

Vergaderjaar 2023–2024

27 830

Materieelprojecten

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 423

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 januari 2024

Nederland is een zeevarende natie. De handel over zee is essentieel voor onze economie en de bescherming van onze maritieme aanvoerlijnen is van groot belang. De Nederlandse Maritieme Maakindustrie (MMI) levert een belangrijke bijdrage aan deze welvaart en veiligheid met de bouw van zowel civiele schepen als marineschepen voor onze Koninklijke Marine en partnerlanden.

Het kabinet wil samen met Europese partners strategische afhankelijkheden verminderen en de MMI kan daaraan een belangrijke bijdrage leveren. De MMI heeft echter te maken met sterke internationale concurrentie en heeft daarom een impuls nodig, daar zijn de sector en de overheid het over eens. Recent hebben de Ministeries van Economische Zaken en Klimaat (EZK), Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Defensie samen met de maritieme sector afspraken gemaakt in de «Sectoragenda Maritieme Maakindustrie».¹

Deze Sectoragenda valt samen met het begin van een omvangrijk investeringsprogramma van Defensie in materieel voor de marine. Defensie draagt met deze miljardeninvesteringen nadrukkelijk bij aan versterking van de sector en beoogt daarbij een partnerschap met de sector dat niet alleen de bouw van marineschepen omvat maar ook infrastructuur, personeel, kennisontwikkeling en innovatie, en onderhoud. Met dit «industrieversterkend aankopen» wordt de focus van Defensie verbreed van besluiten alleen op basis van de behoeftestelling per schip of ander maritiem materieel naar ook de gewenste effecten om de hele sector te versterken. Dit vraagt een andere benadering met als doel een versterkt maritiem landschap in Nederland. De Sectoragenda is hier een katalysator voor.

¹ 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

Hierbij informeer ik uw Kamer, mede namens de Minister van EZK en de Minister van IenW, over de manier waarop Defensie, in samenwerking met en ondersteund door het Ministerie van EZK en het Ministerie van IenW, invulling wil geven aan de gezamenlijke «Sectoragenda Maritieme Maakindustrie», alsmede in bredere zin over de ambities van Defensie met betrekking tot de MMI. Deze brief betreft daarom in het bijzonder de defensiegerelateerde maritieme bedrijven, in het besef dat MMI breder is dan de defensiegerelateerde sector.

Tevens informeer ik uw Kamer hierbij, mede namens de Minister van EZK en de Minister van IenW, dat oud-Kamerlid Kees van der Staaij per 1 februari a.s. de rol van gezant Maritieme Maakindustrie gaat vervullen. Hij neemt het stokje over van Marja van Bijsterveldt-Vliegenthart die de opstelling van de Sectoragenda van 26 oktober 2023 heeft begeleid. De gezant fungeert als bestuurlijk boegbeeld en heeft een belangrijke verbindende, signalerende en knelpunten adresserende rol bij de uitvoering van de Sectoragenda.

Actuele ontwikkelingen

De internationale veiligheidssituatie is de afgelopen jaren verslechterd. Om de hoofdtaken te vervullen moet de Nederlandse krijgsmacht beschikken over goede en moderne capaciteiten. Hiervoor is meer en moderner militair materieel nodig met een kortere levertijd. Daarnaast willen Nederland en Europa de strategische afhankelijkheden verminderen door zoveel mogelijk zelf zelfstandig militaire capaciteiten te kunnen ontwikkelen, bouwen, inzetten, onderhouden en moderniseren. Nederland en Defensie kunnen daarbij voor maritiem materieel bouwen op de MMI.

Voor Defensie is de MMI de leverancier bij uitstek van marineschepen. De bouw daarvan vereist bijzondere technologie en kennis waarover bouwers van alleen civiele schepen slechts beperkt beschikken. Marineschepen moeten kunnen optreden in oorlogsomstandigheden en zij moeten regelmatig worden gemoderniseerd om bestand te zijn tegen nieuwe dreigingen. De MMI is naast de bouw van marineschepen ook van belang voor het onderhoud en de modernisering van deze schepen voor een optimale inzetbaarheid.

In de MMI bevinden zich enkele van de weinige zelfstandige leveranciers van defensiesystemen in Nederland (*Original Equipment Manufacturers*, OEM's). Een krachtige MMI is van grote waarde voor de Nederlandse en Europese strategische autonomie en onmisbaar om mee te kunnen doen aan internationale samenwerking. Het belang van een sterk Nederlands marinebouwcluster voor de nationale veiligheid is onderstreept in de Defensie Industrie Strategie (DIS)². Omgekeerd is Defensie voor de MMI een belangrijke partner. De kennis en ervaring die de MMI met de bouw van marineschepen verwerft, bevorderen de kansen op de exportmarkt.

Door vroegtijdig te communiceren over de grote investeringsprojecten en de samenhang daartussen, stelt Defensie de sector in staat zich beter te positioneren. Omgekeerd kan Defensie de eigen investeringen beter plannen door rekening te houden met de capaciteiten van de industrie. Dit vroegtijdige overleg kan het proces van aanbesteden en bouwen sneller laten verlopen, en resulteren in nog betere schepen voor Defensie.

Binnen de sector groeit het besef dat gezien de groeiende internationale concurrentie een zekere mate van consolidatie op nationaal niveau

² Zie onder andere de Kamerbrief over de DIS in de gewijzigde geopolitieke context, Kamerstuk 31 125, nr. 123 van 2 november 2022.

wenselijk is. De Sectoragenda vermeldt daarnaast dat bedrijven binnen de MMI consortia kunnen vormen om samen competitiever te kunnen inschrijven op aanbestedingen om zo de kracht van afzonderlijke bedrijven beter te benutten.

Internationale samenwerking

Voor Defensie is internationale samenwerking vanzelfsprekend, ook op marinegebied. België en Nederland hebben de marines verregaand geïntegreerd met identieke schepen voor mijnenbestrijding en fregatten voor onderzeebootbestrijding. Voor landen in Noord-Europa bestaat een groot potentieel voor maritieme industriële samenwerking en Nederland zoekt actief naar mogelijkheden. Dit kan ertoe leiden dat Nederlands marinematerieel deels door deze partners wordt ontwikkeld, maar ook dat Nederland marinematerieel voor deze partners kan ontwikkelen.

Denemarken, Duitsland, Finland, Nederland, Noorwegen en Zweden hebben op 7 december 2023 een *Memorandum of Understanding* (MoU) ondertekend over samenwerking bij de bouw van maritiem materieel (*Northern Naval Capability Cooperation*, NNCC). Het doel van dit MoU is om gezamenlijk te onderzoeken hoe de synergie tussen de maritieme industrieën in deze landen kan worden versterkt en dit uit te werken in concrete projecten. Dit is in navolging van de stappen die in meer zuidelijke Europese landen al zijn gezet ten aanzien van maritieme samenwerking en consolidatie.

De NNCC-landen bekijken momenteel mogelijkheden voor een breed scala aan concrete samenwerkingsprojecten. De aandachtsgebieden zijn bijvoorbeeld materieel geschikt voor arctische omstandigheden, onbemande systemen, sensoren zoals voor de bescherming van onderzeese infrastructuur, informatie- en communicatiesystemen en bewapening waaronder laserwapens. Ook bij investeringsprojecten die Nederland zelf al in gang heeft gezet zoals de vervanging van de Luchtverdedigings- en Commandofregatten is samenwerking mogelijk, mits dit niet zorgt voor vertraging.

Maritieme investeringsprojecten en de Sectoragenda

De komende vijftien jaar vervangt de Koninklijke Marine naast de onderzeeboten bijna alle grote bovenwaterschepen, verschillende ondersteunende vaartuigen en de operationele vaar- en voertuigen van het Korps Mariniers. Om actuele en toekomstige dreigingen tegen te gaan, krijgt de vernieuwde vloot schepen met betere sensoren en bewapening om een vijand op grotere afstand te kunnen aanvallen. Daarnaast gaat de vloot in genetwerkt verband opereren met onbemande systemen zowel op het water als onder water en in de lucht.³ Verder krijgt de bescherming van de onderzeese en offshore vitale infrastructuur op de Noordzee steeds meer aandacht.

De onderstaande tabel geeft de aantallen grotere marineschepen weer die Defensie de komende vijftien jaar gaat verwerven. Het betreft in totaal 28 grotere bovenwaterschepen en vier onderzeeboten. De rol van de Nederlandse industrie bij de bouw van deze schepen wordt hieronder toegelicht. De vervanging van de onderzeeboten volgt een eigen traject. Bij de verwerving van de zes mijnenbestrijdingsvaartuigen, die onder

³ Zie ook de Kamerbrief over de transitie van de Koninklijke Marine, Kamerstuk 36 124, nr. 31 van 17 mei 2023.

Belgische leiding wordt uitgevoerd, is de rol van de Nederlandse industrie beperkt.⁴

Type schip	Aantal
Luchtverdedigings- en Commandofregatten (LC-fregatten)	4
Amfibische vaartuigen (LPX)	6
Hulpvaartuigen	8
Schepen bescherming Noordzee en ondersteuning LC-fregatten	2
Onderzeeboten	4
<i>Anti Submarine Warfare</i> -fregatten (ASW-fregatten)	2
Mijnenbestrijdingsvaartuigen	6

De Sectoragenda, opgesteld door de sector en de betrokken departementen samen, geeft invulling aan een actiever en duurzaam industriebeleid. Hiermee geeft het kabinet opvolging aan verschillende moties over versterking van de MMI, zoals de recente breed gesteunde motie-Graus c.s.⁵ De Sectoragenda is wederkerig en vraagt actieve participatie van zowel de overheid als van de sector. Enkele van de aangekondigde initiatieven en maatregelen zijn al in gang gezet, andere zijn nieuw. Hieronder ga ik in op enkele grote maritieme investeringsprojecten en, waar relevant, de relatie met enkele «koploperprojecten» van de Sectoragenda.

Vervanging Luchtverdediging- en Commandofregatten (LC-fregatten)

Defensie vervangt in de loop van de jaren dertig de huidige LC-fregatten. De nieuwe schepen kunnen onder andere een maritieme taakgroep verdedigen tegen moderne luchtdreiging. In februari a.s. ontvangt de Kamer de A-brief over twee nauw verweven projecten: de vervanging van de LC-fregatten zelf en het project «Bewapening Maritieme Lucht- en Raketverdediging» dat gaat over de aanschaf van meerdere typen luchtdoelraketten voor de nieuwe fregatten. Het projectbudget van de vervanging van de LC-fregatten is meer dan € 2,5 miljard euro, dat van de bewapening ligt tussen de € 1 miljard en € 2,5 miljard euro.

Defensie treft voorbereidingen om de MMI intensief bij dit project te betrekken. Het project kan de sector versterken en bovendien een stimulans vormen voor een sterkere samenwerking binnen de industrie. Andere landen kunnen zich bij ons aansluiten waarbij samenwerking denkbaar is op bijvoorbeeld sensoren, bewapening en voortstuwing. De A-brief zal hier nader op ingaan.

Vervanging *Landing Platform Docks* en *Oceangoing Patrol Vessels* door LPX-vaartuigen

De huidige twee *Landing Platform Docks* (LPD's), Zr.Ms. Johan de Witt en Zr.Ms. Rotterdam, worden net als de *Oceangoing Patrol Vessels* (OPV's) in de loop van de jaren dertig vervangen door één klasse amfibische LPX-vaartuigen. De nieuwe schepen worden toegesneden op de nieuwe doctrine voor amfibische operaties waarbij de mariniers en hun materieel straks gelijktijdig op meerdere, uit elkaar liggende plaatsen aan land gaan, in plaats van op een beperkt aantal plaatsen in opeenvolgende landings-

⁴ D-brief project «Vervanging mijnenbestrijdingscapaciteit» (Kamerstuk 27 830, nr. 280) van 15 maart 2019

⁵ Kamerstuk 36 410 XIII, nr. 76 van 17 oktober 2023

golven. In deze nieuwe doctrine ligt de nadruk op het licht, snel en verspreid optreden met een lichte logistieke ondersteuning.⁶

Bij de vervanging van de grote amfibische landingsschepen ligt samenwerking met het Verenigd Koninkrijk voor de hand, gezien de nauwe samenwerking van het Korps Mariniers met de Britse *Royal Marines* in de *UK/NL Amphibious Force*. Uit gesprekken met het Verenigd Koninkrijk is gebleken dat vanwege de verschillende inzetconcepten beide landen naar verwachting geen identieke schepen aanschaffen, maar dat deze samenwerking wel kan leiden tot Britse en Nederlandse schepen met een goede interoperabiliteit en waar mogelijk identieke subsystemen. Defensie kijkt nadrukkelijk naar de Nederlandse industrie voor dit project en treft voorbereidingen om de MMI hierbij intensief te betrekken. Dit wordt uitgewerkt in de verwervingsstrategie. De Kamer zal de A-brief naar verwachting dit voorjaar ontvangen. Het projectbudget ligt in de bandbreedte tussen € 1 miljard en € 2,5 miljard.

Investeringsproject «Vervanging hulpvaartuigen» en koploperproject «Maritiem Masterplan»

Het «Maritiem Masterplan» is een project van de maritieme sector en de Ministeries van IenW, EZK en Defensie, en heeft als doel om betrouwbare, concurrerende en modulaire klimaatneutrale schepen te ontwikkelen, te bouwen en in stand te houden.⁷ Defensie verwerft met het project «Vervanging hulpvaartuigen» acht vaartuigen met klimaatneutrale technologie en heeft daarmee een voorbeeldfunctie en voortrekkersrol voor het «Maritiem Masterplan».

Het Maritiem Masterplan krijgt financiering uit het Nationaal Groeifonds maar voor de bouw van de hulpvaartuigen ontvangt Defensie daaruit geen bijdrage. In 2022 heeft Defensie besloten de extra kosten van het klimaatneutraal maken zelf te financieren. Het totale projectbudget ligt in de bandbreedte tussen de € 250 miljoen en € 1 miljard. De Nederlandse MMI gaat deze vaartuigen bouwen. De aard en omvang van het project bieden goede kansen voor brede samenwerking binnen de sector. Zoals vermeld in de B-brief zal Defensie de hulpvaartuigen aanbesteden bij de Nederlandse industrie met toepassing van artikel 346 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).⁸ De D-brief van dit project is voorzien voor 2025.

De acht nieuwe hulpvaartuigen hebben een gemeenschappelijk basisontwerp, maar krijgen uiteenlopende taken. Twee zeegaande vaartuigen zijn bedoeld voor hydrografische taken en de taken van het huidige torpedowerkschip. Twee andere zeegaande vaartuigen zijn bedoeld voor opleidingen en als ondersteuningsschip in de West. De vier overige vaartuigen zijn kleiner en zijn bedoeld voor duikwerkzaamheden. De acht vaartuigen zijn geschikt om te varen op zowel methanol als diesel en de vaartuigen zijn klimaatneutraal indien groen geproduceerde methanol wordt gebruikt. Groene methanol scheelt per jaar 13 kton minder CO₂-uitstoot voor de acht vaartuigen gezamenlijk.

Dit project is innovatief omdat motoren met methanol-aandrijving voor dit type schepen nog niet zijn ontwikkeld. Defensie wordt hiermee *launching*

⁶ A-brief «Vervanging middelzwaar landingsvaartuig (LCVP)» van 22 maart 2023, Kamerstuk 27 830, nr. 390

⁷ Zie de Kamerbrief van de Ministers van EZK en van Financiën over de derde ronde van het Nationaal Groeifonds van 30 juni 2023, Kamerstuk 36 200 L, nr. 10.

⁸ B-brief project «Vervanging hulpvaartuigen», Kamerstuk 27 830, nr. 361. De D-brief van dit project is voorzien voor 2025.

customer voor deze technologie. Daarnaast gaat de leverancier niet alleen de schepen bouwen maar deze ook onderhouden. Dit vermindert de onderhoudstaken van de Koninklijke Marine en bij marineschepen is dat nog niet eerder op deze schaal gebeurd.

Defensie neemt samen met de kennisinstellingen MARIN en TNO en enkele marktpartijen deel aan het door EZK financieel gesteunde project MENENS. Dit project test in een *fieldlab* op zee een schip met diesel- en methanolaandrijving, de Fugro Pioneer. De Nederlandse Defensie Academie (NLDA) voert in dit kader samen met de TU Delft onderzoek uit naar twee verschillende types methanolmotoren en de integratie van deze motoren in het energiesysteem van een schip. De kennis uit het MENENS-project zorgt voor de benodigde technologie en beperkt de risico's voor Defensie en de industrie. Het project van de hulpvaartuigen kan de MMI een belangrijke impuls geven op het gebied van klimaatneutrale technologie en kan daarmee haar internationale marktpositie versterken.

Nieuwe schepen bescherming Noordzee en koploperproject «Smart Maritime»

De Noordzee is belangrijk voor onze economie en voor onze nationale veiligheid. De Kamer is vorig jaar door de Minister van Defensie geïnformeerd over de taken van Defensie op de Noordzee en over de investeringen van Defensie in sensoren en satellietcapaciteit ten behoeve van de bescherming van de vitale infrastructuur.⁹ Het koploperproject «Smart Maritime» van de Sectoragenda verbindt de Ministeries van IenW, van EZK en van Defensie met de MMI ten behoeve van de veiligheid op de Noordzee.

Momenteel bereidt Defensie de verwerving voor van twee nieuwe schepen die onder andere kunnen bijdragen aan de bescherming van de vitale infrastructuur op de Noordzee. Defensie kijkt hierbij nadrukkelijk naar de MMI en treft voorbereidingen om de MMI intensief bij dit project te betrekken. Dit wordt later uitgewerkt in de verwervingsstrategie. De nieuwe schepen krijgen een kleine bemanning maar ze kunnen ook dienen als proeftuin voor de ontwikkeling van middelgrote onbemande schepen. Daarmee kunnen zij de innovatie bevorderen op het gebied van onbemand varen.

De nieuwe schepen krijgen twee hoofdtaken: bescherming van de vitale infrastructuur op de Noordzee, en ondersteuning van fregatten in omstandigheden met een grote dreiging. Als geen sprake is van tijden van internationale hoogspanning kunnen deze schepen bijdragen aan de veiligheid op de Noordzee, waarvoor ze worden uitgerust met sensoren en capaciteiten voor optreden onder water en op de zeebodem.

Daarnaast kunnen de nieuwe schepen, voor operaties met een hoog dreigingsniveau, ook buiten het Noordzeegebied een LC-fregat ondersteunen. De nieuwe schepen beschikken over een voorraad luchtdoelraketten en zij volgen het fregat op korte afstand. Het LC-fregat geeft de lanceercommando's voor hun raketten en geleidt de raketten naar het doel. Bij een vijandelijke aanval is het LC-fregat met deze aanvullende rakettenvoorraad beter in staat om op te treden tegen salvo's van grote aantallen vijandelijke raketten. Dit wordt «gedistribueerd optreden»

⁹ Kamerbrief van 7 juli 2023 over de taken van Defensie op de Noordzee (Kamerstuk 33 450, nr. 122) en A-brief «Project «Verwerving ISR-capaciteit Noordzee» en internationale ontwikkelingen bescherming vitale infrastructuur Noordzee» (Kamerstuk 36 124, nr. 39) van 19 december 2023

genoemd.¹⁰ De Kamer ontvangt in de loop van dit jaar een A-brief over dit project waarin ook wordt ingegaan op de projectplanning.

Vervanging onderzeebootcapaciteit

Het programma «Vervanging onderzeebootcapaciteit» is een langlopend traject. Vanaf de B-brief van 13 december 2019 is gemeld dat Nederland, in tegenstelling tot bovenwaterschepen, sinds de jaren negentig niet meer beschikt over een zelscheppende onderzeebootindustrie.¹¹ De verwervingsstrategie berust op een aanbesteding in concurrentie met een beroep op artikel 346 VWEU, waaraan drie buitenlandse werven deelnemen. Het tenderdossier is gericht op het verkrijgen van de beste boot voor de beste prijs, met waarborging van het wezenlijk belang van nationale veiligheid en strategische autonomie (WNV) en beheersing van de risico's. De beoogde industriële samenwerkingsovereenkomst (ICA) heeft tot doel om daarnaast een zo groot mogelijke Nederlandse betrokkenheid vast te leggen die bijdraagt aan een versterking van de Nederlandse Defensie Technologische en Industriële Basis (NLDTIB). Het programma bevindt zich momenteel in de afrondende fase van de verwervingsvoorbereiding (D-fase). Gestreefd wordt naar verzending van de D-brief voor het einde van het eerste kwartaal.¹²

Vervanging M-fregatten (ASWF)

De twee vervangingsprojecten voor de M-fregatten en de mijnenbestrijdingscapaciteit worden in samenwerking met België uitgevoerd. In het door Nederland geleide project «Vervanging M-fregatten (ASWF)» gaat de Nederlandse industrie vier fregatten bouwen waarvan twee voor België. Voor de ASW-fregatten sluit Defensie een reeks van ongeveer 40 contracten. De twee grootste contracten betreffen de bouw van het schip door Damen Naval en het radar- en vuurleidingssysteem AWWIS door Thales Nederland. Voor deze contracten heeft Defensie een beroep gedaan op artikel 346 VWEU.¹³ Het projectbudget van de verwerving van twee ASW-fregatten bedraagt € 1,96 miljard (prijspeil 2023).

Infrastructuur en koploperproject «Werf van de toekomst»

Om de MMI versterken wil Defensie zoals eerder opgemerkt de sector nauwer gaan betrekken bij de planning van projecten. Dit kan de bouw van marineschepen maar ook het onderhoud stroomlijnen en de sector versterken. De infrastructuur voor bouw en onderhoud is nadrukkelijk een aandachtspunt en het koploperproject «Werf van de toekomst» uit de Sectoragenda kan daarbij helpen.

De Werf van de toekomst betreft onder meer een gezamenlijk studieproject van de Ministeries van EZK en Defensie voor de mogelijke komst in Nederland van een productiefaciliteit met innovatieve productiemethoden zoals een gerobotiseerde lasstraat. Van de lopende investeringsprojecten worden de casco's van meerdere, door Damen Naval geproduceerde Nederlandse marineschepen niet in Nederland maar in Roemenië gebouwd vanwege de lagere kosten en de beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel. Een nieuwe productiefaciliteit in ons land kan voor

¹⁰ Nader toegelicht in de beantwoording van feitelijke vragen over de Defensienota 2022, Kamerstuk 36 124, nr. 2 van 26 augustus 2022.

¹¹ Kamerstuk 34 225, nr. 24

¹² Zie de Kamerbrieven «Totstandkoming industriële samenwerkingsovereenkomst in het programma Vervanging onderzeebootcapaciteit» (25 januari 2023) en «Proces tot gunning vervanging onderzeebootcapaciteit» (15 juni 2023), Kamerstukken 34 225, nrs. 42 en 44.

¹³ D-brief, Kamerstuk 27 830, nr. 393 van 3 april 2023

volgende investeringsprojecten wellicht leiden tot een verlaging van de bouwkosten tot een niveau waarop bouwen in Nederland in plaats van in het buitenland weer aantrekkelijk wordt. Deze faciliteit zou open kunnen staan voor zowel civiele als militaire scheepsbouw. De plannen, inclusief financieringsbehoefte en -bronnen, worden in een verkennende studie uitgewerkt. Daarnaast worden bij de Werf van de toekomst nieuwe vormen van organisatie en samenwerking uitgewerkt in zogenoemde *Living Labs*, waaronder één voor onderhoud in Den Helder.

Naast de Werf van de toekomst kijkt Defensie bij infrastructuur naar de beschikbaarheid van scheepsdokken die de grootste marineschepen aankunnen. De huidige LPD's, de toekomstige LPX-vaartuigen en de toekomstige vervangers van de LC-fregatten passen niet in het eigen grootste dok van de Koninklijke Marine in Den Helder. Het aantal reparatiedokken in Nederland die geschikt zijn voor deze grootste schepen is beperkt. Defensie beziet de mogelijkheden om te beschikken over voldoende strategische dokcapaciteit en informeert de Kamer hier later over.

Overige aspecten

Personeel

De beschikbaarheid van voldoende personeel is voor Defensie cruciaal. Zowel voor Defensie als voor de MMI is het werven van voldoende personeel een uitdaging. Defensie en de industrie richten zich daarbij deels op dezelfde doelgroep. De sector heeft recent een strategie opgesteld om het personeelstekort bij de industrie aan te pakken. De strategie richt zich onder andere op cultuurverandering, onderwijs en loopbaanperspectief.

Defensie wil graag samen met de sector optrekken bij de uitwerking van deze strategie. Dit kan onder andere door het bevorderen van de uitwisseling van personeel tussen het bedrijfsleven en Defensie, waarbij alle betrokkenen kunnen profiteren van elkaars kennis en ervaring. Dit kan Defensie en de sector zowel bij de bouw als bij het onderhoud van de schepen voordelen bieden.

Daarnaast wil Defensie de inzet van reservisten gaan optimaliseren.¹⁴ Ook in de MMI werken mensen die reservist zijn of kunnen worden. Het delen van deze schaarse capaciteit tussen Defensie en civiele werkgevers biedt kansen aan alle betrokken partijen. Defensie wil reservisten in de toekomst anders inzetten door ze een vast onderdeel te maken van eenheden, in tegenstelling tot de huidige praktijk waar reservisten vooral worden ingezet op losse taken en projecten. Daarbij gaat Defensie de samenwerking met civiele werkgevers intensiveren en een beter aanbod doen aan hen en aan de reservisten zelf zodat het aantal reservisten kan toenemen.

Innovatie

Toepassing van innovatie is noodzakelijk om de operationele taken uit te voeren en nieuwe dreigingen het hoofd te kunnen bieden. Dit geldt niet alleen voor de bouw, maar ook tijdens de levensduur van defensiematerieel. Marineschepen moeten daarom regelmatig worden gemoderniseerd. Op meerdere terreinen is innovatie noodzakelijk, waaronder sensoren, onbemande vaartuigen en drones, materialen en duurzaamheid. Defensie stimuleert maritieme innovatie via onderzoek- en

¹⁴ Kamerstuk 36 200 X, nr. 72 van 13 april 2023

technologieontwikkelingsprojecten en kort-cyclisch innoveren, samen met kennisinstellingen en de maritieme sector. Defensie zorgt aan de hand van roadmaps voor de verbinding tussen de verschillende projecten.¹⁵ Ook van belang is innovatie op gebieden die relevant zijn voor marineschepen maar ook daarbuiten, zoals sensortechnologie waaronder radars. De Sectoragenda bevat afspraken tussen de sector en de Ministeries van EZK, IenW en Defensie over de stimulering van maritieme innovatie.¹⁶

Enkele voorbeelden van al langer lopende maritieme innovatieprojecten waarin Defensie investeert en samenwerkt met kennisinstututen en de sector, zijn de volgende:

- De *Hull Vane*, een Nederlands product dat werkt als een onderwaterspoiler, wordt doorontwikkeld om deze geschikt te maken voor een groot marineschip zoals een OPV. Door toepassing van een *Hull Vane* verbruikt een OPV tot 15% minder brandstof, kan het schip sneller varen en ligt het schip stabiel in het water.
- Met *Adaptive Pitch Control* kan een marineschip de stand van de schepsschroef optimaal instellen. Dit heeft meerdere voordelen. Het marineschip maakt minder geluid onder water waardoor vijandelijke onderzeeboten het schip minder snel opmerken. Verder kan het marineschip sneller accelereren wat in een operationele situatie voordelig kan zijn. Bovendien verbruikt het schip minder brandstof en hoeven de schepsmotoren minder hard te draaien, wat zorgt voor minder slijtage en lagere onderhoudskosten.
- Defensie laat onderzoeken of een schepsschroef van composiet materiaal sterk genoeg is om de hoge belasting aan te kunnen. Composiet is lichter dan brons dat nu meestal voor schroeven wordt gebruikt. Een lichtere schroef van composiet kan zorgen voor een lager brandstofverbruik en minder onderwatergeluid.

Naast deze innovatieprojecten met een meer algemeen karakter wordt innovatie ook toegepast bij concrete verwervingsprojecten. De hulpvaartuigen met klimaatneutrale voortstuwing zijn al genoemd. Bij het ontwerp van de nieuwe ASW-fregatten voor onderzeebootbestrijding hebben Defensie, kennisinstututen en de industrie intensief samengewerkt. Het zo stil mogelijk laten varen van de schepen heeft veel aandacht gekregen. Voor de masten en de bovenbouw van het schip worden composietmaterialen toegepast die sterk zijn maar ook lichter in gewicht. Ergonomische studies zijn gebruikt voor het ontwerp van de commandobrug. Daarnaast is veel gebruik gemaakt van automatisering en de commandovoeringssystemen zijn toonaangevend.

Onderhoud

Naast de bouw van marineschepen zijn de Nederlandse maritieme bedrijven ook belangrijk voor de instandhouding. Defensie streeft ernaar de industrie waar mogelijk te betrekken bij het onderhoud van marineschepen. Zoals vermeld gaat Defensie het onderhoud van de hulpvaartuigen laten uitvoeren door de leverancier. Defensie moet ook zelf blijven beschikken over de kennis en kunde om het onderhoud aan marineschepen te kunnen uitvoeren want in operationele omstandigheden is onderhoud door de industrie niet altijd mogelijk.

Momenteel voert het bedrijfsleven ongeveer de helft uit van het onderhoud waarvoor de Directie Materiële Instandhouding (DMI) van de

¹⁵ Zie de «Uitvoeringsagenda Innovatie en Onderzoek» (Kamerstuk 31 125, nr. 122) van 1 november 2022.

¹⁶ Kamerbrief «Aanvullende financiële informatie over de Sectoragenda voor de Maritieme Maakindustrie» (Kamerstuk 31 409, nr. 426) van 14 november 2023

Koninklijke Marine verantwoordelijk is. Op 29 juni jl. hebben de gemeente Den Helder, de provincie Noord-Holland en Defensie het bestuursakkoord «Ontwikkeling maritiem cluster Den Helder» ondertekend.¹⁷ Onderdeel daarvan is de ontwikkeling van een *Maritime Maintenance Valley*, een civiel-militair samenwerkingsverband op het gebied van maritiem onderhoud. Dit initiatief kan het vestigingsklimaat voor maritieme onderhoudsbedrijven in de regio verbeteren. Het bevordert de ondersteuning door het bedrijfsleven van de instandhouding van vlootenheden en -systemen, en draagt daarmee bij aan de operationele inzet en gereedheid van de Koninklijke Marine. Inmiddels is de *Maritime Maintenance Valley* opgenomen in de Sectoragenda en wordt de Kamer later over de nodige acties voor deze ontwikkeling geïnformeerd. Zoals vermeld zal in Den Helder een zogenaamd *Living Lab* komen om nieuwe samenwerkingsvormen bij onderhoud uit te proberen.

Ten slotte

Defensie en de MMI hebben elkaar nodig. Samen met de Ministeries van EZK en IenW wil Defensie concrete stappen zetten voor versterking van de MMI. Door de sector te versterken, kan Defensie blijven beschikken over hoogwaardige marineschepen die een belangrijke bijdrage leveren aan de veiligheid van Nederland en zijn bondgenoten.

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

¹⁷ Kamerstuk 36 124, nr. 34 van 29 juni 2023