

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 X

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2010

Nr. 26

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 10 november 2009

De vaste commissie voor Defensie¹, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over de brief van 5 november 2009 inzake het project joint logistiek ondersteuningsschip (JSS), resultaten gecombineerde voorstudie-, studie- en verwervingsvoorbereidingsfase (Kamerstuk 32 123 X, nr. 24).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 6 november 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Miltenburg

Adjunct-griffier van de commissie,
Bontje

¹ Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijssink (PvdA), Van Miltenburg (VVD), voorzitter, Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Algra (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemsse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Boekestijn (VVD), Brinkman (PVV), Voordewind (CU), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Thieme (PvdD) en Peters (GL).

Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Ormel (CDA), De Wit (SP), Çörüz (CDA), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Van Beek (VVD), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Uitslag (CDA), Roemer (SP), Jonker (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Samsom (PvdA), Nicolai (VVD), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Van der Ham (D66), Teeven (VVD), Ouwehand (PvdD) en Vendrik (GL).

1

Kunt u specificeren hoeveel arbeidsplaatsen (in Nederland, het buitenland, en op welk niveau) het JSS-project zal opleveren?

Het project levert in Nederland naar schatting 1 100 manjaren werk op voor *Damen Schelde Naval Shipbuilding* (DSNS) en toeleveranciers van dit bedrijf. Daarnaast zijn er in Nederland nog vele manjaren werk gemoeid bij Thales Nederland, bij andere Nederlandse leveranciers en bij Defensie. De onderzoeksinstituten TNO, Marin en NLR krijgen door het JSS naar verwachting ongeveer zeventien manjaren werk.

In Roemenië ontstaat bij Damen Shipyards Galati en toeleveranciers naar verwachting ongeveer 2 000 manjaren werk. Verder gaat het om werk in Noorwegen, Italië en Frankrijk in verband met opdrachten waarvoor geen Nederlandse leveranciers beschikbaar zijn. De opdrachten voor deze drie landen zijn relatief klein en omvatten in totaal acht procent van het projectbudget.

2, 3, 4 en 5

Is bij het voornemen om het contract begin december a.s. te ondertekenen ook rekening gehouden met de eventuele inbreng hiervan bij de Heroverwegingen die in het voorjaar van 2010 zullen plaatsvinden?

Waarom heeft dit project al die jaren op de plank gelegen terwijl u wist dat de Zuiderkruis in 2013 uit de vaart zou gaan en er dan een verminderde inzet is voor de marine?

Waarom wordt dit project nu ineens nieuw leven ingeblazen, zeker in een tijd waarin Defensie gaat bezuinigen, en waarom is de Kamer niet eerder op de hoogte gesteld van het voornemen om het project uit de ijskast te halen?

Vanwaar nu het JSS-project opstarten wanneer het ministerie in 2007 concludeerde dat vanwege «krappe budgettaire kaders» het voorlopig geen doorgang gaat vinden, zijn die «krappe budgettaire kaders» nu ineens wel opgelost? Vanwaar de haast om ineens in december de bouwcontracten te willen tekenen?

Er is geen sprake van het «uit de ijskast halen» van de behoefte aan een JSS. In de beleidsbrief «Wereldwijd dienstbaar» van 18 september 2007 (Kamerstuk 31 243 nr. 1H) is uiteengezet dat binnen de budgettaire kaders ruimte zou worden geschapen voor intensiveringen. Als gevolg daarvan zijn enkele investeringsprojecten komen te vervallen en zijn enkele projecten, waaronder het JSS, vertraagd. In plaats van in 2011 wordt het JSS aan Defensie overgedragen in 2014.

In 2007 was voorzien dat de B/C/D-brief over het JSS in 2008 aan de Kamer zou worden aangeboden. In de loop van 2008 bleek dit echter niet haalbaar. Zowel in het materieelprojectenoverzicht van 2008 (pag. 32) als dat van 2009 (pag. 39) is daarom gemeld dat de B/C/D-brief in 2009 gereed zou zijn. Deze planning is gehaald. De heroverwegingen waartoe het kabinet het afgelopen najaar heeft besloten, hebben daarbij geen rol gespeeld.

