

Vergaderjaar 2005–2006

**30 300 X**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2006**

**Nr. 95**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 mei 2006

#### **Inleiding**

Op 14 oktober 2005 bent u per brief (Kamerstuk 30 300 X nr. 9) geïnformeerd over de Marinestudie 2005. In deze studie is een pakket aan maatregelen gepresenteerd waarmee de samenstelling en de middelen van het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) beter worden afgestemd op de toekomstige taken. Een belangrijk uitgangspunt van de studie is het toenemende belang van de ondersteuning van landoperaties vanuit zee, de toename van de taken lager in het geweldsspectrum en de afnemende omvang van de klassieke *sea control* en *sea denial* taken. Deze taken en het westerse maritieme overwicht blijven weliswaar van belang maar vereisen minder en ook andere middelen dan tijdens de Koude Oorlog.

De accenten die de Marinestudie 2005 legt, vergen investeringen in nieuwe capaciteiten en verbeteringen van huidige capaciteiten. Binnen de smalle financiële marges van het defensiebudget kan de benodigde investeringsruimte alleen worden geschapen door bestaande capaciteiten te verkleinen. Door vier M-fregatten af te stoten, ontstaat de benodigde financiële ruimte voor de verwerving en de uitbreiding van verschillende, waardevolle capaciteiten. Dit betreft achtereenvolgens de verwerving van een *joint* logistiek ondersteuningsschip ter vervanging van Hr.Ms. Zuiderkruis, de verwerving van patrouilleschepen, de verbetering van de Walrusklasse-onderzeeboten, de uitbreiding van de inzetmogelijkheden van de LC-fregatten voor de bestrijding van landdoelen met langeafstandsraketten (Tactom), de herintroductie van de mijnenveegcapaciteit en de versterking van de manoeuvrebataljons van het Korps mariniers. Op termijn wordt de uitbreiding van de inzetmogelijkheden van het LCF voor de verdediging tegen tactische ballistische raketten daar mogelijk aan toegevoegd.

Het verlies van de capaciteit aan M-fregatten blijft voor de Navo beperkt doordat België twee fregatten overneemt. Bovendien wordt de binationale samenwerking op marinegebied geïntensiveerd. Kandidaten voor de

overname van de andere twee M-fregatten zijn bij voorkeur eveneens Europese Navo-partners. Gesprekken met een Europese kandidaat bieden goede vooruitzichten. Midden dit jaar is er waarschijnlijk meer duidelijkheid over de verkoop.

Met deze brief informeer ik u over drie behoeftestellingen die deel uitmaken van de Marinestudie 2005. Het betreft achtereenvolgens de verwerving van een *joint* logistiek ondersteuningsschip, de verwerving van vier patrouilleschepen en de veiligheidsaanpassingen aan de sonar van de Walrusklasse onderzeeboten.

## **1. Verwerving van een joint logistiek ondersteuningsschip**

### *Aanleiding*

Hr.Ms. Zuiderkruis is één van de twee bevoorradingsschepen van de Koninklijke marine. Het schip is 30 jaar oud en aan vervanging toe. Bovendien voldoet het schip niet aan de hedendaagse regelgeving ter voorkoming van verontreiniging door schepen. Deze regelgeving is vastgesteld in het zogeheten MARPOL-verdrag waaraan Nederland via de Wet Voorkoming Verontreiniging Schepen (WVVS) uitvoering geeft. De wet vereist dat tankers zoals Hr.Ms. Zuiderkruis dubbelwandig zijn uitgevoerd. Het CZSK heeft dringend behoefte aan een vervangend schip.

Reeds in 1995 is de behoeftestelling voor de vervanging van Hr.Ms. Zuiderkruis goedgekeurd. De Kamer is destijds in maart 1995 per brief over het project geïnformeerd. De behoeftestelling voorzag in een maritiem bevoorradingsschip met dezelfde capaciteit als Hr.Ms. Zuiderkruis. De aanvankelijk voorziene vervanging in 2002 is echter om budgettaire redenen uitgesteld tot 2012.

In de Marinestudie 2005 is het toenemende belang van de ondersteuning van landoperaties vanuit zee onderkend. Daarom wordt in deze studie voorgesteld de capaciteiten van de opvolger van Hr.Ms. Zuiderkruis te verruimen met voorzieningen voor strategisch zeetransport en voor de logistieke ondersteuning van eenheden op het land. Dit is aanleiding geweest om het oorspronkelijke voornemen uit 1995 te herzien en aan te sturen op een schip ter ondersteuning van de gehele krijgsmacht en niet alleen voor maritieme bevoorradingstaken.

