

Vergaderjaar 2001–2002

27 830

Materieelprojecten

Nr. 11

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 november 2001

Inleiding

Zeemijnen zijn relatief goedkoop en eenvoudig in het gebruik. Zij kunnen ingrijpende verstoringen van het scheepvaartverkeer veroorzaken, met ernstige gevolgen voor zowel de economie als voor militaire operaties. Er bestaat dan ook behoefte aan mijnenbestrijdingscapaciteit die zich richt op de beveiliging van onder meer scheepvaartroutes en operatiegebieden. Het project aanpassing mijnenbestrijdingscapaciteit (PAM) voorziet hierin.

Het project PAM is ontstaan door samenvoeging van de projecten «Capability Upkeep Program (CUP) van de Alkmaar-klasse mijnenbestrijdingsvaartuigen» en «Vervanging van de mijnenbestrijdingscapaciteit van de Dokkum-klasse mijnenvegers». Oorspronkelijk maakte de instandhouding van de hydrografische capaciteit van de Koninklijke marine ook deel uit van het project, maar dit onderdeel is om doelmatigheidsredenen omgevormd tot een separaat project. Het uitgangspunt bij de samenvoeging is dat één basistype mijnenbestrijdingsvaartuig doelmatiger en flexibeler kan worden ingezet. In de eerste fase van het PAM-project ondergaan alle mijnenbestrijdingsvaartuigen hetzelfde moderniseringsprogramma en worden zij tevens geschikt gemaakt om te opereren als moederschip bij mijnenveegoperaties met «drones»: onbemande, op afstand bestuurbare mijnenveegvaartuigen. De tweede fase van het project behelst de bouw van de drones plaats.

Met de brief van 25 februari 1997 (Kamerstuk 25 000 X, nr. 59) en de antwoorden op schriftelijke vragen van de vaste commissie voor Defensie van 8 april 1997 is de Kamer geïnformeerd over de voltooiing van de studiefase van het project PAM. Met deze D1-brief informeer ik u over de resultaten van de verwervingsvoorbereiding van de eerste fase van het project. Over de resultaten van de verwervingsvoorbereiding van de tweede fase van het project zal de Kamer later met een D2-brief worden geïnformeerd.

Ontwikkelingen in de D-fase

Tijdens de verwervingsvoorbereidingsfase hebben de volgende ontwikkelingen plaatsgevonden.

Hydrografische capaciteit. Het is doelmatiger gebleken de hydrografische capaciteit voor de Koninklijke marine in stand te houden door nieuwbouw van twee hydrografische opnemingsvaartuigen. Inmiddels is de instandhouding van de hydrografische capaciteit afgezonderd van het PAM-project. Met de brief van 28 juni 2000 (Kamerstuk 26 800 X, nr. 43) is de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de gecombineerde voorstudie/studie van het project hydrografische opnemingsvaartuigen.

Defensienota-2000. De Defensienota-2000 kondigde aan dat het aantal mijnenbestrijdingsvaartuigen met drie wordt teruggebracht van vijftien naar twaalf, om financiële ruimte te scheppen voor nieuw beleid.

Levensduurverlengende maatregelen. Het casco van de mijnenbestrijdingsvaartuigen verkeert nog in goede staat. Naar verwachting reikt de technische levensduur van de platformen tot na 2020. Dit in tegenstelling tot een aantal platform- en sewaco-systemen waarvan de resterende levensduur als onvoldoende wordt beschouwd. De vervanging van deze systemen is daarom, naast de modernisering van de mijnenjachtapparatuur, bij het project PAM ondergebracht. Tegelijkertijd wordt om redenen van doelmatigheid een deel van het reguliere onderhoud uitgevoerd.