Het project ligt nog steeds op schema. Volgens de huidige planning wordt het schip midden 2014 door DSNS aan Defensie overgedragen. De contractondertekening in december a.s. maakt deel uit van die planning. Na de overdracht volgt een beproevingsperiode van veertien maanden, waarna het JSS midden 2015 operationeel inzetbaar zal zijn. Dat tijdstip is van belang omdat het bevoorradingschip Hr.Ms. Amsterdam vanaf midden 2015 vanwege onderhoud voor langere tijd niet inzetbaar is. Hr.Ms. Zuiderkruis zal in 2013 uit de vaart worden genomen. Als de huidige planning van het JSS niet wordt gehaald, zal Defensie vanaf

midden 2015 gedurende enige tijd niet meer over een bevoorradingschip beschikken. Daardoor zou het expeditionaire vermogen van de krijgsmacht aanzienlijk worden beperkt.

6, 30, 31 en 38

Hoe is het exact mogelijk dat er in 2009, in vergelijking met 2005–2007, extra kosten à 100 miljoen euro zijn voor het project-JSS? Wat verklaart de hoge inflatie? Wat zijn extra uitgaven voor milieu? Welke contractuele verplichtingen zijn er? Welke bedrijven zijn betrokken bij het JSS-project? Welke boetebedingen zijn er?

Op welke manier is de inflatiecorrectie van 46 miljoen euro in 2009 berekend?

Kunt u uitleggen hoe de bijstelling van het budget naar prijspeil 2009 berekend is? Hoe is het bedrag van 465 miljoen vastgesteld?

Wat zijn meer specifiek de ontwikkelingen op de wereldmarkt voor de scheepsbouw en de daarvoor benodigde grondstoffen?

In 2005, ten tijde van de Marinestudie, is het budget voor het JSS gesteld op € 265 miljoen (prijspeil 2005). In 2009 blijkt een budget van € 363,5 miljoen nodig te zijn (prijspeil 2009). De prijspeilherziening zorgt voor een kostenstijging van € 46 miljoen en een stijging van € 12 miljoen is het gevolg van ontwikkelingen op de scheepsbouwmarkt. De extra kosten als gevolg van de afbouw van het platform in Vlissingen worden geraamd op € 15 miljoen. Het grotere ontwerp dan voorzien betekende een meerbehoefte van ongeveer € 25 miljoen.

Bij de berekening van de prijsherziening naar prijspeil 2009 van € 46 miljoen is gebruikgemaakt van prijs- en loonkostenindices van het Centraal Bureau voor Statistiek en andere statistische bureaus over de periode 1 januari 2005 tot en met 30 juni 2009. Over het bedrag voor het gehele schip was in de jaren 2005 en 2006 sprake van een jaarlijkse prijsontwikkeling van 5,5 procent. In 2007 was dit 2,8 procent en in 2008 en 2009 1,9 procent op jaarbasis. De percentages zijn gevalideerd door de Audit Dienst Defensie.

Door een aantrekkende markt is in de afgelopen jaren de vraag naar grondstoffen, maar ook naar dieselmotoren, bekabeling en elektrische installaties toegenomen. Uit cijfers van de Vereniging Nederlandse Scheepsbouw Industrie (VNSI) blijkt dat de prijzen op de scheepsbouwmarkt in Nederland tussen 2005 en 2009 met ongeveer 25 procent zijn gestegen. De daling van prijzen en levertermijnen in 2009 compenseert slechts een deel van de stijging in de afgelopen jaren. Het nettoresultaat is een kostenstijging bij het platform als gevolg van marktontwikkelingen van € 12 miljoen.

In het antwoord op de vragen 29, 32 en 33 wordt onder meer ingegaan op de aanpassingen van het ontwerp die het gevolg zijn van milieueisen.

