

Vergaderjaar 2021–2022

**27 830**

**Materieelprojecten**

**Nr. 361**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2022

### **Inleiding**

De Koninklijke Marine beschikt over tien vaartuigen voor uiteenlopende ondersteunende taken, de zogenoemde «hulpvaartuigen». Deze vaartuigen bereiken in de komende jaren het einde van hun levensduur. Met deze B-brief informeer ik u over de onderzoeksfase (B-fase) van het project «Vervanging hulpvaartuigen»<sup>1</sup>.

Defensie vervangt de hulpvaartuigen en gaat de nieuwe vaartuigen voorzien van klimaatneutrale technologie voor de voortstuwing en energieopwekking. Daarmee wil Defensie de eigen CO<sub>2</sub>-uitstoot verminderen. Onder meer door functies van de nieuwe vaartuigen te combineren kan de Koninklijke Marine toe met minder schepen. Defensie zal acht hulpvaartuigen laten bouwen voor de tijdige vervanging van de huidige tien vaartuigen.

### **Achtergrond**

Defensie beschikt op dit moment over vijf zeevarende hulpvaartuigen en vijf havenduikvaartuigen voor gebruik in havens en binnenwateren.

De vijf huidige zeegaande hulpvaartuigen zijn de volgende:

- het torpedowerkschip Zr.Ms. Mercurus ondersteunt de gereedstelling van de onderzeeboten. Het functioneert daarbij als doelschip, het bergt oefentorpedo's en het is een veiligheids- en bevoorradingsplatform. De levensduur van dit vaartuig eindigt in 2026;
- het marine opleidingsvaartuig MOV Van Kinsbergen ondersteunt het praktische deel van de opleidingen voor aspirant-zeeofficieren en onderofficieren. De levensduur van dit vaartuig eindigt in 2024;

<sup>1</sup> Over de behoeftestelling is de Kamer geïnformeerd met de A-brief van 7 mei 2020. Vragen hierover zijn beantwoord op 22 juni 2020 (Kamerstuk 27 830, nrs. 305 en 308)

- de twee identieke hydrografische opnemingsvaartuigen Zr.Ms. Luymes en Zr.Ms. Snellius verrichten onderzoek naar de zeebodem. Met dat onderzoek kan de Defensie de zeekaarten bijhouden van het Nederlandse deel van de Noordzee en het Caribisch gebied voor de veilige navigatie op de maritieme toegangsroutes. De levensduur van beide vaartuigen eindigt in de periode 2033–2034;
- het ondersteuningsvaartuig in het Caribisch gebied Zr.Ms. Pelikaan transporteert materieel en personeel tussen de eilanden in het gebied en ondersteunt bij humanitaire rampenbestrijding en militaire operaties. De levensduur van dit vaartuig eindigt in 2031.

De huidige vijf havenduikvaartuigen fungeren als platform voor duikers. Vier van de huidige duikvaartuigen zijn vergelijkbaar, het vijfde is een uniek exemplaar. De taken die de duikers uitvoeren vanaf deze vaartuigen zijn:

- het ruimen van explosieven in kust- en binnenwateren;
  - het ondersteunen van civiele autoriteiten voor onder meer havenbescherming;
  - het onderhoud aan marineschepen onder water; en
  - het verzorgen van duikopleidingen.
- De levensduur van deze vaartuigen eindigt in de periode 2026–2027.

### **Vervangende vaartuigen**

Als vervangende vaartuigen heeft Defensie gekozen voor vier zeegaande vaartuigen en vier duikvaartuigen. Door het lagere aantal vervangende schepen wordt aanzienlijk bespaard op de investerings- en exploitatiekosten van de nieuwe schepen. Deze besparing is groter dan de extra kosten die Defensie maakt door klimaatneutrale technologie toe te passen.

De Koninklijke Marine gaat enkele taken van de huidige schepen op een andere manier uitvoeren en de bedrijfsvoering aanpassen. Daarmee kan de Koninklijke Marine de huidige taken blijven uitvoeren met minder schepen. Bovendien besteedt Defensie de instandhouding van de schepen uit aan de nog te selecteren Nederlandse bouwer van de schepen. Dit vermindert de onderhoudstaken van de Koninklijke Marine en het versterkt de positie van het Nederlandse bedrijfsleven op het gebied van klimaatneutrale technologie.

In de nieuwe situatie hebben de vier zeegaande vaartuigen een grotendeels gelijk ontwerp. Er zijn twee varianten van ieder twee schepen. De eerste variant combineert de taken van het huidige torpedowerkschip en de hydrografische schepen. De tweede variant combineert de taken van het ondersteuningsschip in de West en het opleidingsschip. De beperkte ontwerpverschillen tussen de twee varianten hangen samen met hun uiteenlopende taken. De vier nieuwe duikvaartuigen zijn geheel identiek. Deze kleinere vaartuigen zijn relatief laag zodat ze voldoen aan de regels voor de omvang van een binnenvaartschip.