### *Operationele behoefte*

Het maritiem optreden richt zich in toenemende mate op het initiëren, ondersteunen en beïnvloeden van operaties op het land. Deze ontwikkeling heeft zich na het verschijnen van de Prinsjesdagbrief 2003 verder doorgezet. Om expeditionair te kunnen optreden bestaat in toenemende mate behoefte aan strategisch zeetransport om personeel en vooral materieel naar het operatiegebied te kunnen vervoeren. Verder wordt meer waarde gehecht aan het vanuit zee logistiek ondersteunen van eenheden op het land in de initiële fase van een operatie. Dit komt enerzijds omdat de kwetsbaarheid van stationaire eenheden en concentraties van middelen op het land vanwege de asymmetrische dreiging is toegenomen. Anderzijds is het bij de aanvang van een operatie niet altijd zonder meer mogelijk om tijdig basisfaciliteiten op het land te verkrijgen. Tegelijkertijd blijft de behoefte aan bevoorrading op zee (onder meer olie) onverminderd groot.

Voor het *joint* logistiek ondersteuningsschip zijn drie operationele concepten van belang. Het schip kan worden ingezet voor:

- bevoorrading op zee van maritieme eenheden,

- voor strategisch zee-transport inclusief het debarkeren en (re)embar- keren van personeel en materieel ook als er geen of beperkte havenfa- ciliteiten beschikbaar zijn
- en voor logistieke ondersteuning van landoperaties vanaf zee (*Sea Basing*).

#### *Kwalitatieve behoefte*

Om zijn hoofdtaken overal ter wereld en in alle delen van het geweld- spectrum te kunnen uitvoeren, moet het schip beschikken over maritieme bevoorradingscapaciteit, opslagcapaciteit, organieke transportcapaciteit, laad- en loscapaciteit, voorzieningen voor medische, technische en logis- tieke ondersteuning alsmede de accommodatie voor de bemanning en voor evacués. De operationele levensduur van het schip moet ten minste 25 jaar bedragen.

Het schip moet gelijktijdig twee schepen met vaste goederen (munitie, proviand, onderdelen) en vloeistoffen (brandstoffen en water) kunnen bevoorraden en afval van twee schepen kunnen innemen. Het schip moet bovendien in staat zijn ook kleinere eenheden, zoals mijnenbestrijdings- vaartuigen, hydrografische opnemingsvaartuigen en landingsvaartuigen, op zee te bevoorraden.

Het schip moet brandstoffen en water en een variëteit aan vaste lading ook kunnen opslaan en beheren. De vaste lading kan bestaan uit mate- rieel, munitie, wapens en afval. Materieel omvat niet alleen proviand en reservedelen maar ook containers, helikopters en rollend materieel, zoals tanks, pantser- en diverse typen wielvoertuigen. De samenstelling van de vaste lading zal per missie variëren. Daarom moeten de laadruimten en dekken geschikt zijn voor het gebruik van uiteenlopende commerciële en militaire verpakingsstandaarden, inclusief 20-voets containers.

Voor maritieme bevoorrading moet het schip voldoende vloeistoffen en vaste goederen mee kunnen nemen om een maritiem-expeditionaire taakgroep 45 dagen voortzettingsvermogen te geven. Voor strategisch transport moet het *joint* logistiek ondersteuningsschip samen met de LPD's in staat zijn om een licht infanteriebataljon voor vredesoperaties, de voorstelinseenheden van een gemechaniseerd bataljon of een samenge- stelde geleide- wapeneenheid (onder andere twee Patriot batterijen) in één keer naar het inzetgebied te vervoeren. Voor de logistieke ondersteu- ning van operaties op het land moet het schip in staat zijn de eenheden ten minste één maand van voorraden te voorzien.

Het *joint* logistiek ondersteuningsschip moet in staat zijn met transport- middelen, zoals helikopters en vaartuigen, te opereren om goederen naar eenheden op het land te kunnen brengen als er niet tijdig geschikte havens en havenfaciliteiten beschikbaar zijn. Het is aannemelijk dat bij dit soort operaties wordt samengewerkt met de LPD's of soortgelijke schepen van internationale partners die deze transportmiddelen kunnen vervoeren. Het schip moet in voorkomend geval echter ook zelfstandig kunnen opereren, bijvoorbeeld om humanitaire noodhulp te verlenen. Daarom moet het schip niet alleen met helikopters en vaartuigen kunnen opereren, maar moet het deze middelen ook zelf kunnen meevoeren.

