

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
RWS-2019/3281

Uw kenmerk
35000-XII,
nr. 68)

Datum 11 februari 2019
Betreft Beantwoording vragen inbreng schriftelijk overleg
vlootvervangings Rijksrederij

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik vragen over de inbreng schriftelijk overleg vlootvervangings Rijksrederij. Deze vragen heb ik op 17 januari 2019 ontvangen.

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief over de vlootvervangings Rijksrederij. Zij hebben hierover nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de minister inzake het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij waarbij door Rijkswaterstaat (RWS) opdracht is gegeven tot het bouwen van drie multi-purpose vessels (MPV-30). Deze leden hebben een paar vragen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de brief en hebben daar nog enkele vragen bij.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie vragen hoeveel schepen er zijn aangeschaft en wanneer deze zijn aangeschaft. Daarnaast vragen deze leden wat de verschillende schepen hebben gekost. Zijn deze schepen een vervanging van de bestaande vloot of een uitbreiding van de vloot? Indien deze schepen (of een deel daarvan) zijn aangeschaft ter uitbreiding van de vloot, kan de minister dan aangeven welke extra taken RWS heeft gekregen die een uitbreiding van de vloot rechtvaardigen? Op basis van welke informatie is de minister tot dit standpunt gekomen? Indien het om vervanging gaat van de bestaande vloot, kan de minister aangeven hoe lang de oude vloot nog ingezet kan worden? Zijn deze schepen ingeruild? Zo nee, waarom niet en wat gebeurt er te zijner tijd mee?

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat met de aanschaf van deze schepen gestreefd is naar het eerste duurzame multifunctionele schip voor RWS. Kan de minister aangeven wat de meerprijs is van een duurzaam multifunctioneel schip ten opzichte van een gangbaar schip? Kan de minister daarbij de verschillende functionaliteiten (en prijzen) benoemen?

Indien gekozen zou worden voor tweedehandsschepen (eventueel afkomstig van de buitenlandse markt) en/of nieuwe schepen vanuit een catalogus, wat zou de kostprijs dan zijn voor deze schepen? Kan de minister aangeven wat een duurzaam multifunctioneel schip extra mag kosten ten opzichte van een gangbaar schip? Op basis waarvan heeft de minister de kostenanalyse gemaakt?

De leden van de VVD-fractie vragen of de minister kan aangeven welke structurele lasten (waaronder beheer en onderhoud) zijn gekoppeld aan de nieuwe schepen. Deze leden vragen of de minister een vergelijking kan maken met de lasten voor gangbare schepen. Klopt het dat deze schepen speciaal voor RWS zijn ontworpen en gebouwd? Is de werkvloer (dat wil zeggen de mensen die het schip bevaren en ermee werken) betrokken bij het bepalen van een plan van eisen, het ontwerp en de tussentijdse toets? Zo ja, waar blijkt dat uit?

De leden van de VVD-fractie vragen zich naar aanleiding van de Kamerbrief af in opdracht van wie de wijzigingen aan het oorspronkelijke ontwerp zijn aangebracht. Is dit in opdracht van RWS gebeurd? Kan de minister inmiddels aangeven hoeveel deze ontwerpfout heeft gekost en daarbij de kosten uitsplitsen naar ontwerp, hardware, enzovoort. Graag ontvangen deze leden ook een overzicht van de kosten voor de inzet van mensen vanuit deze dienst.

De leden van de VVD-fractie vernemen graag wat er wordt gedaan om te voorkomen dat de fouten in de toekomst niet nogmaals gemaakt zullen worden, zodat er niet nog meer belastinggeld wordt verkwanseld.

De leden van de VVD-fractie willen naar aanleiding van de brief ook graag van de minister weten wanneer duidelijk wordt wie deze desastreuze fouten heeft gemaakt. Is de minister bereid de uitkomst met de Kamer te delen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie willen weten hoe het kan dat er geen rekening wordt gehouden met attributen (in dit geval boeien), het gewicht, de benodigde manoeuvreerruimte, enzovoort?