Met deze oplossing heeft de Koninklijke Marine voor een specifieke taak op zee de keuze uit twee schepen. Dat zorgt bij het plannen van de inzet voor meer flexibiliteit. Het grotendeels gelijke ontwerp van de vier zeegaande schepen en het identieke ontwerp van de vier duikvaartuigen leveren voordelen op bij onderhoud, opleidingen en trainingen.

### **Klimaatneutrale technologie**

In de onderzoeksfase zijn de technische haalbaarheid, de voor- en nadelen en de financiële consequenties van de toepassing van klimaatneutrale technologie onderzocht.

### *Technische haalbaarheid*

De hulpvaartuigen zijn niet bedoeld voor operaties in omstandigheden met een hoge dreiging. Defensie stelt daarom minder hoge eisen aan bescherming en snelheid dan bijvoorbeeld bij fregatten. De lagere snelheidseis maakt het mogelijk dat de hulpvaartuigen een klimaatneutrale voortstuwing en energieopwekking krijgen waardoor het schip minder CO<sub>2</sub> produceert dan met conventionele motoren. Lage eisen aan snelheid en bereik zorgen ervoor dat de brandstoftanks niet te groot worden en daarmee blijven de bouwkosten binnen de perken.

Defensie kiest daarbij voor scheepsmotoren die zowel op diesel als op methanol kunnen draaien, waarbij indien mogelijk steeds groen geproduceerde methanol wordt gebruikt. Het gebruik van diesel is vanzelfsprekend niet klimaatneutraal. De beperking van de emissie-uitstoot is het hoogst als de vaartuigen groene methanol gebruiken die zelf ook op klimaatneutrale wijze is geproduceerd. Maar aangezien deze brandstof pas in de toekomst breed verkrijgbaar zal zijn, zijn diesel en niet-groene methanol voorlopig nog mogelijkheden om op terug te vallen. De Koninklijke Marine kan daarmee de vaartuigen wereldwijd inzetten, ook in gebieden waar groene methanol (nog) niet verkrijgbaar is.

Schepen met methanol als brandstof bestaan al. Het gaat dan om vrachtschepen die langere afstanden afleggen met een constante snelheid. Marineschepen, ook de hulpvaartuigen, zullen echter in de regel vaak veranderen van snelheid. De hiervoor geschikte motoren zijn nog in ontwikkeling. Het ontwikkelingsrisico is naar verwachting gemiddeld.

### *Voordelen*

De toepassing van klimaatneutrale technologie biedt belangrijke voordelen:

- Met klimaatneutrale aandrijving van de hulpvaartuigen en de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot kan Defensie een bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen van het kabinet, de EU en ook Defensie zelf. De eigen doelstellingen van Defensie zijn vastgelegd in de Defensie Energie en Omgeving Strategie (DEOS)<sup>2</sup>. De klimaatneutrale technologie voor de nieuwe hulpvaartuigen zorgt bij volledig gebruik van groene methanol per jaar naar verwachting voor 13 kiloton minder CO<sub>2</sub>-uitstoot in vergelijking met de huidige hulpvaartuigen. Dit komt overeen met 7 procent van de totale CO<sub>2</sub>-emissie van de Nederlandse marineschepen.
- Naar verwachting zullen de milieuregels voor de scheepvaart in binnen- en buitenland in de komende jaren steeds strenger worden. Dit kan er bijvoorbeeld toe leiden dat zeeschepen die niet aan deze normen voldoen, bepaalde havens niet meer mogen bezoeken. Dit beperkt de flexibiliteit van de inzet en de oefenprogramma's.
- Defensie kan een impuls geven aan de ontwikkeling van klimaatneutrale technologie in Nederland door op te treden als de eerste klant van de Nederlandse industrie van deze technologie (*launching customer*).

Het optreden van Defensie als *launching customer* is in lijn met de Defensie Industrie Strategie (DIS)<sup>3</sup>. Tevens sluit dit aan bij de «Green Deal

<sup>2</sup> Kamerstuk 33 763, nr. 152 van 27 september 2019. De DEOS bevat streefdoelen voor het energiegebruik in het operationele domein. Ten opzicht van 2010 is de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen in 2030 gereduceerd met ten minste 20 procent, en in 2050 is dat ten minste 70 procent. De DEOS bevat geen gedetailleerde streefdoelen voor emissies.

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 125, nr. 92 van 15 november 2018

Zeevaart, Binnenvaart en Havens» van 11 juni 2019<sup>4</sup>. Naast Defensie zijn bij deze overeenkomst betrokken de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en van Economische Zaken en Klimaat (EZK), alsmede onder meer provincies, brancheorganisaties, kennisinstellingen en bedrijven.