Het schip moet zijn voorzien van faciliteiten voor het laden en lossen van materieel en goederen in een haven of op zee. Hiervoor is een (*roll on/roll off*) klep voorzien aan de achterzijde van het schip. Tevens zal het schip worden uitgerust met een zware kraan waarmee goederen aan en van boord kunnen worden gehesen. Om lading tussen de diverse dekken te kunnen verplaatsen is een lift nodig. Evenals de kraan moet deze lift in

staat zijn al het materieel te tillen dat met het schip kan worden vervoerd, met uitzondering van tanks en pantserhouwitsers. Deze kunnen via de genoemde klep aan boord worden gebracht.

Het schip zal een aantal ondersteunende faciliteiten moeten bieden. Er moeten voldoende medische faciliteiten beschikbaar zijn voor de ondersteuning van zowel maritieme als landoperaties. Dit houdt voorzieningen in om patiënten te opereren of anderszins te behandelen en enige tijd te verplegen. Ook komen aan boord faciliteiten ter ondersteuning van de processen in de personeels- en materieellogistieke keten. Daarnaast wordt het schip uitgerust met werkplaatsen, gereedschappen en materialen voor de technische ondersteuning van maritieme eenheden, *joint* eenheden en het mee te voeren materieel.

Het schip moet permanente accommodatie bieden voor de vaste bemanning van 175 personen en aanvullende detachementen, zoals vlucht-eenheden, medische teams, technisch personeel en troepen. Het gaat in totaal om maximaal 300 personen. Voor het transport van evacués worden geen permanente voorzieningen getroffen. Evacués kunnen – binnen de ruime capaciteit van het schip aan vloeroppervlakte – geaccommodeerd worden met veldbedden. Het aantal te vervoeren evacués is afhankelijk van de actuele belading.

Het *joint* logistiek ondersteuningsschip moet in alle delen van het geweldsspectrum kunnen opereren. Indien de dreiging dat vereist, wordt het schip geëscorteerd. De behoefte aan eigen bewapening bestaat daarom uitsluitend uit middelen voor zelfbescherming. Het sensorpakket is afgestemd op zelfbescherming tegen een bovenwaterdreiging en voor de beeldopbouw ten behoeve van navigatie en het opereren met helikopters en landingsvaartuigen. Het schip zal binnen een *joint* verband moeten voldoen aan de minimale eisen voor informatie- en communicatiesystemen en een *command & control* systeem.

#### *Financiële aspecten*

De verwerving van een *joint* logistiek ondersteuningsschip behelst een projectomvang groter dan 250M€ in de periode 2006 tot 2011. In het projectbudget zijn opgenomen de projectkosten, een risicoreservering en de integrale logistieke ondersteuning voor zowel het platform als voor het pakket aan sensoren, wapensystemen en commandovoeringsfaciliteiten (sewaco). Met de commercieel vertrouwelijke bijlage bij de Marinestudie 2005 bent u nader geïnformeerd over de financiële aspecten van dit project. In de commercieel vertrouwelijke bijlage bij deze brief vindt u aanvullende informatie over de investeringskosten voor de verwerving van het *joint* logistiek ondersteuningsschip<sup>1</sup>.

#### *Personeels- en materieleexploitatie*

De jaarlijkse exploitatielasten van het *joint* logistiek ondersteuningsschip zijn bijna gelijk aan de kosten van Hr.Ms. Zuiderkruis. Ten opzichte van Hr.Ms. Zuiderkruis wordt de bemanning met 10 VTE'n uitgebreid als gevolg van het aantal taken die gelijktijdig aan boord van een dergelijk multifunctioneel schip moeten kunnen worden uitgevoerd. De behoefte aan extra personeel wordt gecompenseerd uit de formatieve ruimte die ontstaat als gevolg van het totaalpakket aan maatregelen uit de Marinestudie 2005.

De exploitatielasten van het *joint* logistiek ondersteuningsschip bedragen 11,3M€ op jaarbasis (5,7M€ voor de personele exploitatie en 5,6M€ voor de materiële exploitatie). Ter vergelijking: de exploitatielasten van Hr.Ms.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd, **alleen voor de leden**, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Zuiderkruis bedragen 10,7M€ op jaarbasis (5,4M€ voor de personele exploitatie en 5,3M€ voor de materiële exploitatie).

### *Internationale samenwerking*

Internationaal is er een ontwikkeling gaande om maritieme bevoorradingsschepen ook uit te rusten voor de ondersteuning van operaties op het land. Samenwerking met landen zoals Canada, Denemarken en Duitsland biedt beperkte mogelijkheden vanwege afwijkende eisen voor de missiecapaciteiten. Onderzoek heeft voorts uitgewezen dat de Canadese verwervingsstrategie zeer weinig ruimte voor samenwerking biedt. Canada heeft een nationale verwerving voor ogen. Aan beide zijden bestaat de vrees dat samenwerking leidt tot onaanvaardbare vertraging van de respectieve projecten. Waar mogelijk vindt er wel uitwisseling van informatie plaats. Bij de uitwerking van de functionele eisen in een bestek zullen ervaringen met de Duitse en Deense marine worden uitgewisseld.

### *Inschakeling van de Nederlandse industrie*

Er zijn Nederlandse bedrijven met voldoende kennis en ervaring om het *joint* logistiek ondersteuningsschip te bouwen. In het kader van de overname van de Koninklijke Schelde Groep (KSG) door Damen Shipyards Group (Damen) heeft de Staat het voornemen uitgesproken, mits er sprake is van redelijke voorwaarden en een aanvaardbaar prijsniveau, een aantal toekomstige opdrachten aan de KSG te gunnen. De Staat heeft met inachtneming van deze voorwaarden het voornemen om de bouw van het *joint* logistiek ondersteuningsschip bij de KSG aan te besteden. De KSG heeft bij eerdere opdrachten bewezen de nodige deskundigheid te bezitten en zal optreden als hoofdaannemer. Inschakeling van Nederlandse bedrijven is ook mogelijk voor de uitrusting van het schip.

### *Tijdschema*

Het is mijn voornemen de voorstudiefase, de studiefase en de verwerkingsvoorbereidingsfase te combineren. De B/C/D-brief kan waarschijnlijk begin 2007 worden aangeboden aan de Kamer. Na parlementaire goedkeuring zou dan het contract voor de bouw van een *joint* logistiek ondersteuningsschip kunnen worden gesloten. De oplevering van het schip is aansluitend aan de levering van de patrouilleschepen, midden 2012, voorzien.

### *Risico's*

Voor dit project wordt het productrisico als gemiddeld geschat omdat zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande technologie en kennis. De risicofactor tijd is voor de projectplanning hoger vanwege de korte periode tussen de goedkeuring van de behoefte en de aanbesteding bij de bouwmeester. Het financiële risico is laag omdat er weinig riskante ontwikkelingen worden voorzien.

## **2. Verwerving van vier patrouilleschepen**

### *Aanleiding*

De oppervlaktevloot van het CZSK wordt ingezet voor taken in alle delen van het geweldspectrum. Een belangrijke ontwikkeling is de toename van de taken lager in het geweldspectrum. Het betreft kustwachttaken en maritieme veiligheidstaken. Met de huidige samenstelling van de oppervlaktevloot is de Marine hiervoor aangewezen op fregatten en mijnenjagers, wat niet altijd doelmatig en doeltreffend is. Een van de

aanbevelingen van de Marinestudie 2005 is voor de taken in het lage deel van het geweldsspectrum patrouilleschepen te verwerven.

#### *Operationele behoefte*

De afhankelijkheid van de economie van de handel over de zee, de toename van criminele activiteiten, de toenemende dreiging van terrorisme en het onvermogen van een groot aantal staten om kustwateren en aangrenzende zeeën te beveiligen, leiden tot een groeiende vraag naar maritieme defensiemiddelen voor internationale rechtshandhaving en dienstverlening.

Het maritieme takenpakket van het CZSK beslaat, zoals gezegd, het gehele geweldsspectrum. In het lage deel van het geweldsspectrum betreft het taken waarbij weliswaar incidenteel en relatief kleinschalig geweld kan worden gebruikt zonder dat dit culmineert in werkelijke gevechtsacties. In het afgelopen decennium is het belang van taken in het lage deel van het geweldsspectrum toegenomen.

Kustwachttaken worden uitgevoerd binnen het kader van de rechtshandhaving en dienstverlening binnen de territoriale wateren van de landen van het Koninkrijk der Nederlanden en, waar van toepassing, de aansluitende zone, de exclusieve visserij/economische zone en de vluchtinformatiegebieden. Tot de kustwachttaken behoren ook *search and rescue* en rampenbestrijding.

Maritieme veiligheidstaken worden uitgevoerd binnen het kader van de internationale rechtshandhaving en dienstverlening waar ook ter wereld, veelal buiten territoriale wateren. Dit betreft de taken maritieme aanwezigheid, beveiliging (onder andere tegen piraterij), logistieke ondersteuning, humanitaire hulp, evacuatieoperaties en maritieme interdictieoperaties.

