

Vergaderjaar 2023–2024

27 830

Materieelprojecten

Nr. 433

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 14 mei 2024

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Defensie over de brief van 6 maart 2024 inzake de A-brief project «Verwerving Amfibische Transportschepen» (Kamerstuk 27 830, nr. 427).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 mei 2024. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
De Roon

Adjunct-griffier van de commissie,
Manten

Vragen en antwoorden

1

Waarom is gekozen voor LPX-vaartuigen als vervanging van de Amfibische transportschepen (LPD) en Patrouilleschepen (OPV)?

16

Klopt het dat er taken minder effectief uitgevoerd kunnen worden, aangezien de kwalitatieve behoefte vervanging OPV en LPD wordt samengevoegd in één klasse? Welke zijn dit?

22

Waar ziet u de trade-offs die het samenvoegen van twee maritieme klassen vergt?

33

Hoe voorziet u het optreden van de Marine in de toekomst en op welke wijze vullen de beoogde amfibische transportschepen daar een rol in?

De Koninklijke Marine zet zich wereldwijd in voor de veiligheid van het Koninkrijk der Nederlanden op en vanuit zee. Deze inzet omvat een veelheid van taken in alle delen van het geweldsspectrum waaronder het beveiligen van onze maritieme aanvoerlijnen, het beveiligen van onze kustwateren, het bijdragen aan de luchtverdediging, en het uitvoeren van amfibische operaties en maritieme veiligheidsoperaties. Dit alles gebeurt veelal samen met internationale partners.

De marine heeft daarbij behoefte aan schepen die zo flexibel mogelijk inzetbaar zijn om optimaal te reageren op uiteenlopende ontwikkelingen. De *Oceangoing Patrol Vessels* (OPV's) hebben hun waarde bewezen maar worden niet ingezet in het hogere deel van het geweldsspectrum. Daarvoor zijn zij niet ontworpen. Vanwege de verslechterde internationale veiligheidssituatie heeft de Koninklijke Marine behoefte aan schepen die onder bescherming van fregatten inzetbaar zijn in omstandigheden met een hoge dreiging, en die daarnaast ook de taken van de huidige OPV's kunnen uitvoeren.

De toekomstige Amfibische Transportschepen zijn primair bedoeld voor amfibische operaties en voor de taak van stationsschip in het Caribisch gebied. De schepen zijn inzetbaar in het hogere deel van geweldsspectrum onder bescherming van fregatten, maar ook voor maritieme veiligheidsoperaties zoals drugs- of terrorismebestrijding of voor het verlenen van noodhulp bij rampen. Daarmee kunnen ze alle taken uitvoeren van de schepen die zij gaan vervangen: de huidige grote amfibische landingsschepen (*Landing Platform Docks*, LPD's) en de OPV's.

De vervanging van schepen van twee scheepsklassen door hetzelfde aantal schepen van één breed inzetbare scheepsklasse vergroot de flexibiliteit bij het aanwijzen van een schip voor een bepaalde missie. Daarnaast vergroot dit de doelmatigheid bij de aanschaf en de instandhouding van de schepen en bij de opleiding van de bemanning.

2

Welke bewapening en munitie zullen LPX-vaartuigen aan boord hebben?

3

Wat zijn de voordelen van de bewapening van de LPX-vaartuigen ten aanzien van de huidige LPD's en OPV's?

10

Welke toename aan bewapening bent u van plan op de nieuwe Amfibische schepen te plaatsen ten opzichte van de LPD's en de

OPV's gezien het hogere geweldsspectrum of dreiging waar de nieuwe schepen in kunnen gaan opereren?

29

Welke zelfbeschermingsmiddelen (sensors en shooters) voorziet u voor de amfibische transportschepen, aangezien u verwacht van deze schepen dat ze dicht onder de kust zullen opereren waar de gevaren groter zijn dan waar dan ook?

47

In hoeverre denkt u na om gerelateerde projecten zoals «vervanging CIWS», «Maritime strike», «maritime surface to surface missile» en de «Naval Strike missile» te voorzien in het project amfibische transportschepen? Of om daar mogelijkheid toe te creëren?

Defensie werkt de zelfbescherming van de Amfibische Transportschepen verder uit in de onderzoeksfase (B-fase). Daarbij wordt ruimte gelaten voor toekomstige technologische ontwikkelingen door in het ontwerp voorzieningen op te nemen (*provisions for*) die geschikt zijn voor de latere inbouw van nieuwe zelfbeschermingsmiddelen of andere bewapening zoals counter-drones systemen of onbemande systemen voor het aanvallen van gronddoelen.

In ieder geval krijgen de Amfibische Transportschepen voldoende zelfbescherming voor operaties in het lagere deel van het geweldsspectrum zoals de OPV's die nu ook hebben. Op dit moment is niet voorzien dat de Amfibische Transportschepen worden voorzien van de verdedigingssystemen tegen luchtdreigingen op de korte afstand van het project «Vervanging *Close-in Weapon System*».¹ In de B-fase gaat Defensie dit verder bezien.