Deelnemers aan de Green Deal doen voor hun gebied toezeggingen om schadelijke emissies terug te dringen. Defensie heeft daarbij toegezegd per investeringsproject te bezien in hoeverre *launching customership* bij klimaatneutrale technologie van marineschepen aan de orde kan zijn. Met de vervanging van de hulpvaartuigen maakt Defensie deze toezegging concreet.

Daarnaast handelt Defensie in de geest van de aangenomen motie-Stoffer bij de begrotingsbehandeling van EZK van november 2020. In deze motie wordt gevraagd om samen met de sector werk te maken van een maritiem herstelplan, waaronder emissieloze technologie<sup>5</sup>. Het Ministerie van EZK steunt inmiddels een ontwikkelingsproject voor methanoltechnologie met ruim € 24 miljoen uit de R&D-regeling mobiliteitssectoren<sup>6</sup>.

#### *Nadelen waaronder financiële consequenties*

Klimaatneutrale aandrijving heeft ook nadelen, die voor deze schepen aanvaardbaar zijn. Bij gebruik van methanol zijn aan boord van de vaartuigen meer veiligheidsmaatregelen en installaties nodig. Verder moeten de schepen groter worden, omdat ze meer brandstof moeten meenemen. Dit komt doordat de verbranding van methanol minder energie oplevert dan diesel.

De toepassing van nieuwe technologie en de grotere omvang van de schepen zorgen voor hogere kosten. Zoals eerder opgemerkt staat hier tegenover dat Defensie al aanzienlijk bespaart op de kosten door geen tien maar acht vervangende schepen aan te schaffen. Het staat niet vast dat de hogere kosten als gevolg van klimaatneutrale technologie op termijn worden terugverdiend. Defensie verwacht op grond van een marktanalyse dat de exploitatiekosten op termijn gaan dalen, als groene methanol goedkoper wordt en fossiele brandstoffen duurder. Dit is echter nog onzeker; er is daarom in de berekeningen van de exploitatiekosten nog geen rekening mee gehouden.

Voor Defensie geven de geschetste voordelen van klimaatneutrale technologie de doorslag. Defensie levert een bijdrage aan de beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, het wordt makkelijker voor de nieuwe vaartuigen om te voldoen aan milieuregels en het Nederlandse bedrijfsleven krijgt hiermee een impuls.

#### **Verwervingsstrategie**

Defensie zal de hulpvaartuigen laten ontwerpen en bouwen door een nog te selecteren Nederlandse scheepswerf. Het voornemen is alle acht hulpvaartuigen te verwerven in een gecombineerd contract. Daarmee kunnen bij het ontwerp zoveel mogelijke dezelfde componenten worden gebruikt.

<sup>4</sup> Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Kamerstukken 33 043 en 31 409, nr. 102

<sup>5</sup> Motie van het lid Stoffer over een maritiem herstelplan, aangenomen bij de begrotingsbehandeling EZK, ingediend 5 november 2020 (Kamerstuk 35 570 XIII, nr. 57)

<sup>6</sup> Brief van de Minister van EZK van 29 november 2021, Kamerstuk 35 420, nr. 460

Verder wil Defensie ook de instandhouding opnemen in het contract om daarmee de onderhoudstaken van de Koninklijke Marine te verminderen. Daarmee gaat het gecontracteerde bedrijf beschikken over gedetailleerde informatie over onder meer de locatie en de toestand van de hulpvaartuigen. Deze informatie kan militair-operationeel gevoelig zijn en daarom moet het bedrijf voldoen aan de beveiligingseisen van Defensie. De beveiliging van operationele informatie is een wezenlijk belang van nationale veiligheid.

In de Defensie Industrie Strategie (DIS) is uiteengezet welke kennis, technologie en industriële capaciteiten zoveel als mogelijk nationaal moeten worden verankerd om de wezenlijke belangen van nationale veiligheid te kunnen beschermen. Van de technologiegebieden die in de DIS zijn genoemd, zijn bij de hulpvaartuigen relevant de gebieden «sensoren», «mens-systeem integratie» en «simulatie en virtualisatie». Ten aanzien van de industriële capaciteiten is in de DIS de bouw van maritieme platformen van belang.

Gezien de wezenlijke belangen van nationale veiligheid die bij de hulpvaartuigen een rol spelen, is Defensie voornemens het contract aan te besteden in concurrentie tussen Nederlandse aanbieders, met toepassing van artikel 346 VWEU (Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie). Het contract zal daarmee het ontwerp, de bouw, de levering en de instandhouding van de hulpvaartuigen omvatten.

