

Vergaderjaar 2013–2014

**33 750 X**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2014**

**Nr. 53**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 25 april 2014

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Defensie over de brief van 5 maart 2014 over de uitvoering van de motie van de leden Günal-Gezer en Eijnsink over geschikte kades voor het afmeren van het bevoorradingsschip JSS (Kamerstuk 33 750 X, nr. 44).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 april 2014. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Ten Broeke

De griffier van de commissie,  
Van Leiden

**1**

**Kunt u aangeven of er gesprekken zijn over de exploitatie van het Joint Support Ship (JSS) bij een internationale organisatie als de Verenigde Naties (VN)?**

**3**

**Kunt u nader ingaan op de veelzijdigheid van toepassingen van de JSS voor ook humanitaire missies, zoals onlangs werd aangestipt bij de doop ervan? Waarop, en voor welke toepassingen, is de internationale belangstelling gebaseerd voor het scheepstype zoals werd genoemd bij de doop?**

Het JSS is een multifunctioneel schip dat is gebaseerd op drie pijlers: bevoorrading op zee van internationale vlootverbanden, strategisch zeetransport van zwaar materieel en ondersteuning vanuit zee aan landeenheden. Voor humanitaire missies is vooral de ondersteuning van operaties op het land relevant. Als onder moeilijke omstandigheden steun moet worden verleend, bijvoorbeeld als na een natuurramp geen of beperkte havencapaciteit beschikbaar is, kunnen militaire eenheden en civiele hulpverleners vanaf het JSS met helikopters of met landingsvaartuigen aan land gaan. Daarbij kan het JSS tevens een rol vervullen als drijvend hospitaal en als opslaglocatie van hulpgoederen.

Binnen de Navo en de EU vormt dit veelzijdige schip een nichecapaciteit dat in diverse rollen een bijdrage kan leveren aan expeditionair optreden. Defensie onderzoekt nu de mogelijkheden van medegebruik door de Navo en de EU. Met de VN worden momenteel geen gesprekken gevoerd. Indien de VN echter een beroep op Nederland zouden doen om gebruik te maken van de capaciteiten van het JSS, behoort dit ook tot de mogelijkheden. Zoals ik in de brief van 25 oktober 2013 over de aanvulling op de nota «In het belang van Nederland» (Kamerstuk 33 763, nr. 7) heb toegezegd, zal ik voor eind 2015 duidelijkheid bieden over de mogelijkheden van gezamenlijk gebruik met internationale partners.

**2**

**Op basis waarvan wordt er uitgegaan van een gemiddelde van twee keer per jaar beladen of ontladen in Nederland? Verwacht u dat er, met intensivering van het gebruik van de JSS op de lange termijn, in de toekomst vaker dan dit gemiddelde van twee keer per jaar zal worden beladen en ontladen in Nederland? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet? Welke gevolgen heeft dat voor de gegeven prijsraming?**

**4**

**Waarom is het, gelet op de levensduur van het schip van circa 35 jaar en de zich ontwikkelende inzetbreedte wanneer er meer ervaring mee wordt opgedaan, niet in deze periode te verwachten dat veel meer en vaker inzet van dit schip zal worden gevraagd, dan de geraamde twee keer per jaar beladen?**

De internationale vraag naar de inzet van dit nieuwe schip in de rol van strategisch transport en daarmee samenhangend het beladen met en ontladen van zwaar materieel, is nog niet bekend. De mogelijkheid van internationale samenwerking wordt de komende tijd nader onderzocht (zie het antwoord op de vragen 1 en 3). Als er een internationale vraag is, zal het beladen en ontladen meestal in het buitenland op kosten van de vragende partij plaatsvinden. Ook is het aanbod afhankelijk van de operationele beschikbaarheid van het schip dat van jaar tot jaar varieert door het reguliere gereedstellings- en onderhoudstraject. Het gehanteerde gemiddelde van twee keer beladen of ontladen is dan ook een aanname. In 2015 wordt het JSS aan de Koninklijke Marine overgedragen. Pas dan komen ervaringscijfers beschikbaar en kan deze inschatting en de

gevolgen daarvoor voor de prijsraming, naar boven of beneden worden bijgesteld.

**5**

**In hoeverre is in de berekeningen meegenomen dat inzet van het schip door de VN ook betaald wordt door de VN, en dat deze inkomsten kunnen bijdragen aan dekking voor de kade?**

Het JSS wordt in 2015 in dienst gesteld in eerste instantie voor de maritieme bevoorradingsfunctie met een gereduceerde bemanning. Dit is in de defensiebegroting verwerkt. In de berekeningen is geen rekening gehouden met eventuele inkomsten als gevolg van inzet voor internationale partners. Hierover is nog niet voldoende bekend en kan daarom niet worden betrokken bij de verwerving van materieel of infrastructuur. Zoals in antwoord op vragen 1 en 3 is gesteld, wordt pas de komende tijd duidelijk hoe de internationale samenwerking zich zal ontwikkelen. Daar komt bij dat eventuele terugbetalingen van de VN voor de exploitatie van materieel tijdens een inzet, worden verrekend met het Budget Internationale Veiligheid (BIV) en dus niet ten gunste komen van de reguliere defensiebegroting.

**6**

**In welke gevallen moet er worden uitgeweken naar een andere haven dan Den Helder bij inzet van de JSS als strategisch transportschip?**

**17**

**Wat wordt er verstaan onder geschikte faciliteiten en heeft Den Helder deze faciliteiten niet, gelet op de stelling in uw brief dat het nodig kan zijn om voor het beladen van transportschip met bijvoorbeeld voertuigen en containers uit te wijken naar een andere haven met meer geschikte faciliteiten?**

**18**

**Kunt u aangeven of het afmeren, beladen en ontladen van het schip geen probleem oplevert in het buitenland, gelet op de stelling in uw brief dat met het oog op de verwachte internationale samenwerking als strategisch transportschip dit schip vaak in het buitenland zal zijn? Zo ja, hoe gaan we daarmee om?**

Er wordt uitgeweken naar een andere haven als een internationale partner het JSS voor strategisch zeetransport wenst te gebruiken en het zware materieel in een andere haven aanbiedt. Zoals ik hierover in mijn brief van 5 maart 2014 (Kamerstuk 33 750 X, nr. 44) schrijf, zal dit vaak in het buitenland zijn. Er worden daarbij geen problemen verwacht. Als Nederland het JSS zelf als strategisch transportschip wil gebruiken en het schip daarvoor met zwaar materieel moet worden beladen, kan het nodig zijn voor faciliteiten als zwaardere kranen en *roll-on roll-off* voorzieningen naar een andere haven uit te wijken. In Nederland zijn daarvoor vijf havens geschikt, namelijk Eemshaven, IJmuiden, Amsterdam, Rotterdam en Vlissingen.

**7**

**Hoe ziet het kostenoverzicht van de gegeven prijsindicatie er uit voor een enkele belading, uitgesplitst naar personeelskosten, logistieke kosten (voor het vervoer van de goederen naar de andere havens) en beveiligingskosten? Welke bijkomende kosten zijn er? Wat verklaart het verschil tussen de prijsindicatie van 50.000 euro en 100.000 euro?**

**19**

**Wat zijn de kosten in Den Helder? Kunt u daarvan een prijsindicatie geven?**

De uiteindelijke kosten van belading en ontlading van het JSS met zwaar materieel in een andere haven dan Den Helder zijn steeds afhankelijk van de omvang en de samenstelling van de specifieke lading, het personeel dat daarvoor nodig is en de verblijfsduur in die haven. Hierover kunnen vooraf geen nader gespecificeerde uitspraken worden gedaan. De prijsindicatie van € 50.000–100.000 is gebaseerd op bestaande raamcontracten van de Defensie Verkeers- en Vervoerorganisatie (DVVO) met Eemshaven en Vlissingen, rekening houdend met het laadvermogen van het JSS. De kosten van het commerciële gebruik van civiele havens door Defensie laten zich moeilijk vergelijken met de kosten van het gebruik van de militaire haven in Den Helder, omdat die integraal deel uitmaken van de dagelijkse bedrijfsvoering van de haven en niet apart tot op scheepsniveau worden berekend. De investeringskosten voor de nieuwe kade in Den Helder werden geraamd op ruim € 15 miljoen. Deze investering weegt niet op tegen de prijsindicatie van € 100.000 tot 200.000 per jaar voor het gebruik van een andere haven in Nederland (zie ook het antwoord op vraag 11).

**8**

**In hoeverre was de kade ook geprojecteerd voor civiel medegebruik, waarmee de haven van Den Helder zich verder kan versterken als de belangrijkste ondersteunende haven voor onderhoud en aanleg van windparken aan zee? Is er ook een bijdrage vanuit de regionale overheden voorzien? Wordt die nu doorkruist?**

In de eindrapportage van de *taskforce* «Civiel medegebruik Defensiehaven Den Helder» wordt de te ontwikkelen locatie Berghaven genoemd als een mogelijkheid voor civiel-militair medegebruik. In een uitwerking van deze optie werd gesteld dat deze kade ongeveer 120 dagen per jaar door civiele schepen gebruikt zou kunnen worden. Voor de aanpassing van de haven was geen bijdrage van de regionale overheden voorzien.