Tomahawk-kruisvluchtwapens (project «Verwerving *Maritime Strike*»)² zijn voorzien op de Luchtverdedigings- en Commandofregatten (LC-fregatten) en de onderzeeboten. Antischipraketten (*Naval Strike Missiles*)³ zijn voorzien op de LC-fregatten en de *Anti Submarine Warfare* (ASW)-fregatten. De plaatsing van deze wapensystemen op de Amfibische Transportschepen ligt niet voor de hand, omdat zij kunnen worden beschermd door fregatten die met deze wapensystemen zijn uitgerust, zoals de LC- en ASW-fregatten. Daarnaast nemen die wapens op het schip ruimte in die beoogd is voor andere taken.

4

Hoe wordt onderzocht wat de omvang van de bemanning van de nieuwe amfibische transportschepen moet zijn?

5

Op welke termijn wordt het onderzoek naar de omvang van de bemanning en keuze van concept voor de inrichting van de nieuwe amfibische transportschepen verwacht?

40

Wat zijn de kwantitatieve en kwalitatieve personele consequenties met betrekking tot de vervangingen van de vier OPV's en twee LPD's, gezien u van plan bent arbeidsextensief te ontwikkelen?

¹ B-brief project «Vervanging *Close-in Weapon System* (vCIWS)», Kamerstuk 27 830, nr. 329 van 14 januari 2021

² A-brief van de projecten «*Deep Strike Capaciteit Air*» en «Verwerving *Maritime Strike*», Kamerstuk 27 830, nr. 391 van 3 april 2023

³ A-brief project «Vervanging Maritiem *surface-to-surface missile*», Kamerstuk 27 830, nr. 216 van 3 mei 2018

Defensie onderzoekt samen met TNO de wenselijke omvang en samenstelling van de bemanning van de Amfibische Transportschepen. Eén van de doelen van dit onderzoek is te kijken naar de mogelijkheden voor een kleinere bemanning. Op grond van deze studie kan Defensie de omvang en samenstelling van de bemanning, en de overige personeelsconsequenties voor de organisatie bepalen. De studieresultaten worden meegenomen in de onderzoeksfase (B-fase). De Kamer ontvangt eind 2025 de B-brief over de resultaten van de onderzoeksfase.

6

Hoe wordt de operationele gereedheid bestendigd voor de komende 15 jaar?

8

Wanneer wordt specifiek een huidig schip uit de vaart genomen bij het leveringsproces van een nieuwe LPX? Kunt u een planning geven met de in- en uitfasering van de verschillende oppervlakteschepen?

15

Kunt u aangeven in welk jaar in de jaren '30 de OPV's uiterst in gebruikname kunnen zijn?

Defensie streeft ernaar over vijftien jaar, in 2039, te beschikken over zes operationeel inzetbare Amfibische Transportschepen. Daarbij geldt tijdens de levensduur dat er sprake is van een herhaalde cyclus van vier fases. In de eerste fase bereiden het schip en de bemanning zich voor op de periode van operationele inzet. Na dit zogenoemde «opwerken» volgt de tweede fase, de inzetperiode zelf. Vervolgens wordt het schip in de derde fase voorbereid op het onderhoud, dat de vierde fase vormt. De Koninklijke Marine plant de verschillende fases zodanig dat permanent vier schepen beschikbaar zijn voor inzet (operationeel gereed).

In de transitieperiode waarin schepen worden vervangen, kan dit soms lager liggen omdat meer personeel nodig is, hetzij om een huidig schip buiten dienst te stellen of juist een nieuw schip gereed te maken voor volledige operationele inzetbaarheid.

De Amfibische Transportschepen stromen in vanaf 2032 in een tempo van één per jaar. Daarmee wordt het zesde en laatste Amfibische Transportschip geleverd in 2037. Na levering duurt het een tot twee jaar voordat het nieuwe schip volledig operationeel inzetbaar is.

De Koninklijke Marine beschikt over twee LPD's, Zr.Ms. Rotterdam en Zr.Ms. Johan de Witt. De geplande levensduur van Zr.Ms. Rotterdam loopt tot 2028 en die van Zr.Ms. Johan de Witt loopt tot 2033. Defensie onderzoekt momenteel de mogelijkheden van enkele jaren doorvaren met Zr.Ms. Rotterdam om daarmee aan te sluiten op de instroom van het eerste Amfibische Transportschip in 2032. Zie daarvoor ook het antwoord op de vragen 55 en 56.

De vier huidige OPV's gaan naar verwachting uit de vaart vanaf 2035 in een tempo van ongeveer één per jaar. Het laatste OPV gaat daarmee uit de vaart in 2038. Dit komt overeen met het geplande einde van de levensduur.