Bij de bouw van het JSS zijn vooral *Damen Schelde Naval Shipbuilding* met vele tientallen Nederlandse onderleveranciers en een enkele buitenlandse onderleverancier betrokken. In het contract zal worden vastgelegd welke onderleveranciers mogen worden ingeschakeld. De onderleveranciers zijn nog niet gekozen. Tussen de verschillende onderleveranciers bestaat concurrentie en publicatie van namen zou die kunnen verstoren. Verder zijn belangrijke leveranciers Damen Shipyards Galati in Roemenië met enkele lokale onderleveranciers, Thales Nederland, Rhode & Schwarz Nederland, Oto Melara uit Italië en Thales Frankrijk. Ten slotte is het Marinebedrijf van Defensie een interne leverancier van kennis, specialistisch werk en de eigen inventaris.

Er zijn geen contractuele verplichtingen, maar conceptovereenkomsten voor het platform, voor de Sewaco-systemen en voor andere zaken. Deze conceptovereenkomsten bevatten bepalingen, waaronder boetebedingen, die berusten op de gebruikelijke standaard van defensie.

7

Waarom wordt gekozen voor dit multi-transport en amfibisch schip terwijl de marine al twee van soortgelijke amfibische transportschepen bezit?

In de Marinestudie 2005 is onderkend dat maritieme eenheden vaker dichterbij de kust opereren om operaties te ondersteunen. Tot deze ondersteuning behoren transport en logistiek. Het JSS is uitgerust om operaties gedurende langere tijd logistiek te ondersteunen. Daartoe beschikt deze eenheid over uitgebreide transport- en logistieke faciliteiten die in de bestaande *Landing Platform Dock's* (LPD's), de Hr.Ms. Rotterdam en de Hr.Ms. Johan de Witt in mindere mate of niet aanwezig zijn. Deze platforms zijn namelijk vooral ingericht voor de ontplooiing van een licht infanteriebataljon, terwijl Hr.Ms. Johan de Witt tevens is ingericht voor commandovoeringstaken. Zo beschikken de LPD's over beperkte medische voorzieningen, maar ontberen zij een *Role 3* capaciteit. Deze capaciteit kan wel worden ingericht op het JSS. Zie ook het antwoord op de vragen 8 en 21.

8 en 21

Waarom acht de marine een soort vliegdekschip voor helikopters en zwaar voertuigtransport noodzakelijk terwijl het meeste optreden van de krijgsmacht (ook in het hoogste geweldsspectrum) over land geschiedt zonder ondersteuning vanuit de zee?

Wat is de meerwaarde van «sea basing» wanneer er maar weinig kusten ter wereld zijn die geschikt zijn voor amfibische landingen en missies doorgaans diep landinwaarts plaatsvinden?

Een belangrijk deel van de wereldbevolking leeft binnen enkele honderden kilometers afstand vanaf de zee. Indien in internationaal verband, bijvoorbeeld door de Verenigde Naties, de Navo of de EU, een noodzaak zou worden onderkend voor een crisisbeheersingsoperatie ergens ter wereld, is er een gerede kans dat een dergelijke operatie vanuit zee kan worden uitgevoerd. In Navo- en EU-verband is dan ook de behoefte geformuleerd aan capaciteiten die dergelijke operaties mogelijk maken. Bij de samenstelling van de *NATO Response Force* en de *EU Battlegroups* speelt de maritieme expeditionaire component steeds een belangrijke rol. Ook in de Marinestudie 2005 is de behoefte onderkend aan een capaciteit voor de ondersteuning van operaties op het land vanuit zee.

Een maritieme taakgroep met een logistieke component kan in beginsel langs iedere kust worden gestationeerd, eigen eenheden aan land brengen en vervolgens fungeren als logistieke basis. Eventueel kunnen de landeenheden op de maritieme taakgroep terugvallen. Helikopters kunnen bij dit alles een belangrijke rol spelen. Een dergelijke basis is ook een commandoplatform en biedt de mogelijkheid aan een geëmbarkeerde staf de landoperatie vanaf de zeebasis te leiden. Het optreden vanuit zee is dan ook niet afhankelijk van een kust die geschikt is voor amfibische landingen of van uitgebreide havenfaciliteiten. Het JSS voorziet in een belangrijke operationele behoefte en is zeker geen vliegdekschip.

9

Waarom houdt u vast aan dit JSS-concept wanneer in 2005 de Marinestudie, die onderzoek deed naar de vraag of een dergelijk schip haalbaar is, concludeerde dat dit niet het geval is?

