

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 X

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2010

Nr. 24

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 november 2009

INLEIDING

Op 14 oktober 2005 is de Kamer 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 van de maatregelen behelst de verwerving van een *joint* logistiek ondersteuningsschip (*Joint logistic Support Ship*, JSS). Het project JSS behelst het ontwerp, de bouw en de indienststelling van een JSS voor het CZSK ter vervanging van Hr.Ms. Zuiderkruis. Volgens de Marinestudie zou het JSS in 2012 operationeel moeten zijn.

Met de brief van 18 mei 2006 (Kamerstuk 30 300 X, nr. 95) is de Kamer geïnformeerd over de behoeftestelling van het JSS. Op 14 juni 2006 is gemeld dat vooruitlopend op parlementaire goedkeuring de verwervingsvoorbereiding zou beginnen (Kamerstuk 30 300 X, nr. 113). Op 6 september 2006 zijn schriftelijke vragen over het JSS beantwoord (Kamerstuk nr. 30 300 X, nr. 138). Met de beleidsbrief «Wereldwijd dienstbaar» van 18 september 2007 (Kamerstuk 31 243, nr. 1) is vervolgens gemeld dat vanwege de krappe budgettaire kaders de invoering van het logistieke ondersteuningsschip met twee tot drie jaar zou worden vertraagd. Thans informeer ik u over de resultaten van de gecombineerde voorstudie, studie en verwervingsvoorbereiding. Daarbij zal ik onder andere ingaan op de redenen voor de budgetverhoging van dit project.

BEHOEFTE

Hr.Ms. Zuiderkruis is één van de huidige twee bevoorradingsschepen met tankercapaciteit van het CZSK. Het schip is ongeveer 34 jaar oud en is aan vervanging toe. Bovendien is het schip, dat niet dubbelwandig is uitgevoerd, slechts beperkt inzetbaar door de hedendaagse regelgeving ter voorkoming van milieuverontreiniging door schepen.

Maritieme eenheden treden steeds vaker dicht bij de kust op voor de uitvoering en ondersteuning van operaties op het land. Daarvoor is niet alleen transportcapaciteit naar het operatiegebied nodig, maar ook de capaciteit om in de beginfase van een operatie landeenheden vanuit zee logistiek te ondersteunen (*sea basing*). In de Marinestudie is daarom voorgesteld de opvolger van Hr.Ms. Zuiderkruis te voorzien van dergelijke transport- en ondersteuningscapaciteiten, waaronder de capaciteit voor helikopteroperaties.

De operationele behoefte voor het JSS is sinds de A-brief van 18 mei 2006 niet gewijzigd. De taken van het JSS behelzen bevoorrading op zee, strategisch zeetransport en *sea basing*. Daartoe moet het schip beschikken over capaciteiten voor bevoorrading van schepen op zee, opslag, transport, laden en lossen, over voorzieningen voor medische, technische en logistieke ondersteuning, alsmede over accommodatie voor de bemanning en voor evacués. De operationele levensduur van het schip moet ten minste 25 jaar bedragen en het schip moet geschikt zijn voor inzet in alle delen van het geweldsspectrum.

Door de opvolger van Hr.Ms. Zuiderkruis te voorzien van een beneden-deks transportdek ontstaat een schip dat groot genoeg is om zwaar materieel zoals Leopard-2 gevechtstanks, pantserhouwitsers of Chinook-helikopters te vervoeren. Het schip kan ook fungeren als helikopterbasis. Daarvoor beschikt het JSS over twee landingsplaatsen die geschikt zijn voor verschillende typen helikopters waaronder de Chinook en de NH-90. De hangaar van het schip biedt plaats aan twee van dergelijke helikopters met gespreide rotorbladen of zes helikopters met gevouwen rotorbladen. Het schip beschikt verder over de mogelijkheid onafhankelijk van havenfaciliteiten te laden en te lossen. Dit vermindert de noodzaak om ondersteunende eenheden en middelen op het land te stationeren en daarmee de afhankelijkheid van lokale infrastructuur. Het schip kan ook zelfstandig noodhulp verlenen in verafgelegen gebieden.

Een dergelijk logistiek ondersteuningsschip stelt de krijgsmacht in staat, onafhankelijk van de civiele markt voor zeetransport, uiteenlopende eenheden naar een missiegebied te vervoeren. Met het JSS neemt de strategische zeetransportcapaciteit van de krijgsmacht aanzienlijk toe, waardoor het expeditionaire vermogen en de inzetbaarheid van de gehele krijgsmacht verder verbetert.

Vervulling van de behoefte

Op grond van de behoefte zijn de functionele eisen aan het JSS geformuleerd die hieronder worden toegelicht. Als bijlage bij deze brief is een schets met karakteristieken van het JSS opgenomen.

Platform

De uiteenlopende taken van het JSS maakten een zorgvuldige afweging noodzakelijk bij het gebruik van de beschikbare ruimte in het scheepsontwerp. Het schip is geschikt voor de opslag en het vervoer van brandstoffen, diverse soorten munitie en andere voorraden, en heeft faciliteiten voor het laden en lossen van materieel en goederen in een haven of op zee. De laad- en losmiddelen bestaan uit een *roll on/roll off* laadklep voor zware voertuigen aan de rechterachterzijde van het schip, een laadplek voor landingsvaartuigen en een laadkraan. Zware ladingen kunnen met een lift worden verplaatst van het rij- naar het helikopterdek en omgekeerd. De kraan en de lift zijn in staat materieel met een gewicht tot 40 ton te tillen.

De inzetbaarheid in alle delen van de wereld vergt een robuust en zeewaardig schip. Het schip is bij rustige zee voldoende stabiel voor onder meer het opereren met transporthelikopters en de inzet van landingsvaartuigen. Bij ruwe zee kan het JSS nog steeds andere schepen op zee bevoorraden en opereren met de maritieme NH-90 helikopter. Het schip krijgt verder de beschikking over een hospitaalcomplex met twee operatiekamers, een *high care*-afdeling, een röntgenruimte, behandelkamers en een ziekenboeg.

Voor de bescherming tegen nucleaire, biologische en chemische wapens wordt het schip uitgerust met een overdruksysteem.

Het resultaat is een JSS met een lengte van ongeveer 190 meter op de waterlijn en een breedte (hoofddek) van ongeveer 30 meter bij een maximale waterverplaatsing van ongeveer 27 800 ton. De afmetingen en de waterverplaatsing van het JSS worden bepaald door het dubbelwandige volume, het gewicht van de benodigde scheeps- en helikopterbrandstof, het volume en gewicht van zwaar materieel zoals tanks, pantserhouwitsers, overige pantservoertuigen, *Patriot*-systemen en containers alsmede de helikopterfaciliteiten waaronder het helikopterdek en de hangaar.

Voortstuwing

De voortstuwing geschiedt door middel van schroeven en schroefassen. Bij de inzet van het JSS kan het nodig zijn langdurig met lage snelheden te varen, bijvoorbeeld tijdens *sea basing* operaties dicht bij de kust. Een voortstuwingsinstallatie met rechtstreeks door de dieselmotoren aangedreven schroeven is hiervoor minder geschikt. Daarom is gekozen voor een dieselektrische voortstuwing. De voortstuwingsconfiguratie voldoet aan de emissie-eisen van de *Marine Pollution* (MARPOL)-regelgeving die vanaf 2015 van toepassing zal zijn en geeft het schip een maximale snelheid van ongeveer 18 knopen.

Sewaco-systemen

Het JSS zal beschikken over systemen voor navigatie, voor helikopteroperaties en voor zelfbescherming, opsporing en interceptie in kustwateren. Vanwege de voordelen van standaardisatie sluit Defensie bij de keuze van de Sewaco-systemen zoveel mogelijk aan bij de systemen die reeds in gebruik zijn bij het CZSK en die ook zullen worden toegepast op de nieuwe patrouilleschepen. Daarom wordt het schip uitgerust met een Geïntegreerde Sensor en Communicatie Suite (GSCS) voor de beeldopbouw. De GSCS bestaat net als bij de patrouilleschepen uit een mast met daarin de belangrijkste sensoren en een deel van de communicatiemiddelen van het schip. De belangrijkste sensoren van het JSS zijn de volgende.

- De luchtbeeldopbouwradar SMILE, die naast de opsporing van vliegtuigen voorziet in de opsporing van grotere oppervlakte-doelen op grote afstand. Ook zal deze radar worden gebruikt voor de aansturing van de helikopter op grote afstand.
- De oppervlaktebeeldopbouwradar SEASTAR is een radar die is ontworpen voor de opsporing van zeer kleine en zeer langzame doelen zoals drenkelingen en vijandelijke zwemmers, maar ook drijvende mijnen en rubberboten. SEASTAR is tevens bruikbaar voor de begeleiding van de landing van een helikopter.
- De gecombineerde infrarood en hd-tv sensor GATEKEEPER geeft het schip dag en nacht een beeld van de gehele omgeving met behulp van infrarood en zichtbaar licht.
- Het *Identification Friend or Foe* (IFF) systeem stelt het schip in staat vijandelijke en eigen of vriendschappelijke eenheden te onderscheiden.

Bewapening

Omdat het schip in beginsel onder bescherming van een maritieme taakgroep opereert, kan met een zelfverdedigingscapaciteit worden volstaan. Voor de zelfverdediging tegen inkomende raketten wordt het JSS uitgerust met twee *Goalkeeper*-kanonsystemen en een installatie voor het misleiden van vijandelijke raketten. Voor de korte tot middellange afstand worden twee 30 mm kanonsystemen geplaatst. Voor de zelfverdediging op de korte afstand wordt het schip voorzien van vier 12,7 mm machinegeweren. De 30 mm kanonsystemen en de 12,7 mm machinegeweren, die elk beschikken over eigen elektro-optische richtmiddelen, worden bediend vanuit de commandocentrale. Naast deze vast opgestelde wapens worden het schip op zes plaatsen uitgerust met opstellingen voor handbediende MAG-machinegeweren.

C4I

De middelen op het gebied van *Command, Control, Communications, Computers and Information* (C4I) zijn toegesneden op de inzet in een *joint* netwerkgeving. Voor het JSS zijn zeven datanetwerken voorzien. Hiermee is het schip in staat in operationele werkverbanden te participeren en tijdelijk geëmbarkeerde eenheden te ondersteunen. Voor de interne communicatie wordt gebruik gemaakt van een geïntegreerd radio-intercom systeem en een draadloos communicatienetwerk. Bovendien wordt voorzien in extra bekabeling voor de Militaire Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (MIVD) en in de behoefte van de bemanning aan computergebruik.

Accommodatie

De vaste bemanning telt 152 personen en kan tot 171 personen worden uitgebreid. Daarnaast is er permanent plaats voor 129 «opstappers», personen die voor langere tijd aan boord zijn geplaatst maar geen deel uitmaken van de vaste bemanning.

Afhankelijk van de taken van het JSS kan de bemanning worden uitgebreid met helikopterdetachementen, een medisch team, de bemanning van landingsvaartuigen, technisch personeel, chauffeurs voor rollend materieel en MIVD-personeel. In totaal kunnen 300 personen een plaats op het schip krijgen. Daarnaast kan het schip evacués meenemen. Voor hen worden geen permanente voorzieningen getroffen. Zij zullen worden voorzien van veldbedden waarvoor binnen de ruime capaciteit aan vloeroppervlakte een plaats wordt gevonden.

VERWERVINGSVOORBEREIDING

Met de hoofdleverancier van het platform bestaat overeenstemming over de voorwaarden en de prijs. Defensie is voornemens het platform van het JSS aan te besteden bij *Damen Schelde Naval Shipbuilding* (DSNS). DSNS zal als bouwmeester zorgdragen voor de verwerving en de inbouw van de benodigde platformsystemen. Hoewel de eisen aan het nieuwe schip sober waren, ging de aanvankelijke aanbieding van DSNS het beschikbare budget ruim te boven. Van een herontwerp dat zou moeten leiden tot een kleiner schip en daarmee een lager budget is afgezien. Dit zou hebben geresulteerd in een schip met aanzienlijk minder capaciteiten en een aanvullende vertraging van het project met ongeveer anderhalf jaar. Volgens de huidige planning is het JSS in 2015 operationeel. Een vertraging zou door de uitdienststelling van Hr.Ms. Zuiderkruis in 2013 gedurende nog langere tijd een lagere bevoorradingscapaciteit van het CZSK hebben betekend dan nu al wordt voorzien. Dit is vanuit operationeel oogpunt niet wenselijk.

In de onderhandelingen met DSNS zijn op verschillende manieren besparingen bereikt. Naast bezuinigingen door DSNS zelf is dit gelukt door bij voorkeur gebruik te maken van bestaande kennis en beproefde en bewezen technologie, door waar mogelijk civiele normen te hanteren, en door een verbetering van het ontwerp. Ook zijn op een aantal punten de eisen aangepast. Zo is onder meer de maximale snelheid van het schip met twee knopen verlaagd.

Het ministerie van Economische zaken heeft bepaald dat de bouwmeester van dit project compensatie zal bedingen voor opdrachten aan buitenlandse onderaannemers en toeleveranciers van meer dan € 5 miljoen. Dit geldt niet voor *Damen Shipyards Galati* en de toeleveranciers in Roemenië. DSNS zal de Nederlandse industrie inschakelen voor delen van de uitrusting van het schip. De stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid (NIDV) is hierover geïnformeerd.

Defensie heeft het voornemen het Sewaco-systeem GSCS, net als bij de patrouilleschepen, aan te besteden bij Thales Nederland B.V. (Thales NL). Voor de overige Sewaco-systemen die hetzelfde zijn als bij de patrouilleschepen, zoals de 30mm kanons en diverse communicatiesystemen, wordt gebruik gemaakt van opties in het contract van het project Patrouilleschepen. De overige systemen ten behoeve van het JSS worden afzonderlijk aanbesteed en door Defensie aan DSNS geleverd.

FINANCIËN

Projectbudget

Het budget voor het project JSS is in 2005, ten tijde van de Marinestudie, gesteld op € 265 miljoen. Met de brief «Behoeftestellingen Marinestudie 2005» van 18 mei 2006 (Kamerstuk 30 300 X, nr. 95) is het budget ongewijzigd vastgesteld op € 265 miljoen (prijspeil 2005). Thans, bijna vier jaar later, is een projectbudget voor het JSS nodig van € 363,5 miljoen (prijspeil 2009). Dit wordt vooral veroorzaakt door een bijstelling van het budget naar prijspeil 2009 die ongeveer € 46 miljoen bedraagt.

Inhoudelijke oorzaken van de financiële meerbehoefte zijn de volgende.

- Het grotere ontwerp dan voorzien. Om te kunnen voldoen aan alle primaire eisen waaronder de strengere wet- en regelgeving op milieugebied is het gewicht van het schip zonder lading met ongeveer 10 procent toegenomen. In financiële zin betekent dit een kostenverhoging van ongeveer € 25 miljoen (9,5 procent).
- De ontwikkelingen op de wereldmarkt voor de scheepsbouw en de daarvoor benodigde grondstoffen en scheepsinstallaties. Door een aantrekkelijke markt is de vraag naar bijvoorbeeld staal en koper, maar ook naar dieselmotoren en andere voortstuwingscomponenten toegenomen. Deze ontwikkelingen hebben vooral in de jaren 2007 en 2008 geleid tot langere levertijden en hogere prijzen dan voorzien. De dalingen van prijzen en levertermijnen in 2009 compenseren slechts een deel van de stijging die in de afgelopen jaren is ontstaan. In totaal betekent dit een kostenstijging van ongeveer € 12 miljoen (4,5 procent).
- De afbouw van het platform in Vlissingen. Oorspronkelijk zou het hele schip worden gebouwd bij de zusteronderneming *Damen Shipyard Galati* in Roemenië. Later is besloten ongeveer tweederde deel van het platform in Roemenië te bouwen en de meer gecompliceerde afbouw in Vlissingen te laten doen. Door een groot verschil in uurlonen worden de meerkosten hiervan geraamd op ongeveer € 15 miljoen (5,5 procent).

De totale investering van € 363,5 miljoen komt ten laste van de defensiebegroting. Hiervan zal ongeveer 76 procent in Nederland, 16 procent in Roemenië en 8 procent in Noorwegen, Frankrijk en Italië samen worden besteed. De verwerving van de Sewaco-systemen en van de boord- en walreservedelen is 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 wordt de Kamer, vanwege de commercieel vertrouwelijke aard daarvan, afzonderlijk aangeboden.¹

Exploitatiekosten

De totale exploitatiekosten voor het JSS worden geraamd op € 12,5 miljoen op jaarbasis (prijsspeil 2009). Het gaat daarbij om € 6,3 miljoen voor de personele exploitatie en € 6,2 miljoen voor de materiële exploitatie. De operationele levensduur van het schip is gesteld op 25 jaar. De totale levensduurkosten worden geraamd op € 676 miljoen (prijsspeil 2009).

OVERIGE ASPECTEN

Risico's

Het projectrisico wordt als «laag» geschat. De extra tijd voor het ontwerp vanwege de maatregelen uit de beleidsbrief Wereldwijd Dienstbaar is gebruikt om samen met de bouwmeester het bestek te verduidelijken en te verbeteren. Daarmee is een uitvoerig doorgerekend contractbestek ontstaan. Verder wordt gebruik gemaakt van bestaande kennis en van beproefde en bewezen technologie.

De risico's zijn verder verminderd door vooral voor Sewaco-systemen zoveel mogelijk de specificaties over te nemen van andere projecten zoals de patrouilleschepen.

Tijdschema

De contractsluiting voor de bouw van het JSS is voorzien voor begin december 2009. Het gedetailleerde ontwerp wordt uitgewerkt in de periode 2010–2011 en het schip wordt in de periode 2011–2014 gebouwd.

Hr.Ms Zuiderkruis zal in 2013 uit de vaart worden genomen. DSNS zal het JSS midden 2014 aan Defensie overdragen. Op dat moment is het schip nog niet operationeel inzetbaar voor het CZSK. In het garantiejaar na de overdracht worden warm- en koudweerbeproevingen, hard- en software-integratie, Sewaco-beproevingen, signatuurmetingen en helikopter-beproevingen uitgevoerd, terwijl de scheepsbemanning een operationeel opwerktraject moet doorlopen. Dit alles zal naar verwachting veertien maanden in beslag nemen. Volgens de huidige planning zal het JSS midden 2015 operationeel inzetbaar zijn.

Gerelateerde projecten

Het project JSS heeft relaties met een aantal andere projecten. Net als bij de patrouilleschepen is een geïntegreerde mast voorzien met een sensorconfiguratie. De projecten JSS en Instandhouding M-fregatten (zie Kamerstuk 30 800 X nr. 79 van 26 maart 2007) hebben naar verhouding bijgedragen aan de ontwikkelingskosten van de GSCS en de daartoe behorende systemen. Het project JSS houdt ook verband met het project Modernisering navigatiesystemen (zie Kamerstuk 27 830, nr. 40 van 17 augustus

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

2006) en het project Instandhouding *Goalkeeper*, waarover de Kamer naar verwachting in 2010 zal worden geïnformeerd.

Internationale samenwerking

Zoals in de A-brief van 18 mei 2006 is vermeld waren de mogelijkheden voor internationale samenwerking beperkt. De Canadese verwervingsstrategie bood geen aanknopingspunten voor samenwerking, anders dan informatie-uitwisseling. Verder onderzoek heeft niet tot andere inzichten geleid.

TEN SLOTTE

Met deze brief heb ik u geïnformeerd over de resultaten van de gecombineerde voorstudie-, studie- en verwervingsvoorbereidingsfase van het project *joint* logistiek ondersteuningsschip (JSS).

De verwerving van het JSS is noodzakelijk omdat Hr.Ms. Zuiderkruis, waarvoor dit schip in de plaats komt, in 2013 met dan 38 jaar aan het einde van haar levensduur is en uit de vaart wordt genomen. Ik hoop begin december het platformdeel van dit project bij DSNS te kunnen aanbesteden en zo spoedig mogelijk daarna het GSCS bij Thales NL. Het JSS zal dan midden 2015 operationeel inzetbaar zijn. Daarmee is de tankercapaciteit van het CZSK vanaf 2013 tijdelijk onder de gewenste sterkte.

Ik acht de dit project van groot belang. Het JSS komt de inzetbaarheid van de gehele krijgsmacht ten goede. Het schip vormt een concrete uitwerking van het beleid ter versterking van het expeditionaire vermogen van de krijgsmacht, zoals dat is uiteengezet in de Marinestudie en in de beleidsbrief «Wereldwijd dienstbaar».

De staatssecretaris van Defensie,
J. G. de Vries

Karakteristieken JSS

Lengte over alles	204,70 m
Lengte op de waterlijn	190,88 m
Breedte	30,40 m
Ontwerpdiepgang	8,00 m
Waterverplaatsing	27 800 ton
