

Vergaderjaar 2017–2018

27 830

Materieelprojecten

Nr. 245

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 juni 2018

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Defensie over de brief van 3 mei 2018 inzake de behoeftestelling van het project «Verwerving Combat Support Ship (CSS)» (Kamerstuk 27 830, nr. 212).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 8 juni 2018. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De griffier van de commissie,
De Lange

1

Waarom gaat de A-brief verder dan een zuivere functionele behoeftestelling, de primaire bedoeling van een A-brief? Erkent u dat dit op gespannen voet staat met de uitgangspunten van het Defensie Materiaal Proces (DMP) dat de Kamer vroegtijdig bij de behoeftestelling wordt betrokken, voordat de «hoe»-vraag wordt beantwoord, en dat er een duidelijk onderscheid wordt aangebracht tussen de verschillende DMP-fasen?

2b

Waarom is er reeds geruime tijd een ontwerp voor een CCS in voorbereiding en grotendeels gereed, terwijl de Kamer de A-brief nog niet behandeld heeft en dus zich ook nog niet over de behoeftestelling heeft kunnen uitspreken?

3

Waarom is in de A-brief informatie opgenomen die normaal gesproken pas in latere DMP-brieven aan de orde komt, zoals de keuze voor een ontwerp, de verwervingsstrategie (offerte zonder concurrentiestelling bij Damen Schelde Naval Shipbuilding) en het resultaat van onderzoek naar mogelijke internationale samenwerking?

In het herziene DMP beperken de A-brieven zich in beginsel tot het «wat» en het «waarom» van de behoeftestelling. Als gevolg van de voorbereiding op de huidige kabinetsperiode en de nieuwe Defensienota heeft Defensie enkele materieelprojecten, waaronder het project «Verwerving *Combat Support Ship*», al langere tijd in beschouwing gehad. Daarmee is in de A-fase van dit project meer informatie beschikbaar gekomen dan alleen over de functionele kenmerken. Zo is de verwervingsstrategie reeds bepaald en is er onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van internationale samenwerking. Voor het ontwerp kan worden aangesloten bij het bestaande ontwerp van het *Joint Support Ship* (JSS). Met de integrale afweging van investeringsprojecten die is gemaakt in de Defensienota, kon dit project in gang worden gezet. U bent daarover geïnformeerd middels de investeringsplanning in de Defensienota (Kamerstuk 34 919, nr. 1) en de A-brief van 3 mei jl.

2a

Kunt u toelichten waarom de A-brief van het project Verwerving *Combat Support Ship* (CSS) niet eerder naar de Kamer is gestuurd, hoewel dit project reeds in november 2017 in Kamerstuk 34 775 X, nr. 25 werd aangekondigd?

In de nota van wijziging van de ontwerpbegroting 2018 van 17 november vorig jaar (Kamerstuk 34 775 X, nr. 25) is vermeld dat Defensie € 400 miljoen extra krijgt voor de ondersteuning van de krijgsmacht. Bij de taakuitvoering van de Zeestrijdkrachten is onder meer sprake van een behoefte aan bevoorradingscapaciteit op zee. De gedetailleerde invulling en integrale afweging van alle uitgaven en investeringen zijn gemaakt in de Defensienota. Daarom zijn de A-brieven, waaronder de A-brief van het project «Verwerving *Combat Support Ship*», pas uitgewerkt en verstuurd nadat de besluitvorming over de Defensienota door de ministerraad was vastgesteld.

2b

Waarom is er reeds geruime tijd een ontwerp voor een CCS in voorbereiding en grotendeels gereed, terwijl de Kamer de A-brief nog niet behandeld heeft en dus zich ook nog niet over de behoeftestelling heeft kunnen uitspreken?

Zie het antwoord op vraag 1.

3

Waarom is in de A-brief informatie opgenomen die normaal gesproken pas in latere DMP-brieven aan de orde komt, zoals de keuze voor een ontwerp, de verwervingsstrategie (offerte zonder concurrentiestelling bij Damen Schelde Naval Shipbuilding) en het resultaat van onderzoek naar mogelijke internationale samenwerking?

Zie het antwoord op vraag 1.

