

Vergaderjaar 2008–2009

31 781

Project Fast Raiding, Interception and Special Forces Craft (FRISC)

Nr. 4

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 februari 2009

Inleiding

Defensie gebruikt momenteel kleine *Landing Craft Rubber Motorised* (LCRM) voor *Amphibious Raids*¹ *Pre Landing* operaties² en *Rigid Raiding Craft* (RRC) voor de ondersteuning van humanitaire, *counter drugs* en infanterieoperaties in het Caribische gebied. Deze vaartuigen zullen worden vervangen door 48 *Fast Raiding, Interception, and Special Forces Craft* (FRISC). Met mijn brief van 17 november 2008 (Kamerstuk 31 781, nr. 1), mijn antwoorden van 18 december 2008 op de vragen van het lid Bokestijn naar aanleiding van deze behoeftestelling (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 1064) en mijn brief van 24 december 2008 (Kamerstuk 31 781, nr. 2), heb ik u geïnformeerd over de behoefte aan kleine vaartuigen ten behoeve van het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK).

In het project FRISC zijn vergelijkbare behoeftes samengevoegd. Het betreft de projecten «verwerving extra SF capaciteit» (elf stuks) uit 2005 en «vervanging kleine landingsvaartuigen Korps mariniers» (29 stuks) uit 2006. In 2007 bent u geïnformeerd over de behoefte aan zes *interceptors* ten behoeve van het project «patrouilleschepen CZSK» (Kamerstuk 31 200 X, nr. 42) en over het besluit ook twee *interceptors* op te nemen voor de veiligheid in havengebieden. Dit laatste besluit hangt samen met de maatregel «Oprichting twee samengestelde eenheden ten behoeve van veiligheid in havengebieden» in het kader van de intensivering van de civiel-militaire samenwerking (ICMS).

¹ Een amphibious raid is een kortdurende amfibische operatie op beperkte schaal waarbij vanuit zee een snelle gevechtsactie of verrassingsaanval wordt uitgevoerd, waarna weer wordt teruggetrokken.

² Pre landing operaties bestaan uit kleinschalige, vroegtijdige landingen die ter voorbereiding op de ontplooiing van een amfibische hoofdmacht de landing area verkennen en veiligstellen.

Aanvankelijk betrof de projectomvang van die vier projecten, zowel afzonderlijk als ook gecombineerd, minder dan € 25 miljoen. Daarom werd de Kamer niet eerder in het kader van het Defensie Materieelproces (DMP) geïnformeerd. Tijdens de uitvoering bleek het wenselijk de projecten die zich reeds in de realisatiefase bevonden, te combineren. Daarnaast bleek tijdens de verwervingsvoorbereiding een herijking noodzakelijk vanwege

marktontwikkelingen. Hierdoor is de DMP-grens van € 25 miljoen alsnog overschreden.

Met deze gecombineerde A/B/C/D-brief informeer ik u over de behoeftestelling en de inmiddels voltooide voorstudie-, studie- en verwervingsvoorbereidingsfase van het gecombineerde project FRISC.

Operationeel concept

Defensie beschikt over twee *Landing Platform Dock's* (LPD's). Met deze schepen kan een mariniersbataljon met de noodzakelijke gevechts- en logistieke ondersteuning worden ingezet als onderdeel van een (internationale) maritieme *Initial Entry* operatie. Om ingescheepte troepen met materieel aan land te brengen beschikken de LPD's over grotere landingsvaartuigen en helikopters. Daarnaast wordt ook gebruik gemaakt van de kleinere LCRM's. Deze boten zijn vooral bedoeld voor *amphibious raids* en *pre landing operations* waarbij het verrassingselement van groot belang is. Ze opereren dan vanaf LPD's of andere grote transport- en ladingschepen, bijvoorbeeld binnen de *UK/NL Amphibious Force*. Omdat deze schepen dicht onder de kust kwetsbaar zijn, wordt een landing bij voorkeur zo ver mogelijk uit de kust (vanachter de horizon) geïnitieerd. De huidige LCRM's zijn niet geschikt om deze grotere afstanden af te leggen en zij kunnen bovendien uitsluitend bij geringe zeegang opereren. Zij moeten daarom worden vervangen door kleine en snelle landingsvaartuigen die daartoe wel in staat zijn en waarmee kleine groepen (acht personen) op het land kunnen worden afgezet.