In tegenstelling tot wat in deze vraag wordt gesteld, concludeerde de Marinestudie 2005 dat een *joint* logistiek ondersteuningsschip van grote waarde zou zijn (pag. 9):

«Een defensiebreed inzetbaar logistiek ondersteuningsschip zoals hierboven geschetst, komt de verplaatsbaarheid en inzetbaarheid van de gehele krijgsmacht ten goede en draagt op een effectieve en doelmatige wijze bij aan de ambitie van een snel inzetbare, expeditieaire krijgsmacht.»

10

Is de brief die u hierover stuurde een nieuwe A-brief of bevindt het project zich in een verder stadium?

De zogenaamde A-brief met de beschrijving van de behoeftestelling is de Kamer op 18 mei 2006 aangeboden (Kamerstuk 30 300 X nr. 9). De brief van 3 november 2009 betreft de B/C/D-brief waarin de resultaten van de gecombineerde voorstudie, studie en verwervingsvoorbereiding zijn beschreven.

11

Waarom zou het JSS maar 25 jaar in de vaart kunnen blijven terwijl de Zuiderkruis pas na 38 jaar uit de vaart wordt genomen?

De ervaring leert dat de onderhoudskosten van marineschepen na een levensduur van 25 jaar onevenredig snel stijgen, zodat vervanging na deze periode economisch wenselijk of zelfs noodzakelijk wordt.

12

Waarom moet Nederland zelf een JSS hebben wanneer we hierin kunnen samenwerken met partnerland bij logistieke vraagstukken?

Het JSS draagt op effectieve en doelmatige wijze bij aan de ambitie van een snel inzetbare, expeditieaire krijgsmacht. In de Marinestudie 2005 en in de beleidsbrief «Wereldwijd dienstbaar» is vastgesteld dat Nederland zelf over een dergelijke capaciteit wil beschikken. Zie ook het antwoord op vraag 13.

13

Vanwaar de keuze voor een JSS wanneer de krijgsmacht met de C-130, C-17 en inhuur van Antonovs sneller en logistiek eenvoudiger zwaar materieel op de gewenste plek kan hebben? Wat is logistiek gezien (snel transport) de meerwaarde van het JSS?

De transportbehoefte voor expeditieaire operaties is zo groot dat deze niet uitsluitend met luchttransport kan worden vervuld. Personen en lichte of kleine hoeveelheden materieel worden meestal door de lucht vervoerd. Indien echter duizenden tonnen aan materieel moeten worden vervoerd, wordt altijd voor transport per schip gekozen.

14

Is het JSS voldoende beschermd tegen aanvallen en andere mogelijkheden het schip schade en vertraging toe te brengen? Is het JSS niet het clusteren van vele risico's (verlies van duur materieel) in 1 groot varend risico?

Het JSS is inderdaad een kostbaar bezit. Daarom wordt het schip goed beschermd door andere schepen en beschikt het ook zelf over goede verdedigingsmiddelen. Het JSS opereert in beginsel als onderdeel van een maritieme taakgroep bestaande uit fregatten en onderzeeboten. Daar-

naast heeft het JSS de beschikking over twee *Goalkeeper*-kanonsystemen tegen vijandelijke raketten en een installatie voor het misleiden van deze raketten. Voor de korte tot middenlange afstand worden twee 30mm kanonsystemen geplaatst. Voor de korte afstand wordt het schip voorzien van vier automatisch bediende 12,7mm machinegeweren en krijgt het schip opstellingen voor handbediende MAG-machinegeweren. Verder worden sommige systemen van het schip meervoudig uitgevoerd en zijn delen van het schip bepantserd. Deze gelaagde bescherming wordt afdoende geacht.

15, 39 en 40

Wat zijn de financiële risico's van dit project, kunt u verdere kostenoverschrijdingen en vertragingen uit sluiten?

Op basis van welke gegevens wordt het projectrisico «laag» geschat? Kan de staatssecretaris aangeven hoe groot het budget is van de kostenpost «onvoorzien uitgaven» binnen het totale projectbudget? In hoeverre acht de staatssecretaris dit percentage reëel, wanneer men uitgaat dat het risico van het project wordt gekwalificeerd als «laag»?

De financiële risico's van het project betreffen die zaken waarvoor nog geen (concept)overeenkomst is, zoals ILS. In de conceptovereenkomst met DSN is afgesproken dat defensie het risico van de benodigde hoeveelheid staal van het platform draagt boven een bepaalde gewichtswaarde. De financiële risico's voor de bouw van het schip worden echter «laag» geschat omdat de technische specificaties grondig zijn uitgewerkt en omdat bij de bouw van het schip wordt gebruikgemaakt van bestaande technologieën. In het budget voor het schip is een risicoreservering opgenomen om eventuele tegenvallers op te vangen. De risicoreservering is afgestemd op de risico's. De commercieel vertrouwelijke brief (DMO/DB/2009030565) die tegelijkertijd met de B/C/D-brief aan de Kamer is gezonden, bevat hierover aanvullende financiële informatie. Om vertragingen te voorkomen zijn de gebruikelijke voorwaarden opgenomen in de contracten, waaronder een boeteclausule indien leveranciers de overeengekomen termijnen en leveringen niet halen.

16

De krijgsmacht kampt met een personeelstekort, met het JSS-project is er behoefte aan tientallen gespecialiseerde functies; zijn die momenteel aanwezig bij de krijgsmacht of uiterlijk bij oplevering van het JSS volledig ingevuld?

In de personeelsplannen is rekening gehouden met het JSS. De bemanning van Hr.Ms. Zuiderkruis zal, nadat het schip uit de vaart is genomen, worden opgeleid voor het JSS. De gebruikte technieken aan boord van het JSS verschillen niet veel van de technieken die op bestaande schepen worden gebruikt. Afhankelijk van de taken van het JSS kan onder meer een helikopterdetachement van het Commando luchtmacht en een medisch detachement aan boord worden geplaatst. Dergelijke detachementen zullen afkomstig zijn uit de staande defensieorganisatie.

17

Waarom worden delen van de bouw in Roemenië gedaan terwijl dat ook dichterbij huis mogelijk zou moeten zijn, te meer vanwege de stimulering van onze economie, verwerven van (nieuwe) banen en impuls voor het Nederlandse bedrijfsleven?

Bij de volledige bouw van het JSS in Nederland raamt Defensie de kosten van het schip ongeveer € 90 miljoen (prijspeil 2009) hoger ten gevolge van de hogere loonkosten in ons land.

18

Waarom kan het JSS niet met een kleiner schip uit de voeten want het project behelst nu een enorm schip met veel ruimten waarvan het de vraag is of deze allen tegelijk wel zo vaak benut gaan worden?

Het JSS heeft drie hoofdtaken: bevoorrading op zee, transport en *sea basing*. Het schip is zo ontworpen dat de ruimten voor verschillende doeleinden geschikt zijn. In tegenstelling tot het gestelde in de vraag is het schip niet te ruim bemeten. Vanaf het ontwerp is het uitgangspunt geweest de beschikbare ruimte optimaal te benutten.

19

Waarom valt dit grote project (gezien de bouw, kosten en omvang) niet onder de «regeling grote projecten»?

De Regeling Grote Projecten (RGP), zoals vastgesteld door de Kamer op 22 juni 2006, is van toepassing op specifiek daartoe aangewezen projecten van de gehele Rijksoverheid. De Kamer kan een DMP-project aanwijzen als groot project in het kader van de RGP indien zij van mening is dat haar controlerende taak vereist dat een uitgebreidere en toegespitste informatievoorziening noodzakelijk is.

20

Welke voorstudies zijn er exact gedaan naar dit JSS-project en bent u bereid die aan de Kamer te sturen?

Het project JSS volgt uit deelstudie 2 van de «Studie Grote Oppervlakteschepen Koninklijke marine» die de Kamer heeft ontvangen op 21 september 2004 (Kamerstuk 29 800 X nr. 3) alsmede de Marinestudie 2005 die op 14 oktober 2005 naar de Kamer is gezonden (Kamerstuk 30 300 X nr. 9). Met de brief van 18 mei 2006 (Kamerstuk 30 300 X nr. 95) is de Kamer geïnformeerd over de behoeftestelling van het JSS. Daarin is gemeld dat Defensie het project JSS zou voortzetten met een gecombineerde voorstudie-, studie- en verwervingsvoorbereiding en dat de Kamer over de resultaten hiervan zou worden geïnformeerd.

In 2006 is Defensie de (voor)studie en de verwervingsvoorbereiding parallel begonnen. Daarbij zijn vele deelstudies gedaan door onder andere TNO, Marin en NLR, maar ook door Defensie zelf en door DSNS. Dit alles heeft midden 2008 geleid tot een aanvraagbestek waarop DSNS haar offerte van december 2008 heeft gebaseerd. De eerste helft van 2009 is gebruikt om het bestek te verbeteren en door onderhandelingen de geoffreerde prijs te verlagen. Dit heeft geleid tot een conceptovereenkomst in juli 2009. De Kamer is over resultaten van de gecombineerde (voor)studie- en verwervingsfase geïnformeerd met de B/C/D-brief van 3 november 2009.

22

Betekent «sea basing» tevens een toekomstige behoeftestelling aan extra aanschaf van NH90 en/of Chinook helikopters?

Neen, het JSS maakt gebruik van de bestaande helikoptercapaciteit van het Commando luchtmachtstrijdkrachten.

23

Kan het rapport aangaande de resultaten van de gecombineerde voorstudie, studie, en verwervingsvoorbereidingsfase naar de Kamer worden gestuurd?

Het Defensie Materieel Proces (DMP) bevat afspraken tussen Kamer en regering over de wijze waarop de Kamer wordt geïnformeerd over de verwerving van defensiematerieel. Naar aanleiding van de DMP-evaluatie van 2006 is hierover regelmatig met de Kamer van gedachten gewisseld en zijn de afspraken aangepast, bijvoorbeeld in het algemeen overleg van 13 februari 2008 (Kamerstuk 27 830 nr. 50). Onderdeel van die afspraken is dat de Kamer met de DMP-brieven (A, B, C of D-brief dan wel in voorkomend geval een combinatie daarvan) over een project wordt geïnformeerd. Vervolgens zal Defensie eventuele vragen van de kant van de Kamer beantwoorden, en kan het project aan de orde komen in een gedachtewisseling met de Kamer. Ik zie geen reden bij het project «*joint* logistiek ondersteuningsschip (JSS)» van deze afspraken af te wijken.

24 en 25

Moeten er aanpassingen worden verricht aan de Chinook-helicopters als ze gebruikt gaan worden op het JSS? Als dat het geval is, wat zijn hiervan de kosten en waar worden deze kosten in rekening gebracht?

Is overwogen om de Chinooks uit te rusten met gevouwen rotorbladen?

Aanpassingen van de Chinook-helicopters worden niet voorzien. De vervanger van Hr.Ms. Zuiderkruis zal vooral worden gebruikt voor transport van dit type helikopter. Het is al mogelijk de rotorbladen van de Chinook te vouwen. De hangaar van het JSS biedt ruimte voor twee Chinooks met uitgevouwen rotorbladen of zes Chinooks met gevouwen rotorbladen. Verder kunnen Chinooks worden meegenomen op het vrachtdek.

Elk type helikopter heeft zijn beperkingen als gevolg van weer en zeevang voor het opereren vanaf het helikopterdek van het JSS. De NH-90 kan onder slechtere omstandigheden worden ingezet dan de Chinook. Niettemin zorgen de nabijheid van de kust en de omvang van het schip doorgaans voor aanvaardbare limieten voor vliegbewegingen, ook voor de Chinook-helikopter.

26

Wat is het bedrag dat in eerste instantie door Damen Schelde Naval Shipbuilding (DSNS) werd berekend voor het JSS-project en hoeveel hebben de doorgevoerde besparingen opgebracht?

Het antwoord op deze vraag is opgenomen in de commercieel vertrouwelijke bijlage.¹

27

Op welke punten, naast het verlagen van de maximale snelheid, zijn de eisen voor het schip aangepast?

De verlaging van de snelheid met twee knopen leverde een aanzienlijke bezuiniging op. Het is de enige bezuiniging op de primaire capaciteiten. Verder is vooralsnog afgezien van de aanschaf van een tweede laadkraan en is in het ontwerp een tussendeck verwijderd. Dat laatste heeft geleid tot een compacter schip. Bij de Sewaco-systemen is de Sirius, een infrarood zoek- en volgsysteem, geschrapt omdat de *Gatekeeper* in de Geïntegreerde Sensor en Communicatie Suite (GSCS) de functies daarvan grotendeels kan overnemen. Verder zijn bij de opstelling van het bestek en de specificaties de wensen geschrapt die boven de gestelde behoefte uitgingen.

¹ Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

28

Welke civiele normen zijn gehanteerd bij het ontwerp van het schip? En op welke punten is het ontwerp verbeterd? Wat zijn de besparingen van deze maatregelen geweest?

Het schip wordt volgens de civiele normen van de *Germanischer Lloyd* gebouwd. De hantering van civiele eisen bij vele systemen in plaats van militaire eisen leidt tot lagere kosten. Naast de civiele eisen heeft Defensie extra eisen gesteld aan de robuustheid van het schip. Ten aanzien van kwetsbaarheid, bewapening en bescherming zijn specifiek militaire eisen gesteld.

29, 32 en 33

Op basis van welke strengere wet- en regelgeving op milieugebied is het ontwerp groter geworden dan voorzien?

Wat is er veranderd in de wet- en regelgeving op milieugebied waardoor het gewicht van het schip met ongeveer 10% is toegenomen?

Waarom is er sprake van een groter ontwerp dan voorzien? Zijn/waren er alternatieven voor het grotere ontwerp?

Het ontwerp voorziet in een combinatie van opslagcapaciteit in olietanks en munitieruimen, transportcapaciteit voor zwaar materieel, ruimte voor de helikopters, alsmede de ruimte voor personeel en een hospitaal. Dit alles is ingebed in wet- en regelgeving op het vlak van milieu, veiligheid, en arbo die de laatste jaren strenger is geworden. Verder is bij het ontwerp gebruikgemaakt van ervaringen bij eerder gebouwde marineschepen, zoals de LPD Hr.Ms. Rotterdam en Hr.Ms. Johan de Witt.

Bij de veranderde regelgeving gaat het onder meer om nieuwe eisen om het schip minder kwetsbaar en veiliger te maken zodat mens en materieel beter worden beschermd, milieueisen ten aanzien van ballastwaterzuivering, en regels voor de opslag van munitie, brandstof en andere gevaarlijke stoffen. Verder is rekening gehouden met voorzieningen voor het personeel die voortvloeien uit de adviezen van de commissie-Staal.

Er zijn geen alternatieven voor het grotere ontwerp. Indien een bevoorradingschip zou moeten worden gebouwd dat niet voorziet in de capaciteiten voor transport en *sea basing*, kunnen twee van de drie hoofdtaken van het schip niet worden uitgevoerd.

34

Wat is de betekenis van het Prijspeil 2009 voor de kosten van het project in 2015?

De conceptovereenkomst met DSNS berust op een vastgestelde basisprijs. Zoals gebruikelijk bij meerjarige contracten zijn in het contract clausules voor een jaarlijkse prijsherziening opgenomen. Dit betekent dat de basisprijzen in het contract volgens een overeengekomen formule jaarlijks worden aangepast aan de stijging van de loon- en materiaalkosten. De kosten van het project zullen daarom de toekomstige ontwikkelingen op dit gebied volgen.

35

Waarom wordt bij een vertraging van ongeveer 3 jaar gekozen voor een prijspeilcorrectie van 4 jaar?

Het benodigde budget in de A-brief van 18 mei 2006 was vastgesteld met prijspeil 2005. De huidige resultaten van de verwervingsvoorbereiding die zijn beschreven in de B/C/D-brief van 3 november jl. berusten op het prijspeil 2009. Overigens betrof de vertraging van twee tot drie jaar die was

aangekondigd in de beleidsbrief «Wereldwijd dienstbaar» de oplevering van het JSS in 2014 in plaats van 2011, en niet de periode van 2006 tot nu.