Financiële prioriteitsstelling. Vanwege budgettaire beperkingen in de ontwerpbegroting voor 2002 is de aanvang van het project vertraagd met een jaar en is het totale projectbudget verlaagd tot f 618,5 miljoen. Door de budgetverlaging kunnen onder meer in plaats van de voorziene twaalf sonar/C2-systemen maar tien worden afgenomen. In de desbetreffende contracten is tot het einde van 2003 de mogelijkheid opgehouden om het aantal te moderniseren schepen weer te wijzigen in twaalf. Zoals in de begroting voor Defensie voor 2002 is vermeld, is ook het D2-deel, de veegcomponent, vertraagd. Thans is voorzien dat de veegcomponent in de eerste helft van het volgend decennium volledig operationeel zal zijn. De periode dat de Koninklijke marine niet beschikt over mijnenveegcapaciteit wordt daarmee langer dan bij het opstellen van de Defensienota-2000 was voorzien.

Na verwerking van de bovengenoemde wijzigingen behelst het totale project het volgende:

- de aanpassing van tien mijnenbestrijdingsvaartuigen met een optie op twee. Dit betreft de verbetering van de mijnenjachtcapaciteit, het geschikt maken van de mijnenbestrijdingsvaartuigen om ten behoeve van het mijnenvegen als moederschip voor drones te fungeren en het uitvoeren van levensduurverlengende maatregelen (D1 fase).
- de nieuwbouw van drones als mijnenveegcomponent (D2 fase).

Operationele behoefte

Met het gebruik van zeemijnen kan op een betrekkelijk eenvoudige en goedkope manier de toegang tot een zeegebied of haven worden ontzegd. Er is sprake van een wereldomvattende proliferatie van zeemijnen. Mijnen kunnen worden gelegd met vliegtuigen, onderzeeboten en oppervlakteschepen, waaronder civiele schepen. De vermeende aanwezigheid van een klein aantal mijnen kan al een verlamme werking hebben op het scheepvaartverkeer. Moderne of gemoderniseerde mijnen zijn bovendien steeds moeilijker op te sporen en te bestrijden.

Het openblijven van maritieme aanvoerlijnen en van havens is een voorwaarde voor een ongestoorde goederenvoorziening. Dit is van essentieel belang voor de westerse economieën in het algemeen en zeker ook voor de Nederlandse economie. Verder moet bij een expeditionaire operatie de toegang vanuit zee tot het operatiegebied gegarandeerd zijn. Mede hierdoor is mijnenbestrijding een integraal onderdeel van (inter)nationale maritieme operaties. Nederlandse mijnenbestrijdingsvaartuigen maken deel uit van de permanente Navo-eenheden en van ad hoc multinationale verbanden. Zij opereren vooral op het continentale plat van de Noordzee en in de Middellandse Zee. Daarbij worden regelmatig oude mijnen en munitie geruimd. Daarnaast nemen de mijnenbestrijdingseenheden met enige regelmaat deel aan multinationale mijnenbestrijdingsoperaties in de Perzische Golf.

De eisen voor de middelen ter opsporing en vernietiging van zeemijnen worden bepaald door het soort mijn, de waterconditie en de bodemgesteldheid. Ook kan de gewenste snelheid van mijnenbestrijding van belang zijn. Bij mijnenbestrijding kan zowel een mijnenjaag- als een mijnenveegcomponent nodig zijn. Bij mijnenjacht wordt de mijn opgespoord met een speciaal sonarsysteem, waardoor deze methode relatief onafhankelijk is van het activeersysteem van de mijn. Voorwaarde is wel dat de mijn tenminste gedeeltelijk akoestisch «zichtbaar» is. Een verzande of verscholen mijn kan niet met zekerheid worden opgespoord. Dergelijke mijnen moeten worden geveegd door ze te activeren met specifieke signalen van het veegtuig.

In de praktijk kan het nodig zijn tijdens mijnenbestrijdingsoperaties afwisselend gebruik te maken van jaag- en veegtechnieken. Daarom dienen alle mijnenbestrijdingsvaartuigen in staat te zijn als mijnenjager en als moederschip voor drones ten behoeve van het mijnenvegen op te treden. Dit vergemakkelijkt ook de aflossing van eenheden tijdens een operatie en het verbetert de continuïteit van de operatie.