Tot op heden zijn voor bovenstaande taken maritieme eenheden ingezet die zijn ontworpen voor het uitvoeren van operaties in het gehele geweldsspectrum, namelijk fregatten en mijnenjagers. De inzet van fregatten maakte het mogelijk snel op verschillende taken in te spelen en desnoods te escaleren. In feite zijn fregatten echter overgedimensioneerd voor deze taken en daarom ondoelmatig. Mijnenjagers op hun beurt kennen operationele restricties als gevolg van hun beperkte omvang en hun beperkte snelheid. Mijnenjagers kunnen bovendien niet met helikopters opereren en de mogelijkheden om kleine snelle vaartuigen te lanceren is beperkt. Uit het oogpunt van doelmatigheid dient het CZSK te beschikken over middelen om taken lager in het geweldsspectrum doeltreffend en zo doelmatig mogelijk uit te voeren. Deze operationele behoefte kan worden afgedekt met patrouilleschepen in combinatie met een NH90-helikopter.

#### *Kwalitatieve behoefte*

Het patrouilleschip moet zelfstandig, overal ter wereld, snel, langdurig, onder alle weersomstandigheden en zo nodig op korte termijn voor een variëteit aan taken kunnen worden ingezet. Het patrouilleschip is uitsluitend gericht op taken lager in het geweldsspectrum. Daarom liggen de vereisten voor signatuur en kwetsbaarheid, uithoudingsvermogen, escalatiedominantie en redundantie in vergelijking met een fregat aanzienlijk lager. In het algemeen kan met civiele normen worden volstaan, waarbij calamiteitenbestrijding aan boord zoveel mogelijk moet worden geautomatiseerd zodat de omvang van de bemanning beperkt kan blijven. Het pakket aan sensoren, wapensystemen en commandovoeringsfaciliteiten (sewaco) van het patrouilleschip moet toereikend zijn voor een taakgerichte, lokale beeldopbouw – inclusief kleine doelen in een kustomgeving – en voor commandovoering van niet-gevechtsacties.

Bij onderscheppingen is snelheid een belangrijke factor. Om van zeevaardige schepen met een groot voortzettingsvermogen snelle interceptors te maken, zijn echter aanzienlijke investeringen nodig in sterke motoren en een aangepast rompontwerp. Een doelmatig alternatief is het patrouilleschip te gebruiken als lanceerplatform voor snelle interceptiemiddelen. Een NH90-helikopter en twee kleine snelle vaartuigen zijn derhalve de belangrijkste inzetmiddelen van het patrouilleschip. Het schip zelf moet geschikt zijn voor de inzet en de ondersteuning van deze interceptiemiddelen.

De organieke bewapening moet voldoende zijn om schepen tot stoppen te dwingen, voor de zelfverdediging tegen kleinere boten en om *boarding-teams* van ondersteunend vuur te voorzien. Het schip en de bedrijfsvoering moeten zodanig zijn opgezet dat de toegewezen taken op 24 uur per dag, langdurig en met een beperkte bemanning kunnen worden uitgevoerd. De basisbemanning van 50 personen zal afhankelijk van de taken worden uitgebreid met detachementen, bijvoorbeeld opsporingsambtenaren, marinierseenheden en noodhulpteams om specialistische taken uit te voeren. Het schip moet dan ook beschikken over aanvullende, permanente accommodatie tot een maximum van 40 personen. Daarnaast moet het schip tijdelijke accommodatie kunnen aanbieden voor de opvang van maximaal 100 drenkelingen, slachtoffers of evacués. Voor de inzet bij rampenbestrijding en humanitaire noodhulp moet het patrouilleschip beschikken over de capaciteit voor initiële medische hulp en een opslagcapaciteit voor hulpgoederen. Bij toenemende dreiging kan een patrouilleschip worden ondersteund door vliegtuigen en fregatten. Zonodig kan worden afgelost door een fregat.

#### *Kwantitatieve behoefte*

Nederland voert in twee gebieden kustwachttaken uit, namelijk op de Noordzee en de Caribische Zee. In elk van deze zeegebieden dient ten minste één patrouilleschip permanent beschikbaar te zijn. De toenemende behoefte aan bewaking en beveiliging, bijvoorbeeld van de buitengrenzen in het kader van terrorismebestrijding en aan maritieme rechtshandhaving (bestrijding drugssmokkel, bestrijding van proliferatie van massavernietigingswapens) kan de inzet van een tweede schip in Nederland dan wel in het Caribische gebied nodig maken. In dit kader volgt Defensie de ontwikkelingen in Europees verband voor de versterking van de bewaking van de Europese buitengrenzen op de voet. In het kader van maritieme beveiligingstaken neemt de behoefte aan ondersteuning overal ter wereld toe. De patrouilleschepen moeten ook hiervoor kunnen worden ingezet.

De inzet van deze schepen moet onafhankelijk van opleiding, training en onderhoud aan de schepen kunnen worden gewaarborgd. In verband met de doelmatigheid en de beschikbare financiële ruimte als gevolg van de afstoting van M-fregatten, is het aantal eenheden vastgesteld op vier.

#### *Financiële aspecten*

De verwerving van vier patrouilleschepen vergt een projectomvang groter dan 250M€ in de periode 2006 tot 2013. In het projectbudget zijn opgenomen de projectkosten, een risicoreservering en de integrale logistieke ondersteuning voor zowel het platform als voor het pakket aan sensoren, wapensystemen en commandovoeringsfaciliteiten (sewaco). Met de commercieel vertrouwelijke bijlage bij de Marinestudie 2005 bent u nader geïnformeerd over de financiële aspecten van dit project. In de commercieel vertrouwelijke bijlage bij deze brief vindt u aanvullende informatie over de investeringskosten voor de verwerving van vier patrouilleschepen.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Voor de patrouilleschepen wordt uitgegaan van een operationele levensduur van 25 jaar. De personele en materiële exploitatielasten voor een patrouilleschip zijn aanzienlijk lager dan voor een M-fregat. Dit hangt samen met de beperktere taken van het patrouilleschip in vergelijking met een fregat. Het patrouilleschip zal hierdoor met een kleinere bemanning toe kunnen dan een fregat. Ook zijn er aan boord minder complexe systemen nodig. Bovendien zullen deze systemen door de stand van de techniek en door innovatieve ontwerpen onderhoudsvriendelijker zijn dan vergelijkbare systemen aan boord van fregatten. Hierdoor zullen de onderhoudsinspanning en de materiële exploitatie afnemen. Er wordt echter wel een beperkte verschuiving van ondersteunende taken van het schip naar de wal voorzien. Het varen met een relatief kleine bemanning heeft tot gevolg dat bepaalde niveaus van onderhoud, administratieve en logistieke taken niet meer door de bemanning worden uitgevoerd, maar door een walorganisatie van 20 VTE'n. De behoefte aan personeel voor deze walorganisatie wordt gecompenseerd uit de formatieve ruimte die ontstaat als gevolg van het totaalpakket aan maatregelen uit de Marine-studie 2005.

De exploitatiekosten van het patrouilleschip bedragen 4,1M€ op jaarbasis (2,2M€ voor de personele exploitatie en 1,9M€ voor de materiële exploitatie). De exploitatiekosten van een M-fregat bedragen 10M€ op jaarbasis (6,8M€ voor de personele exploitatie en 3,2M€ voor de materiële exploitatie).

*Internationale, interdepartementale en interkrijgsmachtelijke samenwerking*

Een aantal landen is begonnen met vergelijkbare projecten. Er bestaan echter maar geringe overeenkomsten tussen scheepsontwerpen of er is sprake van verschillende projectplanningen die niet meer met elkaar in overeenstemming zijn te brengen. Wel is informatieoverdracht met Spanje mogelijk en er bestaan samenwerkingsmogelijkheden met Duitsland op het gebied van sensoren.

Interdepartementale samenwerking is aan de orde vanwege de rol van de patrouilleschepen bij de handhaving en de opsporing in kustwateren. In dat kader zal veelvuldig worden samengewerkt met andere diensten en departementen die bij de Kustwacht zijn betrokken. Dit uitgangspunt zal worden betrokken bij het ontwerp van de commando- en communicatiefaciliteiten.

Interkrijgsmachtelijke samenwerking is aan de orde bij de inzet van patrouilleschepen ter ondersteuning bij rampen. Dan moeten de schepen kunnen integreren in de communicatie en de beeldopbouw met de andere krijgsmacht delen. Ook zal de transportcapaciteit aansluiten op het wisselaarsysteem dat in gebruik is bij Defensie.

*Inschakeling van de Nederlandse industrie*

Ook voor de bouw van de patrouilleschepen is er bij de Nederlandse bedrijven voldoende kennis en ervaring aanwezig. De Staat heeft het voornemen, met inachtneming van het gestelde over de voorwaarden en prijsniveau, de bouw van de vier patrouilleschepen aan de KSG te gunnen. De KSG zal ook in dit project optreden als hoofdaannemer. Inschakeling van Nederlandse bedrijven is ook mogelijk voor de uitrusting van de patrouilleschepen.

## *Tijdschema*

Ik ben van plan ook in dit project de voorstudiefase, de studiefase en de verwervingsvoorbereidingsfase te combineren. Thans wordt voorzien dat de Kamer de B/C/D-brief begin 2007 tegemoet kan zien. Na parlementaire goedkeuring zou het contract voor de bouw van vier patrouilleschepen midden 2007 kunnen worden gesloten. De oplevering van het eerste patrouilleschip wordt voorzien eind 2009 of begin 2010 en die van het laatste schip eind 2011. Het eerste patrouilleschip zal waarschijnlijk een half jaar na oplevering operationeel inzetbaar zijn. Met dit tijdschema komen de verkoopopbrengsten tijdig vrij ten gunste van de benodigde investeringen voor de patrouilleschepen.

## *Risico's*

Voor het project patrouilleschepen wordt het productrisico als gemiddeld geschat, omdat zoveel mogelijk wordt gebruik gemaakt van bestaande technologie en zoveel mogelijk wordt aangesloten bij specificaties van reeds lopende projecten. De risicofactor tijd is hoger vanwege de korte periode tussen de goedkeuring van de behoefte en de aanbesteding bij de bouwmeester. Het financiële risico is gemiddeld omdat er weinig riskante ontwikkelingen worden voorzien.

## **3. Veiligheidsaanpassingen sonar Walrusklasse**

### *Aanleiding*

De Marinestudie 2005 leidt onder andere tot de afstoting van vier M-fregatten uit een bestand van zes. Hiermee neemt de capaciteit van het CZSK voor onderzeebootbestrijding en oppervlakte- en luchtverdediging aanmerkelijk af. Het belang van de onderzeeboten voor de bescherming van oppervlakteschepen tegen onderzeeboten en oppervlakte-eenheden neemt daarmee toe. De capaciteiten van de Walrusklasse-onderzeeboten om vijandelijke onderzeeboten en oppervlakteschepen tijdig te detecteren, hun positie onafgebroken te volgen en in het uiterste geval te neutraliseren, worden dus waardevoller, te meer omdat steeds minder landen in de Navo over conventionele onderzeeboten met expeditiecapaciteiten beschikken.

De Prinsjesdagbrief 2003 maakt in algemene zin melding van een toenemend belang van ondersteuning van operaties op het land vanuit zee. Maritieme eenheden, in het bijzonder de LPD's en het *joint* logistiek ondersteuningsschip zullen daarom vooral in kustwateren opereren. Dit geldt ook voor de vier onderzeeboten van de Walrusklasse die sinds 1990 in gebruik zijn bij het CZSK. De bescherming van maritieme eenheden in kustwateren zal voor een belangrijk deel door de Walrusklasse-onderzeeboten moeten worden verzorgd.

Op dit moment kan een veilige vaart onderwater niet volledig worden gegarandeerd door veroudering van systeemcomponenten. Ten tweede presteren de sonarsystemen onvoldoende bij het opereren dicht onder de kust omdat deze systemen niet zijn berekend op de complexiteit van de akoestiek in ondiepe wateren. Ook zijn kustwateren niet altijd goed in kaart gebracht waardoor het opereren vlak onder de kust gevaren met zich brengt. Bovendien is de dreiging van mijnen in deze gebieden reëel. Een onderzeeboot zal meestal als eerste eenheid in potentieel vijandelijke kustwateren opereren en moet daarom op de eigen sensoren kunnen vertrouwen. Met de huidige sensoren van de Walrusklasse kan de veiligheid bij operaties onder dergelijke omstandigheden niet langer worden gegarandeerd.

### *Behoefte*

Het project «Veiligheidsaanpassingen sonar Walrusklasse» behelst drie aanpassingen aan de sonar van de onderzeeboten. Deze aanpassingen hebben tot doel een veilige vaart onderwater te waarborgen in ondiep water, de onderzeeboten effectiever te kunnen inzetten in kustgebieden en de veiligheid (overlevingskans) bij een mijnendreiging te verbeteren. Het project maakte oorspronkelijk deel uit van het «Instandhoudingsprogramma Walrusklasse». Het waarborgen van de veiligheid en de uitvoering van de Marinestudie 2005 hebben geleid tot een versnelling van dit deelproject. Voor het instandhoudingsproject wordt op een later moment afzonderlijk het Defensiematerieelproces doorlopen. Over dat project wordt u geïnformeerd zodra de behoeftestellingsfase aan de orde is.

De belangrijkste sensor aan boord van de Walrusklasse voor een veilige vaart onderwater is de «Medium Range Sonar» (MRS). Deze sonar heeft drie functies, te weten het luisteren naar het onderwatergeluid, het onderscheppen en lokaliseren van actieve sonaruitzendingen van andere platforms en actieve sonaruitzendingen waarmee de afstand tot de objecten kan worden bepaald. De gewenste situatie is dat de onderzeeboten veilig kunnen opereren, ook in ondiep water of dicht onder de kust en bij een mijnendreiging. Dit kan worden bereikt door de vervanging van de frequentieanalyse-apparatuur van de MRS, de vervanging van de sonar interceptie-installatie door een systeem dat onder alle akoestische omstandigheden voldoet, en door de vervanging van de actieve component van de MRS door een «Mine Avoidance Sonar» (MAS).

### *Financiële aspecten*

De aanpassingen aan de sonar van de Walrusklasse onderzeeboten kost minder dan 25M€ in de periode 2007 tot 2011. Met de commercieel vertrouwelijke bijlage bij de Marinestudie 2005 bent u nader geïnformeerd over de financiële aspecten van dit project. De exploitatiekosten van de sonarinstallatie zullen niet toenemen in vergelijking met de huidige situatie. In de commercieel vertrouwelijke bijlage bij deze brief treft u aanvullende informatie aan over de investeringskosten voor dit project.

### *Tijdschema*

De werkzaamheden in dit project worden gekoppeld aan de reguliere, meerjarige onderhoudscyclus en vormen een bestanddeel van het levensverlengend onderhoud, gericht op een veilige en doelmatige exploitatie van de Walrusklasse-onderzeeboten tot 2025. Zoals vermeld wordt u te zijner tijd geïnformeerd over de andere onderdelen van het project «Instandhouding Walrusklasse».

### *Internationale samenwerking*

Het project betreft de aanpassing van een reeds bestaand uniek ontwerp en is relatief beperkt van omvang. Het is dan ook niet doelmatig om voor dit project een internationaal samenwerkingsverband aan te gaan.

### *Risico*

Het projectrisico wordt relatief laag geschat: het betreft de aanschaf van commercieel beschikbare apparatuur.

Met deze brief heb ik u geïnformeerd over drie behoeftestellingen die voortkomen uit de Marinestudie 2005. De eerste behoefte betreft de verwerving van een *joint* logistiek ondersteuningsschip. In de Marinestudie 2005 wordt het belang van de ondersteuning van landoperaties vanuit zee onderkend. In dat kader wordt een verruiming van de capaciteiten van de opvolger van Hr.Ms. Zuiderkruis voorgesteld. Een *joint* logistiek ondersteuningsschip komt de verplaatsbaarheid en inzetbaarheid van de gehele krijgsmacht ten goede en draagt op een doeltreffende en doelmatige wijze bij aan de ambitie van een snel inzetbare, expeditieaire krijgsmacht zoals verwoord in de Prinsjesdagbrief 2003.

De tweede behoefte betreft vier patrouilleschepen. Het patrouilleschip is een volledig zeewaardig platform met een beperkte wapenuitrusting, dat specifiek wordt ontworpen voor de kustwachttaken en maritieme veiligheidstaken. Het zal in het lage deel van het geweldspectrum opereren waarbij enige tegenstand op proportionele wijze kan worden beantwoord. Het patrouilleschip heeft een relatief lage maximumsnelheid die echter wordt gecompenseerd door de capaciteit tot beeldopbouw, de geëmbaarde NH90-helikopter en de snelle onderscheppingsvaartuigen die integraal deel uitmaken van het operationeel concept. Het schip kan langere tijd opereren met een basisbemanning van 50 personen waarmee de belangrijkste taken kunnen worden uitgevoerd. Deze bemanning wordt uitgebreid voor specifieke taken, zoals *boarding*, noodhulp en handhaving. Traditionele taken op het gebied van materieellogistiek en administratie zullen gedeeltelijk door een walorganisatie worden overgenomen.

De derde behoefte behelst het project «Veiligheidsaanpassingen Sonar Walrusklasse». Door middel van dit project kunnen de Nederlandse onderzeeboten doeltreffender en veiliger opereren in ondiep water of dicht onder de kust en bij een situatie met mijnendreiging.

De projecten «Verwerving van een *joint* logistiek ondersteuningsschip» en de «Verwerving van vier patrouilleschepen» zullen met een gecombineerde voorstudiefase, studiefase en verwervingsvoorbereidingsfase worden voortgezet. Over de resultaten van deze fasen voor beide projecten wordt u waarschijnlijk begin 2007 per brief geïnformeerd. Ook wordt een aanvang gemaakt met de uitvoering van het project «Veiligheidsaanpassingen Sonar Walrusklasse».

Met deze brief bent u geïnformeerd over drie van de zeven projecten die voortkomen uit de Marinestudie 2005. Thans wordt gewerkt aan de behoeftestellingen voor de projecten «Tactom», «herinstructie mijnneveegcapaciteit» en «de versterking van de manoeuvre bataljons van het Korps mariniers». Over deze drie projecten zal ik u nog dit jaar per brief informeren. Over de voortzetting van het project «verdedigingscapaciteit tegen tactische ballistische raketten voor de LC-fregatten» zal pas een besluit worden genomen nadat de resultaten van beproevingen eind 2006 bekend zijn.

De Staatssecretaris van Defensie,  
C. van der Knaap