

Vergaderjaar 2013–2014

**27 830**

## **Materieelprojecten**

**Nr. 132**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2014

#### **INLEIDING**

Met deze brief informeer ik u over het project «*Midlife Upgrade Landing Craft Utility*». Het project betreft aanpassingen ter verbetering van de vijf *Landing Craft Utilities* (LCU's) van het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK).

Defensie kiest voor de aanpassing van de huidige vaartuigen, omdat uit onderzoek is gebleken dat binnen het beschikbare budget geen nieuwbouwalternatieven op de markt verkrijgbaar zijn die voldoen aan de gestelde eisen. Het aanpassen en verbeteren van de huidige LCU's met een *Midlife Upgrade* is mogelijk binnen de gestelde financiële kaders. Hiermee krijgt Defensie een beter landingsvaartuig dat bovendien geschikt is als ondersteuningsvaartuig. Deze keuze is in overeenstemming met de nota *In het belang van Nederland*, en het streven naar een financieel en operationeel duurzame krijgsmacht die over capaciteiten beschikt met een hoge mate van multifunctionaliteit en adaptief vermogen.

#### **ACHTERGROND**

De LCU is een landingsvaartuig dat primair is bestemd voor het vervoeren van materieel en voorraden vanaf een amfibisch transportschip naar land. De LCU kan ook worden ingezet voor het vervoer van personeel over water. Het project staat in het materieelprojectenoverzicht van 2013 vermeld als «Vervangende Capaciteit *Landing Craft Utility*».

De nota *In het belang van Nederland* stelt dat de Nederlandse krijgsmacht moet blijven beschikken over expeditionaire capaciteiten, die inzetbaar zijn op alle geweldsniveaus. Op maritiem gebied vormen de beide *Landing Platform Docks* met geëmbarkeerde mariniers de kern van de amfibische gevechtskracht vanuit zee. Militairen moeten samen met hun materieel, zoals voertuigen en voorraden, vanaf *Landing Platform Docks*

of vanaf het *Joint Support Ship* aan land gebracht kunnen worden, om daar hun taken uit te voeren. Indien deze grote schepen niet kunnen afmeren in een haven, is dat alleen mogelijk met LCU's.

De huidige vijf LCU's zijn sinds 1997 in de vaart en hebben een verwachte technische levensduur van dertig jaar. De LCU's zijn destijds ontworpen als landingsvaartuig. In de praktijk blijkt echter dat de vaartuigen in toenemende mate worden ingezet als multifunctionele ondersteuningsvaartuigen met een breder takenpakket. Zo kunnen LCU's met toegevoegde eenheden worden ingezet als uitvalsbasis voor speciale eenheden, als ondersteunend logistiek platform (voeding, onderdak, onderhoud), als platform voor medische eenheden en als *Intelligence Surveillance & Reconnaissance* platform. De LCU's worden ook ingezet als ondersteunend platform voor eenheden bij anti-piraterijoperaties. De huidige LCU's hebben echter geen voorzieningen voor toegevoegde eenheden en materieel, waardoor de materiële en personele inzetduur beperkt is.

Ook de wijze van optreden verandert. Met het oog op de toegenomen dreiging in kustgebieden blijven amfibische (transport)schepen vaker op grotere afstand van de kust (*over the horizon*) bij het ontladen. Doordat de afstand naar land toeneemt, varen de LCU's niet meer onder de beschermende paraplu van deze schepen tijdens schip-strandbewegingen. De LCU's zijn hierdoor aangewezen op eigen sensor-, wapen-, en communicatiesystemen (Sewaco). De huidige LCU heeft onvoldoende Sewaco-systemen om bedreigingen te kunnen identificeren en zichzelf te kunnen beschermen. Bovendien is de huidige LCU niet voorzien van goede (ballistische) bescherming. Dit alles vereist modernisering en operationele aanpassingen om de LCU's beter te kunnen benutten.

## **BEHOEFTE**

### **Kwalitatief**

Het project voorziet in de operationele aanpassing en modernisering van LCU's door het verbeteren van de Sewaco-systemen, het aanbrengen van (ballistische) beschermingsmiddelen en modulaire voorzieningen voor toegevoegd personeel en materieel. Door de uitvoering van de *Midlife Upgrade* wordt de levensduur van de vaartuigen verlengd met vijf jaar tot 2032. Naast bovenstaande noodzakelijke aanpassingen bestaat de wens de LCU geschikt te maken voor het laten landen van voertuigen, zonder ondersteuning van de laadklep. Ook bestaat de wens de snelheid van het vaartuig te verhogen.

Aanvankelijk was het de bedoeling de snelheid te verdubbelen door nieuwe vaartuigen aan te schaffen. Met de aanpassing van de bestaande vaartuigen is de oorspronkelijk gewenste snelheidsverhoging niet haalbaar. De Defensie Materieel Organisatie (DMO) zal als onderdeel van de *Midlife Upgrade* onderzoeken wat een realistische snelheidsverhoging is. Aan de hand van de uitkomsten van het onderzoek wordt het vervolgtraject vastgesteld. Indien blijkt dat een snelheidsverhoging van de bestaande vaartuigen niet mogelijk is binnen het budget, wordt hiervan afgezien. Defensie krijgt dan met de overige vaartuigaanpassingen en modernisering nog steeds een beter inzetbaar vaartuig dat aan de eisen voldoet.

### **Kwantitatief**

De *Midlife Upgrade* wordt gefaseerd uitgevoerd voor alle vijf LCU's. Hierdoor is de inzetbaarheid van de capaciteit gewaarborgd. Na de *Midlife*

*Upgrade* beschikt het CZSK over vijf identieke LCU's. Dit heeft voordelen op het gebied van operationele inzetbaarheid, onderhoud, opleidingen en uitwisselbaarheid van personeel. Voor de ondersteuning van toegevoegde eenheden aan boord van de LCU's worden modulaire voorzieningen aangeschaft. Twee LCU's worden ingezet als ondersteuningsplatform en er blijft één modulair pakket beschikbaar voor opleiding en training.

## **FINANCIËLE ASPECTEN**

### **Investing**

Met dit project is een budget gemoeid tussen € 25 en € 50 miljoen (prijspeil 2014). Dit bedrag komt ten laste van het investeringsbudget op de defensiebegroting voor de periode 2014–2020. In het projectbudget is een risicoreservering van 5 procent opgenomen.

### **Exploitatie**

Vanwege het uitgebreidere uitrustingspakket aan boord wordt een lichte stijging van de exploitatiekosten voorzien. Dit wordt binnen de huidige financiële kaders geacommodeerd.

Voor de financiële details van het project verwijs ik u naar de commercieel vertrouwelijke bijlage<sup>1</sup> bij deze brief, die u afzonderlijk wordt aangeboden.

## **PLANNING & ORGANISATIE**

De *Midlife Upgrade* wordt uitgevoerd in de periode 2014–2020. De projectvoorbereidingen en onderzoeken worden gedaan in 2014 en 2015. In 2016 wordt de eerste LCU aangepast, waarna proefnemingen volgen. In de periode 2018–2020 ondergaan de overige vier LCU's opeenvolgend hun *Midlife Upgrade*.

## **PROJECTRISICO'S**

**Product.** Wat het product betreft, wordt het risico als gemiddeld beoordeeld. Dit wordt vooral veroorzaakt door de wens om zonder ondersteuning van de klep voertuigen te ontladen. Voor de noodzakelijke vaartuigaanpassingen en de modernisering wordt het risico laag geschat, omdat wordt gebruikgemaakt van apparatuur «van de plank».

**Tijd.** Het risico van vertraging wordt als laag beoordeeld, aangezien de projectplanning berust op ervaringen met soortgelijke projecten.

**Geld.** De raming van het budget berust op ervaringen van de DMO en het CZSK. Het risico is laag geschat, omdat maximaal wordt gebruikgemaakt van apparatuur «van de plank». In het budget is een risicoreservering van 5 procent opgenomen.

## **OVERIGE CONSEQUENTIES**

### **Personeel en organisatie**

De *Midlife Upgrade* heeft geen personele consequenties.

---

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

## **Relatie met andere projecten**

Deze behoeftestelling heeft een relatie met het project *technologie demonstratiemodel luchtondersteund landingsvaartuig*. Dit betreft een project waarbij, naast modelproeven, een schaalmodel wordt gebouwd van het nieuwe *Surface Effect Ship* concept. Dit model wordt gebouwd om te onderzoeken of dit concept geschikt is voor toekomstige landingsvaartuigen. Verder heeft het project een relatie met de FRISC, die in combinatie met de LCU wordt ingezet tijdens maritieme operaties. Voor de ondersteuning van FRISC-vaartuigen worden modulaire voorzieningen aan de LCU voorzien. Tot slot is het project gerelateerd aan het instandhoudingsprogramma van Zr.Ms. Rotterdam. Bij amfibisch optreden opereert de LCU onder andere vanuit het dok van dit schip.

## **Opleiding en Training**

In de reguliere opwerkssystematiek worden twee LCU's gekoppeld aan één LPD. De LPD's leggen daarom beslag op vier LCU's. De vijfde LCU wordt gebruikt als opleidings- en trainingsvaartuig. De opleidingen van de LCU-bemanningen zullen ingebed blijven in de huidige opleidingen van het CZSK. Aangezien het grootste deel van de voorziene Sewaco-systemen al wordt gebruikt, kunnen de benodigde extra opleidingen door het CZSK worden verzorgd.

## **Industriële aspecten**

Het uitgangspunt voor dit project is dat maximaal wordt gebruikgemaakt van apparatuur «van de plank».

## **Internationale samenwerking**

De internationale samenwerkingsmogelijkheden zijn beperkt, aangezien het de aanpassing betreft van LCU's die alleen bij Nederland in gebruik zijn. Bij de aanschaf van nieuwe systemen aan boord van de LCU wordt ernaar gestreefd de samenwerking met het Verenigd Koninkrijk optimaal te ondersteunen. Dit betekent dat zoveel mogelijk wordt gebruikgemaakt van hetzelfde materieel, om de Brits-Nederlandse samenwerking op het gebied van bediening, gebruik en instandhouding van de systemen te vergroten.

## **TEN SLOTTE**

Omdat het budget voor dit project kleiner is dan € 100 miljoen ben ik voornemens de directeur van de DMO te mandateren dit project uit te voeren.

De Minister van Defensie,  
J.A. Hennis-Plasschaert