De thans in gebruik zijnde mijnenjachtapparatuur is niet aangepast aan de huidige mijnendreiging en is bovendien steeds moeilijker in stand te houden. Daarom is de spoedige modernisering van de mijnenjaagcapaciteit van de vaartuigen noodzakelijk.

Sinds de afstoting van de Dokkum-klasse mijnenvegers beschikt de Koninklijke marine niet meer over een mijnenveegcomponent. Dit doet afbreuk aan de effectiviteit van de mijnenbestrijding. Ondanks de aangekondigde vertraging van dit deel van het project blijft de behoefte aan verwerving van mijnenveegdrones dan ook onverminderd bestaan.

De vermindering van het aantal te moderniseren mijnenbestrijdingsvaartuigen van twaalf naar tien heeft tot gevolg dat de mijnenbestrijding in een te klaren gebied langer kan duren. Daarnaast komen vooral de secundaire taken van de mijnendienst van de Koninklijke marine onder druk te staan. Hieronder vallen onder meer varende opleidingen, ondersteuning van de werving en medewerking aan nautisch-militair wetenschappelijk onderzoek. Het ambitieniveau uit de Defensienota-2000 komt met tien gemoderniseerde mijnenbestrijdingsvaartuigen overigens niet in het geding. De twee niet te moderniseren mijnenbestrijdingsvaartuigen zullen zich vooral gaan toeleggen op het secundaire takenpakket van de Mijnendienst.

Invulling van de behoefte

Alle tien mijnenbestrijdingsvaartuigen ondergaan hetzelfde moderniseringsprogramma, dat voornamelijk bestaat uit de modernisering van de sensor-, wapen- en commandosystemen (sewaco-systemen). De volgende delen van het mijnenjachtstelsel behoeven aanpassing:

- het sonarsysteem,
- het command- en controlsysteem (C2-systeem) dat naast de mijnenjacht ook de mijnenveegoperaties ondersteunt,
- het mijnidentificatie- en mijnenvernietigingssysteem (MIDS).

Sonarsysteem. Het sonarsysteem zal bestaan uit een combinatie van een «Hull Mounted Sonar» (HMS) en een «Propelled Variable Depth Sonar» (PVDS). De HMS is een vast onderdeel van het mijnenbestrijdingsvaartuig, de PVDS vaart op een draadgeleid onderwatervaartuig voor het schip uit. De PVDS komt het beste tot zijn recht in operatiegebieden met grotere waterdiepten en verschillende waterlagen.

Het PVDS-systeem is modulair opgebouwd, zodat delen ervan relatief eenvoudig tussen schepen kunnen worden uitgewisseld. Om een toereikend voortzettingsvermogen te garanderen moeten vijf onderwatervaartuigen en bijbehorende besturingssystemen worden verworven. Alle tien mijnenbestrijdingsvaartuigen zullen worden uitgerust met de verdere scheepsgebonden voorzieningen voor het PVDS-systeem.

C2-systeem. Het C2-systeem bestaat uit een aantal beeldkasten met computers en interfaces. Vanaf de beeldkastposities op de navigatiebrug en in de commandocentrale kan de relevante apparatuur voor een mijnenjaag- of mijnenveegoperatie worden bediend.

MIDS. In de bestaande configuratie beschikt ieder mijnenbestrijdingsvaartuig over twee onderwatervaartuigen. Dit vaartuig kan een mijn identificeren en een vernietigingslading plaatsen, die vervolgens op afstand tot ontploffing wordt gebracht. Dit systeem is echter niet berekend op moderne mijnen die dit onderwatervaartuig kunnen waarnemen en vernietigen. Het vaartuig wordt daarom vervangen door een nieuw systeem dat bedoeld is om bij detonatie van de mijn te worden opgeofferd. Met het oog op oefeningen wordt een aantal systemen verworven dat geschikt is voor hergebruik.

