken is voor deze ondersteuning permanent één duikvaartuig beschikbaar. Als in voorkomend geval extra capaciteit nodig is, zal Defensie bezien of die kan worden geleverd.

32.

Wordt in het streven naar gemeenschappelijkheid ook gekeken naar de vloot van de meest belangrijke bondgenoten van de Nederlandse krijgsmacht?

Voor de vervangende capaciteit van het torpedowerk- en ondersteuningsschip voor onderzeeboten is gebruik gemaakt van het *Submarine Support Unit Requirements Document*. Dit document is in 2016 opgesteld door de *Conventional Submarine Cooperation*, een samenwerkingsverband tussen Duitsland, Italië, Noorwegen, Polen, Portugal en Nederland. Het document beschrijft op hoofdlijnen de functies en eisen voor een nieuwe behoeftestelling van een onderzeebootondersteuningsschip. Zoals uiteengezet in het antwoord op vraag 4 is internationale samenwerking bij de concrete bouw van een dergelijk schip op dit moment niet voorzien.

33.

Wordt er in internationaal verband gekeken of het aanschaffen van deze vaartuigen gezamenlijk kan met een bondgenoot, om zodoende schaalvoordelen te behalen?

Zie het antwoord op vraag 4.

34.

Wat zijn de verwachtingen aangaande het omlaag brengen van de emissies van deze vaartuigen in het kader van de Defensie Energie en Omgeving Strategie (DEOS)?

36.

De schepen worden tussen 2022 en 2034 gebouwd en blijven volgens het DMP-A tot ver na 2050 operationeel. Is het uw intentie om te voldoen aan de normen van 2022, aan die van 2030 of die van 2050?

De vaartuigen zullen gaan voldoen aan de emissie-eisen «Tier III», zoals gesteld door de *International Maritime Organization*.

In de DEOS zijn streefdoelen opgenomen voor het energieverbruik in het operationele domein. Onder meer is in 2030 de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen met tenminste 20 procent gereduceerd ten opzichte

van 2010. In 2050 is de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen met tenminste 70 procent gereduceerd ten opzichte van 2010. De DEOS bevat geen gedetailleerde streefdoelen voor emissies.

Indien deze hulpvaartuigen overstappen op alternatieve energiedragers, kan dit een bijdrage leveren aan het streefdoel van 2030 voor het maritieme domein van de DEOS. In welke mate moet nog blijken in de B-fase als de technische en financiële haalbaarheid wordt onderzocht.

35.

Wordt er in het streven naar een reductie van afhankelijkheid van fossiele brandstoffen gekeken hoe bondgenoten dit aanpakken? Wordt er samengewerkt op dit thema?

NAVO-partners hebben in de *Ship Design Capability Group* contact over hun voornemens op dit gebied. Uit deze contacten blijkt dat op dit moment weinig marines concrete plannen hebben om de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen drastisch te verminderen. Internationale samenwerking voor dit project lijkt dan ook niet opportuun, maar wordt zoals toegelicht in antwoord 4 niet uitgesloten. Interoperabiliteit en beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen zijn daarom wel belangrijke nader te onderzoeken parameters voor de technische haalbaarheid in de B-fase.

36.

De schepen worden tussen 2022 en 2034 gebouwd en blijven volgens het DMP-A tot ver na 2050 operationeel. Is het uw intentie om te voldoen aan de normen van 2022, aan die van 2030 of die van 2050?

Zie het antwoord op vraag 34.

37.

Hebt u, zoals op 31 maart 2020 toegezegd in uw antwoord op de motie van het lid Belhaj (Kamerstuk 35 300 X, nr. 10) van 30 oktober 2019 (Kamerstuk 27 830, nr. 303), overwogen om alternatieve financiering voor dit project in te zetten? Wat is de uitkomst van de in de brief van 31 maart bedoelde beoordeling van de business case? Is deze tot stand gekomen in overleg met financiële partijen?

