

Vergaderjaar 2007–2008

31 200 X

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2008

Nr. 42

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 november 2007

Inleiding

Op 14 oktober 2005 bent u per brief (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 van de maatregelen betreft de verwerving van vier patrouilleschepen. Het project Patrouilleschepen behelst de bouw en indienststelling van vier patrouilleschepen voor het Commando zeestrijdkrachten ter vervanging van de afgestoten M-fregatten. Volgens de Marinestudie zou het eerste schip in 2010 operationeel moeten zijn.

Met mijn brief van 18 mei 2006 (30 300 X, nr. 95) heb ik u geïnformeerd over de behoeftestelling van de patrouilleschepen. Op 14 juni 2006 heb ik gemeld dat vooruitlopend op parlementaire goedkeuring de verwervingsvoorbereiding zou beginnen (30 300 X, nr. 113). Op 6 september 2006 heb ik schriftelijke vragen over dit onderwerp beantwoord (30 300 X, nr. 138). Thans informeer ik u over de resultaten van de gecombineerde voorstudie, studie en verwervingsvoorbereiding.

Behoefte

De afhankelijkheid van onze economie van de handel over zee, de toename van criminele en terroristische activiteiten en het onvermogen van een groot aantal staten om kustwateren afdoende te beveiligen vergen defensiemiddelen voor internationale rechtshandhaving en dienstverlening. Met de patrouilleschepen concretiseert Defensie het beleid zoals dat in de Marinestudie is uiteengezet, in het bijzonder ten aanzien van de taken van het Commando zeestrijdkrachten in het lagere deel van het geweldsspectrum. Om die taken kosteneffectiever te kunnen uitvoeren, is besloten tot de vervanging van M-fregatten door patrouilleschepen.

De taken van de patrouilleschepen behelzen kustwachttaken in Nederland en de Nederlandse Antillen en Aruba en maritieme veiligheidstaken. Maritieme veiligheidstaken worden uitgevoerd binnen het kader van de internationale rechtshandhaving en dienstverlening waar ook ter wereld, veelal buiten territoriale wateren. Het gaat om maritieme aanwezigheid, beveiliging (onder andere tegen piraterij), logistieke ondersteuning, humanitaire hulp, evacuatieoperaties en maritieme interdictieoperaties.

Kustwachttaken worden uitgevoerd binnen het kader van de rechtshandhaving en dienstverlening binnen de territoriale wateren van de landen van het Koninkrijk der Nederlanden en, indien van toepassing, de aansluitende zone, de exclusieve visserij/economische zone en de vluchtinformatiegebieden. Tot de kustwachttaken behoren ook *search and rescue* en rampenbestrijding. Hierbij zijn vooral de taken in het Caribische gebied bepalend voor de eisen die aan de patrouilleschepen worden gesteld.

Aangezien zes M-fregatten inmiddels zijn verkocht aan respectievelijk België, Portugal en Chili, kunnen de patrouilleschepen niet te lang op zich laten wachten.

De behoefte

Op grond van de behoefte zijn de functionele eisen vastgesteld die hebben geleid tot het ontwerp van het patrouilleschip. De eisen aan het platform en de eisen aan de Sensor-, Wapen- en Commando (Sewaco)-systemen worden hieronder toegelicht. Als bijlage is bij deze brief een schets met karakteristieken van het patrouilleschip opgenomen.

Platform. Het patrouilleschip, met zijn operationele taken en hieruit voortkomende bedrijfsvoering, is een relatief nieuw concept. In het gehele ontwerp speelt het bedrijfsvoeringconcept dat is afgestemd op het opereren met de relatief kleine bemanning van 50 personen een belangrijke rol. Ter vergelijking: een M-fregat heeft een bemanning van 150 personen. De benodigde functionaliteiten zijn in het ontwerp van de patrouilleschepen op een evenwichtige wijze samengebracht. Zo kan het schip een organieke NH-90 maritieme boordhelikopter inzetten maar ook twee snelle onderscheppingsvaartuigen (*interceptors*) vanuit een *slipway* en vanuit een davit. Het schip kan twee 20-voets containers transporteren, die met de eigen kraan aan en van boord kunnen worden gezet.

Het opereren met de NH-90 maritieme boordhelikopter is bepalend voor het ontwerp van de patrouilleschepen. De benodigde voorzieningen voor het wisselen van motoren, tandwielkasten en rotorbladen van de helikopters zijn vergelijkbaar met die op de LC-fregatten. De faciliteiten op de nieuwe schepen, waaronder het helikopterdek en de hangaar, zijn ruimer dan die op een M-fregat en het ontwerp van de bovenbouw van het schip berust mede op de resultaten van rookhinderbeproevingen in de windtunnel.

De inzetbaarheid in alle delen van de wereld vergt een robuust en zeewaardig schip met goede zeegangeigenschappen. In combinatie met de eisen op het gebied van voortstuwing, helikopterinzet, stabiliteit en weerstand is een patrouilleschip ontworpen met een lengte van 102,40 meter op de waterlijn en een breedte van 15,25 meter bij een waterverplaatsing van ongeveer 3 750 ton. Het schip is relatief zwaar voor zijn lengte. Dit is onder meer het gevolg van de toepassing van civiele standaarden en vereenvoudigingen van de constructie (minder, maar zwaardere verbanddelen) met het doel de bouwkosten te drukken. Ook bescher-

mende maatregelen tegen kleinkaliberwapens in kustgebieden zijn van invloed op het relatief hoge scheepsgewicht.

Voortstuwing. De voortstuwing geschiedt door middel van schroeven en schroefassen. Het takenpakket van de patrouilleschepen vraagt om een gevarieerd vaarprofiel, bijvoorbeeld om langdurig bij lage vaarten te kunnen patrouilleren tijdens operaties met de *interceptors* of bij surveillancetaken dicht voor de kust. Een voortstuwingsinstallatie met alleen direct door de dieselmotoren aangedreven schroeven is hiervoor minder geschikt. Bij lage motorbelastingen zullen de dieselmotoren vervuilen waardoor de onderhoudskosten toenemen. Daarom is gekozen voor een gecombineerde dieseldirecte en dieselelektrische voortstuwing. Bij hogere vaarten worden de schroeven door de dieselmotoren aangedreven en bij lage vaarten door de elektromotoren. Hierdoor is de voortstuwing doelmatiger en is de uitstoot van vervuilende uitlaatgassen geringer. De voortstuwingsconfiguratie geeft het schip een maximale snelheid van ongeveer 20 knopen.

Sewaco-systemen. Bij de keuze van de Sewaco-systemen wordt om redenen van standaardisatie zoveel mogelijk aangesloten bij de systemen die in gebruik zijn op de bestaande schepen en die zullen worden geïnstalleerd op het nieuw te bouwen *joint* logistiek ondersteuningsschip.

Het patrouilleschip zal beschikken over systemen voor navigatie, voor helikopteroperaties en voor zelfbescherming, detectie en interceptie in kustwateren. Het systeemontwerp gaat uit van de plaatsing van een Geïntegreerde Sensor- en Communicatie Suite (GSCS) voor de beeldopbouw, rekening houdend met een kleine bemanningsomvang en het gebruiksprofiel van de patrouilleschepen. De GSCS bestaat uit een mastconstructie met de belangrijkste sensoren en een deel van de communicatiemiddelen van de schepen. De belangrijkste sensoren van de patrouilleschepen zijn:

- De luchtbeeldopbouwradar SMILE, die naast de detectie van (verdachte) vliegtuigen voorziet in oppervlakedetectie voor grotere doelen op grote afstand en die daarnaast dienst doet als vuurleidingkanaal voor het kanon voor de bestrijding van zeedoelen. Ook zal deze radar worden gebruikt voor de aansturing van de helikopter.
- De oppervlaktebeeldopbouwradar SEASTAR is een (*X-band phased array*) radar, specifiek ontworpen voor de detectie van zeer kleine en zeer langzame doelen. Objecten zoals drenkelingen en vijandelijke zwemmers, maar ook drijvende mijnen en rubberboten kunnen hiermee worden gedetecteerd. SEASTAR is tevens bruikbaar voor *helikopter approach control*.
- De gecombineerde infrarood en *high definition television* sensor GATEKEEPER voorziet het schip van een permanent (visueel) omgevingsbeeld (360° rondom, dag/nacht) en visuele classificatiecapaciteit. Tevens worden objecten met infrarood gedetecteerd.

De schepen zullen bij oplevering zijn uitgerust met voorzieningen voor een *Identification Friend or Foe* (IFF-)systeem. Het antennasysteem maakt deel uit van de levering, terwijl de configuratie van de overige IFF-apparaatuur als onderdeel van de defensiebrede IFF-behoefte nog zal worden vastgesteld.

Wapenuitrustig. Omdat het schip in het lagere deel van het geweldspectrum opereert, kan met een beperkte wapenuitrustig worden volstaan. Naast vast opgestelde wapens worden de patrouilleschepen op zes plaatsen uitgerust met stellingen voor handbediende MAG machinegeweren. Voor de zelfverdediging nabij de schepen komen er twee afstandbestuurbare .50 machinegeweren en voor de korte tot middellange afstand gaat de voorkeur uit naar een 27 tot 30mm snelvuurkanon. Er zijn

voor deze typen wapens diverse alternatieven op de markt en de verwervingsvoorbereidingen zijn begonnen. Voor de middellange afstand wordt, zoals op de M-fregatten, het OTO MELARA 76mm kanon voorzien. Deze zullen van de Deense marine worden overgenomen.

Helikopter. De schepen zullen evenals de overige oppervlakte-eenheden van CZSK opereren met een helikopter van het type NH-90. Nederland neemt deel aan de ontwikkeling van deze helikopter. De Kamer wordt periodiek over dit project geïnformeerd. De NH-90 helikopters hebben een taak bij de opsporing en bestrijding van oppervlakte-doelen in nauwe samenwerking met het patrouilleschip en de *interceptors*. Daarnaast zijn deze helikopters geschikt voor operaties op en vanaf zee ter ondersteuning van humanitaire hulpverlening en rampenbestrijding.

C4I. Informatiegestuurd optreden in een netwerkgeving is een belangrijke voorwaarde voor een doeltreffende inzet van de patrouilleschepen. De permanent beschikbare middelen op het gebied van *Command, Control, Communications, Computers and Information (C4I)* zijn hierop afgestemd. Voor interne communicatie zal voornamelijk worden gebruikgemaakt van een draadloos communicatienetwerk. Voor de patrouilleschepen zijn thans vijf netwerken voorzien, waarvan één ten behoeve van het personeel. De overige vier zijn er om in operationele netwerken te kunnen meedoen en om de commandovoering en tijdelijk geëmbarkeerde eenheden te ondersteunen. Hiertoe worden ook voorzieningen getroffen voor de communicatie met mariniers en landstrijdkrachten.

Personeel

De vaste bemanning telt 50 personen. Deze basisbemanning zal afhankelijk van de taken worden uitgebreid met detachementen, bijvoorbeeld NH-90 bemanningen, opsporingsambtenaren, marinierseenheden en noodhulpteams, om specialistische taken uit te voeren. Het schip beschikt dan ook over aanvullende, permanente accommodatie tot een maximum van 40 personen. Daarnaast kan het schip tijdelijk accommodatie bieden voor de opvang van maximaal 100 drenkelingen, slachtoffers of evacués.

Resultaat verwervingsvoorbereiding

Met de hoofdleveranciers van het platform en van de GSCS met bijbehorende deelsystemen bestaat overeenstemming over de voorwaarden en de prijs. De Staat is voornemens het platform van de vier patrouilleschepen aan te besteden bij Schelde Marine Bouw B.V. (SMB). SMB zal als bouwmeester zorgdragen voor de *engineering* en de verwerving van de benodigde platformsystemen. Hoewel de eisen aan de te bouwen patrouilleschepen sober waren en zij op civiele eisen berustten, ging de initiële aanbidding van SMB het beschikbare budget ruim te boven. Door het strikt hanteren van de civiele normen, een doelmatige wijze van ontwerpen en uitvoeren van de cascobouw en het verplaatsen van de cascobouw van de laatste twee patrouilleschepen naar de zusteronderneming Damen Shipyard Galatz in Roemenië, zijn de benodigde besparingen bereikt. Deze besparingen gingen niet gepaard met aanpassingen van operationele en functionele eisen. SMB zal de Nederlandse industrie inschakelen voor delen van de uitrusting van het schip. De stichting NIID is hierover geïnformeerd.

Het Ministerie van Economische zaken heeft bepaald dat compensatie van toepassing is op het platform. Er wordt echter geen compensatie vereist voor de bouw van de romp indien SMB dit werk door de zusteronderneming in Roemenië laat uitvoeren. Compensatie geldt wel voor andere

buitenlandse aankopen door SMB die uitstijgen boven de compensatiedrempel van € 5,0 miljoen.

Wat de GSCS (Sewaco) en bijbehorende deelsystemen betreft, bestaat het voornemen deze aan te besteden bij Thales Nederland B.V. (Thales NL). Ook hieraan is een langdurig onderhandelingstraject voorafgegaan. Om de initiële aanbidding van Thales NL, die eveneens het beschikbare budget te boven ging, te kunnen verlagen is een aantal bezuinigingen in het ontwerp nodig gebleken. Deze bezuinigingen lagen op het technische vlak. Er zijn ook bezuinigingen bereikt door het scheepsbouwkundige werk aan de mastconstructie niet bij Thales NL, maar bij het Marinebedrijf te beleggen. Voorts is de levering van de *Gun Interface Cabinets* en van het beeldkastensubstelsysteem gevoegd in de aanbesteding met Thales NL. In de contractprijs is tevens de levering van 200 TR-modules voor de instandhouding van de APAR-radar opgenomen. Het benodigde bedrag wordt betaald uit het budget van het project LC-fregatten. De overige (Sewaco-) systemen ten behoeve van de patrouilleschepen worden afzonderlijk aanbesteed en als *Government Furnished Equipment* (GFE) aan SMB toegeleverd.

Gerelateerde projecten

Het project Patrouilleschepen is aan een aantal andere projecten gerelateerd. Voor het *joint* logistiek ondersteuningsschip (JSS) is tevens een geïntegreerde mast voorzien met een gedeeltelijk gelijke sensorconfiguratie. Voor de M-fregatten is in het instandhoudingsprogramma IP-MFF een SEASTAR radar voorzien. De projecten JSS en IP-MFF dragen naar verhouding bij aan de ontwikkelingskosten van de GSCS en de daartoe behorende systemen. In het contract voor de GSCS zijn opties vastgelegd om prijszekerheid voor deze projecten te bewerkstelligen. Het project Patrouilleschepen houdt ook verband met de behoeftestelling voor de modernisering van navigatiesystemen en de defensiebrede behoeftestellingen voor IFF mode 5/s en voor de modernisering van tactische datalinks.

Internationale samenwerking

Zoals in de A-brief is vermeld waren de mogelijkheden voor internationale samenwerking beperkt. Verder onderzoek heeft niet tot andere inzichten geleid. Voor de aanschaf van de luchtbeeldopbouwradar is samenwerking met Duitsland nagestreefd. Zowel de mogelijkheden om tot een gezamenlijke ontwikkeling te komen, gebaseerd op een consortium van Thales NL en EADS, als het in concurrentie aanbesteden tussen Thales NL en EADS op basis van een gezamenlijke Duits-Nederlandse specificatie, zijn uitvoerig onderzocht. In maart van dit jaar heeft Duitsland gekozen voor het EADS-systeem, dat niet inpasbaar is in het concept van de GSCS en niet tijdig leverbaar is voor de patrouilleschepen. Nederland heeft daarop gekozen voor de SMILE-radar van Thales NL.

Exploitatiekosten

De totale exploitatiekosten voor het patrouilleschip worden geraamd op € 5,3 miljoen op jaarbasis (€ 2,5 miljoen voor de personele exploitatie en € 2,8 miljoen voor de materiële exploitatie, prijspeil 2006). De operationele levensduur van het schip is gesteld op 25 jaar. De totale levensduurkosten worden geraamd op € 594,5 miljoen (prijspeil 2006).

Budget

Het projectbudget voor de vier patrouilleschepen is vastgesteld op € 467,8 miljoen (prijspeil 2007). Dit betekent dat het voorziene budget met een relatief klein bedrag (€ 27,8 miljoen, prijspeil 2007) is verhoogd. De verwerving van de Sewaco-systemen, de kosten van scheepsbouwkundige voorzieningen ten behoeve van deze systemen, de aanschaf van zes *interceptors* en de boord- en walreservedelen zijn bij het projectbudget inbegrepen. Verder zijn de gebruikelijke kosten voor onder meer initiële opleidingen, onderzoek, proeftochten, aanbouwverzekering alsmede een reservering voor onvoorziene uitgaven in het projectbudget opgenomen. Nadere financiële informatie over het projectbudget is u, vanwege de commercieel vertrouwelijke aard daarvan, afzonderlijk aangeboden.¹

Tijdschema

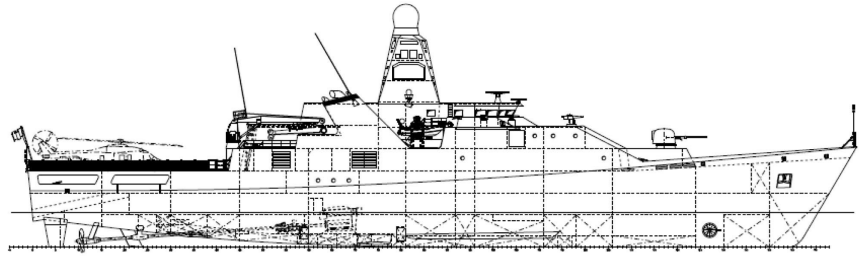
De contractsluiting voor de bouw van de vier patrouilleschepen is begin december 2007 voorzien. De detail*engineering* wordt uitgevoerd in de periode 2007–2009 en de schepen worden in de periode 2008–2012 gebouwd. Het eerste schip begint in 2010 met de proefvaart. De overdracht van het eerste schip aan het CZSK is vanaf midden 2011 voorzien, waarna het kan worden opgewerkt tot het operationeel inzetbaar is. Het laatste schip begint in 2012 met de proefvaart en wordt in 2013 overgedragen aan het CZSK. De SMILE-radar is bij de oplevering van het eerste patrouilleschip nog niet beschikbaar. Dit betekent dat er nog geen luchtbeeldopbouw mogelijk is en dat de aansturing van de helikopter nog niet volledig is. Wel is het eerste patrouilleschip in staat de basistaak (Kustwacht NA&A) te vervullen.

Ten slotte

Ik voorzie begin december het platformdeel van de vier patrouilleschepen bij SMB aan te besteden en het GSCS en de deelsystemen bij Thales NL. De verwezenlijking van dit project wordt door mij van groot belang geacht. De verwerving van de patrouilleschepen is noodzakelijk omdat de M-fregatten, waarvoor deze schepen in de plaats komen, reeds zijn verkocht. Hierdoor is de vloot grote bovenwaterschepen van het CZSK in de periode 2009–2011 onder de gewenste sterkte. Ik acht het van groot belang om deze situatie zo snel mogelijk weer op te heffen.

De staatssecretaris van Defensie,
C. van der Knaap

¹ Ter vertrouwelijke inzage gelegd, **alleen voor de leden**, bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.



Karakteristieken:

Lengte over alles:	107,90 meter
Lengte op de waterlijn:	102,40 meter
Breedte hoofddek:	16,00 meter
Breedte op de waterlijn:	15,25 meter
WATERVERPLAATSING:	3750 ton