Voor speciale operaties met een amfibisch karakter, zoals terrorismebestrijding op bijvoorbeeld het Nederlandse continentale plat of de verplaatsing van *Special Forces*, zijn kleine en snelle vaartuigen nodig. Bij dergelijke operaties is sprake van optreden tegen een tegenstander op een al dan niet varend platform op zee. Om voldoende gevechtskracht te kunnen inzetten, moet een volledig peloton het doel gelijktijdig kunnen *boarden*. Het betreft de verwerving van een vervangende en een aanvullende capaciteit.

Voor de uitvoering van de kustwachttaken in Nederland en de Nederlandse Antillen en Aruba en voor maritieme veiligheidstaken zal Defensie gaan beschikken over vier patrouilleschepen. Deze worden uitgerust met een NH-90 helikopter en snelvarende en wendbare onderscheppingvaartuigen (*interceptors*). Bij een onderschepping werken het patrouilleschip, de boordhelikopter en één of twee *interceptors* nauw samen. De doelen zijn doorgaans de snelle motorboten die voor terrorisme, drugs-smokkel of piraterij worden gebruikt. De aanschaf van *interceptors* ten behoeve van de patrouilleschepen betreft een nieuwe capaciteit.

Voor de ondersteuning van humanitaire, *counter drugs* en infanterieoperaties op de Nederlandse Antillen en Aruba beschikt Defensie nu nog over *Rigid Raiding Craft* van het merk *Boston Whaler*. Deze worden onder meer ingezet vanaf Hr.Ms. Pelikaan. De *Boston Whalers* zijn in 1992 ingevoerd en naderen het einde van hun levensduur en moeten daarom worden vervangen.

Kwalitatieve behoefte

De vaartuigen moeten strategisch en tactisch transporteerbaar zijn. Luchtvervoer moet kunnen worden uitgevoerd in een C-130 Hercules, (K)DC-10 of C-17 transportvliegtuig en onder een Chinook-helikopter.

De vaartuigen moeten robuust zijn uitgevoerd zodat het mogelijk is op zee te opereren onder zware omstandigheden, en een gedeelte van het vaartuig moet zijn voorzien van ballistische bescherming. Naast de twee bestuurders moet een vaartuig een groep van acht militairen met uitrusting kunnen vervoeren en bij een gemiddelde golfhoogte van twee meter ongeveer 40 knopen kunnen blijven varen, waarbij de fysieke belasting van de opvarenden aanvaardbaar blijft.

De vaartuigen moeten geschikt zijn voor landingen op vlakke zandstranden, maar ook op kiezel, rots of koraal. Daarnaast moeten ze kunnen worden voorzien van de voorgeschreven navigatie-uitrusting en het «*Global Maritime Distress and Safety System*» voor kustgebieden. Enkele infrastructurele voorzieningen moeten in Den Helder en in het Caribische gebied worden getroffen. In Den Helder zal een loods voor droge stalling worden gebouwd en zijn extra steigerruimte en een vaste kraan noodzakelijk. In het Caribische gebied, zowel op Curaçao als op Aruba, gaat het om een droge stalling en een vaste kraan.

Kwantitatieve behoefte

De totale behoefte bestaat uit 48 FRISC's: negentien *Boarding Craft* (BC) voor operaties in het kader van maritieme terrorismebestrijding, maritieme veiligheidsoperaties en havenveiligheid, zeventien *Raiding Craft* (RC) voor amfibische operaties door marinierseenheden en twaalf *Support Craft Caribbean* (SSC) voor taken in het Caribische gebied.

Resultaten voorstudie, studie en verwervingsvoorbereiding

Door «familievorming» wordt de gelijksoortigheid van de verschillende vaartuigen zo groot mogelijk gehouden om daarmee de exploitatiekosten te kunnen verminderen. Daarnaast zijn eerdere ervaringen van Defensie met (*super*)*rhibs meegenomen* (Kamerstuk 31 200 X, nr. 75).