Hoewel voor dit project nog geen business case voor alternatieve financiering is opgesteld zoals bedoeld in mijn brief van 31 maart, overweegt Defensie de inzet van alternatieve financiering te onderzoeken. Defensie wil zoveel mogelijk gebruik maken van rijksbreed beschikbaar gestelde middelen voor het realiseren van klimaatdoelen. De B-brief zal hier nader op ingaan.

38.

Doelt u er met de opmerking dat de verwerving van de verschillende vaartuigen in één project wordt gevat om schaalvoordelen te behalen op dat u voornemens bent de bouw van alle vaartuigen bij één aanbieder te beleggen? Zo nee, hoe denkt u schaalvoordelen te verkrijgen?

39.

Bent u voornemens dit project alsnog op te splitsen in een project per type hulpvaartuig indien u er niet in slaagt deze vaartuigen in samenhang en in hetzelfde tijdslot bij één aanbieder te verwerven? Zo nee, waarom niet?

41.

Is het de bedoeling om op basis van dit DMP-A uiteindelijk alle 10 schepen ineens bij één werf aan te besteden of via een raamovereenkomst van dezelfde bouwmeester te betrekken?

De bouw hoeft niet per se bij één aanbieder belegd te worden en het project kan leiden tot een of meerdere contracten. Dit wordt in de B-fase verder onderzocht. Ook bij twee à drie aanbieders kunnen schaalvoordelen behaald worden, omdat het aantal typen schepen dan nog steeds afneemt ten opzichte het huidige aantal scheepstypen. Ook kunnen bij meerdere contracten eisen gesteld worden aan de toeleveranciers van een aanbieder, zodat toch de gewenste synergie bereikt wordt en dat er schaalvoordelen zijn bij de instandhouding en bij opleidingen.

40.

Heeft Defensie eerder uiteenlopende typen defensiematerieel aangeschaft onder de noemer van één project? Zo ja, was de ervaring hiermee positief?

Defensie heeft in het verleden positieve ervaringen opgedaan met de aanschaf van verschillende typen materieel binnen een project of programma. Een voorbeeld hiervan is de verwerving van de *Fast Raiding Interception and Special Forces Craft* (2009), waarmee vier verschillende maritieme vervangingsbehoeftes zijn samengevoegd in een project. Dit heeft geleid tot meer familievorming op het gebied van kleine snelle vaartuigen, met voordelen op de gebieden van onder meer onderhoud, logistiek en opleiding en training. Een ander voorbeeld is het nog lopende programma Defensiebrede Vervanging Operationele Wielvoertuigen (DVOW) dat bestaat uit enkele deelprojecten voor de aanschaf van verschillende soorten voertuigen en bijbehorende systemen. Door hier een programmaconstructie te gebruiken, kunnen de deelprojecten goed op elkaar worden afgestemd.

41.

Is het de bedoeling om op basis van dit DMP-A uiteindelijk alle 10 schepen ineens bij één werf aan te besteden of via een raamovereenkomst van dezelfde bouwmeester te betrekken?

Zie het antwoord op vraag 38.

42.

Erkent u dat de technologische standaarden en inzichten over de periode van ca. 15 jaar, van DMP-A tot oplevering binnen één groot project, sterk kunnen veranderen, vooral met betrekking tot elektronische systemen en energietransitie? Worden de algemene technische eisen aan de 10 schepen al bij de DMP-D fase en het contract van het eerste schip vastgelegd of kunnen deze gedurende de looptijd van dit project worden bijgesteld op basis van nieuwe technische ontwikkelingen?

Ja, technische standaarden en inzichten veranderen in de loop der tijd. De verwervingsstrategie zal worden bepaald in de B-fase. Hierbij zal Defensie ook bezien hoe veranderde eisen gedurende de looptijd van dit project worden meegenomen in de verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase).

43.