4

Waarom wordt in de A-brief niet verwezen naar alternatieveninventarisatie en -vergelijking en ook niet naar een kosten-batenanalyse, onderdelen die normaal gesproken in een B-brief (die nu achterwege blijft) zijn opgenomen? Waarom is bovendien niet ingegaan op risico's? Erkent u dat conform het DMP dergelijke relevante elementen uit een achterwege te laten B-brief in de A-brief moeten worden opgenomen?

5

Kunt u toelichten welke alternatieveninventarisatie heeft plaatsgevonden voor het project Verwerving CSS?

7

Heeft Defensie voor het project Verwerving CSS een kosten-batenanalyse uitgevoerd? Zo ja, kunt u de resultaten daarvan met de Kamer delen?

Voor het tweede bevoorradingsschip (*Combat Support Ship*) is de benodigde kennis grotendeels «van de plank» beschikbaar. Bovendien sluit Defensie aan bij het bestaande ontwerp van het JSS en wordt gebruik gemaakt van de ervaringen met de bouw daarvan. Het nieuwe bevoorradingsschip is kleiner dan het JSS maar zal zoveel mogelijk overeenkomen met het JSS ten aanzien van onder meer de architectuur en inrichting van het schip, het commandosysteem, de bewapening en het gebruik van dezelfde (sub)systemen.

Mede met het oog op de prioritaire technologiegebieden van de Defensie Industrie Strategie (DIS) en de daaraan gekoppelde wezenlijke belangen van nationale veiligheid heeft Defensie besloten voor het project een offerte aan te vragen bij de bouwer van het JSS op grond van art. 346 VWEU. Binnen deze keuze voor aansluiting bij een bestaand ontwerp zijn er wel varianten mogelijk. De kosten en baten van deze varianten worden in kaart gebracht als onderdeel van de verwervingsvoorbereiding (D-fase).

Tijdens de A-fase zijn de mogelijkheden voor internationale samenwerking onderzocht. Meerdere Europese landen beschikken over een vergelijkbare maritieme bevoorradingcapaciteit. Ten aanzien van de aspecten product, tijd en geld bleken de plannen van andere landen echter niet aan te sluiten bij die van Nederland.

5

Kunt u toelichten welke alternatieveninventarisatie heeft plaatsgevonden voor het project Verwerving CSS?

Zie het antwoord op vraag 4.

6

Heeft Defensie voor het project Verwerving CSS een risico-analyse uitgevoerd? Zo ja, kunt u de resultaten daarvan met de Kamer delen?

In de A-fase van een project maakt Defensie een risicoanalyse volgens een vaste methode. Op grond van deze analyse wordt de hoogte van de risicoreservering bepaald als percentage van de basisraming van het project. De basisraming en de risicoreservering vormen samen het projectbudget. Dit is ook het geval bij het project «Verwerving *Combat Support Ship*». Voor dit project is het risico beperkt tot gemiddeld. Het betreft een relatief eenvoudig project waarvan de technologie grotendeels «van de plank» beschikbaar is. De risicoreservering en de onderliggende risicoanalyse zijn commercieel vertrouwelijk en deze kunnen daarom niet in het openbaar met de Kamer worden gedeeld. De Kamer is over de risicoreservering commercieel vertrouwelijk geïnformeerd in de bijlage bij de A-brief (Kamerstuk 27 830, nr. 213).

7

Heeft Defensie voor het project Verwerving CSS een kosten-batenanalyse uitgevoerd? Zo ja, kunt u de resultaten daarvan met de Kamer delen?

Zie het antwoord op vraag 4.

8

Welke energiecriteriën zijn gehanteerd bij de behoeftestelling voor dit project en in hoeverre dragen zij bij aan het doel om in 2030 de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen met 20% terug te dringen ten opzichte van 2010?

In de behoeftestellingsfase is vastgelegd dat de nieuwe bevoorradingscapaciteit moet voldoen aan de ambities van de Operationele Energie Strategie. Dit wordt in het vervolg van het project uitgewerkt in de productspecificaties. Zo zullen eisen gesteld worden ten aanzien van het toepassen van energiebesparende technologieën. Op dit moment is nog niet te zeggen hoeveel dit project precies zal bijdragen aan de ambities van de Operationele Energie Strategie.