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of de minister inzicht heeft in de kosten die gemaakt moeten gaan worden om de gemaakte fouten te herstellen? Zo ja, wie gaat er opdraaien voor die kosten? Zijnde afgelopen tien jaar vaker dit soort aanbestedingsfouten gemaakt op het departement? Zo ja, welke? Zijn er overeenkomsten in de aanleiding hiervoor? Zo ja, hoe kan het dat deze fouten weer gemaakt worden? Is de minister bereid om onderzoek te laten doen naar de handelswijze van het opstellen van een plan van eisen (tot aan oplevering en ingebruikname van schepen) zodat het proces verder verbeterd en geoptimaliseerd kan worden? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vernemen graag of de minister de mening deelt dat de aanschaf van schepen voor een bedrag van 26,3 miljoen Euro veel geld is, zeker als deze schepen (nog) niet voldoen aan de voorwaarden die gesteld zijn. Deelt de minister de mening dat iedere uitgave zorgvuldig moet gebeuren? Het gaat immers om belastinggeld dat opgebracht is door de mensen in het land. Zo ja, hoe gaat de minister dat voor de toekomst borgen?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe dit kon gebeuren en hoe dergelijke misstanden voorkomen kunnen worden? Ook zijn deze leden benieuwd hoe de minister dit concrete probleem denkt op te lossen.

De leden van de SP-fractie constateren dat voor de tweede keer in korte tijd door RWS nieuw bestelde vaartuigen niet inzetbaar zijn voor hetgeen deze bedoeld zijn. Eerst was er de aanschaf van de Rigid Hull Inflatable Boats, die al aangeschaft waren en niet inzetbaar bleken. Nu blijken de multipurpose vessels (MPV-30) ook

niet te voldoen. Deze leden willen weten of hier sprake is van slechte of ondoordachte inkoop en welke maatregelen de minister neemt of heeft genomen, naast de in de brief vermelde stappen, om te voorkomen dat er in de toekomst niet nog meer niet-functionele schepen worden aangeschaft.

De leden van de SP-fractie constateren dat de minister in de brief aangeeft dat de drie MPV-30's nog in de opleverfase zitten en nog niet door RWS geaccepteerd zijn. Deze leden willen weten wat de financiële gevolgen zijn wanneer aanpassingen aan de MPV-30's niet of onvoldoende mogelijk zijn. Kan de minister garanderen dat op het moment dat de MPV-30's niet worden geaccepteerd er geen belastinggeld verloren gaat?

Reactie

Op 2 juni 2017 heb ik opdracht gegeven voor de bouw van drie duurzame en multi- inzetbare schepen, de zogeheten multipurpose vessels, met een bereik van 30 nautische mijlen (MPV-30). Deze schepen zijn onderdeel van een groter vlootvervangingsprogramma bestaande uit 7 MPV schepen van verschillende typen. Hiermee worden in totaal 15 schepen uit de vloot vervangen, die verouderd en aan vervanging toe zijn. De uitval van deze schepen neemt toe.

De drie MPV-30 schepen zijn de eerste in een reeks nieuwe schepen voor de Rijksrederij, waarvoor hogere eisen zijn gesteld aan duurzaamheid en multifunctionaliteit dan in het verleden. Met het MPV concept worden meerdere functies zoals meten en markeren door één schip gerealiseerd. Deze functies worden in de huidige vloot uitgevoerd door verschillende schepen. Doordat er minder schepen nodig zijn, zijn de materiële kosten waaronder onderhoud en structurele lasten als logistiek, brandstof, afschrijving en rente lager. Het geprognostiseerde financieel voordeel van de MPV-30 t.o.v. de huidige vloot bedraagt circa 15%.

Het aanpassen of aanvullen van contracteisen is iets dat vaker voorkomt. Dit kan een veelheid aan oorzaken hebben, zoals wijzigingen in regelgeving of andere onvoorziene omstandigheden. Specifiek bij de MPV-30 is sprake van nadere uitdetaillering en aanvulling van specificaties.

Zorgvuldigheid/efficiency

Rijkswaterstaat heeft de opdracht voor de drie schepen, conform Europese aanbestedingsregels, aan de economisch meest voordelige inschrijver (EMVI) gegund voor een aanneemsom van € 26,3 mln. Tijdens het ontwerpproces heeft Rijkswaterstaat voor € 1,4 mln. opdracht gegeven voor wijzigingen, waarmee op dit moment de totale kosten uitkomen op € 27,7 mln.

De schepen zijn speciaal voor de inzetbaarheid bij de Rijksrederij ontworpen. Er zijn geen tweedehands schepen of nieuwe schepen vanuit een catalogus beschikbaar, die qua functionaliteit goed aansluiten op de gewenste taakuitvoering van de MPV's op ondiepe wateren. Daardoor kan geen vergelijking worden gemaakt tussen de kostprijs van de MPV's en "gangbare" schepen. Dat betekent ook dat, gezien de gewenste taakuitvoering, dergelijke schepen niet via de tweedehands markt verkrijgbaar zijn.