Erkent u dat de ervaring met het bouwen van schepen leert dat schaalvoordelen bij unieke schepen en kleine series nauwelijks aan de orde zijn? Kunt aangeven welk economisch schaalvoordeel (in percentage van de kostprijs) door het samenvoegen

van deze projecten gerealiseerd gaat worden? Op welke feiten is dit standpunt gebaseerd?

Inderdaad nemen schaalvoordelen af naarmate de serie kleiner wordt. In de behoeftestellingfase (A-fase) van dit project kwam naar voren dat een economisch schaalvoordeel van ongeveer vijf procent behaald kan worden door de samenvoeging van deze projecten.

44.

Is het mogelijk om bij de aanschaf van de hulpvaartuigen een beroep te doen op artikel 346 Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU)? Is, aangezien gesteld wordt dat de hulpvaartuigen met hun specifieke taken een bijdrage leveren aan het «veilig blijven» van ons Koninkrijk en aan het «veilig verbinden» van de aan- en afvoerlijnen van Nederland, een beroep op artikel 346 VWEU gerechtvaardigd, aangezien de hulpvaartuigen bijdragen aan de nationale veiligheid? Zo nee, waarom niet?

49.

Kunt u niet beter gebruik maken van artikel 346 VWEU en de schepen alleen nationaal aanbesteden, aangezien de hulpvaartuigen met hun specifieke taken een bijdrage leveren aan het «veilig blijven» van ons Koninkrijk en aan het «veilig verbinden» van de aan- en afvoerlijnen van Nederland?

50.

Bent u bereid, mede in het licht van de Defensie Industrie Strategie, het regeerakkoord en de corona crisis, een beroep te doen op artikel 346 VWEU, over te gaan tot nationale aanbesteding en hierover zo snel mogelijk, al in de A-fase, uitsluitel te geven? Zo nee, waarom niet?

De verwervingsstrategie zal worden bepaald in de B-fase. Hierbij zal Defensie ook de mogelijkheid van een beroep op artikel 346 VWEU bezien. Daarbij streeft Defensie in lijn met de DIS naar het beste product voor de beste prijs, met een zo groot mogelijke betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven.

45.

In welke mate besteden andere Europese landen deze typen schepen aan onder artikel 346 VWEU met een beroep op het belang van nationale veiligheid en besteden zij dit soort schepen alleen aan in eigen land? Kunt u daarvan een feitelijk overzicht geven?

Nee, het is niet mogelijk hiervan een overzicht te geven. Buitenlandse partners delen deze informatie niet op grond van overwegingen van nationale of internationale veiligheid of vanwege het commercieel-vertrouwelijke karakter van die informatie.

46.

Kunt u aangeven hoe u de aanschaf van de verschillende typen hulpvaartuigen in een gelijktijdig DMP denkt te kunnen behandelen, gelet op het feit dat het einde van de levensduur van de huidige schepen sterk varieert (met een verschil oplopend tot tien jaar)?

Omdat de deelprojecten inmiddels zijn samengevoegd in een project wordt de vervanging van de hulpvaartuigen in het kader van het DMP ook als zodanig behandeld. Ik ben voornemens om voor alle vaartuigen een gezamenlijke B-fase te doorlopen en af te sluiten met een omvattende

B-brief over alle deelprojecten. Afhankelijk van de uitkomsten van de B-fase volgt al dan niet een C-fase. Afhankelijk van de in de B-fase te bepalen verwervingsstrategie worden in de D-fase een of meerdere D-brieven opgesteld. Het eerdergenoemde programma DVOW is een voorbeeld waarbij per niet-gemandateerd deelproject een D-brief is verzonden.

47.

Bent u voornemens bepaalde hulpvaartuigen eerder te vervangen dan op het einde van hun levensduur zodat de verwerving van de diverse hulpvaartuigen synchroon loopt? Zo ja, gaat dit gepaard met meerkosten?

Nee. Het voornemen is om de huidige vaartuigen in dienst te houden tot hun einde levensduur.

48.