Het nieuwe MIDS betreft het zogenaamde «One Shot Mine Disposal System (OSMDS)». Dit mijnenvernietigingssysteem bestaat uit een draadgeleid onderwatervaartuig, een lanceerinstallatie en een besturingssysteem. Het onderwatervaartuig is uitgerust met een sonar en een camera om mijnen te identificeren. Na identificatie kan de mijn worden geïnspecteerd en vernietigd, waarbij het onderwatervaartuig wordt opgeofferd.

Voor het opereren met het PVDS-systeem en het mijnenvernietigingssysteem moet het mijnenbestrijdingsvaartuig worden aangepast. Dit betreft aanpassingen van het achterdek, de scheepskraan en de munitiebergplaatsen. De commandocentrale en een deel van de navigatiebrug moeten opnieuw worden ingericht vanwege de nieuwe HMS en het nieuwe C2-systeem.

Verwervingsvoorbereiding

Sonar/C2-systeem. Voor de sonars en de C2-systemen zijn gecombineerde offerte-aanvragen ingediend. In reactie hierop zijn drie aanbiedingen ontvangen. Eén offerte was afkomstig van Kongsberg Defence & Aerospace, de andere waren afkomstig van twee consortia. Bij het ene consortium treedt STN Atlas als hoofdaannemer op, bij het andere consortium RDM Submarines. Bij een eerste analyse werd duidelijk dat de aanbieding van Kongsberg niet voldeed aan de eisen, de beide andere voldeden daar wel aan.

Uit de evaluatie bleek dat de twee productalternatieven vooral van elkaar verschillen ten aanzien van de technische uitvoering en het technische risico, het uitvoeringsrisico en de verwervingskosten. Op het gebied van de operationele effectiviteit, de benodigde platformaanpassingen, de veiligheid en het milieu zijn er slechts kleine verschillen tussen beide aanbiedingen.

De sonar van STN Atlas geniet de voorkeur vanwege de technische uitvoering en het lagere technische risico. De uitvoering van delen van het sonarsysteem is namelijk eenvoudiger en verscheidene delen zijn al bij andere marines in gebruik. Verder is de hydrodynamische stabiliteit van het onderwatervaartuig van het PVDS-systeem bij STN Atlas beter dan bij RDM Submarines. Bovendien bevindt het systeem waarmee de PVDS in en uit het water wordt gebracht zich bij RDM Submarines nog in de ontwerpfase. Ook bij het C2-systeem hebben belangrijke delen van de aanbieding van STN Atlas hun goede werking al in de praktijk bewezen, waardoor de aanbieding van STN Atlas de voorkeur geniet. Ten slotte ligt het uitvoeringsrisico bij STN Atlas aanmerkelijk lager dan bij RDM Submarines en is de aanbieding van STN Atlas iets goedkoper.

De conclusie is dat de voorkeur uitgaat naar gecombineerde sonar/C2-aanbieding van STN Atlas.

OSMDS. Uit onderzoek is gebleken dat het «Seafox» systeem van STN Atlas als enige voldoet aan de operationele eisen voor het OSMDS. Dit systeem is uitontwikkeld en beproefd in de praktijk. De marines van Duitsland, de Verenigde Staten en Zweden hebben de «Seafox» inmiddels aangeschaft.

Uitvoering. Het aspect Competitieve Dienstverlening (CDV) is bij dit project eveneens in beschouwing genomen. Het reguliere meerjarig onderhoud wordt uitgevoerd door het Marinebedrijf. Vanwege de doelmatigheid en de technische uitvoerbaarheid worden de aanpassingen verband houdend met het PAM-project gecombineerd met het reguliere onderhoud. Daarom worden de aanpassingen van de mijnenbestrijdingsvaartuigen eveneens door het Marinebedrijf uitgevoerd.