**9**

**In hoeverre heeft de kade, juist vanwege het civiele medegebruik rondom het onderhoud windparken op zee, een relatie met de Green Deal die de regio Noord-Nederland met de Minister van Economische Zaken heeft gesloten?**

In de afspraken die zijn gemaakt in de «Green deal Noord-Nederland», waarbij Defensie zelf niet rechtstreeks was betrokken, staat de ontwikkeling van benodigde havenfaciliteiten (in Den Helder en Eemshaven) voor offshore windenergie genoemd als inzet voor rekening van Noord-Nederland. De Berghavenkade wordt hier niet genoemd.

**10**

**Welke gevolgen heeft het beoogde schrappen van de kade voor eventueel gemaakte afspraken met de gemeente Den Helder en andere regionale overheden rondom de civiel militaire samenwerking bij de haven? Kunt u aangeven wat die afspraken inhouden?**

De *taskforce* «Civiel medegebruik Defensiehaven Den Helder» had tot doel de economische groei te bevorderen door civiel-militaire samenwerking. Hiertoe moet gebruik worden gemaakt van de aanwezige infrastructuur op en rond de zeehaven en de luchthaven, zoals logistieke faciliteiten voor de offshore en relevante onderzoeks- en opleidingsinstituten. Als gangmaker voor de uitvoering van de plannen is inmiddels het nieuwe havenbedrijf, *Port of Den Helder*, opgericht dat nauw samenwerkt met het Commando Zeestrijdkrachten. Belangrijk onderdeel in de *Port of Den Helder* is de

gezamenlijke *planningcel* voor de toewijzing van ligplaatsen in de civiele en de defensiehaven. Verder heeft de *taskforce* een aantal te ontwikkelen locaties geïdentificeerd die belangrijk zijn om de haven meer armslag te geven voor civiel medegebruik. Eén van deze locaties was Berghaven. Met het schrappen van de Berghaven is één van de opties voor fysieke havenontwikkeling vervallen. De overige opties blijven intact en worden verder uitgewerkt.

**11**

**Wat zijn de inkomsten die u en de gemeente Den Helder mislopen doordat deze kade, als die er niet komt, geen havengelden meer genereert?**

**12**

**Kunt u een indicatieve kosten/baten tabel geven over de komende 35 jaar, met aan de ene zijde de (financierings-)kosten van de aanleg van de kade en het onderhoud ervan, en aan de andere zijde de opbrengsten vanuit geschatte extra inkomsten bij verhuur van de JSS aan de VN door betere inzetbaarheid vanuit de «eigen» marinehaven, liggelden civiel medegebruik, besparingen per jaar (doordat niet naar havens elders hoeft te worden uitgeweken), en overige inkomsten?**

**15**

**Welke kosten zijn verbonden aan de aanpassing van de kade in Den Helder om belading van de JSS als strategisch transportschip te faciliteren? Hoe verhouden deze kosten zich op jaarbasis ten opzichte van de genoemde prijsindicatie van 200.000 euro per jaar (uitgaande van twee keer laden/lossen) bij belading in Nederland, zonder aanpassing van de kade in Den Helder?**

De gevraagde indicatieve kosten/baten-tabel kan niet worden gegeven. Daarvoor ontbreken voldoende betrouwbare gegevens. Er was nog geen *business case* opgesteld voor het civiel medegebruik van de JSS-kade. Ook was er nog geen inzicht in de inkomsten uit havengelden die het medegebruik van de kade zou kunnen opleveren. Zoals in antwoord op vraag 5 is gesteld, is geen rekening gehouden met eventuele inkomsten als gevolg van inzet voor internationale partners, omdat hierover nog niet voldoende bekend is.

De nieuwe kade in Den Helder zou oorspronkelijk in een operationele behoefte van Defensie voorzien. Dit rechtvaardigde de geraamde investering hiervoor van ruim € 15 miljoen. Toen duidelijk werd dat het JSS door Defensie in beginsel niet meer in de rol van strategisch transportschip zou worden ingezet, viel de grondslag onder deze operationele behoefte weg. Daarom is besloten de nieuwe kade niet aan te leggen. Voor de primaire taak van het JSS, bevoorrading op zee, kan het schip gebruikmaken van de bestaande kades in Den Helder. Voor zware ladingen kan in voorkomend geval naar andere havens in Nederland worden uitgeweken. Daarvoor wordt een prijsindicatie van € 100.000 tot 200.000 per jaar gehanteerd. De investering van ruim € 15 miljoen weegt hier niet tegen op.