7

Hoe wordt er rekening gehouden met klimaatneutrale technologische ontwikkelingen tot aan de levering van de LPX?

In de onderzoeksfase (B-fase) van het project «Verwerving Amfibische Transportschepen» beziet Defensie de mogelijkheden om de nieuwe

schepen te voorzien van klimaatneutrale en andere technologie voor de vermindering van het brandstofverbruik. Uw Kamer wordt over de resultaten van de onderzoeksfase geïnformeerd met de B-brief die is voorzien voor eind 2025.

9

In hoeveel verschillende omstandigheden, van tropen tot IJsee kan de nieuwe klasse schepen varen en zijn ze daar optimaal geschikt voor?

De Amfibische Transportschepen zijn wereldwijd inzetbaar, inclusief in het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan en in de Noordelijk IJsee, afhankelijk van de ijscondities. De schepen moeten bestand zijn tegen incidenteel contact met ijs dat zich in het laatste jaar heeft gevormd. Daarnaast kunnen de schepen opereren in onder andere het Caribisch gebied, de Middellandse Zee en de Indo-Pacific.

11

Wat is de reden voor de aanzienlijke onzekerheidsmarge van 1,5 miljard euro in het budget? Is deze variatie alleen toe te schrijven aan het feit dat we ons momenteel in de A-fase bevinden, en zal er naar verwachting meer zekerheid ontstaan in de toekomst?

51

Beseffende dat een LPD, prijspeil 2001–2007, ongeveer een half miljard euro heeft gekost, verwacht u dat het noodzakelijke budget eerder de 2,5 miljard euro overschrijdt dan dat het rond de 1 miljard euro uitvalt voor zes amfibische transportschepen?

Bij de genoemde bedragen van € 1 miljard en € 2,5 miljard gaat het niet om een onzekerheidsmarge. Het betreft de grensbedragen van de bandbreedte waarin het vastgestelde projectbudget zich bevindt. Het projectbudget is taakstellend. In lijn met het Defensie Materieel Proces (DMP) vermeldt de A-brief alleen deze bandbreedte en wordt het projectbudget pas met de D-brief openbaar.⁴ Deze vertrouwelijkheid is van belang met het oog op de onderhandelingspositie van Defensie. De commercieel vertrouwelijke bijlage (kenmerk BS2024013790) bevat nadere financiële informatie over dit project⁵.

12

Zijn er uitdagingen op het vlak van interoperabiliteit met de Britten? Hoe kan deze interoperabiliteit worden geïntegreerd in de productie van de voertuigen om de samenwerking te versterken?

26

Kunt u aangeven welke inzet Nederland heeft wat betreft grootte van de amfibische transportschepen? Hoe verhoudt zich dit tot het Verenigd Koninkrijk?

41

Hoeveel subsystemen van de schepen kunnen naar schatting interoperabel of identiek gemaakt worden met het Verenigd Koninkrijk?

49

Wat heeft bij de afweging tussen meer interoperabiliteit en het risico op hogere kosten de voorkeur of prioriteit volgens het kabinet?

⁴ Zie ook de brochure «DMP bij de Tijd 2.0» (kenmerk 2024Z7282) van 23 april 2024.

⁵ Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

59

Met de vervanging van zo ongeveer de hele vloot, welke initiatieven verwacht u te ontplooien om de interoperabiliteit te waarborgen?

De nieuwe Amfibische Transportschepen worden ontworpen en gebouwd met inachtneming van door de NAVO vastgestelde specificaties en eisen die de interoperabiliteit moeten waarborgen, zogenoemde standaarden. Deze eisen gelden voor de hele NAVO en zijn noodzakelijk voor het gezamenlijk operationeel optreden van maritieme eenheden uit verschillende landen. Dit betekent niet dat elk land dezelfde systemen moet kopen, maar wel dat systemen en mensen moeten kunnen samenwerken om een gezamenlijk operationeel doel te bereiken.

Dit is bij alle marineschepen van belang, maar zeker ook bij de Amfibische Transportschepen gezien de nauwe samenwerking met het Verenigd Koninkrijk in de UK/NL *Amphibious Force*. Nederland en het Verenigd Koninkrijk beschikken beide over amfibische transportschepen die over enige tijd worden vervangen. Vanuit de transportschepen varen mariniers met kleinere landingsvaartuigen naar de kust of vliegen zij in met helikopters. De Nederlandse landingsvaartuigen kunnen vanuit de Britse amfibische transportschepen opereren en andersom. Dit geldt ook voor de inzet van helikopters en onbemande systemen. Door verschillen in doctrine zijn de nieuwe Amfibische Transportschepen waarschijnlijk kleiner dan vergelijkbare Britse schepen.