In 2004 zal overigens een CDV onderzoek plaatsvinden ten aanzien van het Marinebedrijf.

Internationale samenwerking

In het voorjaar van 2000 hebben de Belgische minister van Landsverdediging en de Nederlandse minister van Defensie de wens uitgesproken het moderniseringsprogramma van de Belgische en Nederlandse mijnenjagers gezamenlijk ter hand te nemen. Inmiddels heeft België zich aangesloten bij de Nederlandse verwerving van apparatuur. Het Marinebedrijf zal de voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden aan de

Belgische schepen ondersteunen. De Belgisch-Nederlandse samenwerking zal in een overeenkomst worden vastgelegd.

Participatie Nederlandse industrie

Het ministerie van Economische Zaken en de Stichting NIID zijn betrokken geweest bij het overleg over de mogelijkheden voor inschakeling van de Nederlandse industrie. Het ministerie van Economische Zaken stemt in met de geboden mogelijkheden van compensatie.

Milieu en arbeidsomstandigheden

Bij de verwerving van systemen en materialen geldt als uitgangspunt dat het milieu minimaal wordt belast. De mijnenbestrijdingsvaartuigen voldoen aan de vigerende milieuregelgeving ter voorkoming van vervuiling op zee. De modernisering wordt uitgevoerd met inachtneming van de regelgeving op het gebied van arbeidsomstandigheden.

Tijdschema

Het tijdschema gaat uit van contractondertekening voor het sonar/C2-systeem en het OSMDS in 2001. Dit is een voorwaarde voor de gezamenlijke verwerving met België. Na de contractondertekening wordt het detailontwerp nader uitgewerkt. Eind 2002 begint de bouwvoorbereiding, waarna in de periode van 2004 tot en met 2009 de aanpassing van de mijnenbestrijdingsvaartuigen zal plaatsvinden.

Budget

In de brief van 25 februari 1997 is gemeld dat het projectbudget voor de toenmalige projectomvang ongeveer f 720 miljoen (prijspeil 1996) bedroeg. Sindsdien hebben aanpassingen van de projectomvang er toe geleid dat het projectbudget thans ongeveer f 618,5 miljoen, (prijspeil 2001) bedraagt. Het budget voor het D1-deel van het project waar deze brief betrekking op heeft, de aanpassing van de mijnenbestrijdingsvaartuigen, bedraagt f 361,7 miljoen (prijspeil 2001). Het voor de mijnenveegcomponent (D2-deel) beschikbare bedrag, f 256,8 miljoen, is naar de huidige inzichten voldoende voor dat projectdeel.

Exploitatie

Het toekomstig onderhoud van de software van het C2-systeem, de sonars en het mijnenvernietigingssysteem zal vooralsnog door de industrie ter hand worden genomen. Het Marinebedrijf verzorgt het onderhoud aan de apparatuur behorend bij de nieuwe systemen. De verwerving van initiële boord- en walreservedelen is bij het projectbudget inbegrepen.

Voor de operationele training wordt gebruikgemaakt van de Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool te Oostende. De technische opleidingen zullen worden ondergebracht bij de school voor de Technische Opleidingen Koninklijke marine te Den Helder.

De personele en materiële exploitatiekosten worden geraamd op respectievelijk ongeveer f 29 miljoen en f 17 miljoen per jaar.

Slotopmerking

Ik ben voornemens, eventueel na overleg met u, over te gaan tot de verwerving van tien sonar/C2-systemen bij het consortium waarbij STN Atlas optreedt als hoofdaannemer. Voorts ben ik voornemens het mijnenvernietigingssysteem voor tien mijnenbestrijdingsvaartuigen te verwerven bij STN Atlas en de aanpassingen van de mijnenbestrijdingsvaartuigen te laten uitvoeren door het Marinebedrijf. Met het oog op de bilaterale samenwerking met België is het streven er op gericht de contracten dit jaar te ondertekenen.

De Staatssecretaris van Defensie,
H. A. L. van Hoof