De verwervingsvoorbereiding geschiedde volgens de Europese aanbestedingsprocedure. Na de publicatie, midden 2007, hebben dertien bedrijven de selectiecriteria bij Defensie opgevraagd. Van de negen bedrijven die vervolgens reageerden, voldeden er zeven aan de gestelde selectiecriteria en hun is een offerteaanvraag gestuurd. Begin 2008 zijn drie offertes ontvangen, waarna een bedrijfsbezoek van twee dagen volgde. Twee offertes bleken niet te voldoen aan enkele van de primaire eisen.

Bij de geselecteerde leverancier, *Marine Specialised Technology Ltd* (MST), is een proefvaart uitgevoerd. Het door MST geoffreerde bedrag wordt in vergelijking met de offertes van de beide andere aanbieders, als reëel aangemerkt. Deze offerte is aanvankelijk zonder meerkosten verlengd tot 31 december 2008 en vervolgens tot 31 januari 2009. Thans loopt de termijn tot 28 februari 2009. Gezien de tijd die voor de parlementaire behandeling nodig is, heb ik de leverancier gevraagd de offerte opnieuw te verlengen.

Compensatie

Compensatie is niet aan de orde omdat de Europese aanbestedingsprocedure is gevolgd.

Financiële aspecten

De totale projectomvang van de deelbehoeften bedroeg oorspronkelijk € 23,9 miljoen. De herijking heeft ertoe geleid dat de projectomvang thans € 28,2 miljoen bedraagt (prijspeil 2008, inclusief BTW). De geplande

exploitatiekosten voor de instandhouding, op basis van uitbesteding van de onderhoudsuren, bedragen per vaartuig ongeveer € 25 000 per jaar.

Projectorganisatie en planning

Het project wordt uitgevoerd door de Defensie Materieel Organisatie (DMO). Wanneer het contract in maart 2009 wordt gesloten, kan na een *engineering* periode van vijf maanden een pre serie vaartuig worden gebouwd dat vervolgens gedurende minimaal veertien weken een uitgebreide beproevingsperiode ondergaat. De eerste vaartuigen van de serieproductie zullen dan in het derde kwartaal van 2010 beschikbaar zijn. Veertien vaartuigen zullen in 2010 kunnen worden geleverd, de resterende 34 in 2011.

Risico

Het vaartuig is een relatief eenvoudig, commercieel verkrijgbaar product. Door de familievorming zijn de risico's beperkt. Een risicoreservering van € 0,9 miljoen wordt toereikend geacht en is in het projectbudget opgenomen.

Gerelateerde projecten

Het project FRISC heeft een relatie met het project Patrouilleschepen aangezien zes *interceptors* voor de vier patrouilleschepen worden verworven. Twee *interceptors* worden verworven vanwege de maatregel «Oprichting twee samengestelde eenheden ten behoeve van veiligheid in havengebieden» in het kader van de ICMS.

Personele en overige consequenties

De initiële opleiding zal door de leverancier worden verzorgd. Het onderhoud wordt in beginsel uitgevoerd door het Marinebedrijf en de materieellogistieke organisatie van Defensie op Curaçao. Er zijn geen verdere personele of overige consequenties.

Internationale en interdepartementale samenwerking

De Kustwacht Nederlandse Antillen en Aruba beschikt over vergelijkbare vaartuigen. Hierdoor zijn voordelen te behalen op materieellogistiek gebied.

Arbo, ruimtelijke ordening en milieu

De vervanging van de huidige vaartuigen leidt tot een vermindering van de milieubelasting omdat de nieuwe vaartuigen aan de hoogste emissienormen zullen voldoen. De introductie van de FRISC ter vervanging van de LCRM en de RRC zal bovendien de fysieke belasting van de opvarenden verminderen.

Voortzetting project

Ik ben voornemens over te gaan tot de verwerving van 48 FRISC's. Het project is in uitvoering gegeven bij de DMO en zal worden opgenomen in het Materieelprojectenoverzicht.

De staatssecretaris van Defensie,
J. G. de Vries