

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Defensie over de brief van 7 mei 2020, houdende de A-brief project «Vervanging hulpvaartuigen CZSK» (Kenmerk 2020Z08130).

De voorzitter van de commissie,  
Aukje de Vries

De griffier van de commissie,  
De Lange

- | <b>Nr.</b> | <b>Vraag</b>  |
|------------|---|
| 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?   |
| 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?  |
| 3          | Is het mogelijk de Gouden Driehoek bij het project te betrekken? Zo ja, in welke fase van het project zou dit kunnen?   |
| 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?   |
| 6          | Welke landen binnen de Europese Unie, die beschikken over een zelscheppende maritieme industrie, kopen alle of de meeste van hun hulpvaartuigen bij werven in eigen land?   |
| 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? |
| 9          | Waarom houdt u de mogelijkheid open dat het emissiearm maken van de vaartuigen niet doorgaat?   |
| 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?   |
| 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?   |
| 12         | Bent u bereid, in het licht van de coronacrisis, dit project te versnellen en nationaal aan te besteden? Zo nee, waarom niet?   |
| 13         | Kunt u voor de tien vaartuigen afzonderlijk (bij benadering) aangeven welk vaartuig wanneer het einde van zijn levensduur bereikt?  |
| 14         | Waarom zit tussen de indienststelling van de schepen 20 jaar en het einde van de levensduur de helft, namelijk 10 jaar?   |
| 15         | Kunt u aangeven hoeveel a) bemanning en b) opvarenden per huidig vaartuig ingezet kunnen worden (inclusief troepentransport, instructeurs, duikers, of speciaal bij oefeningen toegewezen bemanning)? Kunt u per schip aangeven of er is voorzien in boventallige accommodatie? Zo ja, hoeveel?   |
| 16         | Kunt u aangeven welk tonnage de vijf verschillende vaartuigen hebben?   |

- Nr. Vraag**
- 17 Kunt u aangeven welk tonnage u voorziet voor de afzonderlijke vervangende schepen?
- 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?
- 20 Wat is uw houding ministerie ten aanzien van de aandring van de branche organisatie Netherlands Maritime Technology<sup>1</sup> om een versneld aanbestedingstraject voor de tien schepen te hanteren? Bent u akkoord met dit verzoek? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?
- 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?
- 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?
- 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, investeringsbandbreedte van € 250 miljoen tot € 1 miljard ligt van de goedkoopste tot duurste optie enorm ver uiteen?
- 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?
- 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?
- 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?
- 28 Krijgt het nieuwe torpedoschip meer functies dan het oude torpedoschip? Zo ja, welke?
- 29 Op basis van welke aanname worden er twee hydrografische opnemingsvaartuigen besteld?
- 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?

- Nr. Vraag**
- 31 Op basis van welke afweging is er maar één duikvaartuig beschikbaar voor taken van nationale veiligheid en ondersteuning van civiele autoriteiten?
- 32 Wordt in het streven naar gemeenschappelijkheid ook gekeken naar de vloot van de meest belangrijke bondgenoten van de Nederlandse krijgsmacht?
- 33 Wordt er in internationaal verband gekeken of het aanschaffen van deze vaartuigen gezamenlijk kan met een bondgenoot, om zodoende schaalvoordelen te behalen?
- 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)?
- 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?
- 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?
- 37 Hebt u, zoals op 31 maart 2020 toegezegd in uw antwoord op de motie 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?
- 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 tijdsslot bij één aanbieder te verwerven? Zo nee, waarom niet?
- 40 Heeft Defensie eerder uiteenlopende typen defensiematerieel aangeschaft onder de noemer van één project? Zo ja, was de ervaring hiermee positief?
- 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?
- 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?
- 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?

- Nr. Vraag**
- 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?
- 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?
- 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)?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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, torpedo-werkschepen en ondersteuningsschepen, waarbij ieder van de vijf categorieën uniek is of het gaat om een heel kleine serie, ieder met unieke hulpapparatuur?
- 53 Kunt u de financiële bandbreedte uitsplitsen naar de verschillende typen hulpvaartuigen? Zo nee, waarom niet?

- Nr. Vraag**
- 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?
- 55 Bent u bereid de Gouden Driehoek te betrekken bij het (gedeeltelijk) emissievrij maken van de hulpvaartuigen? Hebt u kennis genomen van de berichtgeving<sup>2</sup> dat Nederlandse scheepsbouwers en toeleveranciers klaar staan, samen met de kennisinstellingen, om Defensie te adviseren en haar duurzame en innovatieve technologie te implementeren?

<sup>1</sup> <https://maritimetechnology.nl/vervanging-hulpvaartuigen-koninklijke-marine-biedt-kansen-voor-nederlandse-scheepsbouw/>

<sup>2</sup> <https://maritimetechnology.nl/vervanging-hulpvaartuigen-koninklijke-marine-biedt-kansen-voor-nederlandse-scheepsbouw/>