Het CSS krijgt een dieselelektrische voortstuwing die de opgewekte energie optimaal gebruikt. Dit type voortstuwing maakt het mogelijk om in de toekomst, indien de techniek ver genoeg ontwikkeld en betrouwbaar is, bijvoorbeeld efficiënte brandstofcellen te gaan toepassen in plaats van conventionele dieselgeneratoren.

9

Kunt u aangeven welke voorzieningen het CSS heeft voor een zo laag mogelijke milieubelasting en voor een zo duurzaam mogelijke inzet? Welke voorzieningen zullen dat zijn? Zal er ruimte zijn voor innovatie op dit punt?

Het CSS zal, als eerste marineschip en ondanks dat het nog niet wettelijk is vereist, voldoen aan de meest recente eisen van de *International Maritime Organisation* (IMO) op het gebied van emissie, de zogenoemde *Tier 3* eisen. Verder wordt onderzocht of het schip kan worden uitgerust met een brandstofcel in een container aan dek voor gebruik in havens waardoor de uitstoot van schadelijke stoffen verder wordt beperkt. Verder zal het schip voldoen aan de laatste IMO-normen voor ballastwaterbehandeling en afvalstoffenverwerking.

10

Welke rol moet het aan te schaffen CSS precies kunnen spelen in, zoals u het omschrijft, «beheersen van vluchtelingenstromen»? Wat wordt hier precies mee bedoeld?

Als het CSS wordt ingezet voor maritieme veiligheidsoperaties is de inzet ten behoeve van het signaleren van vluchtelingenstromen een van mogelijkheden. Het hangt af van de opdracht van dat moment hoe invulling wordt gegeven aan deze taak. Het deelnemen aan dergelijke operaties is geen primaire taak voor dit schip, want dat is de bevoorrading op zee. Als secundaire taak is het CSS, zoals de meeste eenheden van het Commando Zeestrijdkrachten, wel daarvoor inzetbaar als dat opportuun is.

11

Kunt u toelichten waar de relatie tussen dit materieelproject en de door u genoemde andere materieelprojecten precies uit bestaat?

De relatie met de beide genoemde projecten (*Softkill* Torpedo Defensie-systeem en vervanging *Close-In Weapon System*) bestaat hieruit dat deze nieuwe systemen op termijn ook op het CSS geplaatst zullen worden.

12

Kunt u een overzicht verschaffen van de concrete verschillen tussen een Combat Support Ship en een Joint Support Ship?

Het CSS is vergelijkbaar met het JSS ten aanzien van de bevoorradingstaak. De andere twee functies van het JSS, te weten het strategisch zeetransport en *Sea Basing* zijn niet in de behoeftstelling van het CSS opgenomen. Dat betekent dat het CSS kleiner is en bijvoorbeeld niet over een voertuigdek beschikt, minder bedden aan boord heeft, en een kleiner helikopterdek en kleinere medische voorzieningen heeft dan het JSS.

13

Welke gevolgen heeft de beoogde mondiale inzet op de operationele eisen van het CSS?

Het schip moet in uiteenlopende klimatologische omstandigheden kunnen opereren. Daarnaast moet het schip voor een langere periode op zee kunnen verblijven zonder logistieke ondersteuning. Overigens wijken die eisen niet af van de eisen aan het JSS.

14

Indien de bescherming van eigen industriële belangen en daarmee samenhangende belangen van nationale veiligheid geen rol zouden spelen, welke opties voor producenten zouden er zijn? Kunt u een (grobe) inschatting maken van hoeveel goedkoper of duurder de productie van een CSS bij deze producenten zou zijn?

Meerdere producenten in Europa en Azië kunnen in beginsel een dergelijk schip bouwen. Deze producenten zouden daarbij een eigen ontwerp «van de plank» moeten aanpassen aan de Nederlandse eisen. Een inventarisatie door Defensie van meerdere vergelijkbare projecten heeft aangetoond dat bouwen in het buitenland niet leidt tot een aanzienlijk prijsvoordeel en bovendien het nadeel heeft dat er minder compatibiliteit is met het JSS en de rest van de vloot.