Bent u voornemens internationale samenwerking te zoeken bij de aanbesteding van (een of meerdere) hulpvaartuigen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, met welke landen?

Zie het antwoord op vraag 4.

49.

Kunt u niet beter gebruik maken van artikel 346 VWEU en de schepen alleen nationaal aanbesteden, aangezien de hulpvaartuigen met hun specifieke taken een bijdrage leveren aan het «veilig blijven» van ons Koninkrijk en aan het «veilig verbinden» van de aan- en afvoerlijnen van Nederland?

Zie het antwoord op vraag 44.

50.

Bent u bereid, mede in het licht van de Defensie Industrie Strategie, het regeerakkoord en de corona crisis, een beroep te doen op artikel 346 VWEU, over te gaan tot nationale aanbesteding en hierover zo snel mogelijk, al in de A-fase, uitsluitel te geven? Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 2 en vraag 44.

51.

Erkent u dat de technologie van deze schepen over hun beoogde levensduur van 30–40 jaar (in 2060) sterk zal verouderen, vooral qua elektronische systemen en energievoorziening, waardoor ze gedurende hun levensduur minder goed bruikbaar worden en bij verkoop weinig of niets meer opbrengen, terwijl de tweedehands-waarde, halverwege de geplande levensduur, van in ons land gebouwde schepen uitstekend is? Bent u bereid deze nieuwe schepen kort-cyclisch (na 15 jaar) te gaan vervangen, waardoor CZSK regelmatig over modern materieel kan beschikken?

Nee, ik ben niet voornemens om nieuwe schepen kort-cyclisch te vervangen. De beoogde levensduur bedraagt 30 jaar. Halverwege de levensduur wordt een *Mid Life Update* (MLU) voorzien, waarin verouderde en/of obsoleete systemen worden vervangen om de vaartuigen operationeel inzetbaar en relevant te houden. Indien gewenst kunnen tijdens een MLU ook operationele capaciteiten worden uitgebreid. Met deze werkwijze blijft het CZSK over modern materieel beschikken.

52.

Kunt u aangeven wat in dit geval precies bedoeld wordt met Commercial-off-the-shelf, aangezien ieder van deze schepen immers bijna uniek is en er geen standaard markt bestaat voor kant-en-klare producten voor duikvaartuigen, torpedowerkschepen en ondersteuningsschepen, waarbij ieder van de vijf categorieën uniek is of het gaat om een heel kleine serie, ieder met unieke hulpapparatuur?

Zie het antwoord op vraag 10.

53.

Kunt u de financiële bandbreedte uitsplitsen naar de verschillende typen hulpvaartuigen? Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 24.

54.

Hoe garandeert u dat de Kamer over alle belangrijke aspecten bij de verwerving van nieuwe hulpvaartuigen wordt geïnformeerd, nu het een verwerving met verschillende type vaartuigen betreft die naar aard en tijdsslot uiteen lopen? Wordt de B, C en D fase voor alle vaartuigen gelijktijdig doorlopen?

De Kamer ontvangt informatie over de voortgang van het project middels de in het antwoord op vraag 46 toegelichte DMP-brieven. Daarnaast wordt de Kamer geïnformeerd via de begroting inclusief het Defensie Materieel-begrotingsfonds, het departementale jaarverslag en het jaarlijkse Defensie Projectenoverzicht (DPO). Over eventuele tussentijdse wijzigingen als het gaat om product, tijd of geld wordt in het DPO of de DPO-afwijkingsrapportage gerapporteerd.

55.

Bent u bereid de Gouden Driehoek te betrekken bij het (gedeeltelijk) emissievrij maken van de hulpvaartuigen? Hebt u kennis genomen van de berichtgeving dat Nederlandse scheepsbouwers en toeleveranciers klaar staan, samen met de kennisinstellingen, om Defensie te adviseren en haar duurzame en innovatieve technologie te implementeren?

Zie het antwoord op vraag 3.