**13**

**Waarom kunt u geen inkomsten genereren aan havengelden door civiel medegebruik? Wat is het verband met het ontbreken van een exploitatierekening bij u voor het innen van die havengelden?**

De *Port of Den Helder* wijst niet alleen de kaderuimte toe, maar ze int ook de havengelden zowel voor de civiele als voor de marinekades. Het civiele medegebruik van marinekades, dat nu nog maar op beperkte schaal

plaatsvindt, wordt verrekend met Defensie. Er zijn dus wel inkomsten door civiel medegebruik, maar dit staat nog in de kinderschoenen.

**14**

**Welke maatregelen neemt u om in de haven een normale inkomstenstroom te genereren die dekking geeft aan de door u aangelegde infrastructuur?**

Voor civiel medegebruik geldt als regel dat daarvoor een integraal tarief in rekening wordt gebracht. De huidige infrastructuur van de marinehaven is nog geheel voor militair gebruik aangelegd. Indien het civiele medegebruik aanpassingen aan de militaire infrastructuur in de haven vraagt, bijvoorbeeld door vergroting van de omvang en de draagkracht van de kades, dan zal de dekking daarvan geheel of grotendeels van civiele herkomst moeten zijn.

**15**

**Welke kosten zijn verbonden aan de aanpassing van de kade in Den Helder om belading van de JSS als strategisch transportschip te faciliteren? Hoe verhouden deze kosten zich op jaarbasis ten opzichte van de genoemde prijsindicatie van 200.000 euro per jaar (uitgaande van twee keer laden/lossen) bij belading in Nederland, zonder aanpassing van de kade in Den Helder?**

Zie het antwoord op vraag 11.

**16**

**Waarom is er niet voor gekozen de aanleg van de kade mede te financieren uit de 50 miljoen euro die met de begrotingsafspraken van 2014 beschikbaar is gesteld voor regionale werkgelegenheid?**

In de Nota van Wijziging op de Defensiebegroting voor het jaar 2014 (Kamerstuk 33 750 X, nr. 7) staat hierover: «Een van de intensiveringen in de begrotingsafspraken betreft € 50 miljoen voor regionale werkgelegenheid vanaf 2015. De helft hiervan, € 25 miljoen, komt ten goede aan Defensie. Dit bedrag wordt conform de begrotingsafspraken ingezet om de Johan Willem Frisokazerne in Assen open te houden en 45 Pantserinfanteriebataljon te behouden.»

**17**

**Wat wordt er verstaan onder geschikte faciliteiten en heeft Den Helder deze faciliteiten niet, gelet op de stelling in uw brief dat het nodig kan zijn om voor het beladen van transportschip met bijvoorbeeld voertuigen en containers uit te wijken naar een andere haven met meer geschikte faciliteiten?**

**18**

**Kunt u aangeven of het afmeren, beladen en ontladen van het schip geen probleem oplevert in het buitenland, gelet op de stelling in uw brief dat met het oog op de verwachte internationale samenwerking als strategisch transportschip dit schip vaak in het buitenland zal zijn? Zo ja, hoe gaan we daarmee om?**

Zie het antwoord op vraag 6.

**19**

**Wat zijn de kosten in Den Helder? Kunt u daarvan een prijsindicatie geven?**

Zie het antwoord op vraag 7.

**20**

**Zijn de maximaal jaarlijkse kosten van 200.000 euro voor het beladen en ontladen van de JSS in Nederland van tevoren voorzien?**

**21**

**Op welke manier worden de maximaal jaarlijkse kosten van 200.000 euro voor het beladen en ontladen van de JSS op uw begroting ingeboekt?**

In de huidige planning is het beladen en ontladen van het JSS in de rol van strategisch transportschip niet voorzien. Indien dit in de toekomst wel het geval is, wordt dat binnen de begroting van het beleidsartikel 8 Ondersteuning krijgsmacht door Commandant Diensten Centra geacommodeerd. Dat zal niet altijd tot meerkosten leiden, want in veel gevallen zal transport door het JSS andere vormen van transport door bijvoorbeeld civiele inhuur vervangen. Als het transport plaatsvindt in het kader van een crisisbeheersingsoperatie, komen de kosten ten laste van het Budget Internationale Veiligheid.