Voor het onderdeel duurzaamheid zijn de verduurzamingsmaatregelen getoetst op het potentieel voor kostenbesparing. De investering in duurzaamheidsmaatregelen (10 tot 15% van de aanschafwaarde) moet zich terugverdienen binnen 8 jaar. In

principe leiden maatregelen ter verduurzaming van de schepen daardoor niet tot hogere kosten.

Zodra schepen uit de huidige vloot overbodig raken, zullen deze via Domeinen worden aangeboden voor verkoop en/of sloop.

De toekomstige bemanning is via gebruikersgroepen betrokken: vanaf het begin is input uit deze gebruikersgroepen meegenomen in de functionele eisen bij de uitvraag, het ontwerp en de tussentijdse toets. Ook zijn vanuit de operationele en technische afdeling van de Rijksrederij mensen bij het project betrokken.

Consequenties wijzigingen ontwerp

De nadere uitdetaillering van het ontwerp en wijzigingen die na aanbesteding aan het ontwerp zijn toegevoegd, hebben grotere consequenties dan verwacht. De MPV's blijken dieper te liggen dan geëist en voldoen daarmee niet meer aan de functionele diepgangseisen die aan de opdrachtnemer zijn meegegeven.

De consequenties hiervan en mogelijke oplossingsrichtingen worden momenteel onderzocht, alsmede de aansprakelijkheid. Uiteraard is het uitgangspunt dat zorgvuldig wordt omgegaan met belastingmiddelen. De kosten verbonden aan de oplossingsrichtingen worden momenteel in kaart gebracht en zijn onderdeel van de afweging. Derhalve kan ik nog niet aangeven wie deze kosten moet dekken. Dat is afhankelijk van het onderzoek dat experts uitvoeren naar wie aansprakelijk is voor welk deel van de geconstateerde problemen met de diepgang. De personele inzet vanuit Rijkswaterstaat valt op dit moment binnen de begrote projectkosten.

Mijn uitgangspunt is dat schepen voldoen aan de eisen die we hebben gesteld bij aanbesteding. Het streven is dan ook dat de MPV-30 schepen met de benodigde aanpassingen kunnen worden geaccepteerd conform de eisen. Het niet accepteren behoort ook tot de mogelijkheden, echter dit heeft potentieel grote financiële gevolgen.

Aangezien de schepen nog niet zijn geaccepteerd, zet RWS de huidige vloot langer in. Ondanks het feit dat schepen aan het einde van hun technische levensduur zijn, kunnen deze met extra onderhoud nog enige tijd in de vaart worden gehouden.

Toekomstige aanbestedingen

Elke uitgave door Rijkswaterstaat moet zorgvuldig gebeuren. Rijkswaterstaat zet voor de vloot in op een efficiënte bedrijfsvoering en inzet van haar schepen, resulterend in een zo laag mogelijk tarief voor haar opdrachtgevers.

De inkoopoverwegingen van de MPV-30 zijn bij aanvang van het project weloverwogen gemaakt. Ik ben mij bewust van het feit dat voor de tweede keer in korte tijd door RWS nieuw bestelde vaartuigen niet direct inzetbaar zijn voor hetgeen ze zijn bedoeld. Om te voorkomen dat dit in de toekomst wederom gebeurt, maakt Rijkswaterstaat pas op de plaats voor wat betreft de vlootvervanging in afwachting van een nadere toetsing van de aanbestedingen. Voor een volgend MPV-scheepstype dat inmiddels al in de gunningsfase zit, zijn en worden er momenteel en tijdens de bouw extra toetsen uitgevoerd ten aanzien van de taakuitvoering en functionele eisen, om additionele zekerheid te verkrijgen dat de schepen aan de vereisten voldoen. Zo is onder andere in het aanbestedingsproces het aangeboden ontwerp getoetst door het Marin.

Zoals gemeld in de Kamerbrief d.d. 5 december 2018, heb ik de directeur-generaal van Rijkswaterstaat opdracht gegeven om de Auditdienst Rijk te verzoeken onderzoek te doen naar de besluitvorming en informatievoorziening in het RHIB-dossier en hoe dit in de toekomst beter kan. Mochten de uitkomsten aanleiding geven tot het doen uitvoeren van nader onderzoek, bijvoorbeeld naar de handelswijze van het opstellen van het plan van eisen, dan zal ik dat niet nalaten.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
RWS-2019/3281

Ik zal de Kamer informeren zodra de uitkomsten van het ADR onderzoek naar de RHIB's bekend zijn. Vooruitlopend op het onderzoek van de Auditdienst heeft Rijkswaterstaat al verbeterpunten doorgevoerd in nieuwe aanbestedingen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga