

Vergaderjaar 2023–2024

27 830

Materieelprojecten

Nr. 427

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 maart 2024

De Koninklijke Marine zorgt voor veiligheid op zee en veiligheid vanuit zee. Eenheden van het Korps Mariniers, onderdeel van de Koninklijke Marine, gaan bij amfibische operaties vanuit zee aan land om daar hun opdracht uit te voeren. Amfibische operaties zijn onder andere denkbaar in het Caribische deel van het Koninkrijk, bij de verdediging van NAVO-bondgenoten of in spanningsgebieden elders in de wereld.

De amfibische transportschepen en landingsvaartuigen vormen een belangrijk onderdeel van het maritieme vermogen van Nederland. Voor deze amfibische operaties beschikt de Koninklijke Marine over uiteenlopende schepen en landingsvaartuigen waarvan de meeste in de komende vijftien jaar het einde van hun levensduur bereiken. Vervanging is daarom aan de orde. Daarnaast beschikt de Koninklijke Marine voor patrouille- en andere taken over vier *Oceangoing Patrol Vessels* (OPV's) die eveneens in de jaren '30 aan vervanging toe zijn.

Met deze A-brief van het project «Verwerving Amfibische Transportschepen» informeer ik uw Kamer over de vervanging van een deel van de amfibische capaciteit, namelijk van de twee grote transportschepen (*Landing Platform Docks*, LPD's)¹ en van vier OPV's² door een nieuwe klasse van zes schepen, de Amfibische Transportschepen. Verderop in de brief ga ik in op de vervanging van de overige amfibische vaartuigen.

De vervanging van twee bestaande scheepsklassen door één nieuwe klasse zorgt voor de Koninklijke Marine voor meer flexibiliteit en schaalvoordelen bij de inzet van deze schepen en bij onder meer aanschaf, opleidingen en de instandhouding. De Nederlandse Maritieme Maakindustrie krijgt bij dit project een prominente rol, vergelijkbaar met hun rol bij de vervanging van de Luchtverdedigings- en Commandofregatten (LC-fregatten), ook met als oogmerk de versterking van de Europese

¹ Dit zijn Zr.Ms. Rotterdam en Zr.Ms. Johan de Witt.

² Dit zijn Zr.Ms. Holland, Zr.Ms. Friesland, Zr.Ms. Zeeland, en Zr.Ms. Groningen.

strategische autonomie.³ Defensie trekt op met het Verenigd Koninkrijk bij het ontwerp van de Amfibische Transportschepen vanwege de samenwerking van de mariniers in de UK/NL *Amphibious Force*.

Behoeft

Kwalitatieve behoefte – De Amfibische Transportschepen vervangen twee verschillende scheepsklassen met uiteenlopende taken. Allereerst ga ik in op de amfibische taak.

Vervanging LPD's – Amfibische operaties kunnen aan de orde zijn voor de verdediging van het Koninkrijk in het Caribisch gebied of voor de verdediging van NAVO-bondgenoten. Maar het kan bijvoorbeeld ook gaan om evacuatie-operaties in spanningsgebieden of om humanitaire hulpverlening waarbij mariniers en hulpverleners ter plaatse worden gebracht. Het kan daarom nodig zijn om onze amfibische capaciteit ook buiten Europa of het Caribisch gebied in te zetten, eventueel samen met internationale partners, zowel in omstandigheden met een lage als met een hoge dreiging.

Bij amfibische operaties brachten tot nu toe relatief grote schepen de eenheden van het Korps Mariniers en hun ondersteuning naar het inzetgebied. De huidige amfibische transportschepen (LPD's) kunnen daarbij worden ondersteund door het *Joint Support Ship (JSS)*, Zr.Ms. Karel Doorman.⁴ Afhankelijk van de dreiging wordt deze amfibische taakgroep beschermd door fregatten. Vanaf de LPD's en straks de Amfibische Transportschepen gaan de mariniers en hun materieel aan land met behulp van landingsvaartuigen en helikopters. De nieuwe schepen kunnen net als de huidige LPD's meerdere landingsvaartuigen meenemen in hun interne dok en middels takels aan de zijkant van het schip. Helikopters en onbemande systemen kunnen opereren vanaf een helikopterdek.

De doctrine van het amfibisch optreden verandert en de nieuwe concepten worden al getoetst in de praktijk. Mogelijke tegenstanders in kustgebieden – dit kunnen ook irreguliere gewapende groepen zijn – beschikken vaker over geavanceerde sensoren en wapens met een groot bereik. In de huidige doctrine landen 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.⁵

Bij dit verspreid optreden heeft elk Amfibische Transportschip een kleiner detachement van mariniers aan boord dan de huidige LPD's gewoonlijk vervoeren. Daarom kan het nieuwe schip kleiner zijn van omvang. In de nieuwe doctrine zijn dan meer schepen tegelijkertijd nodig om hetzelfde aantal mariniers meer verspreid in te zetten. Het ontwerp van de Amfibische Transportschepen staat nog niet vast. Defensie gaat het

³ A-brief projecten «Vervanging LC-fregatten» en «Bewapening maritieme lucht- en raketverdediging», Kamerstuk 27 830, nr. 426 van 1 maart 2024

⁴ De vervanging van het JSS is niet aan de orde, de levensduur daarvan loopt tot 2040.

⁵ De nieuwe doctrine is nader toegelicht in de A-brief van het project «Vervanging middelzwaar landingsvaartuig (LCVP)», Kamerstuk 27 830, nr. 390 van 22 maart 2023.

ontwerp uitwerken samen met de Nederlandse industrie en op basis van overleg met het Verenigd Koninkrijk.

Vervanging OPV's – De OPV's zijn ontworpen voor taken lager in het geweldsspectrum dan die voor fregatten. Deze schepen hebben in de loop der jaren hun waarde bewezen als stationsschip in het Caribisch gebied en bij onder andere drugsbestrijding in het Caribisch gebied, piraterijbestrijding in de wateren bij Somalië en humanitaire hulpverlening na orkanen op de Bovenwindse Eilanden van het Koninkrijk. De OPV's zijn goed berekend op deze taken. In de tweede helft van de jaren '30 bereiken de OPV's het einde van hun levensduur. Momenteel voert Defensie een *Midlife Update* uit bij deze schepen.⁶ 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.

Kwantitatieve behoefte – Voor de vervanging van de twee LPD's en vier OPV's heeft Defensie behoefte aan zes Amfibische Transportschepen die geschikt zijn voor een veelheid van taken, uiteenlopend van amfibische operaties tot maritieme veiligheidsoperaties en humanitaire hulpverlening. Het aantal van zes schepen is nodig om de huidige taken te blijven uitvoeren. Dit aantal breed inzetbare schepen vergroot de flexibiliteit bij het aanwijzen van een schip voor een bepaalde missie, en de keuze voor één scheepklasse in plaats van twee vergroot de doelmatigheid. Een van de permanente taken van de Koninklijke Marine is het leveren van een stationsschip in het Caribisch Gebied. Deze taak kan in de toekomst worden vervuld door een van de Amfibische Transportschepen. Voor geplande of ongeplande amfibische of andersoortige operaties is straks eveneens meer flexibiliteit.

Verwervingsstrategie, Europese strategische autonomie en het Nederlandse bedrijfsleven

Net als bij de vervanging van LC-fregatten voorziet ook het project van de Amfibische Transportschepen in meerdere behoeften. Dat betreft de verwerving van materieel waarmee onze militairen het gevecht kunnen winnen en de behoefte om de Europese strategische autonomie te vergroten. Defensie draagt bij aan de versterking van de Europese strategische autonomie met de nieuwe aanpak van het «industrieversterkend aankopen» die op hoofdlijnen is uiteengezet in de Kamerbrief «Defensie Industrie Strategie in de nieuwe geopolitieke context»⁷ en meer specifiek in de Kamerbrief «Defensie en de Maritieme Maakindustrie».⁸ Defensie beoogt een partnerschap met de maritieme sector dat niet alleen de bouw van marineschepen omvat maar ook infrastructuur, personeel, innovatie, kennisontwikkeling en instandhouding. Deze aanpak verbreedt de focus van Defensie van behoeftestellingen per type schip naar ook versterking van de sector als geheel.

Defensie gaat bij deze nieuwe projecten eerder en intensiever dan in het verleden samenwerken met de defensie-industrie in den brede. Dit kan de voorbereidingstijd op de bouw en de bouwtijd zelf verkorten. Deze nieuwe wijze van samenwerking vraagt om de ontwikkeling van nieuwe instrumenten om te verzekeren dat een project ten goede komt aan een zo groot

⁶ A-brief project «*Midlife Update* OPV's», Kamerstuk 34 919, nr. 75 van 18 december 2020

⁷ Kamerbrief «Defensie Industrie Strategie in de nieuwe geopolitieke context», Kamerstuk 31 125, nr. 123 van 2 november 2022

⁸ Kamerbrief «Defensie en de Maritieme Maakindustrie», Kamerstuk 27 830, nr. 423 van 24 januari 2024

mogelijk deel van de sector als geheel. De aanschaf van de nieuwe marineschepen via deze aanpak zorgt voor een versterking van deze sector waar Nederland internationaal een vooraanstaande positie heeft.

Defensie is voornemens, net als bij het project «Vervanging LC-fregatten», voor de Amfibische Transportschepen de Nederlandse maritieme sector in te schakelen onder artikel 346 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU). Daarvoor zal Defensie de samenwerking zoeken met Damen Naval en daarnaast met de bredere Nederlandse defensie-industrie. Graag verwijs ik naar de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie waarin enkele ministeries waaronder Defensie met de sector afspraken hebben gemaakt over versterkende maatregelen.⁹ Defensie dient nog overeenstemming te bereiken met Damen Naval over de condities van een dergelijke alliantie. De Auditdienst Rijk (ADR) onderzoekt daarbij de prijsstelling van de offertes van leveranciers, zoals altijd bij aanbestedingen zonder concurrentiestelling. In de B-fase van het project zal Defensie met de industriële partners op zoek gaan naar de juiste balans tussen de criteria die van belang zijn bij dit maritieme materieelproject, zoals prijs, leveringszekerheid, kwaliteit, Europese strategische autonomie en interoperabiliteit.

In het vervolg van het project zal worden gezien of de casco's van de Amfibische Transportschepen in Nederland worden gebouwd of elders in Europa. Het bouwen van de casco's in Nederland is niet uitgesloten, maar dit is mede afhankelijk van het beschikbare taakstellende budget en van de ontwikkelingen rondom het project «Werk van de toekomst» van de Sectoragenda. Dit is toegelicht in de eerdergenoemde Kamerbrief over «Defensie en de Maritieme Maakindustrie».

Defensie kiest voor de bouw van marineschepen met de industriepolitiek van het «industrieversterkend aankopen» voor een andere aanpak dan in het verleden. Het kabinet hanteert de werkwijze dat vanuit artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet (CW3.1) voor voorstellen met significante gevolgen een apart kader wordt opgenomen in Kamerbrieven onder de naam «Beleidskeuzes uitgelegd». Om invulling te geven aan deze werkwijze is dit kader opgenomen als bijlage bij deze Kamerbrief. Dit kader is in de uitwerking vergelijkbaar met het kader dat als bijlage is opgenomen bij de eerdergenoemde A-brief van het project «Vervanging LC-fregatten» van 1 maart jl.

Uitwerking

Personeel – Defensie streeft naar het gebruik van automatisering om daarmee de omvang van de bemanning te beperken. Op dit moment is nog niet duidelijk hoeveel personeel nodig is voor de nieuwe klasse Amfibische Transportschepen. Dit is mede afhankelijk van de omvang van de nieuwe schepen en van het gekozen concept voor de bedrijfsvoering, automatisering en onderhoud: welk deel van de taken wordt door de bemanning gedaan, welk deel door personeel aan de wal en welk deel wordt uitbesteed.

Internationale samenwerking en interoperabiliteit – Nederland en het Verenigd Koninkrijk werken op het gebied van amfibisch optreden en mariniers al ruim 50 jaar samen in de UK/NL *Amphibious Force*. Beide landen willen hun grote amfibische transportschepen over enige tijd vervangen. Op 30 juni 2023 is op ministerieel niveau een *Statement of*

⁹ Kamerbrief van de Minister van Economische Zaken en Klimaat, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie over de «Sectoragenda Maritieme Maakindustrie» (Kamerstuk 31 409, nr. 423) van 26 oktober 2023

Intent getekend om de mogelijkheden voor samenwerking te onderzoeken. Uit de gesprekken is gebleken dat beide landen geen identieke schepen aanschaffen vanwege de verschillende inzetconcepten en beschikbare budgetten. Wel moet deze samenwerking leiden tot Britse en Nederlandse schepen met een zo groot mogelijke interoperabiliteit en waar mogelijk identieke subsystemen zoals hijsinstallaties, dokfaciliteiten, helikopterinstallaties, voortstuwing en modulaire systemen voor de accommodatie.

Nederland en het Verenigd Koninkrijk zullen ervoor zorgen dat hun amfibisch materieel zoveel als mogelijk geschikt is voor onderlinge samenwerking. Beide landen beschikken over amfibische transportschepen van waaruit mariniers met kleinere landingsvaartuigen naar de kust varen of met helikopters invliegen. De Nederlandse landingsvaartuigen kunnen vanuit de Britse amfibische transportschepen opereren en andersom. Dit geldt ook voor de inzet van helikopters en onbemande systemen. Beide landen staan in nauw contact over de specificaties voor de toekomstige Amfibische Transportschepen maar ook voor de toekomstige landingsvaartuigen. Nederland zal bovendien letten op de interoperabiliteit met België gezien de intensieve Belgisch-Nederlandse marinesamenwerking, en met Duitsland gezien de integratie van het Duitse *Seebataillon* in de Koninklijke Marine. Daarmee is de interoperabiliteit verzekerd.

Innovatie – Bij het ontwerp en de bouw van marineschepen is innovatie onmisbaar. Nederlandse kennisinstituten zoals TNO, NLR en MARIN leveren bijdragen aan de innovaties die nodig zijn om het Amfibische Transportschip te laten voldoen aan de gestelde operationele eisen, zoals dat ook is gebeurd bij de ASW-fregatten en nog gaat gebeuren bij de LC-fregatten. De permanente innovaties bij marineschepen kunnen ook leiden tot civiele toepassingen en versterken daarmee de Maritieme Maakindustrie als geheel.

Duurzaamheid – Waar operationeel mogelijk zullen de Amfibische Transportschepen voldoen aan huidige en voorziene internationale regelgeving voor milieu, energie en duurzaamheid. De schepen zullen geschikt zijn voor synthetische en biologische brandstoffen die op termijn het gebruik van dieselolie vervangen. Het gebruik van een brandstof zoals methanol is operationeel nog niet mogelijk, onder andere vanwege de kwetsbaarheid in gevechtssomstandigheden en het grote volume aan brandstof dat het schip zou moeten meenemen. De duurzaamheidsaspecten worden in de B-fase van het project verder uitgewerkt.

Gerelateerde projecten – Defensie vervangt in de komende vijftien jaar meerdere soorten schepen en vaartuigen voor het amfibisch optreden. Naast de LPD's gaat het om de snelle FRISC-vaartuigen (*Fast Raiding, Interception and Special Forces Craft*), de middelzware landingsvaartuigen (*Landing Craft Vehicle and Personnel, LCVP*), en ten slotte de zware landingsvaartuigen (*Landing Craft Utility, LCU*). Defensie houdt de onderlinge samenhang van deze projecten nauwgezet in het oog en zal indien nodig maatregelen nemen om de projecten in balans te houden. Andere gerelateerde projecten betreffen de voertuigen die de mariniers gebruiken als zij aan land zijn gekomen.

- Ter vervanging van de huidige FRISC schaft Defensie nieuwe snelle vaartuigen aan die hoofdzakelijk zijn bedoeld voor boardingoperaties en voor de speciale eenheden. De FRISC-vaartuigen hebben meerdere taken, maar voor amfibische operaties zijn ze in de loop der tijd minder geschikt gebleken. Daarom is in 2021 besloten dat een deel van de

FRISC-vaartuigen niet wordt vervangen. In plaats daarvan schaft Defensie een groter aantal nieuwe middelzware landingsvaartuigen aan.¹⁰

- Defensie schaft nieuwe middelzware LCVP-landingsvaartuigen aan in twee varianten. Eén variant is bedoeld voor alleen personeel (*Littoral Assault Craft*, LAC) en de andere variant kan ook materieel en het bijbehorende personeel vervoeren (*Littoral Craft Mobility*, LCM). De LAC wordt geleverd in de periode 2026–2028 en de LCM in de periode 2028–2030.¹¹
- De huidige zware LCU-landingsvaartuigen ondergaan momenteel een *Midlife Update* bij de Nederlandse industrie. De eerste gemoderniseerde LCU is onlangs opgeleverd. De vaartuigen zijn inzetbaar tot het begin van de jaren '30. De A-brief over de vervanging van de LCU-vaartuigen is voorzien voor 2027.
- De voertuigen voor operaties van de mariniers aan land worden al vervangen. Nu beschikken de mariniers over *Band Vagn*-voertuigen en over Landrovers. Deze voertuigen worden in twee projecten vervangen: *Future Littoral All-Terrain Mobility Band Vagn* (FLATM-BV)¹² en *Future Littoral All-Terrain Mobility Patrouillevoertuigen* (FLATM-PV)¹³.

Risico's

De risico's bij dit project zijn beperkt. Zowel de Nederlandse Maritieme Maakindustrie als Defensie heeft ruime ervaring bij het ontwerpen, onderhouden en moderniseren van grote amfibische transportschepen en patrouilleschepen. Het risico bestaat dat binnen Defensie onvoldoende capaciteit is om het verwervingstraject op tijd te kunnen voltooien, ook gezien de andere grote maritieme investeringsprojecten die aan de orde zijn zoals de onderzeeboten, de LC-fregatten, de *Anti Submarine Warfare* (ASW)-fregatten voor onderzeebootbestrijding¹⁴, en de hulpvaartuigen¹⁵. Daarnaast bestaat het risico dat de eisen in verband met de gewenste interoperabiliteit met het Britse materieel leiden tot hogere kosten.

Defensie heeft voor de risico's beheersmaatregelen getroffen. Ten aanzien van de personeelscapaciteit wordt het beschikbare personeel zorgvuldig verdeeld over de verschillende projecten en wordt zo nodig overgegaan op externe inhuur. Ook draagt de intensieve samenwerking die Defensie in een vroeg stadium met de industrie wil aangaan, bij aan de vermindering van dit risico. De projectbudgetten bevatten een risicoreservering als mitigatie voor de budgetrisico's.

Financiële aspecten

Het taakstellende projectbudget van het project «Verwerving Amfibische Transportschepen» bevindt zich in de bandbreedte van € 1 miljard tot € 2,5 miljard. Dit bedrag komt ten laste van de Defensiebegroting. Het projectbudget is inclusief een risicoreservering en een eventuele verhoging van de exploitatiekosten gedurende de levensduur.

¹⁰ A-brief van het project «Vervanging en instandhouding FRISC», Kamerstuk 27 830, nr. 346 van 25 oktober 2021

¹¹ A-brief project «Vervanging middelzwaar landingsvaartuig (LCVP)», Kamerstuk 27 830, nr. 390 van 22 maart 2023

¹² A-brief, Kamerstuk 27 830, nr. 314 van 24 september 2020

¹³ A-brief, Kamerstuk 27 830, nr. 341 van 14 juni 2021

¹⁴ D-brief project «Vervanging M-fregatten (ASWF)», Kamerstuk 27 830, nr. 393 van 3 april 2023. Naast de twee fregatten voor Nederland worden ook twee ASW-fregatten voor België gebouwd.

¹⁵ B-brief project «Vervanging hulpvaartuigen», Kamerstuk 27 830, nr. 361 van 16 juni 2022

Planning

De instroom van de nieuwe Amfibische Transportschepen en de uitstroom van de huidige twee LPD's en vier OPV's worden op elkaar afgestemd. Bij de instroom van een nieuw schip wordt telkens een huidig schip uit de vaart genomen. Defensie wil het eerste van de zes nieuwe Amfibische Transportschepen laten instromen in 2032. De andere vijf schepen volgen in een ritme van één per jaar en een nieuw schip is een jaar na de instroom operationeel inzetbaar. Het zesde en laatste Amfibische Transportschip is volgens deze planning operationeel inzetbaar in 2038.

Het eerste LPD, Zr.Ms. Rotterdam, bereikt het einde van de levensduur in 2028, enkele jaren voor de instroom van het eerste Amfibische Transportschip. Defensie zal bezien of dit LPD nog enkele jaren langer kan blijven varen en zo ja, welke maatregelen daarvoor nodig zijn. De uitstroom van het andere LPD en de vier OPV's komt ongeveer overeen met het einde van hun levensduur.

Vooruitblik

De Kamer ontvangt eind 2025 de B-brief van dit project en de D-brief is voorzien voor 2027. Met het project «Verwerving Amfibische transportschepen» krijgt de Koninklijke Marine de beschikking over meer schepen die geschikt zijn voor inzet in oorlogsomstandigheden en die zijn toegesneden op het moderne amfibische optreden samen met partners. Daarnaast zijn de nieuwe schepen geschikt voor uiteenlopende taken waaronder die van het stationsschip in het Caribisch gebied, en zijn voor deze taken voldoende schepen beschikbaar. De vervanging van twee scheepklassen door één nieuwe klasse vergroot voor de Koninklijke Marine de flexibiliteit bij de operationele inzet en zorgt bovendien voor meer doelmatigheid.

De Staatssecretaris van Defensie,
C.A. van der Maat

BIJLAGE

Kader Beleidskeuzes uitgelegd Verwerving Amfibische Transportschepen

De met deze brief na te streven doelstelling is drieledig.

1. Vervanging van de huidige twee amfibische transportschepen (*Landing Platform Docks*, LPD's) alsmede van de huidige vier *Oceangoing Patrol Vessels* (OPV's) vanwege het bereiken van het einde van de levensduur van deze schepen. Daarmee behoudt Defensie de capaciteiten voor amfibische operaties en blijft uitvoering van de taken van de OPV's mogelijk, zoals die van stationsschip in het Caribisch gebied, patrouilletaken, drugs- en piraterijbestrijding en humanitaire hulpverlening.
2. Vergroting van de flexibiliteit bij de inzetmogelijkheden voor de Koninklijke Marine door de vervanging van deze twee scheepsklassen door één klasse van zes schepen die alle taken van de zes huidige schepen kunnen uitvoeren.
3. De behoefte bestaat voor versterking van de Nederlandse defensie-industrie en voor een versterking van de Nederlandse Maritieme Maakindustrie in het bijzonder. Nederland draagt hiermee bij aan de versterking van de Europese strategische autonomie.

Beleidsinstrumenten

Met de verwerving van zes Amfibische Transportschepen voor de Koninklijke Marine dragen we bij aan het behalen van de eerste twee doelstellingen. Door hierbij eerder en intensiever dan in het verleden samen te werken met de defensie-industrie in den brede wordt aan de derde doelstelling bijgedragen. Hierbij kiest Defensie voor de bouw van marineschepen met het «industrieversterkend aankopen» door middel van een partnerschap met de sector dat niet alleen de bouw van marineschepen omvat maar ook infrastructuur, personeel, innovatie, kennisontwikkeling en instandhouding.

Financiële gevolgen voor het Rijk

Het projectbudget van de verwerving van de Amfibische Transportschepen ligt in de bandbreedte tussen € 1 miljard en € 2,5 miljard. Over de verdere detaillering van het budget zal de Kamer worden geïnformeerd bij de nadere invulling van de behoefte.

Financiële gevolgen voor maatschappelijke sectoren

De Amfibische Transportschepen worden zonder concurrentiestelling aanbesteed bij de Nederlandse industrie. Nederlandse kennisinstellingen zoals TNO, NLR en MARIN leveren bijdragen aan de innovaties.

Nagestreefde doeltreffendheid

De nieuwe Amfibische Transportschepen kunnen de taken van beide huidige scheepsklassen vervullen. Het ontwerp van de nieuwe schepen wordt toegesneden op de veranderde doctrine van het amfibisch optreden. Terwijl marinierseenheden tot nu toe op een beperkt aantal plaatsen in meerdere landingsgolven aan land gaan, is dat in de nieuwe doctrine gelijktijdig op meerdere, uit elkaar liggende plaatsen. De Amfibische Transportschepen vervoeren daarmee per schip minder mariniers dan nu en kunnen kleiner zijn dan de huidige LPD's. Maar er zijn bij een operationele inzet wel meer transportschepen tegelijkertijd nodig om hetzelfde aantal mariniers in te zetten. Gezien de intensieve amfibische samenwerking met het Verenigd Koninkrijk is interoperabiliteit met het Britse materieel een nadrukkelijk aandachtspunt. Daarnaast kunnen de nieuwe Amfibische Transportschepen de eerdergenoemde taken van de huidige OPV's uitvoeren. Om de Nederlandse defensie-industrie op doeltreffende wijze te versterken zal Defensie de samenwerking zoeken met Damen Naval en daarnaast met de bredere defensie-industrie. Defensie dient nog overeenstemming te bereiken met Damen Naval over de condities van een dergelijke alliantie.

Nagestreefde doelmatigheid

In deze fase van het project kunnen nu reeds drie punten genoemd worden die de doelmatigheid onderstrepen.

- De vervanging van twee scheepklassen door één nieuwe zorgt voor meer doelmatigheid bij onder meer aanschaf, opleidingen en instandhouding.
- Defensie streeft naar internationale samenwerking bij het ontwerp en de bouw van de schepen, in het bijzonder met het Verenigd Koninkrijk waarmee Nederland reeds samenwerkt op het gebied van amfibische operaties. Gezamenlijke studies en mogelijk ook het gebruik van identieke subsystemen op de transportschepen van beide landen kunnen de doelmatigheid bevorderen. Verdere doelmatigheid zal worden bereikt bij de nadere invulling van de behoefte.

Evaluatieparagraaf

Deze brief valt onder het beleidskader Defensie Materieel Proces (DMP). Aan de hand van verschillende ontwikkelingen wordt in 2024 een geactualiseerde brochure «DMP bij de tijd» aan het parlement voorgelegd. Volgens het DMP volgt na de voltooiing van in ieder geval projecten die vallen onder de regeling grote projecten een evaluatie (E-fase).