Bij de vervanging van de transportschepen streven beide landen naar een zo groot mogelijke interoperabiliteit en waar mogelijk identieke subsystemen zoals hijsinstallaties, dokfaciliteiten, helikopterinstallaties, voortstuwing en modulaire systemen voor de accommodatie. Defensie werkt dit verder uit samen met het Verenigd Koninkrijk in de B-fase. Dat omvat ook een afweging van kosten.

13

Hoe snel kan het proces doorlopen worden van A-brief naar D-brief bij deze trajecten?

Na het versturen van de A-brief in maart jl. is de onderzoeksfase (B-fase) begonnen. In de B-fase onderzoekt Defensie samen met de industrie en de kennisinstututen hoe de behoeftestelling van de A-fase kan worden uitgewerkt tot het ontwerp van de nieuwe Amfibische Transportschepen. De B-brief over het resultaat van de onderzoeksfase is voorzien voor eind 2025.

Aansluitend wordt in de verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase) het conceptontwerp verder uitgewerkt en maakt Defensie gedetailleerde afspraken met leveranciers die uitmonden in contracten. De D-brief is voorzien voor 2027. Na behandeling door de Kamer van de D-brief ondertekent Defensie de betreffende contracten en gaat daarmee de verplichtingen aan. Daarna begint de bouw en de levering van de bestelde producten. Defensie verwacht de levering van het eerste Amfibische Transportschip in 2032.

14

In hoeverre spelen de amfibische transportschepen een rol in de maritieme samenwerking met het Verenigd Koninkrijk en de Joint Expeditionary Force (JEF)?

De *Joint Expeditionary Force* (JEF) is een Noord-Europees samenwerkingsverband dat wordt geleid door het Verenigd Koninkrijk en daarnaast

bestaat uit Denemarken, Estland, Finland, IJsland, Letland, Litouwen, Nederland, Noorwegen en Zweden. De JEF is opgezet als aanvulling op de NAVO en kan verschillende militaire activiteiten uitvoeren, van activiteiten in het hybride domein tot crisismanagement en operaties in het hoogste geweldsspectrum. Activiteiten worden gecoördineerd door het Verenigd Koninkrijk als *Framework Nation* en de overige landen besluiten per activiteit over deelname. Indien een activiteit aan de orde is waaraan Nederland met een of meer Amfibische Transportschepen of met andere capaciteiten een bijdrage kan leveren, kan Nederland besluiten tot deelname.

17

In hoeverre zijn de te verwerven amfibische transportschepen in staat de rol van stationsschip in het Caribisch deel van het Koninkrijk te vervullen?

De Amfibische Transportschepen zijn volledig in staat de taken van het stationsschip in het Caribisch gebied te vervullen. Het Amfibische Transportschip als stationsschip krijgt bijvoorbeeld de beschikking over een boordhelikopter en een snel interventievaartuig vergelijkbaar met de huidige FRISC voor de bestrijding van drugsmokkel. Voor humanitaire hulpverlening bij rampen kan het schip hulpgoederen meenemen.

18

Welke amfibische transportschepen in gebruik bij onze partners zijn vergelijkbaar met het type en de kwaliteiten die u beoogt met de verwerving amfibische transportschepen?

De nieuwe Amfibische Transportschepen zijn geschikt voor het nieuwe operatieconcept van het Korps Mariniers waarbij het schip niet alleen een mariniereenheid inclusief voertuigen kan meenemen alsmede de landingsvaartuigen en helikopters, maar ook onbemande luchtvaartuigen kan inzetten vanaf een relatief klein schip. Het ontwerpconcept van het Amfibische Transportschip is daarmee vernieuwend. Vergelijkbare schepen bestaan nog niet.

19

Hoeveel mariniers kan een amfibisch transportschip in de toekomst maximaal meenemen? Hoeveel zal het waarschijnlijk gemiddeld meenemen in het genoemde «kleinere detachement»?

Het nieuwe operatieconcept gaat uit van de inzet van een *Marine Combat Task Group* van bataljonsgrootte inclusief hun voertuigen en andere uitrusting. Dit betreft enkele honderden mariniers. Drie Amfibische Transportschepen met landingsvaartuigen en transporthelikopters zijn nodig om een *Marine Combat Task Group* te transporteren en in te zetten. Zie ook het antwoord op de vragen 23, 24 en 32.

20

In hoeverre zal Nederland optrekken met het Verenigd Koninkrijk in de training van mariniers voor de Amfibische Transportschepen?

Nederland werkt sinds 1973 samen met het Verenigd Koninkrijk in de UK/NL *Amphibious Force* waaraan de Britse Royal Marines en het Nederlandse Korps Mariniers bijdragen leveren. Binnen dit verband oefenen mariniers van beide landen regelmatig met elkaars schepen, helikopters en landingsvaartuigen. Dat zetten we voort met de nieuwe Amfibische Transportschepen.

21

In hoeverre ondersteunen de nieuwe schepen onbemande systemen?

34

Worden er geen stappen gezet op het gebied van autonome systemen, aangezien er in de kwalitatieve behoefte van de amfibische transportschepen niet wordt gesproken over drones op, onder of in het water?

43

Welke onbemande systemen kunnen vanaf het dek opstijgen en welke niet?

De Amfibische Transportschepen worden ontworpen voor het opereren met zowel vliegende als varende onbemande systemen. De ontwikkelingen bij onbemande systemen gaan snel en Defensie participeert hierin. De Amfibische Transportschepen krijgen voldoende flexibiliteit om hiermee om te gaan. Welke onbemande (vliegende) systemen vanaf het dek kunnen opstijgen is onderwerp van de B-fase.

23

Kunt u de maritieme operationele concepten duiden die u in de analyse ten behoeve van de kwalitatieve behoeftestelling gebruikt heeft om tot de kwalitatieve behoeftestelling in deze A-brief te komen?

24

Welke omgevingsfactoren wat betreft dreiging en toekomstig optreden zijn volgens u wezenlijk veranderd de afgelopen 25 jaar en op welke wijze heeft dat invloed gehad op de kwalitatieve behoeftestelling?

32

Heeft u scenario's ontwikkeld met betrekking tot de «future operating environment», de dreiging en het toekomstige maritieme optreden om vast te stellen welke kwaliteit en kwantiteit Defensie nodig heeft met betrekking tot amfibische transportschepen? Zo ja, kunt u de scenario's met de Kamer delen en uitleggen op welke wijze de scenario's tot de keuzes in de A-brief hebben geleid?

Voor amfibische operaties heeft de Koninklijke Marine enkele jaren geleden een nieuw operatieconcept geformuleerd (*Future Littoral Operating Concept*). Dit operatieconcept beschrijft de wijze waarop het Korps Mariniers voortaan amfibische operaties uitvoert. Het berust mede op een intern document over de voorziene ontwikkelingen in de operationele omgeving (*Future Operating Environment*). Het genoemde operatieconcept bevat scenario's voor het amfibisch optreden die betrekking hebben op alle hoofdtaken van Defensie. Voor de eerste hoofdtak, de verdediging van het eigen en bondgenootschappelijk grondgebied, sluiten de scenario's nauw aan op die van de NAVO. In de scenario's wordt ook aandacht besteed aan andersoortige operaties zoals maritieme veiligheidsoperaties en patrouilletaken. Vanwege de rubricering van de documenten kunnen deze niet met de Kamer worden gedeeld.

Het nieuwe operatieconcept voor het amfibisch optreden houdt rekening met de huidige dreiging tegen marineschepen die sterk verschilt van die van 25 jaar geleden. Nieuwe categorieën van wapens zijn ontstaan zoals hypersonen en ballistische antischipraketten en vliegende en varende drones. Van de bestaande categorieën wapens zoals laagvliegende antischipraketten zijn de moderne versies moeilijker uit te onderscheppen en hebben deze een groter bereik. Potentiële tegenstanders beschikken

tegenwoordig bovendien over geavanceerde sensoren en over grotere aantallen wapens, en door proliferatie zijn er meer landen en strijdgroepen die deze wapens in bezit hebben.

Onder andere de toegenomen dreiging heeft geleid tot de wijziging van het concept van amfibisch optreden. Tot nu toe landden de mariniers op een beperkt aantal plaatsen met grotere eenheden in meerdere landingsgolven vanaf een transportschip dat relatief dicht bij de kust ligt. De nieuwe doctrine gaat uit van een gelijktijdige landing van de mariniers en hun materieel op meerdere, uit elkaar liggende plaatsen, vanaf Amfibische Transportschepen verder uit de kust waar deze minder kwetsbaar zijn. De nadruk ligt op het licht, snel en verspreid en heimelijk optreden van kleinere marinierseenheden met een lichte logistieke ondersteuning waarbij ook gebruik wordt gemaakt van onbemande systemen.

De gewijzigde manier van optreden heeft gevolgen voor het ontwerp van de Amfibische Transportschepen. Elk schip heeft een kleiner detachement van mariniers aan boord dan de huidige LPD's gewoonlijk vervoeren en daarom kan het nieuwe Amfibische Transportschip kleiner zijn van omvang. In de nieuwe doctrine zijn meer schepen tegelijkertijd nodig om hetzelfde aantal mariniers meer verspreid in te zetten. Voor hun bescherming tegen antischipraketten en andere dreigingen vertrouwen de Amfibische Transportschepen primair op de fregatten en andere schepen van de maritieme taakgroep waarvan zij deel uitmaken.

Voor de andere hoofdtaak van de Amfibische Transportschepen, die van stationsschip in het Caribisch gebied, voorziet Defensie geen grote wijzigingen in de wijze van optreden.