## **Samenwerking**

### *Nationale samenwerking*

Defensie is evenals de Ministeries van I&W en van EZK deelnemer aan het «Maritiem Masterplan» waarin wordt samengewerkt met de maritieme sector. De Rijksrederij van I&W en Defensie hebben samengewerkt bij de opstelling daarvan. Verdere samenwerking met de Rijksrederij is mogelijk bij onder andere het delen van kennis van en ervaring met klimaatneutrale technologie.

Een gezamenlijke verwerving van vaartuigen door de Rijksrederij en Defensie is niet aan de orde omdat de eisen aan de vaartuigen te veel verschillen. De schepen van de Kustwacht moeten vanwege hun taken sneller kunnen varen dan nodig is voor de hulpvaartuigen van Defensie. Snellere schepen met klimaatneutrale voortstuwing dan de hulpvaartuigen zijn mogelijk, maar deze zijn ook duurder.

Zoals onlangs aan de Kamer gemeld is het «Maritiem Masterplan» dit jaar niet in aanmerking gekomen voor financiering uit rijksbrede middelen<sup>7</sup>. Defensie wil betrokken blijven bij het «Maritiem Masterplan» als *launching customer* en over de manier waarop zal nog worden overlegd met de daarbij betrokken partners.

### *Internationale samenwerking*

De behoeftestellingsfase heeft geen aanknopingspunten opgeleverd voor internationale samenwerking bij dit project<sup>8</sup>. Daarbij is gesproken met Duitsland, België, Noorwegen en Zweden. In de B-fase heeft Defensie de

<sup>7</sup> Brieven van de Minister van Financiën over het Herstel- en Veerkrachtplan (Kamerstuk 21 501-07, nr. 1790 van 1 november 2021 en Kamerstuk 21 501-07, nr. 1827 van 28 maart 2022), en brief van de Ministers van EZK en van Financiën over de tweede ronde investeringen van het Nationaal Groeifonds (Kamerstuk 35 925 XIX, nr. 12 van 14 april 2022)

<sup>8</sup> Kamerstuk 27 830, nr. 308

gesprekken voortgezet maar dit heeft geen nieuwe mogelijkheden aan het licht gebracht.

## **Planning**

De nieuwe hulpvaartuigen worden in gebruik genomen in de periode 2026–2030. Het in dienst stellen van de nieuwe schepen sluit naadloos aan op het uit de vaart nemen van de huidige schepen. Als enige van de tien te vervangen schepen zal het marine opleidingsvaartuig tot kort na het einde van de technische levensduur in gebruik blijven. De Koninklijke Marine zal het gebruik daarvan nauwgezet monitoren en het benodigde onderhoud aan dit vaartuig uitvoeren, waarbij veiligheid voorop staat.

De overige hulpvaartuigen worden vervangen op het moment dat hun technische levensduur voorbij is, of nog daarvoor. Defensie heeft hiervoor gekozen vanwege de doelmatigheidswinst van grotendeels gelijke schepen en de aaneengesloten vervanging.

## **Risico's**

Voor het project is een risicobeoordeling gemaakt en zijn beheersmaatregelen getroffen. Een risicoreservering maakt deel uit van het projectbudget. Een gemiddeld risico betreft een mogelijke latere oplevering van de eerste vaartuigen indien er problemen ontstaan bij de ontwikkeling en productie van motoren met klimaatneutrale technologie. Defensie gaat in overleg met de potentiële marktpartijen bezien of een tijdelijke oplossing met alleen dieselvoorstuwning en -energieopwekking mogelijk is als dit risico zou optreden.

Overige projectrisico's en de beheersmaatregelen zijn opgenomen in de bijgaande commercieel-vertrouwelijke brief (kenmerk BS20220010678)<sup>9</sup>.

## **Financiële aspecten**

Met het project «Vervanging hulpvaartuigen», inclusief de financiering van de klimaatneutrale technologie, is een investering gemoeid tussen de € 250 miljoen en € 1 miljard volgens de systematiek van het Defensie Materieelproces (DMP). Het projectbudget komt in de periode 2022 tot en met 2030 ten laste van het investeringsbudget van Defensie. De bijgaande commercieel-vertrouwelijke brief bevat de financiële gegevens.

## **Vooruitblik**

De onderzoeksfase (B-fase) is voltooid met de keuze om de huidige hulpvaartuigen te vervangen door vier zeegaande vaartuigen en vier duikvaartuigen die alle zijn voorzien van klimaatneutrale aandrijving. Het project wordt voortgezet met de verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase). De Kamer zal naar verwachting in 2024 een D-brief ontvangen over het resultaat daarvan.

De Staatssecretaris van Defensie,  
C.A. van der Maat

---

<sup>9</sup> Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer