

Aan De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Plein 2
2511 CR Den Haag

Datum 04 juni 2007
Ons kenmerk S2007016141
Onderwerp Antwoorden op vragen inzake de brief Project "Instandhouding *Multi-
purpose* Fregatten" van 26 maart 2007

Met mijn brief van 26 maart 2007 heb ik u geïnformeerd over de instandhouding en verbetering van de M-fregatten (30800X, nr. 79). Hierbij bied ik u de antwoorden aan op de vragen die de vaste commissie voor Defensie heeft gesteld naar aanleiding van mijn brief (verzoek met kenmerk 07-DEF-B-038).

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Datum

Ons kenmerk

Antwoorden op vragen van de vaste commissie voor Defensie naar aanleiding van de brief van de staatssecretaris van Defensie d.d. 26 maart 2007 inzake de instandhouding en verbetering van de M-fregatten (30800X, nr. 79).

1. De automatiseringssystemen (machinekamerbewaking, brandmelding, enzovoort) voor de platformtechnische systemen worden vervangen. Worden dit “tailor made” systemen, of systemen welke eveneens op de civiele markt vrij verkrijgbaar zijn?

Uit het oogpunt van doelmatigheid wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van (civiel) beschikbare technologie, waar noodzakelijk aangepast aan de specifieke eisen van dit platform.

2. Zal, nu de NH-90 andermaal flink in de vertraging komt, een eenmaal aangepast fregat ook nog de Lynx kunnen ontvangen en huisvesten?

Ja. Het M-fregat zal ook na het instandhoudingsprogramma met kleine aanpassingen aan het liersysteem de Lynx-helikopter kunnen blijven ontvangen en huisvesten.

3. Binnen het SEWACO systeem wordt onder andere het Combat Management System (CMS) vervangen. Zal dit systeem op deze schepen qua opzet en uitvoering zoveel mogelijk lijken op dat van de andere (de LCF-) fregatten van de vloot, zodat een zo hoog mogelijke uitwisselbaarheid/ hertrainbaarheid naar andere schepen van de bemanning kan worden bereikt?

Ja. Voor het CMS wordt maximaal gebruik gemaakt van softwarecomponenten van het “Guardion”-systeem. Dit systeem is al in gebruik aan boord van de

Datum

Ons kenmerk

Luchtverdedigings- en Commandofregatten (LCF) en het *Landing Platform Dock* (LPD)-2.

4. Welk gedeelte van de voorgenomen werkzaamheden wordt commercieel aanbesteed?

7. Kunt u een goed overzicht bieden van welke componenten/ werkzaamheden commercieel (bij de Nederlandse defensie-industrie) en welke anderszins aan het marinebedrijf worden aanbesteed?

De modificatie aan het vliegdek en de hangar en de “provisions for Low Frequency Active Sonar (LFAS)” zullen beide aan een civiele werf worden uitbesteed. De overige activiteiten blijven onder beheer van het Marinebedrijf, dat delen van het werk ook uitbesteedt aan civiele bedrijven. De keuze voor een civiel bedrijf maakt deel uit van de verwervingsvoorbereiding.

5. In hoeverre zullen er verschillen ontstaan tussen de Belgische en de Nederlandse M-fregatten? In hoeverre is er dan nog sprake van de eerder aangekondigde beoogde 4 – 4 – 4 vlootopbouw die samen met de Belgen opgebouwd wordt? (4-4-4: 4 OPV, 4 (2x B, 2x NL) M-fregatten, 4 x LCF)

België en Nederland streven naar nauwe samenwerking bij het onderhoud, de instandhouding en het opwerken van onder meer de M-fregatten. De configuratie van deze schepen zal voor beide landen zoveel mogelijk gelijk worden gehouden om de beoogde vlootopbouw te garanderen. In de vervolgfase van het project wordt het instandhoudingsprogramma verder uitgewerkt. Het op te richten binationale projectbureau verzorgt, naar analogie met het PAM/CUP project, de coördinatie en zal de identieke configuraties bewaken.

6 Welke financiële gevolgen (voordelen) voorziet u indien België besluit te participeren in het onderhoudsprogramma? Op welke termijn moet België besluiten in het onderhoudsprogramma te participeren om deze

Datum

Ons kenmerk

mogelijke financiële voordelen ook te realiseren? Is daartoe in België reeds een besluitvormingsprocedure gestart? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wanneer denkt u dat er een besluit zal vallen?

Als België besluit mee te doen aan het instandhoudingsprogramma M-fregatten (IP-MFF) kunnen de *non-recurring* kosten evenredig worden verdeeld. Het IP-MFF is opgenomen in het binationale beheersplan M-fregatten van januari 2007. Belgische goedkeuring van het benodigde investeringsplan is voor het najaar 2007 voorzien.

8. Welke financiële gevolgen (voordelen) voorziet u indien Portugal en/of Chili besluiten te participeren in het onderhoudsprogramma? Op welke termijn moeten Portugal en/of Chili besluiten in het onderhoudsprogramma te participeren om deze mogelijke financiële voordelen ook te realiseren? Is daartoe in Portugal en/of Chili reeds een besluitvormingsprocedure gestart? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wanneer denkt u dat er een besluit zal vallen? Is het feit dat Chili geen NAVO-bondgenoot is een beperkende factor waar het een mogelijke samenwerking betreft? Zo neen, waarom niet? Zo ja, aan welke beperkingen is een eventuele samenwerking onderhevig?

Vooralsnog is geen sprake van deelneming van Portugal of Chili aan het IP-MFF. Voor dit project zijn er dus geen directe voordelen te verwachten. Het is niet uit te sluiten dat deelneming later alsnog aan de orde komt. Indien Portugal en Chili overeenkomstige modificaties toepassen, kan een deel van de ontwerp- en ontwikkelingsactiviteiten mogelijk worden terugverdiend. Het feit dat Chili geen lid is van de Navo heeft tot op heden de samenwerkingsmogelijkheden niet beperkt.

9. Mag uit het feit dat inschakeling van Nederlandse bedrijven 'mogelijk' is worden opgemaakt dat Nederlands bedrijven een voorkeurspositie hebben? Zo ja welke? Of bedoelt u dat zij – zoals ieder Europees bedrijf -

Datum

Ons kenmerk

mogen inschrijven op de aanbesteding? Zo ja, wat is dan de informatieve waarde van uw opmerking? Kunt u het bericht uit de PZC (27 maart 2007) dat 'een order voor Schelde Marinebouw in Vlissingen voor de hand ligt' bevestigen?

Nederlandse bedrijven genieten alleen de voorkeur als hun inschakeling naar verwachting tot de meest doelmatige uitvoering van het project zal leiden. Dat geldt met name voor de inzet van de Schelde voor de modificatie van de hangar en het vliegdek en mogelijk ook voor Imtech dat de eerdere versie van het *Integrated Monitoring and Control System* (IMCS) heeft gebouwd. Voor de *Seastar*-oppervlakteturveillance-sensor is in het verleden bij Thales een belangrijk deel van de technologie in het kader van Defensie R&D-projecten ontwikkeld.

10. Komt de vereiste, of gewenste, capaciteit van de Nederlandse marine in gevaar doordat zij - volgens planning tweeënehalf jaar - tussen augustus 2009 en maart 2012 slechts over één M-fregat beschikken? Zo neen, waarom niet? Zo ja, welke maatregelen neemt u om dit gemis te compenseren?

Gedurende genoemde periode kunnen niet alle taken op het gewenste niveau worden uitgevoerd, mede omdat de vier patrouilleschepen nog niet zullen zijn ingestroomd. De gereedstellingsopdracht van het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) zal worden beperkt. Aanwezigheid in het Caribische gebied kan wel worden gegarandeerd. In het kader van de *Nato Response Force* (NRF) zal tijdelijk één eenheid als 'non-standing element' (dus niet permanent) voor één van de twee *Standing NATO Maritime Groups* beschikbaar worden gesteld.