25

Houdt u rekening met de inzet van de toekomstige amfibische transportschepen in de Pacific en welke implicaties heeft dat met betrekking tot een mogelijk Taiwan scenario?

De schepen van de Koninklijke Marine zijn wereldwijd inzetbaar om de nationale veiligheidsbelangen te behartigen, dus ook in de Pacific. Welk type schip wordt ingezet, is mede afhankelijk van de taakstelling. Het kan daarbij gaan om een Amfibisch Transportschip. Indien een dergelijke toekomstige inzet van een Nederlands marineschip aan de orde is, wordt uw Kamer hierover geïnformeerd.

27

Kunt u uiteenzetten waarom er is gekozen voor het aantal van zes amfibische transportschepen? Is er mogelijkheid tot toekomstige uitbreiding van de vloot?

35

Hoe bent u tot de kwantitatieve behoefte gekomen van zes transportschepen? Is dat enkel gebaseerd op een op een vervangen?

37

Kunt u een overzicht van inzetscenario's opstellen waaruit de noodzaak van zes amfibische transportschepen valt af te leiden?

Bij een aantal van zes Amfibische Transportschepen zijn permanent vier schepen beschikbaar voor inzet. Zie hiervoor ook het antwoord op de vragen 6, 8 en 15. Eén van de schepen vervult de taak van stationsschip in het Caribisch gebied en drie schepen zijn nodig voor de inzet van een *Marine Combat Task Group*, zoals uiteengezet in het antwoord op vraag

19. Het antwoord op de vragen 23, 24 en 32 gaat in op mogelijke inzetscenario's.

28

Hoe beoogt u versnelling door samenwerking met de defensie-industrie in voorbereidingstijd en bouwtijd?

Defensie wil een partnerschap met de industrie aangaan om eerder en dieper dan in het verleden samen te werken met de industrie bij het ontwerp en de bouw van de nieuwe schepen. Dit kan de ontwerpfasen en de bouwtijd verkorten en resulteren in een beter product tegen lagere bouwkosten. Naar aanleiding van de verwerving van de ASW-fregatten hebben Damen Naval en Defensie leerpunten geformuleerd die worden meegenomen bij de inrichting van de samenwerking tussen beide partijen.

30

Verwacht u dat voor de amfibische transportschepen eenzelfde rol is weggelegd, namelijk een rol als interceptor en zijn daarmee in staat zijn om met hoge snelheid een «raid» of een onderschepping te kunnen uitvoeren?

31

Bent u er van verzekerd dat de benodigde snelheid haalbaar is met een schip dat ook landingsvaartuigen en marniers aan boord moet hebben?

Voor de uitvoering van operaties op hoge snelheid zoals de bestrijding van drugssmokkel in het Caribisch gebied krijgt het Amfibisch Transportschip de beschikking over een boordhelikopter en een snel interventievaartuig, vergelijkbaar met de huidige FRISC. Het schip hoeft bij een dergelijke inzet zelf geen hoge snelheden te behalen, net zomin als de huidige OPV's. Defensie bepaalt in de B-fase op basis van inzetscenario's hoe snel de Amfibische Transportschepen moeten kunnen varen.

36

Welke maritieme amfibische capaciteit en amfibische transportcapaciteit specifiek vraagt de NAVO (NDPP) uit bij Nederland?

39

In hoeverre sluit de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte uit de A-brief aan bij de NAVO behoefte? Is er sprake van een delta?

De NAVO vraagt van Nederland een *Marine Combat Task Group* van bataljonsgrootte inclusief de benodigde transport- en landingscapaciteit. Voor de inzet van een *Marine Combat Task Group* zijn drie Amfibische Transportschepen nodig, zoals uiteengezet in het antwoord op vraag 19. Daarmee kan Nederland voldoen aan wat de NAVO vraagt.

38

Kunt u aangeven hoe u zich inzet voor de bouw van de casco's in Nederland?

61

Is het plan voor de amfibische transportschepen om de casco's in Nederland te bouwen, aangezien de casco's voor de LC-fregatten buiten Nederland worden gebouwd om budgettaire redenen?

In de onderzoeksfase (B-fase) werkt Defensie samen met de industrie een bouwstrategie uit waarbij wordt gekeken naar de productiecapaciteit in Nederland, en naar de beschikbaarheid van werven in het buitenland die behoren tot het Damen-concern.

In de B-brief, die is voorzien voor 2025, wordt uw Kamer geïnformeerd over de bouwstrategie.

42

Klopt het dat Defensie een uitzondering of flexibiliteit heeft op de regelgeving waar dat operationeel noodzakelijk is, aangezien aan duurzaamheidsregelgeving wordt voldaan indien operationeel mogelijk?

Ja. In regelgeving over duurzame zeevaart waaronder de Wet voorkoming verontreiniging door schepen is opgenomen dat schepen die in gebruik zijn voor de uitvoering van de militaire taak uitgezonderd zijn. Defensie heeft in haar «Uitvoeringsagenda Duurzaamheid»⁶ opgenomen, dat Defensie haar operationeel materieel verduurzaamt indien de operationele risico's kunnen worden gemitigeerd.

44

Hoeveel helikopters kunnen mee op de amfibische transportschepen? Voor hoeveel helikopters is er ruimte in de hangars en op het dek?

45

Welk type helikopters kunnen in de toekomst op dit schip stijgen en landen? Betreft dit kleinere patrouille- en aanvalshelikopters of ook grotere transporthelikopters?

Het uitgangspunt is dat een Amfibisch Transportschip twee middelzware helikopters kan inzetten, vergelijkbaar met de NH-90 of de Caracal-helikopter die Defensie gaat aanschaffen voor speciale eenheden.⁷ Daarnaast moet het schip geschikt zijn om een nog groter toestel zoals een zwaardere transporthelikopter te laten landen.

46

Lopen er ook trajecten voor de aanschaf van amfibische transportschepen in België en Duitsland gezien de huidige marinesamenwerking en interoperabiliteit?

Voor zover bekend hebben België en Duitsland geen voornemens voor de aanschaf van amfibische transportschepen.

48

Welke initiatieven ontplooit u, en wanneer, om de Nederlandse maakindustrie gereed te krijgen om invulling te geven aan de beoogde Industriële Participatie?

Defensie streeft naar een partnerschap met de industrie bij het ontwerp en de bouw van marineschepen. Dit maakt deel uit van het beleid van het «industrieversterkend aankopen» waarmee Defensie wil bijdragen aan de versterking van de Nederlandse Maritieme Maakindustrie (MMI). Dit is toegelicht in de Kamerbrief «Defensie en de Maritieme Maakindustrie van 24 januari jl.»⁸

Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) is verantwoordelijk voor het beleid ten aanzien van Industriële Participatie (IP) dat betrekking heeft op bestedingen van Defensie in het buitenland. Defensie en EZK werken daarbij intensief samen. Het Ministerie van EZK kan de

⁶ Kamerstuk 36 124, nr. 25 van 31 januari 2023

⁷ A/B-brief project «Vervanging *Medium Utility* Helikopter (Aanschaf H225M Caracal)», Kamerstuk 27 830, nr. 403 van 5 juni 2023

⁸ Kamerstuk 27 830, nr. 423

buitenlandse leverancier verplichten om tegenorders te plaatsen bij Nederlandse bedrijven om daarmee te zorgen voor een zo groot mogelijke betrokkenheid van de Nederlandse Defensie Technologische & Industriële Basis (NLDTIB).

Omdat de nieuwe Amfibische Transportschepen rechtstreeks worden aanbesteed bij de Nederlandse industrie, geldt een IP-plicht alleen voor de grotere subsystemen die uit het buitenland afkomstig zijn. Dit is momenteel ook het geval bij de lopende projecten van het CSS en de ASW-fregatten. Daarbij heeft het Ministerie van EZK verschillende IP-overeenkomsten gesloten met buitenlandse toeleveranciers.

50

Is er ook een mogelijkheid tot verkoop van oud materieel bij de vervanging van de OPV's en LPD's?

Defensie heeft de mogelijkheid om de huidige OPV's en LPD's voor verkoop aan te bieden aan andere landen. Of de schepen worden verkocht, is afhankelijk van de vraag van de eventuele koper en de prijs, en van de personeelscapaciteit van Defensie en de industrie en het onderhoudswerk die nodig zijn om de schepen te kunnen overdragen aan de toekomstige gebruiker. Defensie wil voorkomen dat de verkoop een groot beslag op de personeelscapaciteit legt zoals in het verleden bij de verkoop van M-fregatten.

52

Kunt u aangeven in hoeverre het Commando Materieel en IT in staat is alle maritieme projecten parallel van elkaar in te kopen en welke prioriteit de verwerving amfibische transportschepen daarbij krijgt?

60

Met de vervangen van zo ongeveer de gehele Nederlandse vloot, welk «lessons learned» systeem zet u in om ervaringen in ontwerp, bouw en gebruik uit eerdere vervangingsprojecten te kapitaliseren?

Het Commando Materieel en IT heeft aandacht voor de samenloop van de verschillende investeringsprojecten en de uitdagingen die hiermee mogelijk gepaard gaan voor zowel Defensie als de industrie. Het Commando Materieel en IT breidt daartoe ook uit. Eén van de redenen om een verdergaande samenwerking met Damen Naval en de defensie-industrie na te streven is om de bouwplanningen van de verschillende projecten goed op elkaar af te stemmen en zoveel mogelijk van de beschikbare geschikte industriële capaciteiten te gaan gebruiken. Dit kan de voorbereidingstijd op de bouw en de bouwtijd zelf bekorten en daarmee ook zorgen voor een beter product tegen lagere bouwkosten.

Naar aanleiding van de verwerving van de ASW-fregatten hebben Damen Naval en Defensie leerpunten geformuleerd die worden meegenomen bij de inrichting van de samenwerking tussen beide partijen.

De instroom van het eerste Amfibische Transportschip is nu voorzien voor 2032. Deze planning is van belang gezien de voorziene buitendienststelling van de huidige OPV's en LPD's. Zie daarvoor ook het antwoord op de vragen 6, 8 en 15.

53

Welk percentage van het budget voor amfibische transportschepen verwacht u te moeten reserveren voor de inhuur inkoopproces?

Defensie maakt op voorhand geen budgetreservering voor de inhuur van personeel. Bij het Commando Materieel en IT lopen bij meerdere directies reorganisatietrajecten om de personeelsomvang te vergroten. Deze directies hebben dit extra personeel nodig om onder andere het project «Verwerving Amfibische Transportschepen» te kunnen uitvoeren. Defensie gaat ervan uit dat een groot deel van de extra functies wordt ingevuld met vast personeel. Daarnaast wil Defensie intensiever samenwerken met de industrie om gebruik te maken van de daar aanwezige kennis en kunde, bijvoorbeeld via deelopdrachten, zonder dat daarbij sprake is van een inhuurconstructie. In specifieke gevallen is het echter niet uitgesloten dat personeel wordt ingehuurd voor dit project.

54

Bent u bereid om het onderhoud en de instandhouding onder dezelfde voorwaarden te stellen als de ontwikkeling en bouw, aangezien er in de A-brief niet wordt gesproken over onderhoud van de amfibische transportschepen?

Defensie werkt het instandhoudingsconcept van de nieuwe Amfibische Transportschepen uit in de B-fase. Een rol van de industrie bij de instandhouding is hoe dan ook aan de orde omdat de nieuwe schepen naar verwachting te groot zijn voor het dok van de Koninklijke Marine in Den Helder. Dat betekent dat als een nieuw Amfibisch Transportschip voor onderhoud in een droogdok moet, dit een dok van de industrie elders zal zijn.

Het volledig uitbesteden van de instandhouding is niet wenselijk voor schepen met een operationele taak. De Koninklijke Marine moet in staat zijn zelf onderhoud uit te voeren in operationele omstandigheden. Daarvoor moet de marine blijven beschikken over een eigen onderhouds-capaciteit.

55

Welke maatregelen waren vroeger nodig om schepen voorbij hun verwachte levensduur te laten varen? Wat waren de risico's van het langer doorvaren? Kunt u dit toepassen op de LPD's en de Kamer daarover verder informeren?

56

Welk veiligheidsrisico is er bij de vervanging van de Zr.Ms. Rotterdam waar het einde van de levensduur al is bereikt voor de instroom van de Amfibische Transportschepen?

Om langer dan de geplande levensduur met schepen te varen, zijn onderhouds- en instandhoudingsprogramma's nodig. Dit is enerzijds om veilig met de schepen te kunnen doorvaren met het oog op de zeewaardigheid, en anderzijds om ze langer operationeel relevant te houden. Langer doorvaren met de huidige LPD's resulteert in stijgende onderhoudsinspanningen en hogere onderhoudskosten, een lagere beschikbaarheid van de schepen en een lagere operationele relevantie. De Zeewaardigheidsautoriteit ziet toe op de veiligheid van schepen en ziet erop toe dat schepen alleen uitvaren als de veiligheid is gegarandeerd.

57

In hoeverre vervullen de nieuwe amfibische transportschepen een rol in het beschermen van onze belangen op de Noordzee?

De Amfibische Transportschepen zijn primair bedoeld voor andere taken dan de bescherming van de belangen op de Noordzee, maar kunnen daarvoor wel worden ingezet, bijvoorbeeld als stationsschip. Binnenkort ontvangt uw Kamer een A-brief over de verwerving van twee multifuncti-

onele ondersteuningsvaartuigen. Die kunnen verder bijdragen aan de bescherming van de vitale infrastructuur op de Noordzee. Daartoe worden deze nieuwe schepen uitgerust met sensoren en capaciteiten voor optreden onder water en op de zeebodem.

58

Wat wordt het leidende principe wat betreft naamgeving voor de amfibische transportschepen? Zijn Nederlandse zeehelden een optie?

De naamgeving van de nieuwe Amfibische Transportschepen scheeps-klasse wordt vastgesteld in de aanloop naar de D-brief, die is voorzien voor 2027. De namen van Nederlandse zeehelden behoren tot de mogelijkheden. De naamgeving komt tot stand in samenwerking met interne en externe partners, waarbij Defensie maatschappelijke betrokkenheid nastreeft. Hoe dit wordt vormgegeven wordt nog nader bezien.