36

Kan de staatssecretaris uitputtend aangeven wat bedoeld wordt met overige systemen ten behoeve van JSS en door Defensie aan DSNS geleverd en onder welke budgetposten deze voorkomen?

De overige zaken en systemen die Defensie verwerft en aan DSNS levert voor gebruik op het schip, worden *Government Furnished Equipment* genoemd. Dit betreft de Sewaco-systemen en «overige projectkosten» zoals opgenomen in de commercieel vertrouwelijke brief (DMO/DB/ 2 009 030 565) die tegelijkertijd met de B/C/D-brief aan de Kamer is gezonden. Onder overige zaken vallen de verwerving van scheepstoebehoren en -inventaris (beddengoed, servies, trossen, handbrandblusapparaten, vorkheftrucks, bureauartikelen enzovoorts), verwerving van overig materiaal zoals reservedelen voor logistieke ondersteuning (*Integrated Logistic Support*) en van brandstof en andere zaken voor de proeftocht. Ook de werkzaamheden die het marinebedrijf van Defensie voor het JSS verricht, de kosten van beproevingen en van studies worden beschouwd als overige zaken.

37

In het geval van de bouw van het deel van het JSS in Roemenië, kan de staatssecretaris dan aangeven waarom geen compensatie wordt geëist en afgeweken wordt van deze regel?

Als Defensie in het buitenland materiaal aanschaft met een waarde van meer dan € 5 miljoen, onderhandelt het ministerie van Economische Zaken met de potentiële leveranciers over een compensatiecontract. Omdat de opdracht voor de bouw van het JSS bij het Nederlandse DSNS wordt geplaatst heeft het ministerie van Economische zaken bepaald dat geen compensatie is vereist voor de bouw van de romp, mits DSNS dit werk door de zusteronderneming in Roemenië laat uitvoeren. De compensatie is wel van toepassing op andere buitenlandse aankopen door DSNS die uitstijgen boven de compensatiedrempel van € 5 miljoen.

41

Welk bedrag aan ontwikkelingskosten van het Geïntegreerde Sensor en Communicatie Suite (GSCS) project is bespaard vanwege de relatie met het JSS project? Op welke wijze houdt het JSS project verband met het project Modernisering navigatiesystemen en het project Instandhouding Goalkeeper?

De kosten van de GSCS bestaan uit ontwikkelingskosten en uit kosten voor de systemen. De totale ontwikkelingskosten worden verdeeld over het project Patrouilleschepen en het project JSS. Als bij het project «Instandhouding M-fregatten» delen van de GSCS zullen worden gebruikt, worden de ontwikkelingskosten per schip nog lager. Hierover is de Kamer geïnformeerd met de B/C/D-brief van het project «Patrouilleschepen» (Kamerstuk 31 200 X nr. 42 van 14 november 2007).

Het project JSS doet mee aan het project «Modernisering navigatiesystemen» en betaalt daarvan zelf zijn deel. Het project «Instandhouding Goalkeeper» heeft ook betrekking op de instandhouding van de voor het JSS bestemde twee *Goalkeepers*.

42

Is er, na aanbidding van de A-brief op 18 mei 2006, verder onderzoek gedaan naar mogelijke internationale samenwerking? Kunnen de resultaten van dit onderzoek naar de Kamer worden gestuurd?

Met andere landen wordt geregeld informatie uitgewisseld. Daaruit is gebleken dat samenwerking niet mogelijk is vanwege afwijkende behoeften of een afwijkende planning. Canada heeft al lange tijd plannen om een *Joint Support Ship* te verwerven dat slechts op een gering aantal punten afwijkt van het Nederlandse ontwerp. De verwervingsstrategie van Canada heeft verdergaande samenwerking echter niet mogelijk gemaakt. Wel wordt met Canada nog steeds projectinformatie uitgewisseld.

43

Is de staatssecretaris bereid om het door het ministerie geaccordeerde bestek ter beschikking te stellen aan marktpartijen in Nederland om een aanbidding te maken in partnership teneinde de totale bouw van het JSS in Nederland mogelijk te maken?

Het bestek is in samenwerking met DSNS gecompleteerd tot een contractbestek. Defensie kan dat niet zonder meer overdragen aan een derde partij.