11. Waar brengt u de in juli 2009 verwachte NH-90 onder zolang de M-fregatten nog niet zijn aangepast? Klopt onze veronderstelling dat de NH-90 pas in november 2010 operationeel kan zijn, tegelijkertijd met het

afronden van de testperiode van de eerste verbouwde M-fregat? Zo neen, waarom niet? Zo ja, hoe en vanaf welk platform wilt u de NH-90 in de tussentijd inzetten?

De eerste NH-90-helikopters zullen vanaf Marine Vliegveld De Kooy initieel voor het opleiden en opwerken van technisch personeel en vliegende bemanningen worden ingezet, teneinde één jaar na invoering van de eerste NH-90 de waltaken van de Lynx te kunnen overnemen. Vervolgens zal worden toegewerkt naar het opereren vanaf schepen. De LC-fregatten, de bevoorradingschepen (AOR's) en de amfibische schepen (LPD's) zijn op dat moment geschikt om met een NH-90 te opereren. Als het M-fregat nog niet beschikbaar is om met een NH-90 te opereren, kan worden gebruik gemaakt van eerdergenoemde schepen.

12. Betreft het 'gemiddelde tot hoge risico' van de werkzaamheden risico's met betrekking tot geld, doorlooptijd of beide? Welk probleem lost u op met een 'afdoende risicoreservering', meerkosten, tijdverlies of beiden? Welke operationele risico's loopt de marine indien het project uitloopt in tijd?

Het risico van de CMS-ontwikkeling is beperkt omdat gebruik kan worden gemaakt van reeds beproefde en gebruikte "Guardion"-componenten. Het extra werk voor dit project bestaat uit het integreren van de Sensor- Wapen- en Commandosystemen (Sewaco) binnen het CMS. Dit is goed te plannen omdat het grotendeels bekende systemen betreft. Aan de CMS-ontwikkeling zijn twee risico's verbonden, te weten de beschikbaarheid van voldoende goed gekwalificeerd IT-personeel bij CAMS-*Force Vision* en de tijdige beschikbaarheid voor integratietesten van (simulators van) Sewaco-subsystemen. Tegenvallende levertijden van deze systemen zullen resulteren in een langere doorlooptijd. Om dit risico te beperken is aan het eind van het IP-MFF een periode van zes maanden ingebouwd voor de integratie van *software* en *hardware*.

13. Betekent het hoge risico vanwege ‘nieuwe technologieën’ en ‘nieuwe computerprogrammatuur’ dat er custom made technologie wordt ingezet die nog niet ‘proven’ is? Zo ja, waarom is afgezien van ‘off the shelf’ technologie en programmatuur? Zo neen, is er onderzoek gedaan naar (de aanpak en de risico’s) van upgrades elders?

Het IP-MFF omvat een beperkt aantal nieuwe technologieën. De belangrijkste vernieuwingen betreffen de nieuwe sensor voor oppervlaktedoelen. Er is nog geen van de plank verkrijgbare oppervlakteturveillance sensor die de vereiste operationele eigenschappen garandeert. De technologie voor deze sensor is overigens voor een belangrijk deel al in Defensie R&D Projecten ontwikkeld. De CMS-technologie is toegepast bij twee voorgaande projecten LCF en LPD-2. Hierbij wordt op grote schaal gebruik gemaakt van reeds beschikbare technologie, zoals computers, netwerken en software gebruik gemaakt. Het is onvermijdelijk dat voor de M-fregatten nieuwere commerciële computerapparatuur, netwerken en bijbehorende randapparatuur wordt gekocht. De door Nederland ontwikkelde combinatie van herbruikbare zelfgemaakte militaire softwarecomponenten en commerciële infrastructuur, is aantoonbaar goedkoper, sneller, flexibeler en beter dan producten bij vergelijkbare internationale projecten van Duitsland, Frankrijk, Italië, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten.