

Vergaderjaar 2023–2024

34 225

Toekomst van de Nederlandse onderzeedienst

Nr. 55

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 mei 2024

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Defensie over de brief van 15 maart 2024 inzake uitkomst verwervingsvoorbereidingsfase vervanging onderzeebootcapaciteit (Kamerstuk 34 225, nr. 52).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 16 mei 2024. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
De Roon

Adjunct-griffier van de commissie,
Manten

Inleiding

De antwoorden op de vragen 7, 11, 19, 23, 30, 38, 46, 47, 48, 49, 56, 57, 61, 73, 74, 82, 83, 95, 96, 109, 122, 128, 129, 135, 151, 155, 156, 157, 158, 176, 182, 187 bevatten (commercieel) vertrouwelijke informatie en zijn separaat ter vertrouwelijke inzage beschikbaar gesteld¹.

Vragen en antwoorden

1.

Hoe staat uw uitspraak dat er in de offerte van Naval Group sprake is van brede betrokkenheid van de Nederlandse defensie- en veiligheid gerelateerde technologische industriële basis (NLDTIB) in verhouding tot uw uitspraak dat er honderden miljoenen, ten opzichte van een order van 5,6 miljard euro, naar Nederlandse bedrijven zal vloeien? Kunt u zo gedetailleerd mogelijk aangeven op welke manier en waar deze miljoenen de «supply chain» van Nederland versterken?

De Nederlandse defensie-industrie kan een bijdrage leveren aan het ontwerp, de ontwikkeling en de bouw van onderzeeboten. Dit geldt echter voor een beperkt deel van de gehele onderzeeboot. Zoals gemeld in de voortgangsrapportage op 1 april 2022 (Kamerstuk 34 225, nr. 35), is uit de dialoogrondes inzichtelijk geworden dat naar het zich laat aanzien een deel van de door Defensie geïdentificeerde kritieke systemen (op componentenniveau) door Nederlandse bedrijven kunnen worden geleverd. Er is kennis op het gebied van onderzeeboten aanwezig maar Nederlandse bedrijven hebben decennia geen onderzeeboten gebouwd en het bedrijf dat de Walrusklasse onderzeeboten heeft gebouwd bestaat niet meer. Daarnaast bestaat een onderzeeboot uit een heel groot aantal subsystemen en componenten die in de totale waarde van een onderzeeboot zijn verankerd. Hierdoor is de totale waarde van de Nederlandse betrokkenheid afgezet tegen de totale waarde van de onderzeeboot niet te vergelijken met bijvoorbeeld de bouw van oppervlakteschepen.

Naval Group betreft een brede groep van Nederlandse bedrijven en kennisinstituten. Het gaat om een combinatie van grote bedrijven, mkb-bedrijven, innovatieve *high-tech* bedrijven en kennisinstituten. De *Industrial Cooperation Agreement* (ICA) van Naval Group levert een wezenlijke versterking op van de Nederlandse Defensie Technologische en Industriële Basis (NLDTIB) op het gebied van het ontwerp, de ontwikkeling en de bouw van onderdelen en subsystemen van de onderzeeboten waaronder kritieke systemen van de onderzeeboot, maar ook systemen voor bovenwaterschepen die Naval Group bouwt voor andere opdrachtgevers.

De precieze waarde van de orders per bedrijf kan op dit moment niet worden overlegd omdat de contracten tussen Naval Group en Nederlandse toeleveranciers nog in onderhandeling zijn. Nederlandse bedrijven zullen worden betrokken bij staal- en modulebouw (Royal IHC), platform-automatisering (RH Marine), akoestische bekleding (Bolidt), energiehuishouding (RH Marine), hydraulische systemen (Van Halteren Technologies), composietstructuren (Solico), detectie (Optics11), filtersystemen (Hatenboer), koudwatermakers (Heinen&Hopman of Van Halteren Technologies), trimsystemen (Bolidt), pompen (Combimac) en Integrated Logistics Support (Verebus).

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

2.

Wat was voor het kabinet de reden om in november 2019 te kiezen voor een open aanbestedingsprocedure? Zijn hier in een later stadium redenen aan toegevoegd? Zo ja, welke en wanneer?

Met de B-brief van 13 december 2019 (Kamerstuk 34 225 nr. 24) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de verwervingsstrategie voor het programma vervanging onderzeebootcapaciteit. Hierbij is op grond van een wezenlijk nationaal veiligheidsbelang artikel 346 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU) gebruikt. Artikel 346 VWEU stelt EU-landen, in dit geval Nederland, in staat om bij overheidsaankopen af te zien van een openbare Europese aanbesteding. Het kabinet heeft gekozen voor een verwerving in concurrentie waaraan drie geselecteerde buitenlandse kandidaat-werven konden deelnemen. Zoals toegelicht in de beantwoording van vragen over de B-brief (Kamerstuk 34 225 nr. 25), heeft het kabinet hiervoor gekozen omdat Nederland niet beschikt over een zelscheppende onderzeebootbouwindustrie om zelfstandig een onderzeeboot volledig te ontwerpen en bouwen. Door verschillende kandidaat-werven te laten deelnemen, kon Defensie verschillende aanbiedingen vergelijken en zodoende de beste prijs-kwaliteit verhouding en gunstige contractvoorwaarden afdwingen. Dit gold nadrukkelijk ook voor de invulling van aspecten uit de Defensie Industrie Strategie (DIS) en risicobeheersing. Deze uitgangspunten zijn gedurende de verwervingsvoorbereidingsfase hetzelfde gebleven. Over de uitkomsten van de verwervingsvoorbereidingsfase is uw Kamer met de D-brief van 15 maart jl. geïnformeerd.

3.

Zijn er in de achterliggende periode in aanloop van of tijdens de aanbestedingsprocedure door de werven betrokken bij de aanbesteding of door de Nederlandse overheid toezeggingen gedaan die niet bekend zijn geworden bij de Tweede Kamer? Zo ja, welke en aan wie?

Nee, dat is mij niet bekend.

4.

Wat zijn de gevolgen van de voorlopige gunning aan de Franse werf Naval voor de samenwerking op maritieme basis in Noord-Europa? Betekent dit dat deze samenwerking niet of nauwelijks meer zal plaatsvinden?

65.

Kunt u de wezenlijke strategische verandering gezien de eerdere nauwe samenwerking met de Noordelijke NAVO-landen duiden? Waarom is de keuze voor Naval op dit punt de beste en waarom is die keuze beter dan een keuze voor Saab-Damen, nu juist die combinatie gaat om de Noordelijke NAVO-landen?

De drie kandidaat-werven zijn alle gevestigd in landen die lid zijn van zowel de NAVO als de EU. Zowel Duitsland, Frankrijk als Zweden zijn belangrijke samenwerkingspartners voor Defensie. In de onderzoeksfase is met het oog op de onderzeebootvervanging beoordeeld wat de mogelijkheden zouden zijn voor verdieping van de samenwerking met de landen van de beoogde kandidaat-werven. Defensie heeft in de verwervingsvoorbereiding geen aanleiding gezien om van de mogelijkheden voor samenwerking een gunningscriterium te maken.

Defensie streeft ernaar om de relatie met Frankrijk te onderhouden en waar opportuun verder te verdiepen. Zo zijn er op het gebied van materiële samenwerking projecten gaande voor de aanschaf van nieuwe

helikopters voor de *Special Operations Forces* (SOF). En er is sprake van samenwerking naar aanleiding van het gezamenlijke project met België voor de verwerving van nieuwe mijnenbestrijdingscapaciteit. Wanneer de voorlopige gunning van de order voor vier nieuwe onderzeeboten aan de Franse werf Naval Group definitief wordt, zal dat een nauwere materieel-samenwerking betekenen met Frankrijk.

Dit doet niets af aan het belang van de maritieme samenwerking met onder meer de Noord-Europese landen. 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). De NNCC-landen bekijken momenteel mogelijkheden voor een breed scala aan concrete samenwerkingsmogelijkheden.

5.

Waarom is er gekozen voor een strategische samenwerking met Frankrijk op het terrein van de bouw van schepen/boten voor de Koninklijke Marine? Komt hierdoor de continuïteit van de Nederlandse marinebouw niet in gevaar, die in de sectoragenda voor de Maritieme Maakindustrie van het kabinet van groot belang voor onze strategische autonomie wordt geacht?

16.

Hoe verhoudt de gunning aan de Franse werf Naval zich tot de inhoud van de ambitieuze sectoragenda «No guts, no Glorie» over het belang van de Nederlandse maritieme maakindustrie en de actielijn daarin onze vitale nationale belangen zwaarder mee te wegen bij inkooptrajecten van de overheid met een zo groot mogelijke betrokkenheid van de Nederlandse maritieme maakindustrie?

17.

Hoe is invulling gegeven aan het voornemen vanaf het begin van het besluitvormingsproces te sturen op het zoveel mogelijk richten van de toekomstige vervangingsprojecten van de Marine en de Rijksrederij op onze maritieme maakindustrie?

24.

Loopt de OEM-positie van de Damen-werf bij de bouw van oppervlakteschepen in de toekomst gevaar door de voorlopige gunning van de onderzeebootorder aan de Franse werf Naval? Kan Naval bijvoorbeeld via IHC meedingen bij de aanbesteding van de vervanger van het luchtverdedigings- en commandofregat (LCF)? Verzwakt dit de positie van de Nederlandse marinebouw niet binnen Europa?

85.

Loopt de zelscheppendheid van de Nederlandse marinebouw in de toekomst gevaar door de voorlopige gunning van de onderzeebootorder aan de Franse werf Naval Group, gezien de verregaande samenwerking met Frankrijk op materieelgebied zoals benoemd in de D-brief? Hoe bent u van plan te voorkomen dat Naval Group meedingt bij de aanbesteding van de vervanger van het luchtverdedigings- en commandofregat (LCF)?

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. Expliciet is hierbij aangegeven dat de vervanging van de onderzeeboten een eigen, al langer lopend traject volgt (Kamerstuk 27 839, nr. 423).

De Ministeries van Economische Zaken en Klimaat (EZK), Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Defensie hebben met de maritieme sector afspraken gemaakt in de «Sectoragenda Maritieme Maakindustrie» (Kamerstuk 31 409, nr. 423). De 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.

Zoals gemeld in de brief over Defensie en de Nederlandse maritieme maakindustrie (Kamerstuk 27 830 / 31 409, nr. 423), is voor Defensie de maritieme maakindustrie de leverancier bij uitstek van marineschepen. In dit kader vestigt de brief de aandacht op tal van projecten, waaronder de vervanging van de LC-fregatten en de vervanging van de *Landing Platform Docks* en *Oceangoing Patrol Vessels*, de vervanging van hulpvaartuigen, en de investering in innovatieve schepen voor bescherming van de Noordzee. In deze trajecten komt de in de sectoragenda beschreven ambitie tot uitdrukking om het belang van versterking van de maritieme maakindustrie nadrukkelijker te laten meewegen bij maritieme investeringsprogramma's van de overheid. In de brief komt ook tot uitdrukking dat Defensie voor maritieme capaciteiten nauw samenwerkt met Europese partners. België en Nederland hebben de marines verregaand geïntegreerd met identieke schepen voor mijnenbestrijding en fregatten voor onderzeebootbestrijding. Daarnaast onderzoekt Nederland in het kader van NNCC een breed scala aan concrete samenwerkingsmogelijkheden met Denemarken, Duitsland, Finland, Noorwegen en Zweden.

Door vroegtijdig te communiceren over investeringsprojecten en de samenhang daartussen, stelt Defensie de sector in staat zich beter te positioneren en kan Defensie de eigen investeringen beter plannen door rekening te houden met de capaciteiten van de industrie. In dit kader is bijvoorbeeld in de A-brief over de vervanging van de LCF-fregatten en wapening maritieme lucht- en raketverdediging (Kamerstuk 27 830, nr. 426) gemeld dat Defensie voornemens is de Nederlandse maritieme sector in te schakelen onder artikel 346 VWEU. Dit is momenteel het grootste materieelproject van Defensie, waarbij wordt ingezet op een aanbesteding zonder concurrentiestelling. Hiervoor zal Defensie de samenwerking zoeken met Damen Naval en Thales NL en daarnaast met de bredere defensie-industrie. Damen Naval is in beeld voor het scheepsplatform en Thales NL is in beeld voor het radar- en vuurleidingsstelsel.

In de brief over de Nederlandse maritieme maakindustrie is toegelicht dat het al langer lopende programma voor de onderzeebootvervanging op wezenlijke punten afwijkt van andere maritieme (vervangings-)projecten omdat Nederland niet meer beschikt over zelscheppende onderzeebootbouw. Het kabinet heeft aan het eind van de onderzoeksfase gekozen voor een verwerving in concurrentie, waaraan drie buitenlandse kandidaat-werven deelnemen. Zoals toegelicht in de D-brief, biedt de offerte van Naval Group over het geheel gezien de beste balans wat betreft het beste product voor de beste prijs, risicobeheersing en de waarborging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie. Naval Group voldoet ruimschoots in de mate waarin Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen worden betrokken in ontwerp, productie, assemblage en integratie van de kritieke systemen. Het industriële samenwerkingsvoorstel (ICA) van Naval Group levert een wezenlijke versterking op van de NLDTIB op het gebied van het ontwerp, de ontwikkeling en de bouw van onderdelen en subsystemen van de onderzeeboten waaronder kritieke systemen van de onderzeeboot, maar

ook systemen voor bovenwaterschepen die Naval Group bouwt voor andere opdrachtgevers. Met de leveringsovereenkomst wordt vastgelegd dat Defensie de kennis, rechten en middelen verkrijgt voor de positionering van de Directie Materiële Instandhouding (DMI) in Den Helder (regierol), zodat Defensie zelf Nederlandse bedrijven kan inschakelen bij de instandhouding. De instandhouding op termijn zal geschieden onder regie van de DMI, waarbij Defensie zelf bedrijven en kennisinstellingen zal betrekken bij de instandhouding.

6.

Is er bij de beoordeling van de puntenscore voor de deelnemende werven gebruikgemaakt van een «multiplier»? Zo ja, op welke wijze? Wie heeft opdracht gegeven deze «multiplier» te hanteren voor wat betreft de puntentelling?

In het gunningsmodel van Defensie is niet gebruik gemaakt van een «multiplier». Dit instrument wordt door EZK gehanteerd bij de beoordeling van ICA-voorstellen en is hier ook toegepast.

7.

In hoeverre is de prijs van doorslaggevend belang geweest bij de keuze? Is dit belang gedurende het aanbestedingstraject nog groter geworden als gevolg van autonome prijsstijgingen door externe factoren? Was het daardoor in feite onmogelijk om een lage prijs te evenaren door het bieden van een kwalitatief betere boot en/of door een grotere Nederlandse industrieparticipatie?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

8.

In hoeverre is door het grote belang van de prijs in de weging een commerciële werf bij voorbaat kansloos in vergelijking met een staatsgesteunde werf? In hoeverre is deze overweging meegenomen gedurende de beslissingscriteria?

25.

In hoeverre is tijdens de procedure getoetst of hier sprake is van oneerlijke concurrentie door een Frans staatsbedrijf?

66.

Kunt u toelichten of er in de procedures is meegewogen dat staatsbedrijven voordelen hebben op het gebied van het nemen van financiële risico's? Zo ja, hoe zijn deze voordelen in de afweging van de offertes gemitigeerd?

67.

Kunt u toelichten waarom er, ondanks de voordelen van staatsbedrijven op het gebied van garanties en financiële risico's die kunnen leiden tot een groot prijsverschil, volgens u geen reden is voor een onderzoek naar een gelijk speelveld?

De drie kandidaat-werven zijn alle gevestigd in een EU-lidstaat. Dit betekent dat de werven en de overheden van de drie betreffende landen gebonden zijn aan dezelfde EU-wetgeving die er toe strekt om marktversturende staatssteun uit te bannen. De Europese staatssteunregels zorgen ervoor dat ondernemingen niet zonder meer financieel ondersteund of bevoordeeld kunnen worden door overheden. De Europese Commissie is – onder toezicht van het Hof van Justitie – exclusief bevoegd ten aanzien van de toetsing van de verenigbaarheid van staatssteun van EU-lidstaten met de Europese regels. Defensie is geen toezichthouder en moet bij het betreden van de markt dus afgaan op de oordeelsvorming van de Europese Commissie. In dit kader was er bij de selectie van de kandidaat-werven geen rechtvaardiging om één van de drie kandidaat-werven uit te

sluiten van inschrijving en hetzelfde geldt voor het doorlopen traject sindsdien.

Indien een inschrijving voor een opdracht abnormaal laag lijkt in verhouding tot de te verrichten werken, leveringen of diensten, kan de aanbestedende dienst de inschrijver verduidelijkingen over de samenstelling van de inschrijving vragen. Defensie heeft gedurende de dialoofase in verschillende stadia om een prijsindicatie gevraagd. De antwoorden gedurende de dialoofase en de prijsinformatie in de ingediende offertes hebben geen aanleiding gegeven verduidelijkingen hieromtrent te vragen. Het beoordelingsproces is daarbij door Defensie op een zodanige manier ingericht en gevolgd dat de integriteit van het proces, het gelijke speelveld en de herleidbaarheid van oordelen, beslissingen en waarderingen zijn gewaarborgd (Kamerstuk 34 225, nr. 47).

9.

Kunt u een opsomming geven van de projecten die Naval Group en/of zijn voorganger DCNS in de laatste 25 jaar op tijd en binnen budget heeft opgeleverd? En welke niet?

14.

Kunt u een opsomming geven van de projecten die Damen Naval in de laatste 25 jaar op tijd en binnen budget heeft opgeleverd? En welke niet?

Dat is niet mogelijk omdat dergelijke informatie niet wordt bijgehouden.

10.

Kunt u een vaststaande opsomming geven van de geverifieerde betrokkenheid van Nederlandse bedrijven bij de assistentie van de bouw door de Franse werf Naval? Zo nee, waarom niet en wanneer is die duidelijkheid er wel?

22.

Heeft de commissaris militaire productie (CMP), werkzaam voor het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, Nederlandse bedrijven bezocht die worden genoemd in de drie voorstellen? Heeft het Ministerie van EZK zich de «hardheid» van de industriële opvolging nagetrokken?

EZK heeft regulier contact met Nederlandse bedrijven in de defensie-industrie, ook over de vervanging van de onderzeeboten en de rol die Nederlandse bedrijven hier in (kunnen) spelen. EZK kan echter geen contact hebben met Nederlandse bedrijven over de precieze reikwijdte en financiële waarde van de activiteiten in de ICA omdat deze nog niet zijn gecontracteerd. EZK kan zich ook niet mengen in de onderhandelingen tussen de werf en de Nederlandse bedrijven over hun offertes en aanbiedingen. Daarnaast heeft EZK een *non-disclosure agreement* met Naval Group getekend waardoor het niet mogelijk is om dit soort zaken in detail met Nederlandse bedrijven te bespreken.

In de ICA-voorstellen staan de activiteiten tussen de kandidaat-werven en de Nederlandse defensie-industrie die de kandidaat-werven toezeggen te gaan uitvoeren. Bij iedere activiteit staat de beschrijving, de Nederlandse partner en de financiële waarde van de activiteit. De kandidaat-werf committeert zich aan iedere individuele activiteit voor de opgegeven waarde. De financiële toezeggingen in de ICA zijn harde toezeggingen en daarom is het ook niet nodig deze een-op-een met Nederlandse partijen te verifiëren. Na ondertekening van de ICA worden de harde toezeggingen juridisch bindend. De ondertekening van de ICA met de winnende werf zal

naar verwachting vlak voorafgaand aan of tijdens de tekening van de leveringsovereenkomst geschieden.

11.

Wat is de omvang van de toegezegde betrokkenheid van de Nederlandse industrie bij de bouw door Naval?

De totale waarde van de toegezegde betrokkenheid van de Nederlandse industrie die via de Industrial Cooperation Agreement (ICA) wordt vastgelegd bedraagt enkele honderden miljoenen. Als percentage van de offerteprijs is dit nagenoeg gelijk aan de toegezegde betrokkenheid van de Nederlandse industrie bij de ingediende offerte en ICA van Saab Kockums. In de vertrouwelijke bijlage wordt dit nader onderbouwd.

12.

Hoe ziet u de bredere toekomstige (veiligheids)samenwerking met Frankrijk concreet voor zich? Waar zou die uit moeten bestaan?

Frankrijk is een strategische partner van Nederland en een belangrijke NAVO- en EU-bondgenoot. Het land behoort voor Defensie al geruime tijd tot de strategische partners waarmee intensievere samenwerking wordt nagestreefd. Zo zijn er op het gebied van materiële samenwerking projecten gaande voor de aanschaf van nieuwe helikopters voor de SOF-eenheden. En er is sprake van samenwerking naar aanleiding van het gezamenlijke project met België voor de verwerving van nieuwe mijnenbestrijdingscapaciteit en de gezamenlijke aanschaf met meerdere EU-partnerlanden van de *multirole tanker-transport* (MRTT) vliegtuigen. Daarnaast zijn Frankrijk en Nederland betrokken bij verschillende EDF-onderzoeksprojecten op het gebied van veiligheid. De militaire samenwerking van de afgelopen jaren omvatte missies in de Sahel-landen, waaronder Mali. Zowel Frankrijk als Nederland zien het belang van langdurige Europese militaire samenwerking om gezamenlijk op te treden tegen dreigingen zoals in de huidige oorlog in Oekraïne. Beide landen hebben zich dan ook gezamenlijk ingespannen voor leveringen van materieel en het verzorgen van opleidingen voor de Oekraïense krijgsmacht. De toekomstige veiligheidssamenwerking zal voortbouwen op de huidige bilaterale en multilaterale samenwerking. De beoogde materieel-samenwerking met Frankrijk zal, naar aanleiding van het te sluiten MoU voor de levering van de nieuwe onderzeeboten, een strategisch karakter krijgen. Deze samenwerking kan een opstap bieden naar meer operationele samenwerking op onderzeebootgebied.

13.

In hoeverre zijn de opgaven over de daadwerkelijke betrokkenheid van Nederlandse bedrijven in de industriële samenwerkingsovereenkomsten (ICA) daadwerkelijk gecheckt bij die bedrijven? Wat is het aandeel Nederlandse manjaren in de biedingen van de drie werven?

Zie het antwoord op vraag 10. Wat betreft het aandeel Nederlandse manjaren kan het volgende worden gemeld: in de industriële samenwerkingsovereenkomsten worden de activiteiten tussen werf en Nederlandse industrie kwantitatief en kwalitatief beschreven. De industriële samenwerkingsovereenkomst dient, conform de doelen van de DIS, een bijdrage te leveren aan de versterking van de wezenlijke nationale veiligheidsbelangen. Als afgeleide hiervan wordt met de industriële samenwerkingsovereenkomst ook een belangrijke economische impuls gegeven aan de defensie-industrie en het bredere maritieme ecosysteem. Wat deze

impuls, bijvoorbeeld uitgedrukt in het aantal manjaren, precies is kan op voorhand niet worden gezegd.

14.

Kunt u een opsomming geven van de projecten die Damen Naval in de laatste 25 jaar op tijd en binnen budget heeft opgeleverd? En welke niet?

Zie het antwoord op vraag 9.

15.

Hoe is het track record van Naval meegewogen in het gunnings-traject, denk aan de déconfiture van de verwerving van 12 Australische boten en andere casussen?

18.

Hoe is het feit dat Naval Group's laatste onderzeebootproject, de Barracadaklasse, bijna 25 jaar besloeg tot oplevering van de eerste boot in het gunningstraject? Wat betekent dit voor de levertermijn van de nieuwe onderzeeboten? Hoe weet u zeker dat de boten binnen de gestelde termijn worden opgeleverd?

50.

In hoeverre is de aanbesteding van de vier onderzeeboten bij Naval Group te vergelijken met de mislukte order van Australië met betrekking tot de onderzeeboten?

51.

Kunt u garanderen dat bij de gunning aan het Franse Naval Group niet dezelfde contractuele problemen zullen opspelen, zoals de geraamde kosten die al verdubbeld bleken te zijn voordat de bouw feitelijk begon en dat de beloofde industriële samenwerking niet geëffectueerd werd, omdat er in Australië geen geschikte bedrijven zouden zijn? Kunt u gedetailleerd toelichten welke waarborgen hiertoe zijn getroffen? Welke mate van juridische houdbaarheid hebben die waarborgen? Kunt u op dit punt tevens een garantie van de landsadvocaat overleggen om de juridische houdbaarheid te ondersteunen?

112.

Hoe zal Defensie ervoor zorgen dat de kosten van het Nederlandse onderzeebotenproject niet dezelfde stijging ondergaan als het Shortfin Barracuda-project voor Australië, dat oorspronkelijk begon met een begroting van 50 miljard Australische dollar en uiteindelijk toenam tot 90 miljard Australische dollar voordat het werd geannuleerd?

117.

In hoeverre zijn de ervaringen in Australië, zoals gemeld door voormalig Minister-President Scott Morrison en Naval Group Australia directeur John Davis, waarbij de order van Naval in Australië zowel qua tijdlijn en budget buiten de perken liep en de samenwerking met lokale industrie werd afgeschaald, meegewogen in de gunning van het Nederlandse onderzeebootprogramma, gezien het feit dat u aangaf dat er tijdens de AUKUS-samenwerking lessen zijn meegenomen door een gezant naar Australië?

Ervaringen en *lessons learned* vanuit het Australische onderzeebootprogramma zijn meegenomen in de besluitvorming ter voorbereiding op de offerteaanvraag. Dit behelst onder meer het maken van afspraken omtrent de invoering van een instandhoudingskostenmodel en het vastleggen van afspraken met de Franse overheid (MoU). De leveringsovereenkomst dwingt Naval Group om binnen de gecontracteerde kaders van product, tijd en geld te blijven, waarbij Defensie de voortgang blijft monitoren en

erop toeziet dat wordt voldaan aan de gestelde eisen. De productieplanning van de winnende werf zal contractueel worden vastgelegd. Op basis van deze contractueel vastgelegde planning moeten uiterlijk tien jaar na tekening van de leveringsovereenkomst de varende beproevingen van de tweede boot zijn voltooid. Belangrijk hierbij is dat het moment van contracttekening het startpunt vormt van de geactualiseerde planning. Dit moment is voorzien rond de zomer, na de parlementaire behandeling van de D-brief.

De keuze van Australië voor het trilateraal veiligheidspartnerschap AUKUS en daarmee de verdieping van de veiligheids- en defensiesamenwerking tussen de drie betreffende landen, waaronder op onderzeebootgebied, is een strategische keuze in de gewijzigde geopolitieke context (Kamerstuk 35 925, V nr. 8 van 25 oktober 2021). Andere of aanvullende argumenten voor het beëindigen van het contract met Naval Group zijn niet met Defensie gedeeld in de contacten met Australische *counterparts*.

16.
Hoe verhoudt de gunning aan de Franse werf Naval zich tot de inhoud van de ambitieuze sectoragenda «No guts, no Glorie» over het belang van de Nederlandse maritieme maakindustrie en de actielijn daarin onze vitale nationale belangen zwaarder mee te wegen bij inkooptrajecten van de overheid met een zo groot mogelijke betrokkenheid van de Nederlandse maritieme maakindustrie?

Zie het antwoord op vraag 5.

17.
Hoe is invulling gegeven aan het voornemen vanaf het begin van het besluitvormingsproces te sturen op het zoveel mogelijk richten van de toekomstige vervangingsprojecten van de Marine en de Rijksrederij op onze maritieme maakindustrie?

Zie het antwoord op vraag 5.

18.
Hoe is het feit dat Naval Group's laatste onderzeebootproject, de Barracudaklasse, bijna 25 jaar besloeg tot oplevering van de eerste boot in het gunningstraject? Wat betekent dit voor de levertermijn van de nieuwe onderzeeboten? Hoe weet u zeker dat de boten binnen de gestelde termijn worden opgeleverd?

Zie het antwoord op vraag 15.

19.
Wat is de contractuele verplichting van de ICA voor de Nederlandse maritieme industrie in een percentage van de order voor de onderzeeboten? Hoeveel is de directe betrokkenheid, dus leveringen van Nederlandse producten, systemen en kennis die direct in de onderzeeboot worden toegepast?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

20.
Welke afspraken zijn gemaakt over het (deels) overdragen van intellectueel eigendom om zo het reguliere onderhoud in Nederland door Nederlandse bedrijven te kunnen blijven uitvoeren?

41.

Hoe is de regierol van de Directie Materiële Instandhouding (DMI) en de rol van de Nederlandse Defensie-industrie bij onderhoud geborgd? Worden de gebruiksrechten volledig overgedragen? 136.

Hoe is de regierol van DMI en de rol van de Nederlandse Defensie-industrie bij onderhoud geborgd? Worden de gebruiksrechten volledig overgedragen?

In de leveringsovereenkomst borgt Defensie de voorwaarden van een instandhoudingsovereenkomst, de toekomstige inrichting van de instandhouding, de ontwikkeling van een instandhoudingskostenmodel en het daarvoor beoogde toekomstige partnerschap, met als doel de regierol bij CZSK/DMI te beleggen en op voorhand afspraken over de instandhouding zo veel mogelijk vast te leggen.

In de leveringsovereenkomst zijn afspraken vastgelegd over het overdragen van gebruiksrechten voor het onderhoud gedurende de levensduur van de boten tot en met toekomstige afstoting. Met deze afspraken wordt DMI in staat gesteld om de kernactiviteiten voor instandhouding zelfstandig uit te voeren. Hierdoor wordt geborgd dat Defensie de (operationele) kerntaken zelfstandig kan blijven uitvoeren, en wordt de DMI zo goed mogelijk gepositioneerd om zelf Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen te betrekken bij de instandhouding gedurende de gehele levensduur.

21.

Hoe is het strategische belang van maximale Nederlandse betrokkenheid meegewogen in de beoordeling?

Het door Defensie toegepaste beoordelingskader voor het offertetraject berust op de uitgangspunten beste boot voor de beste prijs, risicobeheersing en waarborging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie (WNV). De kandidaat-werven konden zich met hun offerte onderscheiden door Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen te betrekken bij de ontwikkeling, bouw en instandhouding van de kritieke systemen van de onderzeeboot (WNV-plan). Ook is beoordeeld of de offertes voldeden aan de harde eisen voor de positionering van de DMI in Den Helder (regierol) en het verkrijgen van kennis, rechten en middelen, zodat Defensie zelf Nederlandse bedrijven kan inschakelen bij de instandhouding.

Tegelijk met de offertes hebben de kandidaat-werven hun voorstellen ingediend voor industriële samenwerking (ICA) die tot doel hebben om, bovenop hetgeen voortvloeit uit de WNV-eisen, een zo groot mogelijke Nederlandse betrokkenheid vast te leggen die bijdraagt aan een versterking van de NLDTIB. Naast (hoogwaardige) activiteiten in relatie tot de kritieke systemen, ging het om (hoogwaardige) activiteiten die betrekking hebben op alle overige systemen van de onderzeeboot, dan wel andere (hoogwaardige) activiteiten die leiden tot een versterking van de NLDTIB. Gelijkzeitig met het voorlopig gunningsbesluit is de evaluatie van alle ICA-voorstellen aangeboden aan de Ministeriële Commissie Onderzeebootvervanging (MCOV). Het ICA-voorstel moest acceptabel zijn om te kunnen overgaan tot vaststelling van het voorlopig gunningsbesluit.

22.

Heeft de commissaris militaire productie (CMP), werkzaam voor het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, Nederlandse bedrijven bezocht die worden genoemd in de drie voorstellen?

Heeft het Ministerie van EZK zich de «hardheid» van de industriële opvolging nagetrokken?

Zie het antwoord op vraag 10.

23.

Kan er inzicht worden gegeven in de situatie die zou ontstaan als de puntentelling in de aanbesteding per werf wordt uitgesplitst naar prijs, kwaliteit en Nederlandse industriële betrokkenheid? Welke werf scoort dan op de verschillende onderdelen het beste?

73.

Welke kandidaatwerf heeft het beste gescoord op de gunningscriteria afgezien van de prijs? Is dit de beste onderzeeboot van de drie aanbiedingen?

176.

Hoe verhoudt de balans die de offerte van Naval Group biedt wat betreft het beste product voor de beste prijs, risicobeheersing en de waarborging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie zich tot de balans van de andere twee offertes op deze specifieke aspecten? Op welke aspecten was de offerte van Naval beter dan de andere, op welke minder en wat heeft de doorslag gegeven?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

24.

Loopt de OEM-positie van de Damen-werf bij de bouw van oppervlakteschepen in de toekomst gevaar door de voorlopige gunning van de onderzeebootorder aan de Franse werf Naval? Kan Naval bijvoorbeeld via IHC meedingen bij de aanbesteding van de vervanger van het luchtverdedigings- en commandofregat (LCF)? Verzwakt dit de positie van de Nederlandse marinebouw niet binnen Europa?

Zie het antwoord op vraag 5.

25.

In hoeverre is tijdens de procedure getoetst of hier sprake is van oneerlijke concurrentie door een Frans staatsbedrijf?

Zie het antwoord op vraag 8.

26.

Is het juist dat de offertes van de werven kunnen worden verlengd tot 31 december 2024? Heeft een van de aanbieders daarover al duidelijkheid verschaft?

Alle offertes zijn geldig tot en met 28 juli 2024. De *Request for Quotation* biedt de mogelijkheid om verlenging van de geldigheidsduur van de offertes te vragen. Een vaste periode is hiervoor niet aangegeven, dit wordt altijd bepaald op het moment van aanvraag tot verlenging. Defensie heeft tot dusver geen actie ondernomen om een verlenging te vragen en acht dat niet wenselijk. De tijd dringt voor de Onderzeedienst. Het moment van contracttekening vormt het startpunt van de mijlpalenplanning die erop is gericht om tijdig te beschikken over de nieuwe onderzeeboten zodat de Walrusklasse kan uitfaseren. Tijd die verloren gaat kan niet later worden ingehaald.

27.

Klopt het dat de D-brief lijkt te suggereren dat er ook een strategische overweging ten grondslag ligt aan de keuze voor de Franse aanbieder? Is deze keuze gemaakt op andere, niet in de D-brief genoemde, overwegingen? Zo ja welke? Zo nee, waarom worden de strategische overwegingen dan genoemd?

Nee. Het door Defensie toegepaste beoordelingskader is transparant en in detail bekend gesteld in de *Request for Quotation* om de kandidaat-werven in staat te stellen een offerte te kunnen aanbieden die het beste invulling geeft aan de uitvraag. Toepassing van het beoordelingskader en gunningsmodel heeft een onderscheidende rangschikking opgeleverd met een duidelijke winnaar, Naval Group.

Zoals destijds in de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24) is toegelicht, heeft Defensie in de onderzoeksfase de mogelijkheden van internationale samenwerking in kaart gebracht. Daarbij zijn voor Duitsland, Frankrijk en Zweden geen belemmeringen naar voren gekomen. Er is tijdens de verwervingsvoorbereidingsfase geen aanleiding geweest om dit beeld bij te stellen. In de D-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 52) is toegelicht dat Defensie op onderzeebootgebied reeds langdurig samengewerkt met veel verschillende landen op tal van deel terreinen. Defensie wil deze samenwerking voortzetten na de introductie van de nieuwe onderzeeboten en waar mogelijk verder uitbreiden met het land van de leverancier. De beoogde materieelsamenwerking met Frankrijk zal, naar aanleiding van het te sluiten MoU, een strategisch karakter krijgen. Deze samenwerking kan een opstap bieden naar meer operationele samenwerking op onderzeebootgebied.

28.

Welke «andere capaciteitsterreinen» zijn nog beschikbaar voor materieelsamenwerking in de toekomst tussen Nederland en Frankrijk, en waar wil het kabinet dan op inzetten?

Defensie actualiseert voortdurend de kansen voor internationale samenwerking met partners. Belangrijke aanleiding hiervoor vormen de recente ontwikkelingen in het veiligheidsdomein die meer focus vergen op strategische autonomie en leveringszekerheid. Materieelsamenwerking is een instrument dat niet alleen gezamenlijke verwerving en afstoting van materieel mogelijk maakt, maar ook bijdraagt aan een sterkere Nederlandse en Europese Defensie-industrie.

De huidige materieelsamenwerking met Frankrijk betreft vooral het luchtdomein. Zo gebruikt de Luchtmacht de militaire transporthelikopter Cougar AS 532U2 van Airbus, en samen met luchtmachten van partnerlanden, de *multirole tanker-transport* (MRTT) vliegtuigen van Airbus. Zoals aangekondigd in de Defensienota 2022, wordt de Cougar vervangen als onderdeel van het versterken van de Nederlandse SOF-capaciteit door 14 nieuwe helikopters van het type H225M Caracal van Airbus. Dit project gaat naar verwachting tot medio 2031 duren. De Nederlandse, de Belgische en de Franse marine werken samen op het gebied van mijnenbestrijding.

29.

Met welke landen bestaat op dit moment een samenwerking op onderzeebootgebied? Is dat met de Franse Marine nog niet het geval? Wat is hiervan de achtergrond?

De Onderzeedienst werkt met veel verschillende landen samen, zowel in NAVO- als in niet-NAVO-verband. Deze samenwerking kan de onderzee-

bootoperaties betreffen, maar ook specifieke techniek, opleidingen, logistiek of onderzeebootveiligheid.

Voorbeelden zijn:

- Frankrijk, als strategische partner van Nederland, heeft een rijke kennis op gebied van onderzeebootbestrijding en is ook in dat opzicht een goede samenwerkingspartner voor de Nederlandse Onderzeedienst. De Koninklijke Marine werkt overigens al lange tijd samen met de Franse marine op het gebied van mijnenbestrijdingsvaartuigen (huidige klasse en vervangende klasse), NH-90 helikopters en radar- en sonarsystemen en ook op operationeel gebied bijvoorbeeld in de Franse Carrier Strike Group en in het Caribisch gebied.
- Met de onderzeedienst van het Verenigd Koninkrijk bestaat een langlopende uitwisseling tussen officieren, waarbij een Nederlandse officier is geplaatst bij *Flag Officer Seatraining Submarines* en die verantwoordelijk is voor het trainen van zowel Nederlandse en Britse onderzeebootbemanningen. Een Britse onderzeebootofficier is geplaatst aan boord van een Nederlandse onderzeeboot.
- Samen met Duitsland, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk organiseert Nederland de onderzeebootcommandantenopleiding. Deze opleiding heeft een hoog internationaal aanzien en staat open voor internationale deelnemers. In het verleden voeren cursisten uit o.a. Australië, Brazilië, Canada, Frankrijk, Verenigde Staten en Zweden in dit kader mee met Nederlandse onderzeeboten. Eigen, Nederlandse cursisten volgden eerder o.a. de Amerikaanse, de Duitse en de Noorse commandantenopleiding en met de Verenigde Staten bestaat een specifieke uitwisselingsovereenkomst om cursisten in elkaars commandantenopleiding toe te laten.
- Met de Amerikaanse, de Australische en de Canadese marine is er intensieve samenwerking op het gebied van onderzeeboottorpedo's.
- Op gebied van onderzeebootcommunicatie(systemen) is er intensieve samenwerking met de het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten.
- Met de Engelse, de Noorse en de Franse onderzeedienst wordt geregeld getraind waarbij tactieken worden beoefend, beproefd en uitgewisseld. Op gelegenheidsbasis gebeurt dit ook met de Duitse en de Zweedse onderzeedienst.
- De Onderzeedienst werkt met (NAVO-)landen die beschikken over onderzeeboten samen op het gebied van onderzeeboot-veiligheid (*Submarine Escape and Rescue*).

30.

Is het juist dat de regering van het Verenigd Koninkrijk (VK) er bij het kabinet op heeft aangedrongen te kiezen voor het Zweeds-/ Nederlandse ontwerp van Saab-Damen, om de bestaande Brits-Nederlandse samenwerking op onderzeebootgebied niet verder te bemoeilijken?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

31.

In hoeverre betekent de strategische samenwerking met Frankrijk op onderzeebootgebied een complicatie voor de samenwerking met het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten (VS)?

Er zijn geen indicaties dat de strategische samenwerking met Frankrijk op onderzeebootgebied een complicatie zou zijn voor samenwerking met het VK en de VS. De Nederlandse onderzeeboten zijn en blijven een belangrijke nichecapaciteit binnen de NAVO en zowel van het VK als de Verenigde Staten wordt verwacht dat ze aanspraak blijven maken op de specifieke Nederlandse expertise op het gebied van opereren met

expeditionaire dieselelektrische onderzeeboten. Nederland blijft ook in de toekomst een aantrekkelijke samenwerkingspartner op onderzeebootgebied.

32.

Heeft u bij uw afweging voor strategische samenwerking en strategische consequenties ten aanzien van de gunning van de onderzeebootbouw de aanwezigheid van de Franse atoomwapencapaciteit laten meewegen?

De Franse capaciteiten op het terrein van nucleaire wapens hebben geen rol gespeeld in de verwervingsvoorbereiding en de besluitvorming over de voorlopige gunning.

33.

In hoeverre moet het gunningsbesluit worden gezien als een stap naar een grotere Frans-Europese autonomie op defensie terrein?

De verwerving van nieuwe onderzeeboten draagt bij aan de veiligheid van Nederland en van Europa, en versterkt zowel de nationale als de Europese strategische autonomie.

34.

Onder welke voorwaarden kreeg een werf een groen licht met betrekking tot de ICA? En bij welk percentage van participatie van de Nederlandse industrie?

EZK gaf een «groen licht» aan een ICA als deze acceptabel was in het licht van de doelstelling van de ICA: door de borging van wezenlijke nationale veiligheidsbelangen en de strategische autonomie van Nederland op het gebied van de onderzeebootcapaciteit te garanderen. Strategische autonomie vereist in dit kader dat de operationele relevantie van de Nederlandse onderzeebootcapaciteit over de gehele levensduur behouden kan blijven en dat de operationele gereedheid van de onderzeebootcapaciteit gewaarborgd blijft. Het versterken van de NLDTIB draagt bij aan deze vorm van strategische autonomie. Door het versterken van de NLDTIB op de kennisgebieden, technologiegebieden en industriële capaciteiten uit de DIS levert de winnende werf een hoogwaardige bijdrage aan de bescherming van nationale veiligheidsbelangen. Er is hierbij geen minimumpercentage voor de participatie van de Nederlandse industrie gehanteerd. Dit zou er namelijk voor kunnen zorgen dat de kandidaat-werven precies of net meer dan het minimum ten aanzien van participatie zouden voorstellen en niet voor het maximaal mogelijke zouden gaan.

35.

Welke extra risico's worden voorzien, aangezien in paragraaf 2.4.2 van het ADR-rapport wordt geconstateerd dat er extra risico's zijn ten aanzien van de aanpassing van het ontwerp van de winnende werf aan de eisen van Defensie? Welke beheersmaatregelen zijn genomen?

Defensie voorziet nu geen extra risico's ten opzichte van de in de verwervingsvoorbereidingsfase onderkende risico's. De risicobeheersing van het programma hield voorafgaand aan de offertebeoordeling al rekening met risico's als gevolg van aanpassingen die de winnende werf heeft moeten doen aan het ontwerp als gevolg van eisen van Defensie. Hierover is uw Kamer in eerdere brieven geïnformeerd. In de met de winnende werf af te sluiten leveringsovereenkomst wordt vastgelegd wat de werf op welk moment moet leveren en aan welke (technische) eisen dit

moet voldoen. De winnende werf is en blijft verantwoordelijk voor het aangeboden ontwerp. De uitvoering hiervan zal Defensie nauwgezet volgen.

36.

Hoe is de objectiviteit in het proces van de totstandkoming en beoordeling van de ICA's geborgd? Heeft daar ook een onafhankelijke partij meegekeken?

In het projectteam van EZK dat de onderhandelingen heeft gevoerd met de drie kandidaat-werven over de ICA en de ICA's heeft beoordeeld zaten naast vertegenwoordigers van EZK twee externe leden die door EZK werden ingehuurd. Het betrof twee experts met specifieke kennis van de maritieme sector en onderzeeboten.

37.

Welke risico's ziet u voor de huidige planning? Hoeveel ruimte is er in de planning om deze risico's op te vangen?

69.

Kunt u aangeven waar er mogelijk knelpunten kunnen ontstaan tot het tijdig opleveren van de eerste onderzeeboot?

146.

Welke risico's ziet u voor de huidige planning? Hoeveel ruimte heeft u in de planning om deze risico's op te vangen?

Wat betreft de factor tijd verwijs ik uw Kamer naar de vertrouwelijke bijlage E van de D-brief waarin de risico's zijn weergegeven in een top-5 van risico's na de *Effective Date of Contract* (EDC). De planning bevat buffers om tegenvallers als gevolg van risico's op te vangen.

38.

Hoe verhoudt de betrokkenheid van de Nederlandse industrie op basis van de offerte en ICA van Naval Group zich tot de offertes en ICA's van de andere werven?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

39.

Wat zijn de financiële risico's als gevolg van het opsplitsen van aanschaf en instandhouding? Hoe groot en reëel zijn deze risico's? Wat valt te zeggen over het risico van een te lage inschatting van onderhoudskosten en het risico van uitstel en duurder onderhoud? Hoe gaat u borgen dat de winnende werf gestimuleerd wordt om de onderhoudskosten zo laag mogelijk te houden?

125.

Hoe worden de financiële risico's beheerst ten aanzien van het verdere onderhoud van de onderzeeboten?

141.

Hoe gaat u de financiële risico's als gevolg van het opsplitsen van de aanschaf en de instandhouding ondervangen?

142.

Hoe gaat u ervoor zorgen dat de kosten voor instandhouding goed ingeschat worden en dat hier voldoende financiële ruimte voor beschikbaar komt?

143.

Hoe gaat u borgen dat de winnende werf gestimuleerd wordt om de onderhoudskosten zo laag mogelijk te houden?

144.

Wanneer wordt het instandhoudingsbudget geactualiseerd op basis van de gunning aan Naval Group?

Het risicodossier voor het instandhoudingsdeel is geactualiseerd op basis van de informatie uit de dialoog en de met de offerte van Naval Group ontvangen informatie. Deze actualisatie past binnen de risicoreservering voor het instandhoudingsdeel en leidt daarmee niet tot aanpassing van deze reservering. Hiervoor verwijs ik uw Kamer naar de vertrouwelijke bijlage E bij de D-brief waarin de top-5 financiële risico's is toegelicht.

Daarnaast heeft Defensie als onderdeel van het eisenpakket de verplichting opgenomen om de werf een instandhoudingskostenmodel op te laten zetten waarmee de verwachte instandhoudingskosten inzichtelijk kunnen worden gemaakt. Met behulp van het instandhoudingskostenmodel kunnen de financiële effecten van *trade-offs* op het gebied van bootontwerp en instandhoudingsinrichting inzichtelijk worden gemaakt wat uiteindelijk leidt tot optimalisatie van de instandhoudingskosten.

40.

Hoe wordt geborgd dat de kwaliteit en voortgang van de winnende werf wordt bewaakt en dat afspraken en toezeggingen worden nagekomen, aangezien daar twijfels kunnen rijzen? Is het mogelijk dat een onafhankelijke partij zoals de Auditdienst Rijk (ADR) periodiek onderzoek doet naar het nakomen van de afspraken en toezeggingen van Naval Group en dat de Kamer hierover periodiek geïnformeerd wordt?

43.

Waarom vraagt, volgens de ADR, de inrichting van programmabeheersing nog de nodige aandacht om te komen tot de vaststelling ervan voor de start van de realisatiefase? Wat is de situatie van de inrichting van de programmabeheersing op dit moment en wat moet er nog gebeuren? Is Defensie wel voldoende in staat om de kwaliteit en voortgang van de winnende werf te borgen zodat afspraken en toezeggingen worden nagekomen, aangezien daar twijfels kunnen rijzen? Hoe wordt dit geborgd? Is het mogelijk dat ook de ADR een nadere toelichting geeft?

44.

Waarom wil het kabinet zoveel mogelijk aansluiten bij het kwaliteitssysteem van de winnende werf? Erkent het kabinet dat dat ook het risico van de slager die zijn eigen vlees keurt in zich heeft?

45.

Hoe is geborgd dat de uiteindelijke leveringen voldoen aan onze kwaliteitseisen? In hoeverre is geborgd dat er ook extern toezicht komt op de kwaliteit van de leveringen?

120.

Wat houdt de inrichting van de programmabeheersing in en hoe wordt hier aandacht aan gegeven? Welke rol spelen onder meer de Auditdienst Rijk en de Algemene Rekenkamer bij de rest van het projectproces? Kunt u daar meer over uitweiden?

123.

Hoe worden het belang van interne kwaliteitsborging binnen de programmaorganisatie en het toezicht op de voortgang en de kwaliteit van de werkzaamheden van de werf bezien?

137.

Is het mogelijk dat een onafhankelijke partij, zoals bijvoorbeeld de ADR, periodiek onderzoek kan doen naar het nakomen van de afspraken en toezeggingen van Naval Group en dat de Kamer hierover periodiek geïnformeerd wordt?

174.**Hoe wordt de kwaliteit tijdens de bouw gemonitord en voor het in gebruik nemen gecheckt?**

De leveringsovereenkomst borgt de kwaliteit en de voortgang op basis van het aangeboden projectmanagement- en risicomangementplan. De detailuitwerking hiervan, zoals de organisatie om de gebruikelijke activiteiten op het gebied van project-, risico- en contractmanagement (programmabeheersing) uit te kunnen voeren, wordt momenteel voorbereid. De huidige inrichting van het programma vervanging onderzeebootcapaciteit (VOZBT) wordt verder geoptimaliseerd waardoor deze beter aansluit op het projectmanagementplan van de werf en op de start van de realisatiefase. Vanaf ondertekening van de leveringsovereenkomst zullen de noodzakelijke voortgangsbesprekingen in samenspraak met de winnende werf worden ingepland.

In de leveringsovereenkomst is ook opgenomen dat de winnende werf moet voldoen aan de AQAP kwaliteitsstandaarden van de NAVO (*Allied Quality Assurance Publications*). Gedurende de engineering en bouwfase zal het programma VOZBT toezicht houden op het behalen van de gecontracteerde kwaliteitsnorm. Daartoe wordt op locatie van de winnende werf defensiepersoneel met benodigde kennis en ervaring geplaatst, om continu de benodigde sturing en controle uit te kunnen oefenen. Zij worden daarbij ondersteund door specialistisch personeel van Defensie (zoals Toezichthouder Defensie Leveranciers – TDL) en indien noodzakelijk door kennisinstututen en een onafhankelijk klassenbureau (zoals bijvoorbeeld Lloyd's Register of DNV-GL).

Op het programma VOZBT wordt op verschillende manieren financieel toezicht gehouden. Naast de reguliere interne rollen van de Hoofddirectie Financiën en Control en de Directie Financiën en Control van COMMIT, vervult ook de Auditdienst Rijk (ADR) een belangrijke rol. De ADR wordt op verschillende manieren betrokken bij VOZBT. Ten eerste voor het uitvoeren van onderzoek naar beheersing en de financiële stand van zaken voortvloeiend uit de Regeling Grote Projecten². Daartoe voert de ADR jaarlijks onderzoek uit naar de stand van zaken aan de hand van de voortgangsrapportage (VGR). Ten tweede voor het uitvoeren van financiële risicoanalyses, budgetonderzoeken en eventueel onderzoek naar financiële voortgang tijdens de ontwikkel- en realisatiefase bij leveranciers. Daartoe voert ADR/Contract Auditing onderzoek uit (op basis van de af te sluiten leveringsovereenkomst met Naval Group en het MoU met Frankrijk) naar de financiële voortgang tijdens de ontwikkel- en realisatiefase. Ten derde voert de ADR werkzaamheden uit voor de controleverklaring begrotingsverantwoordingen en beheer voortvloeiend uit de CW2016 (wettelijke taak). Tot slot kan de ADR eventueel aanvullende, vraag-gestuurde onderzoeken verrichten voor Defensie.

De Algemene Rekenkamer (AR) onderzoekt of de Rijksoverheid «publiek geld zinnig, zuinig en zorgvuldig uitgeeft». Bij VOZBT heeft de AR de DMP A-, B- en D-fasen onderzocht. De AR heeft aangekondigd dat het rapport over de D-fase op 23 mei a.s. wordt gepubliceerd.

41.**Hoe is de regierol van de Directie Materiële Instandhouding (DMI) en de rol van de Nederlandse Defensie-industrie bij onderhoud geborgd? Worden de gebruiksrechten volledig overgedragen?**

Zie het antwoord op vraag 20.

² wetten.nl – Regeling – Regeling Grote Projecten – BWBR0021424 (overheid.nl)

42.

Hoe is het proces bij de totstandkoming van de ICA verlopen?

EZK is in een vroeg stadium betrokken bij het programma VOZBT. EZK heeft bijvoorbeeld actief deelgenomen aan de dialoofase, de kandidaat-werven meermaals bezocht en met hen over industriële samenwerking gesproken.

In december 2022 heeft EZK een formeel verzoek naar de drie kandidaat-werven gestuurd voor het indienen van een ICA-voorstel voor 28 juli 2023. Op of net voor die datum heeft EZK van ieder van de kandidaat-werven een ICA-voorstel ontvangen. Na een ronde van verificatievragen en verhelderingen waren de ICA-voorstellen in december 2023 definitief. EZK heeft de voorstellen na de ontvangst beoordeeld en de definitieve voorstellen verwerkt in de ICA-beoordeling die onderdeel is geweest van de besluitvorming over het voorlopig gunningsbesluit.

43.

Waarom vraagt, volgens de ADR, de inrichting van programmabeheersing nog de nodige aandacht om te komen tot de vaststelling ervan voor de start van de realisatiefase? Wat is de situatie van de inrichting van de programmabeheersing op dit moment en wat moet er nog gebeuren? Is Defensie wel voldoende in staat om de kwaliteit en voortgang van de winnende werf te borgen zodat afspraken en toezeggingen worden nagekomen, aangezien daar twijfels kunnen rijzen? Hoe wordt dit geborgd? Is het mogelijk dat ook de ADR een nadere toelichting geeft?

Zie het antwoord op vraag 40.

44.

Waarom wil het kabinet zoveel mogelijk aansluiten bij het kwaliteitssysteem van de winnende werf? Erkent het kabinet dat dat ook het risico van de slager die zijn eigen vlees keurt in zich heeft?

Zie het antwoord op vraag 40.

45.

Hoe is geborgd dat de uiteindelijke leveringen voldoen aan onze kwaliteitseisen? In hoeverre is geborgd dat er ook extern toezicht komt op de kwaliteit van de leveringen?

Zie het antwoord op vraag 40.

46.

Kunt u kwalitatief en kwantitatief naast elkaar zetten (i) hoeveel omzet uit de opdracht toevalt aan Nederlandse bedrijven, respectievelijk aan buitenlandse aanbieders, (ii) hoeveel procent dit van de totale opdrachtsom is, (iii) welke afhankelijkheden en voorwaarden verbonden zijn aan deze percentages en getallen bij elk van de partijen, (iv) hoeveel middelen van elk van de aanbiedingen in de komende 20 jaar zouden toevallen aan Nederlandse partners, inclusief onderhoud en doorontwikkeling van de schepen, en (v) bevestigen dat, respectievelijk uiteenzetten, waarom de keuze voor Naval Group de meeste financiële middelen in ons eigen land houdt, ofwel waarom dit de beste keuze is voor de Nederlandse maritieme maakindustrie?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

47.

Kunt u uitweiden waarom de aanbidding van Naval Group is gepresenteerd als «drie groene stoplichten»? Kunt u tevens toelichten middels kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing bij welk percentage of bedrag aan Nederlandse bijdragen in het project, het stoplicht op groen gaat? Welke selectiecriteria zijn op dit punt aangehouden in de aanbesteding van de onderzeeboten?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

48.

Klopt het dat van de drie aanbieders de Naval Group het minste bijdraagt aan de Nederlandse strategische autonomie? Kunt u uiteenzetten hoe de verhoudingen liggen?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

49.

Kunt u toelichten hoeveel Nederlandse bedrijven daadwerkelijk direct zullen bijdragen aan de bouw van de onderzeeboten? Kunt u een concreet aantal en bedrag noemen en kunt u aangeven hoeveel van deze partijen daadwerkelijk gecontracteerd zijn, hoeveel contracten nog in ontwikkeling zijn en bij hoeveel van de genoemde bedrijven sprake is van een niet bindende intentie, ofwel een verkenning?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

50.

In hoeverre is de aanbesteding van de vier onderzeeboten bij Naval Group te vergelijken met de mislukte order van Australië met betrekking tot de onderzeeboten?

Zie het antwoord op vraag 15.

51.

Kunt u garanderen dat bij de gunning aan het Franse Naval Group niet dezelfde contractuele problemen zullen opspelen, zoals de geraamde kosten die al verdubbeld bleken te zijn voordat de bouw feitelijk begon en dat de beloofde industriële samenwerking niet geëffectueerd werd, omdat er in Australië geen geschikte bedrijven zouden zijn? Kunt u gedetailleerd toelichten welke waarborgen hiertoe zijn getroffen? Welke mate van juridische houdbaarheid hebben die waarborgen? Kunt u op dit punt tevens een garantie van de landsadvocaat overleggen om de juridische houdbaarheid te ondersteunen?

Zie het antwoord op vraag 15.

52.

Heeft de betrouwbaarheid van de te kiezen partner een officiële rol gespeeld bij de voorlopige keuze? Zo ja, hoe scoren Naval, Saab en ThyssenKrupp hierin en hoe is die score tot stand gekomen?

Voorafgaande aan de deelname aan de gunningsfase (ontvangst *Request for Quotation*) hebben alle kandidaat-werven een zogenoemde Eigen Verklaring ondertekend met daarin een toelichting op criteria op het gebied van geschiktheid en betrouwbaarheid. Deze verklaring was een

voorwaarde voor deelname aan de gunningsfase en is daarmee onderdeel van het voorlopig gunningsbesluit. Er is derhalve geen sprake van een score, alle drie de kandidaat-werven hebben de betreffende verklaring ondertekend.

53.

In hoeverre kunt u de Nederlandse inbreng garanderen?

55.

Wat is de hardheid van de samenwerkingsovereenkomsten die Naval Group met Nederlandse bedrijven aangaat en welke garanties op nakoming zijn daarin opgenomen?

130.

Wanneer wordt de ICA hard? Voor of na de gunning?

168.

Welke juridisch bindende afspraken worden beoogd met Naval Group inzake de ontwikkeling van de ICA?

180.

Er wordt gesproken over samenwerking tussen de werf en de Nederlandse industrie en kennisinstituten. Hoe is geborgd dat deze samenwerking ook in ruime mate plaats gaat vinden?

183.

Hoe wordt gewaarborgd dat Nederlandse bedrijven toetreden tot toeleveringsketens van Naval Group?

Op 28 juli 2023 hebben de drie kandidaat-werven definitieve ICA-voorstellen ingediend. Deze voorstellen zijn tot december 2023 nog licht aangepast na verificatie van de voorstellen. De voorstellen zoals die in december 2023 vaststonden, zijn beoordeeld en de beoordeling van deze voorstellen is onderdeel geweest van de besluitvorming over het voorlopig gunningsbesluit.

In de ICA-voorstellen staan de activiteiten tussen de kandidaat-werven en de Nederlandse defensie-industrie die de kandidaat-werven toezeggen te gaan uitvoeren. Bij iedere activiteit staat de beschrijving, de Nederlandse partner en de financiële waarde van de activiteit. De kandidaat-werf committeert zich aan iedere individuele activiteit voor de opgegeven waarde. Deze toezegging is hard en verandert niet meer tot de ondertekening van de ICA. Het kan dus niet zo zijn dat een kandidaat-werf tussen nu en de ondertekening activiteiten verwijderd of de waarde van de activiteit wijzigt. Na ondertekening van de ICA zijn de harde toezeggingen omgezet in juridisch bindende verplichtingen. Vanaf dat moment ontstaat een juridische verplichting om de activiteiten in de ICA voor de opgegeven waarde en met de genoemde Nederlandse partner uit te voeren.

54.

Welke gunnings-, subgunnings- en subsubgunningscriteria zijn gehanteerd voor het veiligstellen van een zo groot mogelijke bijdrage van Nederlandse content en het Nederlandse bedrijfsleven? Welke eisen zijn op dit punt gesteld aan het borgen van juridische zekerheid over hetgeen door een inschrijver op dit punt wordt aangeboden?

Naast de geldigheidseisen heeft Defensie in het gunningsmodel een gunningscriterium opgenomen waarmee de werven zich kunnen onderscheiden door het (op licentiebasis) betrekken van Nederlandse bedrijven voor de (door)ontwikkeling, engineering, productie, assemblage en/of instandhouding van kritieke systemen. Hiermee stimuleert Defensie dat Nederlandse bedrijven vanaf het begin in de toeleveringsketen van de kandidaat-werven worden opgenomen ten behoeve van het wezenlijk

nationaal veiligheidsbelang (WNV). De activiteiten zullen worden vastgelegd in een WNV *cooperation plan* dat onderdeel uitmaakt van de leveringsovereenkomst.

55.

Wat is de hardheid van de samenwerkingsovereenkomsten die Naval Group met Nederlandse bedrijven aangaat en welke garanties op nakoming zijn daarin opgenomen?

Zie het antwoord op vraag 53.

56.

Kunt u benoemen of kwalitatief en kwantitatief sancties zijn opgenomen wanneer de contractuele verplichting van de ICA voor de Nederlandse maritieme industrie niet worden nagekomen? Kunt u de Kamer een oordeel van de landsadvocaat toesturen over de hardheid en garanties die met deze sancties verbonden zijn

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

57.

Kunt u kwalitatief en zo mogelijk ook kwantitatief reflecteren op het effect op het Nederlandse verdienvermogen van de verschillende aanbiedingen, zowel in termen van directe als indirecte financiële effecten?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

58.

Hoe kwalificeert u het belang van de laagste prijs voor de aanbesteding in verhouding met het behoud van verdienvermogen in Nederland?

59.

Kunt u tevens toelichten hoe dit aspect (vraag 58) is meegenomen in de gunnings-, subgunnings- en subsubgunningscriteria en schetsen hoe dit criterium zich verhoudt tot andere gunningscriteria? Kunt u toelichten in welke mate, zowel kwalitatief als kwantitatief, Nederlandse bedrijven betrokken worden bij het onderhouden van de onderzeevloot na oplevering daarvan? Welke zekerheden zijn op dit punt geborgd, voor welke periode en hoe is uitgesloten dat onderhoud gaandeweg toch naar een ander land verplaatst wordt, waardoor het verdienvermogen van de Nederlandse maritieme maakindustrie afneemt?

Prijs is één van de elementen in het beoordelingskader en gunningsmodel, dat berust op de uitgangspunten beste boot voor de beste prijs, risicobeheersing en waarborging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie (WNV). Het gunningsmodel maakt een prijs-kwaliteit afweging mogelijk. Daarnaast is het ICA-traject doorlopen dat als doel heeft om, bovenop hetgeen voortvloeit uit de WNV-eisen, een zo groot mogelijke Nederlandse betrokkenheid vast te leggen die bijdraagt aan een versterking van de NLDTIB. De ICA-voorstellen zijn door EZK beoordeeld op kwalitatieve en kwantitatieve aspecten, alsmede de maturiteit van voorgestelde activiteiten. De offertebeoordeling en de ICA-beoordeling zijn gescheiden uitgevoerd. Zoals toegelicht in de brief over het proces tot gunning (Kamerstuk 34 225, nr. 44), berust het voorlopig gunningsbesluit op de uitkomst van de rangschikking van de offertes op basis van het gunningsmodel. Tegelijk met de uitkomst van de offertebeoordeling lag ook de uitkomst van de

ICA-beoordeling voor in de MCOV, zodat de ICA's konden worden meegewogen in de besluitvorming. Over de uitkomsten is uw Kamer met de D-brief geïnformeerd.

Voor de Nederlandse betrokkenheid bij de instandhouding zie het antwoord op vraag 20. De ICA wordt initieel gesloten voor de leverings-overeenkomst en later opgehoogd als het instandhoudingscontract wordt gesloten. Omdat nog niet duidelijk is wat de waarde van het instandhoudingscontract is, kan nog niets worden gezegd over de financiële waarde van de betrokkenheid van Nederlandse bedrijven in de instandhoudingsfase via de ICA. Vanuit de ICA geldt ook voor de activiteiten die de werf als onderdeel van de ICA opvoert in het kader van de instandhouding dat het hier om een juridisch bindende verplichting gaat.

60. Wat zijn de belangrijkste factoren die hebben geleid tot de beslissing om Naval Group de opdracht van de onderzeeboten toe te kennen?

De offerte van Naval Group heeft de hoogste totaalscore behaald op de gunningscriteria. Daarnaast heeft Naval Group een gebalanceerd, veelzijdig en realistisch ICA-voorstel ingediend.

61. Kunt u de scorematrix voor de gunningscriteria voor elk van de drie beoordeelde aanbiedingen naast elkaar plaatsen en de Kamer dit in afschrift toesturen?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

62. Klopt het dat volgens u Naval Group een brede groep van Nederlandse bedrijven en kennisinstituten betreft en dat Naval goed heeft gekeken naar wat de Nederlandse industrie kan bieden en een gebalanceerd, veelzijdig en realistisch voorstel heeft ingediend? Kunt u uitleggen wat dit inhoudt? Wat is de definitie van «goed gekeken»? Wat is de definitie van «gebalanceerd» en wanneer is geen sprake van een gebalanceerd voorstel? Wat is de definitie van «veelzijdig» en wanneer is geen sprake van een veelzijdig voorstel? Wat is de definitie van «realistisch» en wanneer is geen sprake van een realistisch voorstel? Hoe zijn deze criteria meegewogen in de gunnings-, subgunnings- en subsubgunningscriteria, welk gewicht kwam daaraan per criterium toe en hoe zijn de aanbiedingen op deze punten onderling ten opzichte van elkaar vergeleken? Hoe scoorden de andere aanbiedingen op de criteria «goed gekeken», «gebalanceerd» en «realistisch»?

175.

Wat kunt u oogmerken onder de zin «een realistisch, gebalanceerd, veelzijdig en realistisch voorstel» in relatie tot wat de Nederlandse industrie kan bieden?

De Nederlandse defensie-industrie kan een bijdrage leveren aan het ontwerp, de ontwikkeling en de bouw van onderzeeboten. Van de groep Nederlandse bedrijven die directe toeleverancier van een onderzeebootwerf kunnen zijn, heeft Naval Group een groot aantal opgenomen in de ICA. Een aantal Nederlandse bedrijven had zich exclusief aan andere kandidaat-werven verbonden. Daarom was het voor Naval Group niet mogelijk de betreffende bedrijven te betrekken. Desondanks heeft Naval

Group in belangrijke mate Nederlandse bedrijven betrokken als directe toeleverancier bij de bouw van de onderzeeboten.

Naval Group heeft de activiteiten redelijk gelijkmatig verdeeld over de twee categorieën die gerelateerd zijn aan de Nederlandse onderzeeboten: de categorie gerelateerd aan de kritieke systemen en de categorie gerelateerd aan de overige systemen en onderdelen van de boot. Daarnaast heeft Naval Group een groot aantal activiteiten opgevoerd die de Nederlandse defensie-industrie versterken maar niet gerelateerd zijn aan de Nederlandse onderzeeboten. Hiermee is het voorstel van Naval Group gebalanceerd. De Nederlandse bedrijven die in de ICA van Naval Group zijn opgenomen, zijn in staat om het gevraagde te leveren. Daarmee is het voorstel realistisch. Naval Group heeft een grote verscheidenheid aan activiteiten opgevoerd. De ICA van Naval Group bevat R&D, ontwerp, ontwikkeling, bouw en directe toelevering van (kritieke) subsystemen en componenten. Hiermee is het voorstel van Naval Group veelzijdig.

In de beoordeling van de ICA is geen sprake van gunningscriteria en toekenning van punten. Er wordt een eindoordeel geveld over de ICA en de beoordeling zelf is gemaakt op basis van drie beoordelingscriteria (kwantiteit, kwaliteit en maturiteit) en beschrijvend van aard. De ICA's zijn in de beoordeling onderling niet vergeleken. Voor de ICA's van de andere kandidaat-werven zijn andere kwalificaties gebruikt die passen bij de inhoud van die ICA's.

63.

Ligt volgens u de kracht van de ICA van Naval Group in de diversiteit van de activiteiten, het hoogtechnologische en innovatieve karakter van de activiteiten, en de brede betrokkenheid van de NLDTIB? Hoe kwalificeert dit tegenover de biedingen van de andere twee partijen?

De diversiteit aan activiteiten, het hoogtechnologische en innovatieve karakter en de brede betrokkenheid van de Nederlandse defensie-industrie zijn de sterke punten van de ICA van Naval Group. De ICA's zijn onderling niet vergeleken in de ICA-beoordeling. Aan de andere ICA's hangen andere kwalificaties en het is op basis van de ICA-beoordeling niet te zeggen hoe deze ICA kwalificeert ten opzichte van de andere ICA's.

64.

Wat betekent het, dat in de gebalanceerde ICA een aanzienlijk deel van de Nederlandse maritieme defensie-industrie vertegenwoordigd is, in getallen of percentages? Wat is de definitie van «aanzienlijk»? Hoe verhoudt het oordeel «aanzienlijk» uit de ICA van Naval zich ten opzichte van de ICA's van Saab en Thyssen-Krupp? Hoe hebben de drie partijen onderling ten opzichte van elkaar gescoord op het criterium dat «de Nederlandse maritieme defensie-industrie vertegenwoordigd is»?

195.

Hoe noemenswaardig is de spreiding van de voorgestelde betrokkenheid van Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen?

De Nederlandse defensie-industrie kan een bijdrage leveren aan het ontwerp, de ontwikkeling en de bouw van onderzeeboten. Van de groep Nederlandse bedrijven die directe toeleverancier van een onderzeebootwerf kunnen zijn, heeft Naval Group een groot aantal opgenomen in de ICA. Het is niet mogelijk dit in precieze getallen of percentages te vatten. Mede omdat individuele bedrijven en hetgeen zij kunnen leveren onderling onvergelijkbaar zijn. Een werf kan een groot aantal bedrijven

betrekken dat kleine niet-hoogwaardige onderdelen levert. Dit is lastig af te zetten tegen een werf die een kleiner aantal bedrijven betreft dat hoogwaardige onderdelen levert. In de ICA-beoordeling is geen rangorde aangebracht in de ICA-voorstellen en er is geen vergelijking gemaakt tussen de verschillende ICA-voorstellen. Saab Kockums betreft in het ICA-voorstel ook verschillende Nederlandse bedrijven en richt zich daarbij met name op één Nederlands bedrijf met bestaande toeleveranciers. Thyssenkrupp Marine Systems betreft een klein aantal bedrijven voor de bouw van de Nederlandse onderzeeboten in hun ICA.

65.

Kunt u de wezenlijke strategische verandering gezien de eerdere nauwe samenwerking met de Noordelijke NAVO-landen duiden? Waarom is de keuze voor Naval op dit punt de beste en waarom is die keuze beter dan een keuze voor Saab-Damen, nu juist die combinatie gaat om de Noordelijke NAVO-landen?

Zie het antwoord op vraag 4.

66.

Kunt u toelichten of er in de procedures is meegewogen dat staatsbedrijven voordelen hebben op het gebied van het nemen van financiële risico's? Zo ja, hoe zijn deze voordelen in de afweging van de offertes gemitigeerd?

Zie het antwoord op vraag 8.

67.

Kunt u toelichten waarom er, ondanks de voordelen van staatsbedrijven op het gebied van garanties en financiële risico's die kunnen leiden tot een groot prijsverschil, volgens u geen reden is voor een onderzoek naar een gelijk speelveld?

Zie het antwoord op vraag 8.

68.

Kunt u gedetailleerd ingaan op de berichtgeving van De Telegraaf, waarin stond dat Frankrijk beschikt over wetgeving die Franse bedrijven toestaat om spionageactiviteiten uit te voeren in andere staten? Is dat juist en beschikt Frankrijk over dergelijke wetgeving? Hoe beoordeelt u dat principe? Hoe beoordeelt u het feit dat u voornemens bent om een Franse partij de opdracht voor de bouw van onderzeeboten te gunnen, die daartoe moet samenwerken met Nederlandse bedrijven waarop dan dus ook spionageactiviteiten mogelijk zijn? Welk risico op het weglekken van strategische, nationale kennis van onze maakindustrie ziet u op dit punt? Welke maatregelen kunt u treffen op dit punt en heeft u die ook getroffen? Zo ja, hoe? Heeft u de berichtgeving geverifieerd bij zowel uw Franse als uw Zweedse ambtsgenoot en bij de beide betrokken bedrijven Saab en Naval?

78.

Zijn er aanwijzingen dat er, naast Saab in 2019, Nederlandse bedrijven en/of kennisinstituten zijn gehackt of bespioneerd in dit proces? Wat betekent de noodzaak van het stellen van deze vraag voor de bescherming van de Nederlandse veiligheidsbelangen? Bent u het ermee eens dat een strategische samenwerking aangaan met een land dat actief spionage inzet om Nederlandse besluitvorming te beïnvloeden niet wenselijk is?

Frankrijk is een van de strategische partners van Nederland op defensiegebied. Defensie heeft geen aanleiding om te veronderstellen dat Franse wetgeving het zou toestaan om spionageactiviteiten uit te voeren bij bedrijven gevestigd in een andere EU-lidstaat. Ook beschikt Defensie niet over concrete informatie die aanleiding geeft om te veronderstellen dat Saab of Nederlandse bedrijven of kennisinstellingen zijn gehackt of bespioneerd vanuit Frankrijk. De kandidaat-werven dragen zelf de verantwoordelijkheid om melding te maken van (pogingen tot) spionage en eventueel aangifte te doen. Er is geen melding gemaakt bij het programma VOZBT over het (mogelijke) verlies, diefstal of compromittatie van gevoelige programma-informatie als gevolg van mogelijke spionage door een ander land. Ik heb over de berichtgeving in de Telegraaf geen contact gehad met mijn Franse of Zweedse ambtgenoot.

69.
Kunt u aangeven waar er mogelijk knelpunten kunnen ontstaan tot het tijdig opleveren van de eerste onderzeeboot?

Zie het antwoord op vraag 37.

70.
In hoeverre zijn de huidige onderzeeboten nog modern en geavanceerd genoeg om tot in de jaren '30 door te varen?

De Walrusklasse onderzeeboten hebben recent een instandhoudingsprogramma Walrusklasse (IP-W) ondergaan waardoor de levensduur is verlengd tot midden jaren '30. IP-W bestond deels uit technische aanpassingen, waardoor de boten fysiek langer kunnen doorvaren, maar er zijn ook upgrades uitgevoerd aan onder andere computersystemen, sensoren en torpedo's. Daardoor blijven de onderzeeboten van de Walrusklasse tot midden jaren '30 in staat om onderzeebootoperaties uit te voeren. Wel zal de operationele relevantie afnemen naarmate het einde van de levensduur nadert omdat detectiemogelijkheden afnemen door (relatief) kwalitatieve achteruitgang van sensoren en relatief grotere kansen om te worden gedetecteerd door (relatief) verbeterde sensoren van de tegenstander. Alleen een nieuw ontwerp kan deze tekortkomingen oplossen. De Walrusklasse onderzeeboten zullen door extra onderhoud en toenemende onverwachte storingen een toenemende onderhoudslast hebben met als gevolg een lagere beschikbaarheid waardoor benodigde ervaringsopbouw bij het personeel wordt bemoeilijkt.

71.
Is het uit te sluiten dat de huidige onderzeeboten eerder aan vervanging toe zijn?

De vervanging volgt later dan initieel gepland en daarom zijn aanvullende maatregelen genomen om de Walrusklasse veilig te laten doorvaren tot midden jaren '30. Deze maatregelen omvatten onder andere het vervangen van een aantal systemen en het getrapt uit de vaart nemen van twee onderzeeboten, waardoor de onderhoudsdruk ongeveer gelijk blijft en de hoeveelheid reservedelen groter wordt. Het blijft echter techniek, waardoor het nooit 100% is uit te sluiten dat voor het einde van de verlengde levensduur een reparatie te groot blijkt te zijn in relatie tot de resterende levensduur. Langer doorvaren moet zoals eerder aangegeven bovenal veilig en verantwoord zijn. De veiligheid wordt op basis van veiligheidsprotocollen door de Militaire Zeewaardigheidsautoriteit scherp in de gaten gehouden.

72.

Hoe zijn we ervan verzekerd dat ten tijde van de ingebruikneming van de onderzeeboten ook de «state of the art» elektronische oorlogvoering wordt toegepast?

Reeds in de behoeftestellingsfase is de noodzaak van capaciteiten ten behoeve van elektronische oorlogvoering in een breed elektromagnetisch spectrum onderkend en in de eisen verwerkt. Systeemkeuze, verwerving en integratie worden gedurende de *detailed engineering* en bouwfase uitgevoerd³, gebruik makend van de laatste ontwikkelingen. Het kunnen implementeren van nieuwe vormen van (digitale) signaalverwerking en de mogelijkheden voor het uitwisselen van databases met bondgenoten stellen Defensie in staat het hoogste niveau van ontwikkeling op dit gebied te kunnen blijven toepassen gedurende de levensduur van de onderzeeboten.

73.

Welke kandidaatwerf heeft het beste gescoord op de gunningscriteria afgezien van de prijs? Is dit de beste onderzeeboot van de drie aanbiedingen?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

74.

Welke kandidaatwerf heeft de grootste Nederlandse participatie uitgedrukt in euro's?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

75.

Tot welke datum zijn de ingediende offertes geldig?

De ingediende offertes zijn geldig tot en met 28 juli 2024.

76.

Hoe en wanneer zijn de gunningscriteria en de ICA tegen elkaar gewogen?

De beoordeling van de offertes en de beoordeling van de ICA-voorstellen zijn gescheiden trajecten geweest. De uitkomst van de offertebeoordeling waaronder de beoordeling van de gunningscriteria, en de uitkomst van de ICA-beoordeling door EZK, zijn voorgelegd aan de MCOV op 12 maart jl. en de MR op 15 maart jl. Het ICA-voorstel moest acceptabel zijn om te kunnen overgaan tot vaststelling van het voorlopig gunningsbesluit.

77.

Wanneer is er in 2019 in de ministerraad, dan wel in de ministeriële onderraden en overleggen, over de vervanging van de onderzeeboten gesproken? Kunt u voor ieder gesprek aangeven welke bewindspersonen daarbij aanwezig zijn geweest?

Over de inhoud van beraadslagingen in de ministerraad en ministeriële onderraden en commissies kunnen geen mededelingen worden gedaan vanwege de geheimhoudingsplicht. Agenda's en besluitenlijsten van de ministerraad (MR) worden sinds 16 april 2021 op rijksoverheid.nl geplaatst. Over 2019 zijn die zodoende niet beschikbaar.

³ Derde voorgangsrapportage Programma Vervanging Onderzeebootcapaciteit, paragraaf 3.1, pagina 10 en 11. (Kamerstuk 34 225, nr. 52)

Gesprekken over de vervanging van de onderzeeboten vinden plaats in de MCOV. De MR van 13 december 2019 heeft ingestemd met de instelling van de MCOV. Op 31 januari 2020 heeft de eerste MCOV-vergadering plaats gevonden. De leden van de MCOV zijn de Minister van Buitenlandse Zaken, de Minister en de Staatssecretaris van Defensie, de Minister van EZK, de Minister van Financiën, de Minister van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit, en de Minister-President.

78.

Zijn er aanwijzingen dat er, naast Saab in 2019, Nederlandse bedrijven en/of kennisinstututen zijn gehackt of bespioneerd in dit proces? Wat betekent de noodzaak van het stellen van deze vraag voor de bescherming van de Nederlandse veiligheidsbelangen? Bent u het ermee eens dat een strategische samenwerking aangaan met een land dat actief spionage inzet om Nederlandse besluitvorming te beïnvloeden niet wenselijk is?

Zie het antwoord op vraag 68.

79.

Hoe schat u het risico in dat Nederlandse bedrijven en kennisinstututen die meewerken aan de vervanging van de onderzeeboten het slachtoffer worden van economische spionage?

De MIVD meldt in het recent aangeboden openbaar jaarverslag 2023 dat Nederlandse bedrijven, kennisinstellingen en wetenschappers een potentieel doelwit zijn van diverse statelijke actoren die (heimelijk) hoogwaardige, al dan niet militair relevante, technologie proberen te verwerven (Kamerstuk 29 924, nr. 260). Staten kunnen door overnames van bedrijven die hoogwaardige technologie ontwikkelen of door investeringen in vitale infrastructuur, ongewenste afhankelijkheden creëren met risico's voor het functioneren van de Nederlandse economie en de nationale veiligheid. Daarmee is de continuïteit van onze vitale processen in het geding en dreigt het weglekken van kennis en vertrouwelijke of gevoelige informatie. In dit kader is ook de defensie-industrie kwetsbaar voor (economische) spionage, zowel in het fysieke als digitale domein. Het jaarverslag maakt duidelijk dat de MIVD en AIVD in 2023 onderzoek verrichtten naar spionageactiviteiten door China, dat onder meer de Nederlandse maritieme industrie als spionagedoelwit ziet vanwege de goede kennispositie van bedrijven en kennisinstellingen.

De inlichtingen- en veiligheidsdiensten voeren onderzoek uit naar spionage en cyber-dreigingen en adviseren waar nodig over mitigerende maatregelen. In dit kader verwijs ik ook naar de veiligheidseisen zoals vastgelegd in de Algemene Beveiligingseisen voor Defensieopdrachten (ABDO). Volgens de Wet veiligheidstoets op investeringen, fusies en overnames (Wet Vifo) moeten zowel investeerders in vitale aanbieders en ondernemingen met sensitieve technologie, als deze ondernemingen zelf wijzigingen van zeggenschap melden bij het Bureau Toetsing Investeringen (BTI) van EZK. BTI beoordeelt of er een risico ontstaat voor de nationale veiligheid en kan voorwaarden verbinden aan investeringen of deze zo nodig verbieden.

80.

Kunt expliciteren waarom Defensie «onder de indruk van de maturiteit van het bod van Naval» is? Hoe verschilt dit van de andere ontwerpen? Op welke manier is de maturiteit van de ontwerpen onderdeel geweest van de gunningscriteria?

De kwalificatie «maturiteit» is door EZK gebruikt bij de beoordeling van de ICA-voorstellen. Naval Group heeft bij EZK aangegeven dat de orders bij Nederlandse bedrijven waaraan het zich heeft gecommitteerd met een grote mate van zekerheid worden geplaatst. Men heeft bijvoorbeeld al offertes van Nederlandse bedrijven ontvangen en/of hen gekwalificeerd en/of hen opgenomen in het leveranciersstelsel. Dit wijst er op dat Naval Group deze bedrijven zeer waarschijnlijk zal contracteren. De maturiteit van het voorstel van Naval Group is hiermee als goed beoordeeld.

81.

Wat waren de minimale eisen om een groen stoplicht te krijgen voor de ICA?

98.

Welk percentage was intern bepaald als het minimum voor het verkrijgen van het zogenaamde «groene licht» voor de ICA, ondanks dat Minister Adriaansens aan de Kamer meldde dat er geen minimum en maximum was vastgesteld voor de inbreng van de kandidaten? Hoe wordt een (veel) grotere inbreng van andere kandidaten meegewogen, gezien het feit dat volgens uw brief er naast de WNV-eisen een zo groot mogelijke Nederlandse betrokkenheid moet worden vastgelegd?

De kandidaat-werven hebben een verzoek gekregen om een voorstel voor een ICA in te dienen. Op dat moment is ook duidelijk gemaakt dat de beoordeling van de ICA-voorstellen onderdeel zou zijn van de besluitvorming en dat een acceptabele ICA conditioneel was voor een «groen licht» vanuit EZK voor de gunning. Het is niet nader gespecificeerd wanneer kandidaat-werven een groen licht zouden krijgen, om hen een sterke prikkel te geven om een zo groot mogelijke industriële betrokkenheid van de NLDTIB voor te stellen en niet een betrokkenheid die precies afdoende zou zijn. De mate van industriële samenwerking en de ingediende offertes zijn vervolgens in samenhang afgewogen in de MCOV.

82.

Hoeveel industriële participatie of andere gerelateerde verplichtingen hebben bedrijven uit Frankrijk, Duitsland en Zweden in Nederland openstaan? Zijn er in het verleden vertragingen opgetreden bij de invulling van deze verplichtingen door bedrijven uit de eerdergenoemde landen? Zo ja, kunt u dit kwantificeren?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

83.

Wat is de verhouding tussen de directe industriële participatie van de drie aanbiedende werven in de aangeboden ICA's per 28 november 2023?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

84.

Wanneer is het gunningsmodel en de daarbij behorende verhouding tussen kwaliteit, prijs en autonomie vastgesteld? Op welke wijze is dit gunningsmodel aangepast voor inflatie in de indexering en andere prijsopdrijvende effecten in de periode tussen het vastgestelde gunningsmodel en datum prijspeil van de offertes om te voorkomen dat de prijs een onevenredig aandeel in het gunningsmodel heeft?

Het gunningsmodel is vastgesteld door de MCOV op 27 september 2022. Het gunningsmodel is later niet meer aangepast. Om het risico op drie ongeldige biedingen op prijs te mitigeren is het budget opgehoogd voor zowel de basisraming als de risicoreservering en is besloten om geen plafondprijs te hanteren. Defensie heeft het beoordelingskader en gunningsmodel toegelicht in een besloten technische briefing in de Tweede Kamer op 18 oktober 2022. Defensie heeft het beoordelingskader transparant in detail bekend gesteld in de *Request for Quotation* om de kandidaat-werven in staat te stellen een offerte met een gebalanceerd ontwerp te kunnen aanbieden die het beste invulling geeft aan de uitvraag. De werven hebben hierin vervolgens zelf keuzes gemaakt.

85.

Loopt de zelscheppendheid van de Nederlandse marinebouw in de toekomst gevaar door de voorlopige gunning van de onderzeebootorder aan de Franse werf Naval Group, gezien de verregaande samenwerking met Frankrijk op materieelgebied zoals benoemd in de D-brief? Hoe bent u van plan te voorkomen dat Naval Group meedingt bij de aanbesteding van de vervanger van het luchtverdedigings- en commandofregat (LCF)?

Zie het antwoord op vraag 5.

86.

Kunt u garanderen dat de offerteprijs de prijs is waarvoor u gaat tekenen? Zo nee, hoeveel stijgt de prijs?

De prijzen die in het contract met Naval Group zijn opgenomen, zijn vaste prijzen. Jaarlijkse prijsbijstelling wordt zoals gebruikelijk vastgesteld op basis van de contractueel vastgelegde prijsbijstellingsformule. Naval Group committeert zich met haar inschrijving en akkoord op de leveringsovereenkomst aan het naar kwaliteit leveren van de gevraagde producten en diensten binnen de gestelde kaders, waaronder het kader geld.

87.

Heeft het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat een inschatting gemaakt van de effecten van de concurrerende ICA's op de levenslange instandhouding van de te vervangen onderzeeboten, met inbegrip van een bredere Nederlandse betrokkenheid die zou leiden tot een grotere monetaire terugvloeit naar de staatskas over de periode van instandhouding? Zo niet, waarom is dit niet gedaan, en kan dit inzicht alsnog worden gegeven op basis van de aangeboden ICA's per 28 november 2023?

In algemene zin kan worden gesteld dat hoe groter de betrokkenheid van de Nederlandse industrie bij het ontwerp, de ontwikkeling en de bouw is, hoe groter de betrokkenheid van de Nederlandse industrie in de instandhoudingsfase zal zijn. Het is aannemelijk dat bedrijven die een subsysteem leveren of integreren ook zullen worden betrokken bij het onderhoud van het betreffende systeem. Hoe groot die betrokkenheid zal zijn is echter niet op voorhand in te schatten of vast te stellen. De betrokkenheid is namelijk afhankelijk van veel verschillende factoren. Het kan ook zo zijn dat bedrijven die geen componenten leveren door de leverancier van de betreffende componenten wel worden betrokken in het onderhoud. De betrokkenheid bij het onderhoud kan in die zin ook groter zijn dan de betrokkenheid bij de bouw.

88.

Kunt u nader onderzoek doen naar de «all-over» economische en sleuteltechnologie-effecten van een aanbesteding aan Naval

Group (Frankrijk) vis-à-vis de Zweedse of Duitse aanbieder? Kunnen hierbij de indirecte effecten worden meegenomen zoals de mogelijkheid een nieuwe hightech exportmarkt («de maritieme ASML») te ontwikkelen, de instandhouding van de onderzeeboten, spill-over effecten naar het civiele scheepsbouwdomain en de inzet van het Nederlandse MKB en kennisinstellingen?

Over de uitkomsten van de onderzoeksfase is uw Kamer geïnformeerd met de B-brief van 13 december 2019. Aan de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24) gingen verschillende onderzoeken en drie *Requests for Information* bij de beoogde werven vooraf. Naast de marktverkenning en inventarisatie van opties door Defensie (TNO-rapport over alternatieven, rapport over werfappreciatie, mogelijkheden internationale samenwerking) en een kosten-baten analyse inclusief risicoanalyse, gaat het om een appreciatie door EZK van de mogelijkheden van industriële participatie (14 september 2018) en een aanvullend onderzoek naar aanleiding van de Defensie Industrie Strategie (Kamerstuk 34 225, nr. 23). De Kamer is (vertrouwelijk) geïnformeerd over de onderliggende onderzoeken (Kamerstuk 34 225, nr. 26).

Op basis van de ICA-voorstellen is het mogelijk om economische effecten af te leiden maar het is niet mogelijk om precies in te schatten of vast te stellen wat de (indirecte) economische effecten zullen zijn. De genoemde indirecte effecten zijn op basis van de ICA niet precies op waarde te schatten. Over de looptijd van de ICA kan hier meer inzicht in worden verkregen op basis van de uitgevoerde activiteiten.

89.

In hoeverre is de Nederlandse onderzeedienst en de instandhouding van de onderzeeboten kwetsbaar door de keuze voor Naval Group in vergelijking tot de andere aanbieders, waarbij Nederland (naast Pakistan, India, Brazilië en Maleisië) nu één van de vele kleinere onderzeediensten zal zijn voor Naval Group? Hoe verhoudt zich dit tot de beoogde waarborging van vitale belangen van Nederland zoals verwoord in de recente sectoragenda voor een toekomstbestendige maritieme maakindustrie?

Zie het antwoord op vraag 41.

90.

Waarom vergroot het kabinet bewust de afhankelijkheid van Frankrijk, terwijl er genoeg capaciteiten zijn in eigen land – en Indonesië, India en Brazilië, samen met Naval Group wel in eigen land bouwen – om een strategisch project als onderzeeboten veel meer nationaal en in evenwichtige Europese samenwerking op te pakken?

91.

Kan Defensie een inventarisatie geven in de kennisdomeinen die in Nederland ontbreken en in Indonesië, India en Brazilië blijkbaar wel aanwezig zijn, aangezien deze landen in hun eigen land bouwen, waarop Defensie steeds de conclusie trekt dat Nederland de kennis niet meer bezit om in Nederland onderzeeboten te bouwen?

Over de uitgangspunten voor de verwervingsvoorbereidingsfase is uw Kamer geïnformeerd met de B-brief van december 2019. Over de uitkomsten van de verwervingsvoorbereidingsfase is uw Kamer geïnformeerd met de D-brief van 15 maart 2024.

Defensie kan geen inventarisatie geven van de kennisdomeinen in Indonesië, India en Brazilië. Defensie heeft geen inzicht in de bouwactiviteiten in de genoemde landen, noch in de kennis en technologie waarover wordt beschikt, of in de afspraken die met buitenlandse leveranciers zijn gemaakt. Defensie heeft in de beantwoording van eerdere Kamervragen over de in Nederland aanwezige kennis (Kamerstuk 34 225, nr. 32, vraag 5) toegelicht dat anders dan ten tijde van de bouw van de Walrusklasse, de hoofdaannemer van destijds niet meer bestaat en een deel van de nationale toeleveranciers ook niet meer aanwezig zijn. Defensie beschikt niet meer over de kennis en capaciteit van destijds om een centrale rol te vervullen in het ontwerp en de productie van onderzeeboten en er is geen Nederlandse werf meer die zelfstandig onderzeeboten kan ontwerpen en bouwen. Ook uit een analyse door Nederlandse bedrijven zelf in 2021 bleek dat, om een belangrijk aandeel te kunnen hebben in de bouw van onderzeeboten, overdracht nodig zou zijn van kennis, rechten, mensen en middelen uit het buitenland.

92.

Welk belang is vanuit Nederland gediend met een keuze voor Naval Group waarmee verdere marktconsolidatie wordt bestendigd op het gebied van zowel oppervlakteschepen, zoals fregatten en mijnenvegers, als onderzeeboten?

94.

Wat zijn de effecten van een consumerende Nederlandse Defensie die grotendeels haar Marine heeft aanbesteed bij buitenlandse partijen?

In economische zin betekent consolidatie dat bedrijven samengaan door fusies en overnames. In de Europese marinebouw is, met uitzondering van de Duitse sector, op dit moment geen sprake van consolidatie maar willen verschillende landen juist weer bouwcapaciteit voor bovenwaterschepen creëren (o.a. Denemarken en Finland). Mede door de volle orderboeken en overwegingen rond nationale veiligheid zijn fusies of overnames in de Europese maritieme sector niet opportuun. Defensie draagt met vervangingsprogramma's en investeringen in nieuwe capaciteiten bij aan versterking van de Nederlandse maritieme sector. Hierbij wordt de focus verbreed van het nemen 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. De onderzeebootvervanging wijkt op wezenlijke punten af van andere maritieme (vervangings-)projecten omdat Nederland niet meer beschikt over zelscheppende onderzeebootbouw. Zie ook de eerdere Kamerbrieven over de Nederlandse maritieme maakindustrie, de A-brief over de vervanging van de LC-fregatten en de A-brief over de verwerving van amfibische transportschepen.

93.

Zal er buiten deze aanbesteding eveneens een Frans-Nederlands defensiepact worden gesloten zoals Frankrijk in 2021 met Griekenland is overeengekomen ten tijde van de aanbesteding voor Griekse fregatten inclusief veiligheidsgaranties? Zo ja, welke? Zo niet, is dit dan geen gemiste kans? Waarom is niet afgesproken dat Frankrijk (een deel van) haar oppervlakte vloot aanbesteedt bij de Nederlandse marinebouw?

Defensie is niet bekend met de inhoud van de afspraken tussen Griekenland en Frankrijk over de aanschaf door Griekenland van fregatten die worden gebouwd door Naval Group. Zoals in de D-brief vermeld, zal Defensie voorafgaand aan of gelijktijdig met de tekening van de leveringsovereenkomst met Naval Group een MoU sluiten met de Franse Staat.

Met het MoU wordt bekrachtigd dat ook de nationale overheid van de winnende werf zich verbindt aan de voorwaarden voor zelfstandig gebruik en instandhouding van de vervangende onderzeeboot-capaciteit door Nederland gedurende de levensduur. De beoogde materieelsamenwerking met Frankrijk zal, naar aanleiding van het te sluiten MoU voor de levering van de nieuwe onderzeeboten, een strategisch karakter krijgen. Deze samenwerking kan een opstap bieden naar meer operationele samenwerking op onderzeebootgebied.

94.

Wat zijn de effecten van een consumerende Nederlandse Defensie die grotendeels haar Marine heeft aanbesteed bij buitenlandse partijen?

Zie het antwoord op vraag 92.

95.

Hoe is de mathematische verdeling tussen de drie «ingrediënten» – «beste boot voor de beste prijs», risicobeheersing, en de waarborging van het wezenlijke nationale veiligheidsbelang en strategische autonomie – in het gunningsmodel, zoals benadrukt in de brieven aan het parlement en het debat op 24 maart 2013?

96.

Welke harde minimale eisen van daadwerkelijke Nederlandse industriële participatie zijn vastgesteld en welke stimulansen zijn er geïmplementeerd in het gunningsmodel, zoals beschreven in de B-brief? Hoe zwaar hebben deze factoren meegewogen in het totale gunningsmodel?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

97.

Welk onderscheid in de weging is er gemaakt tussen onderzeeboot gerelateerde industriële participatie en niet-onderzeeboot gerelateerde industriële participatie gezien het herhaalde belang van de waarborging van wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie die u heeft benadrukt met betrekking tot het onderzeebootprogramma?

De industriële samenwerking die is gerelateerd aan de Nederlandse onderzeebootcapaciteit heeft meegewogen in de beoordeling van de ICA's. Dit komt tot uiting in de beoordeling van de ICA's op zowel kwaliteit als kwantiteit. De nota over de beoordeling van de ICA-voorstellen die is voorgelegd aan de MCOV is uw Kamer tegelijk met de D-brief ter vertrouwelijke inzage beschikbaar gesteld.

98.

Welk percentage was intern bepaald als het minimum voor het verkrijgen van het zogenaamde «groene licht» voor de ICA, ondanks dat Minister Adriaansens aan de Kamer meldde dat er geen minimum en maximum was vastgesteld voor de inbreng van de kandidaten? Hoe wordt een (veel) grotere inbreng van andere kandidaten meegewogen, gezien het feit dat volgens uw brief er naast de WNV-eisen een zo groot mogelijke Nederlandse betrokkenheid moet worden vastgelegd?

Zie het antwoord op vraag 81.

99.

Hoe verschilt de ICA die, als een juridisch bindende commerciële overeenkomst volgens Nederlands recht zal gelden, van de vroegere offset overeenkomsten, indien dit niet identiek is?

Bij de vaststelling van Richtlijn 2009/81/EG is het toenmalige compensatiebeleid oftewel «offset» in Nederland afgeschaft. Op basis van de nieuwe wet- en regelgeving is het nationale compensatiebeleid vervangen door het industriële participatiebeleid. Het industriële participatiebeleid is toegespitst op afgebakende gebieden die van wezenlijk belang zijn voor de Nederlandse veiligheid. Binnen het industriële participatiebeleid worden alleen activiteiten ondersteund die een bijdrage leveren aan de het borgen van de veiligheidsbelangen, zowel op korte als op lange termijn. Het huidige industriële participatiebeleid, en daarmee de ICA, zijn niet gebaseerd noch gericht op het realiseren van een economische tegenprestatie qua waarde of omzet, maar op het bijdragen aan de wezenlijke nationale veiligheidsbelangen door technologie, industriële capaciteiten en kennis in stand te houden of door te ontwikkelen of nieuw op te bouwen (zie Kamerstuk 26 231, nr. 31).

100.

Wat houden de kritische challengers in, waarover wordt gesproken in het beoordelingsproces van de offertes, en wat is de rol geweest van deze challengers?

133.

Wie zijn de kritische challengers die betrokken zijn geweest bij de beoordeling van de offertes en wat is precies hun rol geweest?

De kritische *challengers* zijn medewerkers van Defensie die op afstand staan van het programma VOZBT en hierin geen actieve rol vervullen. De kritische *challengers* stellen controlevragen die dwingen om nader te onderbouwen, waarmee ze tunnelvisie of vooringenomenheid helpen voorkomen. Hiermee wordt de objectiviteit van de argumentatie en daarmee de kwaliteit van het beoordelingsproces verbeterd.

101.

Welke specifieke maatregelen heeft u binnen het kader van het onderzeebootprogramma genomen om een gelijk speelveld te waarborgen, zoals vermeld in uw brief «DIS in nieuwe geopolitieke context» (Kamerstuk 31 125, nr 123) aan de Tweede Kamer, waarin u refereert aan een gebrek aan een gelijk speelveld in de defensiemarkt en de intentie tot het implementeren van een actievere industriepolitiek voor meer eerlijke concurrentie?

Defensie en EZK hebben binnen de gekozen verwervingsstrategie invulling gegeven aan de doelstellingen van de (geactualiseerde) DIS, waaronder de versterking en internationale positionering van de NLDTIB. Zoals toegelicht in de brief over de offerteaanvraag (Kamerstuk 34 225, nr. 40) en de beantwoording van de feitelijke vragen daarover (Kamerstuk 34 225, nr. 41), heeft het kabinet maatregelen getroffen om Nederlandse betrokkenheid tot stand te laten komen via drie verschillende sporen: 1) door eisen te stellen ter waarborging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang (WNV), 2) door eisen te stellen die Defensie in staat stellen om de instandhouding van de onderzeeboten zoveel mogelijk zelfstandig te organiseren met een regierol voor de DMI in Den Helder, en 3) door de bredere Nederlandse betrokkenheid vast te leggen in een industriële samenwerkingsovereenkomst met de winnende werf (ICA). Over de ICA is uiteengezet dat deze tot doel heeft om, bovenop hetgeen voortvloeit uit de WNV-eisen, een zo groot mogelijke Nederlandse betrokkenheid vast te leggen die bijdraagt aan een versterking van de

NLDTIB. De DIS biedt hiervoor het beleidsmatige kader. Over de totstandkoming van de ICA is uw Kamer geïnformeerd met de brief van 25 januari 2023 (Kamerstuk 34 225, nr. 42).

102.

Hoe kunt u onder concurrentie contracteren als er geen realistisch alternatief is, aangezien u in de D-brief schrijft dat daar waar CZSK/DMI niet onafhankelijk kan opereren van de leverancier, en er geen realistisch alternatief is voor de leverancier, zijn noodzakelijke diensten zoveel als mogelijk op voorhand onder concurrentie gecontracteerd worden?

124.

Hoe kan er onder concurrentie worden gecontracteerd ten aanzien van het onderhoud gedurende de levenscyclus als er geen realistisch alternatief is voor de winnende leverancier, zoals beschreven in de D-brief, waarin staat dat CZSK/DMI de bij het onderhoud gedurende de levenscyclus noodzakelijke diensten zoveel mogelijk op voorhand onder concurrentie dient te contracteren bij de winnende werf?

Deze noodzakelijke diensten worden onder concurrentie gecontracteerd omdat zij onderdeel waren van de offerteaanvraag en daarmee deel uitmaken van de (winnende) offerte.

103.

Waarom heeft het demissionaire kabinet ervoor gekozen om een buitengewoon drastische koerswijziging op strategisch veiligheidsgebied te maken door te besluiten tot een strategische maritieme samenwerking met Frankrijk, gezien het feit dat er al intensieve samenwerkingen zijn met Noord-Europese landen en het Verenigd Koninkrijk, en het potentieel voor maritieme industriële samenwerking in Noord-Europa? Zijn er adviezen van De Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV) die hieraan ten grondslag liggen?

Het kabinet ziet verbreding en verdieping van defensiesamenwerking met Frankrijk niet als een koerswijziging, maar als voortzetting van beleid dat erop is gericht om samen met bondgenoten en partners Europa te (blijven) beschermen en verdedigen. De beoogde (materieel)samenwerking met Frankrijk op onderzeebootgebied vormt een aanvulling op reeds bestaande vormen van samenwerking op tal van terreinen met verschillende Europese landen. Europese defensiesamenwerking is één van de onderwerpen waarover de AIV regering en parlement adviseert. In de besluitvorming over de gunning zijn geen specifieke AIV-adviezen gebruikt.

104.

Op welke momenten (tijdstippen) kan Defensie op basis van de prestaties van de winnende werf zonder financiële consequenties het contract beëindigen?

Specifieke tijdstippen kunnen niet worden gededd. Conform de leveringsovereenkomst kan Defensie het contract ontbinden indien de werf (tijdelijk of permanent) tekort schiet in de (correcte) uitvoering van de overeenkomst. Ook vormen aanleidingen zoals surseance van betaling en beïnvloeding van personeel van de Staat redenen voor ontbinding.

105.

Hoe worden ICA's beoordeeld? Hoe gaat Defensie de definitieve ICA's blijvend monitoren en zorgen dat afspraken over en weer worden nageleefd?

De ICA's zijn op een beschrijvende manier beoordeeld op basis van drie beoordelingscriteria: kwantiteit, kwaliteit en maturiteit.

De naleving van de industriële samenwerkingsovereenkomst wordt door EZK nauwgezet gemonitord en ieder jaar met de leverancier van de onderzeeboten besproken. Er is tijdens de looptijd veel ruimte om de naleving bij te sturen om te garanderen dat de ICA-verplichting aan het einde van de looptijd is uitgediend.

106.

Zal de voorlopig toegekende onderzeeër grote en kostbare aanpassingen nodig hebben binnen het onderzeebootprogramma om TLAM en MARK48 te kunnen lanceren of worden die modificatiekosten volledig doorgeschoven naar andere programma's?

Het programma VOZBT is verantwoordelijk voor het treffen van voldoende technische voorzieningen voor het kunnen integreren en inzetten van *heavy weight torpedo's* en kruisvluchtwapens vanuit de nieuwe onderzeeboten. In de aangeboden onderzeeboot zijn de technische voorzieningen reeds meegenomen. Verdere details omtrent integratie van deze wapens staan beschreven in de derde voortgangsrapportage, paragrafen 4.4.1 en 4.4.3.

107.

Wat zijn de garanties dat ISS-werkzaamheden in Nederland worden uitgevoerd?

161.

Welke bedrijven gaat DMI inschakelen bij instandhouding en wat gaat Defensie zelf doen? Wat is hierbij de rol van het project «werf van de toekomst»?

166.

Kunt u aangeven in hoeverre de Nederlandse industrie wordt betrokken bij het onderhoud van de nieuwe onderzeeboten?

194.

Hoeveel procent van de betrokken bedrijven zal Nederlands zijn in de instandhouding?

De instandhouding van de nieuwe onderzeeboten zal zich concentreren op de Marinebasis Nieuwe Haven in Den Helder, waarbij het dok-gebonden onderhoud wordt uitgevoerd op het schepenliftcomplex van de DMI. Tijdens de *ISS Definition Phase* wordt nader uitgewerkt voor welke onderhoudswerkzaamheden een beroep zal worden gedaan op de leverancier en haar (Nederlandse) toeleveranciers, in samenwerking met de DMI. De exacte rolverdeling tussen de verschillende partijen van de instandhouding, zoals DMI en Nederlandse industrie, is hier onderdeel van. Bij deze hybride aanpak wordt een publiek-private samenwerking zo veel als mogelijk gestimuleerd voor het behoud van noodzakelijke kennis voor de uitvoering door DMI-personeel van ongepland onderhoud tijdens (of in voorbereiding op) de inzet van de onderzeeboten. Voor een toekomstbestendige ontwikkeling van zowel de militaire als civiele haven in Den Helder, werkt Defensie actief samen met de provincie Noord-Holland en de gemeente Den Helder in het bredere samenwerkingsverband «Ontwikkeling Maritiem Cluster regio Den Helder». De ambitie om een maritieme *maintenance valley* te ontwikkelen maakt hier deel van uit.

108.

Heeft de, al dan niet, invulling van de ICA van de winnende werf invloed op het betaalschema van het onderzeebootprogramma? Wat zijn eventueel de consequenties van het niet tijdig nakomen van de gecontracteerde ICA?

De naleving van de ICA-verplichting is niet gekoppeld aan het betaalschema voor het onderzeebootprogramma.

Zoals gezegd, worden na ondertekening de toezeggingen uit de ICA juridisch bindend. Als de ICA-verplichting aan het einde van de looptijd niet is uitgediend, kan deze worden opgehoogd. Daarnaast zou niet-naleving grote reputatieschade opleveren in een markt die beperkt is en waar industriële samenwerking van groot belang is. Er is de werven die onderzeeboten bouwen dus veel aan gelegen hun afspraken na te komen.

109.

Hoe verhoudt de aankondiging dat honderden miljoenen euro's naar Nederlandse bedrijven zullen gaan, zich tot het totale projectbudget van ongeveer 5,5 miljard euro zoals vermeld in de D-brief? In het bijzonder, gezien het feit dat dit waarschijnlijk betekent dat hoogstens 10% van de waarde van de order naar Nederlandse bedrijven zal gaan, hoe verhoudt dit zich tot grote militaire aanbestedingen van andere landen, zoals het F126-project van Duitsland waar 70% van het werk in Duitsland wordt uitgevoerd?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

110.

Hoe verhoudt de aankondiging van Naval Group om met tien Nederlandse bedrijven samen te willen werken zich tot de biedingen van TKMS en Saab? Hebben deze bedrijven bevestigd dat ze technische biedingen en offertes aan Naval Group hebben verstrekt, zoals op 28 november toen de ICA werd gesloten?

Het aantal bedrijven dat betrokken is, zegt niets over de kwaliteit van de ICA of de financiële omvang. De onderhandelingen tussen Naval Group en de Nederlandse bedrijven die worden betrokken bevinden zich in een vergevorderd stadium. In veel gevallen zijn al offertes verstrekt, maar de contractonderhandelingen kunnen pas worden afgerond na ondertekening van de leveringsovereenkomst. Zie ook het antwoord op vraag 64.

111.

Is het haalbaar om direct na de EDC te beginnen met de gedetailleerde engineeringfase voor de Blacksword Barracuda, gezien het feit dat dit een volledig nieuw ontwerp lijkt te zijn met verschillende rompdiameter, lengte en tonnage dan de eerdere Barracuda-varianten? Zal er wellicht eerst een definitiefase en basisengineeringfase moeten plaatsvinden? En zo ja, is hiervoor voldoende tijd toegewezen in het projectschema zoals vermeld in de D-brief?

145.

Kunt u inzicht geven in de tijdlijnen die verbonden zijn aan de verschillende deelfases na contracttekening?

154.

Kan de precieze tijdlijn voor het vervolg van de vervanging van de onderzeebootcapaciteit worden gegeven, met daarbij de nu reeds bekende data en de bandbreedtes waarbinnen volgende fasen uitgevoerd zullen worden?

Zoals toegelicht in bijlage A van de D-brief onderkent het programma dat de realisatiefase van de onderzeebootcapaciteit in verschillende deelfases zal worden doorlopen. Het betreft achtereenvolgens de Mobilisatiefase, de *Detailed Engineering* fase, de Bouwfase, de Introductie/transitie fase en de Gebruikersfase. Op het moment dat er een Gunningsbesluit is, zal Naval Group overgaan tot mobiliseren. Dat heeft gevolgen voor het handelen van het programma VOZBT. Het programma wordt gemobiliseerd middels verhoogde capaciteit, aanwezigheid op locatie van Naval Group en het inrichten van processen die van belang zijn voor de realisatiefase. Tijdens de *Detailed Engineering* fase is er intensief contact met Naval Group voor de bouw van de boot. In deze fase zal de feitelijke invulling van de specificatie plaatsvinden. Er wordt gekeken of deze feitelijke invulling aansluit op de gestelde functionele eisen. Na de finale Critical Design Review (CDR) wordt de *Detailed Engineering* fase afgesloten en wordt er overgegaan op de bouwfase.

De planning van de winnende werf, zoals toegelicht in bijlage A van de D-brief, zal contractueel worden vastgelegd. Op basis van deze contractueel vastgelegde planning moeten uiterlijk tien jaar na tekening van de leveringsovereenkomst de varende beproevingen van de tweede boot zijn voltooid.

112.

Hoe zal Defensie ervoor zorgen dat de kosten van het Nederlandse onderzeebotenproject niet dezelfde stijging ondergaan als het Shortfin Barracuda-project voor Australië, dat oorspronkelijk begon met een begroting van 50 miljard Australische dollar en uiteindelijk toenam tot 90 miljard Australische dollar voordat het werd geannuleerd?

Zie het antwoord op vraag 15.

113.

Welke strategische hefboomen heeft Defensie om prijsstijgingen en vertragingen tegen te gaan, en bestaat er een back-up plan voor een dergelijk scenario?

De leveringsovereenkomst dwingt Naval Group om binnen de gecontracteerde kaders van product, tijd en geld te blijven, waarbij Defensie dit continu blijft monitoren.

114.

Hoe realistisch is het dat Nederlandse bedrijven betrokken worden bij het onderhoud van de onderzeeërs als ze niet betrokken zijn bij de productie? Is er een kennisoverdracht overeengekomen met Naval Group? Hoe worden deze bedrijven gecompenseerd voor de tijd en moeite die ze steken in het opbouwen van de kennis gezien ze de kennis niet opbouwen tijdens de ontwikkelings- en productiefase?

Tijdens de *ISS Definition Phase* wordt nader uitgewerkt voor welke onderhoudswerkzaamheden een beroep zal worden gedaan op de leverancier en haar (Nederlandse) toeleveranciers, in samenwerking met de DMI. De exacte rolverdeling tussen de verschillende partijen van de instandhouding, zoals DMI en Nederlandse industrie, is hier onderdeel van. De ICA, die initieel voor de leveringsovereenkomst worden gesloten, wordt opgehoogd voor het instandhoudingscontract. Complementair aan de Nederlandse betrokkenheid die in het instandhoudingscontract wordt overeengekomen, kan ook betrokkenheid van de Nederlandse industrie via de ICA worden bevorderd.

115.

Waar komt het grote prijsverschil vandaan, kijkende naar de prijsstelling van Naval Group die relatief laag is in vergelijking met de recente order van Scorpène van Indonesië en de order voor TKMS van Noorwegen?

Defensie heeft geen kennis van de inhoud van de overeenkomsten van Indonesië of Noorwegen waardoor een vergelijking naar prijsstelling niet mogelijk is.

116.

Zijn er bepaalde wegingen veranderd met betrekking tot het betrekken van de Nederlandse industrie tijdens het wervingsproces?

Nee.

117.

In hoeverre zijn de ervaringen in Australië, zoals gemeld door voormalig Minister-President Scott Morrison en Naval Group Australia directeur John Davis, waarbij de order van Naval in Australië zowel qua tijdlijn en budget buiten de perken liep en de samenwerking met lokale industrie werd afgeschaald, meegewogen in de gunning van het Nederlandse onderzeebootprogramma, gezien het feit dat u aangaf dat er tijdens de AUKUS-samenwerking lessen zijn meegenomen door een gezant naar Australië?

Zie het antwoord op vraag 15.

118.

In hoeverre is staatssteun meegewogen in de prijsverschillen, gezien de prioriteit in de Defensie Industriële Strategie (DIS) om de Nederlandse Maritieme Industrie fors te ondersteunen en het feit dat Nederland deelneemt aan een Noordelijke alliantie van marinebouw om «non-level playing fields» in de Maritieme Maakindustrie tegen te gaan?

Niet. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de werf Naval Group, deels in staatshanden, grotere risico's kan nemen en kan leveren tegen prijzen waar een commerciële werf nauwelijks tegenop kan. Zie ook het antwoord op vraag 8.

119.

Hoe is de beslissing voor een strategisch partnerschap met Frankrijk tot stand gekomen, zoals beschreven in de D-brief? Betekent deze keuze dat Nederland zich weg beweegt van samenwerkingen met de VS, het VK en de andere Five Eyes? Wat zijn de implicaties van deze keuze voor onze rol in de Northern Naval Capability Cooperation? Is er met ons parlement besproken dat Nederland ervoor kiest om met Frankrijk samen te werken op het gebied van bescherming?

121.

Is er formeel of informeel informatie ingewonnen over hoe onze partners in de Five Eyes over deze gunning denken? Zo ja, welke zienswijze hebben zij met het Defensie gedeeld? Zo nee, waarom niet?

Defensie rekent Frankrijk al geruime tijd tot de strategische partners waarmee intensievere samenwerking wordt nagestreefd. Hierover is uw

Kamer de afgelopen jaren met enige regelmaat geïnformeerd, onder meer in rapportages over de stand van zaken van de internationale militaire samenwerking. De strategische samenwerking waarover in de D-brief wordt gesproken heeft betrekking op onderzeebootgebied, in het bijzonder de materieelsamenwerking. Zoals in eerdere brieven vermeld, zal Defensie voorafgaand aan, of gelijktijdig met de tekening van de leveringsovereenkomst een MoU sluiten met het land van de winnende werf. Hiermee wordt bekrachtigd dat ook de nationale overheid van de winnende werf zich verbindt aan de voorwaarden voor zelfstandig gebruik en instandhouding van de vervangende onderzeebootcapaciteit door Nederland gedurende de levensduur. Gezien de reikwijdte en de beoogde looptijd van het MoU heeft de hieruit voortvloeiende samenwerking een strategisch karakter. Zoals gemeld in de D-brief, kan deze samenwerking een opstap bieden naar meer operationele samenwerking op onderzeebootgebied en andere vormen van materieel- en veiligheidssamenwerking.

Defensie werkt in veel verschillende verbanden en ook bilateraal samen met tal van bondgenoten en partners. Intensivering van de samenwerking met Frankrijk op onderzeebootgebied doet niets af aan andere vormen van samenwerking, zoals in het kader van de *Northern Naval Capability Cooperation*. Defensie werkt op onderzeebootgebied reeds langdurig samen met veel verschillende landen en wil deze samenwerking voortzetten na de introductie van de nieuwe onderzeeboten en waar mogelijk verder uitbreiden met het land van de leverancier. Nederland maakt geen deel uit van de zogenoemde «Five Eyes». Defensie heeft de betreffende landen dus ook niet geconsulteerd over eventuele implicaties van de leverancierskeuze voor inlichtingsamenwerking.

120.

Wat houdt de inrichting van de programmabeheersing in en hoe wordt hier aandacht aan gegeven? Welke rol spelen onder meer de Auditdienst Rijk en de Algemene Rekenkamer bij de rest van het projectproces? Kunt u daar meer over uitweiden?

Zie het antwoord op vraag 40.

121.

Is er formeel of informeel informatie ingewonnen over hoe onze partners in de Five Eyes over deze gunning denken? Zo ja, welke zienswijze hebben zij met het Defensie gedeeld? Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 119.

122.

Wanneer werd er «groen» gegeven in de stoplichten-procedure? Is er verschil tussen lichtgroen en donkergroen? Wat was het kantelpunt naar «groen» binnen de ICA-evaluatie?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

123.

Hoe worden het belang van interne kwaliteitsborging binnen de programmaorganisatie en het toezicht op de voortgang en de kwaliteit van de werkzaamheden van de werf gezien?

Zie het antwoord op vraag 40.

124.

Hoe kan er onder concurrentie worden gecontracteerd ten aanzien van het onderhoud gedurende de levenscyclus als er geen realistisch alternatief is voor de winnende leverancier, zoals beschreven in de D-brief, waarin staat dat CZSK/DMI de bij het onderhoud gedurende de levenscyclus noodzakelijke diensten zoveel mogelijk op voorhand onder concurrentie dient te contracteren bij de winnende werf?

Zie het antwoord op vraag 102.

125.

Hoe worden de financiële risico's beheerst ten aanzien van het verdere onderhoud van de onderzeeboten?

Zie het antwoord op vraag 39.

126.

Kunt u beschrijven hoe het bezwaarproces in zijn algemeenheid is vormgegeven, aangezien in de media is vermeld dat TKMS bezwaar maakt tegen de voorgenomen gunning? Kan het bezwaar nog impact hebben op de verdere gunning en uitvoering van dit proces?

In mijn brief van 30 april jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over de dagvaarding van tkMS. De bezwaarprocedure behelst een kort geding ten overstaan van de (civiele) voorzieningenrechter. In lijn met de gemaakte afspraken zal Defensie hangende de procedure geen contractuele verplichtingen aangaan met de voorlopige winnaar. Of hierdoor vertraging zal ontstaan in de het programma, bijvoorbeeld ten aanzien van het beoogde moment van contractsluiting, is afhankelijk van de voortgang en uitkomst van het kort geding.

127.

Leidt het veranderen en toenemen van dreigingen in de afgelopen jaren tot risico's of gedachten rondom het ontwerp, rekening houdend met de bescherming van de bodem van de Noordzee, elektronische oorlogsvoering en toegenomen kennis en kunde op het gebied van sensoren, zowel van onze bondgenoten als van onze tegenstanders?

Nee, het operationele concept en het ontwerp van de onderzeeboot blijven zeer relevant, ondanks de veranderende en toenemende dreiging. De vervangende onderzeebootcapaciteit zal niet primair worden ingezet voor de bewaking en bescherming van de onderzeese infrastructuur op de Noordzee. Defensie heeft hiervoor andere capaciteiten tot haar beschikking en heeft tevens de behoefte gesteld voor nieuwe capaciteiten voor het verbeteren van de bescherming van vitale infrastructuur op de Noordzee (zie Kamerstuk 36 124, nr. 39). Gezien ontwikkelingen op het gebied van sensoren van zowel bondgenoten als tegenstanders, heeft de aangeboden onderzeeboot eigenschappen die de kans om door anderen gedetecteerd te worden kleiner maken. Wat betreft de elektronische oorlogsvoering, heeft de aangeboden onderzeeboot uitgebreide capaciteiten om met hedendaagse en toekomstige dreigingen om te kunnen gaan. Zie tevens het antwoord op vraag 72.

128.

Was «prijs» onderdeel van de gunningcriteria? In welke mate heeft dat meegespeeld?

Het door Defensie toegepaste beoordelingskader voor het offertetraject berust op de uitgangspunten beste boot voor de beste prijs, risicobeheersing en waarborging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie. Zie voor een nadere toelichting op prijs de separate vertrouwelijke beantwoording.

129.

Kunt u iets zeggen over het prijsverschil tussen de scheepswerven? Hoe groot is dat prijsverschil?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

130.

Wanneer wordt de ICA hard? Voor of na de gunning?

Zie het antwoord op vraag 53.

131.

Wat zijn de aanvullende risico's waar de Kamer volgens het ADR-rapport onvoldoende over is geïnformeerd?

Het ADR-rapport (Kamerstuk 34 225, nr. 53) meldt dat bij de D-brief in de vertrouwelijke Bijlage E een top 5 financiële risico's en een top 5 tijdrisico's wordt gepresenteerd. Defensie heeft gezien de fase waarin het programma zich nu bevindt en de (commerciële) gevoeligheid van specifieke (financiële) informatie, besloten geen gedetailleerde informatie per risico en over het totaal van de risico's te vermelden. Hoewel de ADR het standpunt van Defensie zeker in deze fase van het programma begrijpelijk vindt, wordt voor het vervolg van het programma geadviseerd om met de Kamer af te stemmen welke mate van gedetailleerdheid moet worden betracht bij het verstrekken van informatie over risico's en in welke mate deze informatie openbaar of vertrouwelijk moet worden verstrekt. Naar mate de uitvoering van het programma VOZBT vordert, ontstaat er meer ruimte om meer gedetailleerde financiële informatie over de risico's in de voortgangsrapportages op te nemen.

132.

Op welke wijze wordt er toezicht gehouden op het verloop van de planning van het project? Kan hierbij expliciet worden ingegaan op de vraag welke lessen uit eerdere grote projecten getrokken zijn om vertraging te voorkomen?

Het toezicht op de planning maakt deel uit van de programmabeheersing. Voor de inrichting hiervan is gebruik gemaakt van geleerde lessen ten aanzien van de risicoanalyse en -beheersing in het programma verwerving F-35, waarop ook de AR de aandacht heeft gevestigd. Vanaf 2021 is de systematiek van doorlopende risicoanalyse tot stand gekomen, waarbij de planning wordt beschouwd aan de hand van probabilistische analyse. Mede naar aanleiding van onderzoeken naar tijdsoverschrijdingen tijdens de dialoof fase zijn vanaf 2022 de risicoanalyses en -rapportages uitgewerkt tot volwaardige sturingsinstrumenten die periodiek worden voorgelegd aan de governance-overleggen. Over de inhoud hiervan wordt uw Kamer geïnformeerd in de voortgangsrapportages en als er tussentijds sprake is van aanpassing van de planning. In dit kader is één van de geleerde lessen dat mijlpalen moeten berusten op degelijk onderbouwde doorlooptijden voor de verwerving, ontwikkeling, bouw, levering en ingebruikname van een nieuwe capaciteit. Dit kan betekenen dat programmamijlpalen later worden vastgesteld en gecommuniceerd dan in het verleden gebruikelijk. Tot dat moment is het

realistischer om onzekerheden te benoemen en te werken met bandbreedtes op basis van een probabilistische inschatting.

133.

Wie zijn de kritische challengers die betrokken zijn geweest bij de beoordeling van de offertes en wat is precies hun rol geweest?

Zie het antwoord op vraag 100.

134.

Hoe is de objectiviteit in het proces van de totstandkoming en beoordeling van de ICA's geborgd? Heeft daar ook een onafhankelijke partij meegekeken?

Zie het antwoord op vraag 36.

135.

Kunt u iets zeggen over hoe de betrokkenheid van de Nederlandse industrie op basis van de offerte en ICA van Naval Group zich verhoudt tot de offertes en ICA's van de andere werven?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

136.

Hoe is de regierol van DMI en de rol van de Nederlandse Defensie-industrie bij onderhoud geborgd? Worden de gebruiksrechten volledig overgedragen?

Zie het antwoord op vraag 20.

137.

Is het mogelijk dat een onafhankelijke partij, zoals bijvoorbeeld de ADR, periodiek onderzoek kan doen naar het nakomen van de afspraken en toezeggingen van Naval Group en dat de Kamer hierover periodiek geïnformeerd wordt?

Zie het antwoord op vraag 40.

138.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de inrichting van de programmaorganisatie en programmabeheersing en hoe wordt de interne kwaliteitsborging en het toezicht op de voortgang en kwaliteit van de werkzaamheden van Naval Group hierin opgenomen?

Na de parlementaire behandeling van de D-brief kan Defensie beginnen met de realisatiefase. Inhoudelijk zal het werk tijdens de realisatiefase een ander karakter kennen dan tijdens de verwervingsvoorbereiding. De uitvoering van de leveringsovereenkomst moet worden begeleid en gemonitord en de instandhoudingsfase zal worden voorbereid. Defensie treft voorbereidingen voor de inrichting van de programmaorganisatie en programmabeheersing in de realisatiefase. Defensie heeft nota genomen van het ADR-rapport bij de D-brief, waarin het belang is onderstreept om voor ondertekening van de leveringsovereenkomst de inrichting van de programmaorganisatie en de inrichting van de programmabeheersing gedurende de realisatiefase zover mogelijk te hebben uitgewerkt.

De huidige inrichting van het programma wordt geoptimaliseerd waardoor deze beter aansluit op het projectmanagementplan van de werf en op de start van de realisatiefase. Vanaf ondertekening van de leverings-

overeenkomst zullen de noodzakelijke voortgangsbesprekingen in samenspraak met de winnende werf worden ingepland. Ook zal op de locatie van de winnende werf een afvaardiging van het projectteam aanwezig zijn om de voortgang ter plekke te monitoren. Zie ook het antwoord op vraag 40.

139.

Kunt u in de Gateway Review ook de inrichting van de program-mabeheersing in de realisatiefase laten beoordelen?

De Gateway Review zal een evaluatief deel bevatten en zich toespitsen op toetsing van een door Defensie aan te leveren voorstel voor de inrichting en aansturing van het programma VOZBT in de realisatiefase.

140.

Kunt u de Gateway Review met de Kamer delen zodra deze afgerond is?

Ja.

141.

Hoe gaat u de financiële risico's als gevolg van het opsplitsen van de aanschaf en de instandhouding ondervangen?

Zie het antwoord op vraag 39.

142.

Hoe gaat u ervoor zorgen dat de kosten voor instandhouding goed ingeschat worden en dat hier voldoende financiële ruimte voor beschikbaar komt?

Zie het antwoord op vraag 39.

143.

Hoe gaat u borgen dat de winnende werf gestimuleerd wordt om de onderhoudskosten zo laag mogelijk te houden?

Zie het antwoord op vraag 39.

144.

Wanneer wordt het instandhoudingsbudget geactualiseerd op basis van de gunning aan Naval Group?

Zie het antwoord op vraag 39.

145.

Kunt u inzicht geven in de tijdlijnen die verbonden zijn aan de verschillende deelfases na contracttekening?

Zie het antwoord op vraag 111.

146.

Welke risico's ziet u voor de huidige planning? Hoeveel ruimte heeft u in de planning om deze risico's op te vangen?

Zie het antwoord op vraag 37.

147.

Kunt u de Kamer voortaan, desnoods vertrouwelijk, meer inzicht geven in de risico's en risicoreservering conform de afspraken in de uitgangspuntennotitie?

148.

Kunt u in een volgende technische briefing over dit project ook gedetailleerd ingaan op het risicodossier?

De ADR adviseert in het rapport bij de D-brief om met de Kamer af te stemmen welke mate van gedetailleerdheid moet worden betracht bij het verstrekken van informatie over risico's. Defensie verwacht in de komende voortgangsrapportages tijdens de realisatiefase meer inzicht te kunnen geven in de onderkende risico's en de risicoreservering. Hierbij geldt het uitgangspunt zoveel mogelijk openbaar, vertrouwelijk waar het moet. Tijdens een (vertrouwelijke) technische briefing kan Defensie meer gedetailleerd informatie geven, ook over de gehanteerde methodiek voor risicobeheersing.

149.

Wat is uw reflectie op de constatering van de ADR dat het beschikbare bedrag om onbenoemde risico's op de kunnen vangen beperkt is?

In het programma wordt een zeer gedegen risicomodel gehanteerd waardoor meer dan in reguliere projecten rekening is gehouden met het kunnen optreden van risico's. Bovendien is in de risicoreservering een grote marge opgenomen t.a.v. de exploitatie. Daarmee is de totale risicoreservering fors hoger dan gebruikelijk. Dat wordt ook door de ADR geconstateerd. Er is nu geen aanleiding het bedrag voor onbenoemde risico's te verhogen.

150.

Wanneer verwacht u dat de Onderzeedienst de strategische personeelsplanning gebaseerd op het bemannings- en onderhoudsconcept in kan voeren?

Het doel van de strategische personeelsplanning is op personeelsgebied de transitie van de Walrusklasse naar de Orkaklasse te faciliteren en meer grip te krijgen op de huidige en toekomstige in-, door-, en uitstroomketen. Hiertoe wordt momenteel capaciteit voor strategische personeelsplanning bij de onderzeedienst ingericht in gezamenlijkheid met de strategische personeelsplanning van CZSK/P&O en CZSK/DMI. De contouren van de nieuwe onderzeedienst, het nieuwe onderhoudsconcept en de samenstelling van de bemanning van de Orkaklasse worden steeds duidelijker en daarmee ook de inrichting van de nieuwe organisatie. Op basis van deze gegevens en de gegevens over bemanningen en ondersteuning voor de Walrusklasse zal het strategische personeelsplan worden geschreven waarvan het eerste concept aan einde van dit jaar gereed wordt verondersteld.

151.

Kunt u iets dieper ingaan op de huidige uitstroom van personeel en het tekort aan specifiek (technisch) personeel? Is de uitstroom hoger dan verwacht? Wat zijn de redenen voor uitstroom? Welke maatregelen worden genomen om uitstroom te beperken?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

152.

Waarom is de bemannings- en trainingsfilosofie gewijzigd naar vijf bemanningen voor vier boten en hoe verhoudt dit zich tot de schijnbaar gehandhaafde filosofie van twee operationele onderzeeboten? Heeft dit een effect op de gereedheid?

188.

In de toekomst moeten vijf bemanningen beschikbaar zijn voor vier onderzeeboten. Betekent dit dan dat een set bemanning niet aan een vaste boot is gekoppeld?

Het vijf-bemanningenconcept zoals beschreven in het *Concept of Operations* (CONOPS) is in het licht van de toekomstige arbeidsmarkt effectiever dan het huidige concept. De nieuwe onderzeeboten hebben een langere *deployment endurance* (tijd van huis) dan de huidige boten. Het is echter wenselijk de bemanningen minder lang van huis te laten zijn met het oog op de motivatie van personeel (en daarmee personeelsbehoud). Door bemanningen en platformen los te koppelen kan een voorspelbaardere, gunstigere vaar-wal verhouding voor het personeel worden bereikt. En tegelijkertijd wordt meer rendement uit de platformen verkregen. Het huidige trainingsconcept vraagt veel team- en individuele training die met name op zee plaatsvindt. Tijdens die periode kan de eenheid niet of zeer beperkt worden ingezet. Door veel meer op te leiden en te trainen aan de wal met gebruik van moderne (virtuele) trainingsmiddelen die dit mogelijk maken, zijn de vaardagen op zee effectiever. De inzetdoelstelling van twee inzetbare onderzeeboten (één onderzeeboot langdurig inzetbaar en één onderzeeboot kortstondig), kan met het vijf-bemanningenconcept met meer zekerheid worden behaald en behouden.

153.

Passen de benodigde infrastructurele en vastgoedaanpassingen in het budget van het project «Uitbreiding afmeer capaciteit» in de Nieuwe Haven?

Zoals beschreven in de Kamerbrief «Uitkomst verwervingsvoorbereidingsfase vervanging onderzeebootcapaciteit» (kamerstuk 34 225, nr. 52) wordt voor de Nieuwe Haven in Den Helder een integraal plan ontwikkeld. Aanpassingen aan infrastructuur en vastgoed die noodzakelijk zijn als gevolg van de komst van de nieuwe onderzeeboten vallen qua financiële verantwoordelijkheid onder het programma VOZBT. Uitbreiding afmeer capaciteit is een apart project onder verantwoordelijkheid van CZSK en RVB. De aanpassingen aan infrastructuur en vastgoed die (financieel) onderdeel zijn van het programma VOZBT worden in samenhang met de transformatie vastgoed opgave en het voornemen tot integrale Ontwikkeling van het Maritiem Cluster Den Helder (Bestuursakkoord Defensie, gemeente Den Helder en Provincie Noord-Holland) afgestemd.

154.

Kan de precieze tijdlijn voor het vervolg van de vervanging van de onderzeebootcapaciteit worden gegeven, met daarbij de nu reeds bekende data en de bandbreedtes waarbinnen volgende fasen uitgevoerd zullen worden?

Zie het antwoord op vraag 111.

155.

Welke offerte scoorde het hoogst op het beste product voor de beste prijs, welke scoorde als tweede, en welke scoorde als derde?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

156.

Welke offerte scoorde het hoogst op het aspect risicobeheersing? Welke als tweede en welke als derde?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

157.

Welke offerte scoorde het hoogst op het aspect waarborging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang? Welke scoorde als tweede en welke als derde?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

158.

Welke offerte scoorde het hoogst op het aspect strategische autonomie? Welke als tweede en welke als derde?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

159.

Hoe definieert u «waardige opvolger»? Is dit voldoen aan dezelfde eisen of veel zaken nog beter doen? Zijn de eisen niet anders voor wat de Marine nu nodig heeft?

In de verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase) is door het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) het CONOPS uitgewerkt in nauwe samenwerking met de Commandant Strijdkrachten (CDS). Dit gerubriceerde document beschrijft de functionele eisen waarmee invulling wordt gegeven aan de vier militaire functionaliteiten, zoals beschreven in de D-brief (paragraaf «Behoeft»). De aangeboden onderzeeboot vult de operationele behoefte van Defensie in en is een grote verbetering ten opzichte van de huidige Walrusklasse.

160.

Kan het kabinet het voldoen of ruimschoots voldoen en overtreffen van operationele behoeften nader toelichten?

De aangeboden onderzeeboten hebben ten opzichte van de huidige Walrusklasse een grotere slagkracht en verbeterde capaciteiten voor het verzamelen van inlichtingen en beeldopbouw, en zijn moeilijker te detecteren. Ook de capaciteiten voor *Special Forces Operations* zijn aanzienlijk verbeterd (zie D-brief, paragraaf «Voorlopig gunningsbesluit»).

161.

Welke bedrijven gaat DMI inschakelen bij instandhouding en wat gaat Defensie zelf doen? Wat is hierbij de rol van het project «werf van de toekomst»?

Zie het antwoord op vraag 107.

162.

Wat is momenteel het tijdspad van nu tot de vier onderzeeboten te water gaan? Wat zijn de risico's die het tijdspad kunnen vertragen?

In de tweede voortgangsrapportage is de Tweede Kamer gemeld dat het beoogde moment waarop de eerste twee nieuwe onderzeeboten *Full Operational Capable* (FOC) beschikbaar zijn naar verwachting zal vallen in

de bandbreedte 2034–2037. Voor de offerteaanvraag is het kader tijd toegespitst om het risico op een *capability gap* te beperken. Uiterlijk tien jaar na contracttekening moeten de varende beproevingen, de *Sea Acceptance Trials* (SAT), van de tweede boot zijn voltooid.

In het contract met Naval Group zullen de volgende mijlpalen (afhankelijk van datum contractondertekening) worden vastgelegd:

Mijlpaal	Data
EDC	Gepland Q3 2024
<i>Detailed Engineering / ISS-definition</i>	EDC – 2027
Bouwfase	Gepland vanaf 2027
Levering eerste onderzeeboot	Gepland Q3 2033
Levering tweede onderzeeboot	Gepland Q3 2034
FOC eerste twee onderzeeboten	Gepland Q3 2035
Levering derde onderzeeboot	Gepland Q1 2036
Levering vierde onderzeeboot	Gepland Q3 2037

Wat betreft de factor tijd zijn in de vertrouwelijke bijlage E van de D-brief de risico's weergegeven in een top-5 van risico's na de *Effective Date of Contract* (EDC). De planning bevat buffers om tegenvallers als gevolg van risico's op te vangen.

163.

Wat is de onderbouwing voor de keuze niet tijdens verwerving maar wel bij instandhouding gebruik te maken van art. 346 VWEU?

Zoals gemeld in de B-brief, maakt Defensie bij de verwerving van nieuwe onderzeeboten gebruik van artikel 346 VWEU, op grond van een wezenlijk nationaal veiligheidsbelang. Zie ook het antwoord op vraag 2.

164.

Gelet op de informatie die in media terug te vinden was voor het verzenden van de D-brief, zijn de non-disclosure agreements tijdens het proces ergens geschonden?

Nee. Geen van de drie kandidaat-werven heeft Defensie aangesproken op een eventuele schending van de getekende *non-disclosure agreements*. Andersom heeft Defensie de werven ook niet hierover aangesproken.

165.

Kunt u aangeven hoeveel procent van de bedrijven die benodigd zijn bij de ontwikkeling van de nieuwe onderzeeboten uit Nederlandse bedrijven bestaat?

Nee.

166.

Kunt u aangeven in hoeverre de Nederlandse industrie wordt betrokken bij het onderhoud van de nieuwe onderzeeboten?

Zie het antwoord op vraag 107.

167.

Wanneer verwacht u dat het «derde groene licht» behaald zal worden?

Dat is zodra EZK het ICA-voorstel van Naval Group heeft omgezet in een juridische bindende overeenkomst en zowel de winnende werf als EZK willen overgaan tot ondertekening. De ondertekening van de ICA met de winnende werf zal naar verwachting vlak voorafgaand aan of tijdens de tekening van de leveringsovereenkomst geschieden.

168.

Welke juridisch bindende afspraken worden beoogd met Naval Group inzake de ontwikkeling van de ICA?

Zie het antwoord op vraag 53.

169.

Wat leidde tot het faillissement van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij in de jaren 90?

170.

Kunt u aangeven waarom Nederland niet meer beschikt over zelfscheppende onderzeeboot bouw?

Het faillissement van het RDM-concern is complex, betreft verschillende bedrijven en heeft zich voltrokken gedurende een lange periode. Tot recent zijn hierover juridische procedures gevoerd. Het oorzakenonderzoek van een faillissement is een zaak van curatoren, niet van Defensie. Het sinds de jaren negentig verdwijnen van zelfscheppende onderzeebootbouw uit Nederland heeft te maken met de keuzes die bedrijven zelf hebben gemaakt, maar in de bredere context ook met het krimpen van orderportefeuilles en beperkte exportmogelijkheden, mede als gevolg van de veranderde veiligheidssituatie na het einde van de Koude Oorlog.

171.

Kunt u toelichten wat het uit de vaart nemen van twee van de vier onderzeeboten betekent voor de cyclus van opwerken en inzet met minder schepen?

Beschikking over twee in plaats van vier onderzeeboten heeft tot gevolg dat de oorspronkelijke inzetbaarheidsdoelstelling niet meer kan worden behaald. Omdat de verouderende platformen meer onderhoud vereisen, is de beschikbaarheid lager dan oorspronkelijk beoogd. Om desondanks de benodigde opleidings- en trainingscapaciteit voor de bemanningen te blijven waarborgen, wisselen individuele bemanningsleden vaker dan voorheen het geval was. Het opwerktraject voor onderzeebootbemanningen is daarop aangepast en een meer continue cyclus geworden. De onderzeedienst kan zodoende blijven voldoen aan de inzetbaarheidsdoelstellingen van Defensie.

172.

Kunt u aangeven wat u van plan bent met de Walrusklasse onderzeeboten wanneer ze uit de vaart gaan?

De Walrusklasse onderzeeboten worden na uitbouw van bruikbare onderdelen verschroot. De verkoop van de resterende romp en daarin achtergebleven onderdelen is zeer onwenselijk, net als de verkoop van de twee resterende onderzeeboten aan het einde van hun levensduur medio jaren '30. Ten eerste omdat de technologie aan boord geclassificeerd is (zoals de drukhuid waarvan de samenstelling, dikte en ronding geheim zijn) en in een groot aantal gevallen afkomstig is van bondgenoten. Tevens behelst verkoop de inspanning voor het opleiden van buitenlands personeel voor inzet en onderhoud van Walrusklasse onderzeeboten hetgeen extra capaciteit vraagt die CZSK niet kan leveren zonder gevolgen voor de inzet van de Nederlandse onderzeeboten.

173.

Op basis waarvan zijn de vier militaire functionaliteiten gekozen?

De vier militaire functionaliteiten voor de vervangende onderzeebootcapaciteit zijn geïdentificeerd in de behoeftestellingsfase (A-fase) van het programma VOZBT (zie A-brief, Kamerstuk 34 225, nr. 13, pagina 6, paragraaf «Militaire functionele eisen»). Gedurende de A, B en D-fase is er geen aanleiding geweest om deze functionaliteiten aan te passen. In de verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase) is het CONOPS uitgewerkt. Dit gerubriceerde document beschrijft de functionele eisen waarmee invulling wordt gegeven aan de vier genoemde functionaliteiten.

174.

Hoe wordt de kwaliteit tijdens de bouw gemonitord en voor het in gebruik nemen gecheckt?

Zie het antwoord op vraag 40.

175.

Wat kunt u oogmerken onder de zin «een realistisch, gebalanceerd, veelzijdig en realistisch voorstel» in relatie tot wat de Nederlandse industrie kan bieden?

Zie het antwoord op vraag 62.

176.

Hoe verhoudt de balans die de offerte van Naval Group biedt wat betreft het beste product voor de beste prijs, risicobeheersing en de waarborging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie zich tot de balans van de andere twee offertes op deze specifieke aspecten? Op welke aspecten was de offerte van Naval beter dan de andere, op welke minder en wat heeft de doorslag gegeven?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

177.

Met wie wordt het instandhoudingscontract getekend? Hoe is de rolverdeling tussen Defensie, producerende werf en andere bedrijven en kennisinstanties bij instandhouding?

Als onderdeel van de levering is Naval Group verplicht om samen met Defensie de toekomstige instandhouding uit te werken. Dit zal worden gedaan tijdens de *ISS Definition Phase* waarin het doel is om te komen tot een optimale inrichting van de toekomstige instandhouding. Het hiermee beoogde contract zal worden afgesloten tussen Naval Group en Defensie. De exacte rolverdeling tussen de verschillende spelers van de instandhouding, zoals DMI en Nederlandse industrie, wordt ook tijdens de *ISS Definition Phase* uitgewerkt.

178.

Wat moet worden verstaan onder «een aanzienlijk aandeel» en «een duidelijke impuls», aangezien te lezen valt dat de gebalanceerde ICA een aanzienlijk deel van de Nederlandse maritieme defensie-industrie vertegenwoordigt en dat het een duidelijke impuls zal geven aan de Nederlandse (maritieme) defensie-industrie?

Van de groep Nederlandse bedrijven die directe toeleverancier van een onderzeebootwerf kunnen zijn, heeft Naval Group een groot aantal

opgenomen in de ICA. Samen met de aard van de activiteiten, de kennis die Naval Group zal overdragen en het potentieel om blijvend toe te treden tot de keten van een wereldwijde speler op het gebied van onderzeebootbouw, geeft de betrokkenheid van de Nederlandse industrie in de ICA van Naval Group een duidelijke impuls aan de Nederlandse (maritieme) defensie-industrie. Ook bevat de ICA van Naval Group activiteiten gericht op de levering van systemen voor bovenwaterschepen die Naval Group bouwt voor andere opdrachtgevers.

179.

Op welk proces berust het inschakelen van Nederlandse bedrijven door Defensie?

Zoals toegelicht in de brief over de offerteaanvraag en de beantwoording van de feitelijke vragen over de offerteaanvraag (Kamerstukken 34 225, nrs. 40 en 41), kan de betrokkenheid van Nederlandse bedrijven, met het oog op de gehele levensduur van de onderzeeboten, via drie sporen tot stand komen:

1. Naast eisen in het programme of requirements heeft Defensie in het gunningsmodel een gunningscriterium opgenomen waarmee de werven zich kunnen onderscheiden door het (op licentiebasis) betrekken van Nederlandse bedrijven voor de (door)ontwikkeling, engineering, productie, assemblage en/of instandhouding van kritieke systemen. Hiermee stimuleert Defensie dat Nederlandse bedrijven vanaf het begin in de toeleveringsketen van de kandidaat-werven worden opgenomen voor het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang (WNV). De activiteiten zullen worden vastgelegd in een WNV cooperation plan.
2. In de ICA worden naast WNV de activiteiten opgenomen die betrekking hebben op de niet-kritieke systemen van de onderzeeboot, dan wel op overige activiteiten die leiden tot Nederlandse betrokkenheid. Defensie neemt in de conceptleveringsovereenkomst dan ook een verwijzing op naar de ICA. Er dient met de winnende werf in principe overeenstemming te zijn bereikt over deze ICA voordat Defensie overgaat tot tekenen van de leveringsovereenkomst. De ICA wordt opgehoogd bij additionele aankopen zoals de instandhouding.
3. Daarnaast moeten de kandidaat-werven met hun bieding voldoen aan eisen die Defensie in staat stellen om de instandhouding van de onderzeeboten zoveel mogelijk zelfstandig te organiseren met een regierol voor de DMI in Den Helder. De DMI wordt middels overdracht van kennis en ten minste gebruiksrechten zo goed mogelijk gepositioneerd om zelf de NLDTIB te kunnen betrekken bij de instandhouding gedurende de gehele levensduur.

Voorts is uw Kamer in separate brieven geïnformeerd over de inrichting van het ICA-traject (Kamerstuk 34 225, nr. 42), en over de inrichting van het proces tot gunning (Kamerstuk 34 225, nr. 44).

180.

Er wordt gesproken over samenwerking tussen de werf en de Nederlandse industrie en kennisinstituten. Hoe is geborgd dat deze samenwerking ook in ruime mate plaats gaat vinden?

Zie het antwoord op vraag 53.

181.

Kunt u voorbeelden geven van eerdere missies die onze onderzeeboten met andere landen draaiden? Is dit al vaker met Frankrijk geweest?

Nederlandse onderzeeboten worden op verschillende manieren ingezet. Dat kan onder commando van de NAVO, maar ook volledig nationaal of in een multinationalaam samenwerkingsverband. Verdere details over onderzeebootoperaties zijn staatsgeheim.

182.

Kunt u specifiek voor de onderzeebootdienst cijfers over instroom en uitstroom van personeel geven voor de afgelopen drie tot vijf jaar?

Zie de separate vertrouwelijke beantwoording.

183.

Hoe wordt gewaarborgd dat Nederlandse bedrijven toetreden tot toeleveringsketens van Naval Group?

Zie antwoord op vraag 53.

184.

Worden de systemen en componenten die zich ook in de onderzeeboten van Frankrijk bevinden in de toekomst mogelijk ontwikkeld door Nederlandse bedrijven?

Het is mogelijk dat Nederlandse bedrijven die nu subsystemen en componenten aan Naval Group leveren voor de Nederlandse onderzeeboten dit in de toekomst ook zullen doen voor onderzeeboten van Frankrijk of onderzeeboten voor andere landen die door of onder leiding van Naval Group worden gebouwd. Dit geldt met name voor Nederlandse bedrijven die unieke technologie ontwikkelen die nu (voor het eerst) wordt toegepast in de Nederlandse onderzeeboot.

185.

In hoeverre kan de nationale overheid van de winnende werf afwijken van de Memorandum of Understanding (MoU)?

Het MoU bevat politiek bindende afspraken, en beide overheden zijn gehouden om de daarin neergelegde afspraken na te leven.

186.

Wat betekent de materieelsamenwerking met Frankrijk voor de concurrentiepositie van de Nederlandse markt?

Ten opzichte van de huidige situatie versterkt de materieelsamenwerking met Frankrijk op het gebied van onderzeeboten de concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven. De Nederlandse defensie-industrie is op dit moment in beperkte mate actief in het onderzeebootdomein. Enkele bedrijven leveren nu al subsystemen of componenten aan onderzeebootbouwers of zijn actief (geweest) in het onderhoud van de onderzeeboten van de Walrusklasse. Door de ICA met Naval Group krijgen de capaciteiten van Nederlandse bedrijven op het gebied van onderzeeboten een flinke impuls. Daarnaast betreft Naval Group via de ICA ook Nederlandse bedrijven als toeleverancier bij de bouw van oppervlakteschepen. Dit vergroot de markt voor Nederlandse maritieme toeleveranciers en verbetert hun concurrentiepositie.

187.

Hoeveel vaardagen per jaar heeft de onderzeebootdienst in de afgelopen drie tot vijf jaar gehad? Hoeveel neemt dat naar verwachting af in de komende jaren als er boten uit gebruik worden genomen?

In aanloop naar de overgang naar de nieuwe Orkaklasse onderzeeboten is Zr.Ms. Walrus in 2023 uit dienst gesteld. Zr.Ms. Zeeleeuw wordt uit dienst gesteld aan het einde van 2026. Dit heeft tot gevolg dat er in totaal minder vaardagen kunnen worden gemaakt door de onderzeedienst. Daarnaast is het merkbaar dat de onderzeeboten ouder worden en er daardoor meer storingen optreden. Om veilig naar zee te kunnen blijven gaan is simpelweg meer onderhoud benodigd. Ook dit heeft een negatief effect op het aantal mogelijke vaardagen. Deels wordt dit gecompenseerd door meer en intensievere training in simulatoren aan de wal. Exacte aantallen vaardagen zijn gerubriceerd en worden genoemd in de vertrouwelijke bijlage.

188.

In de toekomst moeten vijf bemanningen beschikbaar zijn voor vier onderzeeboten. Betekent dit dan dat een set bemanning niet aan een vaste boot is gekoppeld?

Zie het antwoord op vraag 152.

189.

Welke mogelijkheden zijn er voor de opleiding van komende capaciteit van de Onderzeedienst?

Trainingsmiddelen en simulatoren zijn als onderdeel van de levering opgenomen. Naval Group is contractueel verplicht om de komende jaren de trainingsbehoefte te identificeren op basis van de door hen te leveren installaties. Hieruit volgt een *Training Needs Analysis* die samen met CZSK uitgewerkt wordt zodat uiteindelijk aan alle niveaus van training (individueel en team) voldaan kan worden. Dit geldt zowel voor opleidingen voor de bemanning, de instructeurs bij CZSK en technisch personeel bij DMI.

190.

In hoeverre zal Defensie samenwerken in de training van personeel voor de nieuwe klasse onderzeeboten met Frankrijk?

192.

Kunt u aangeven in hoeverre personeel dat wordt getraind voor de komende onderzeebootklasse al ingezet wordt op de bestaande onderzeeboten?

Voor de overgang van Walrusklasse naar Orkaklasse onderzeeboten heeft CZSK een Introductie Commissie (IC) ingesteld. De IC werkt aan een gedetailleerd plan voor de overgang naar de nieuwe klasse en kijkt daarbij ook naar de personele opbouw van de gehele onderzeedienst enterprise, de bedrijfsvoering binnen de Onderzeedienst, het onderhoud aan boord en bij DMI en ook naar de manier van opleiden en trainen. Naast contractueel vastgelegde opleidingen en training door Naval Group is de verwachting dat de onderzeedienst samen zal werken met de Franse onderzeedienst teneinde te leren van hun ervaringen met operationele- en technische systemen aan boord van de Franse onderzeeboten.

Het is de verwachting dat personeel met Walrusklasse-ervaring de overstap naar de nieuwe Orka-klasse zal maken, aangevuld met nieuw instromend personeel zonder onderzeebootervaring dat via opleidingen aan de wal en in simulatoren zal worden voorbereid op functioneren aan boord.

191.

Kunt u aangeven of er budgettaire gevolgen zijn voor de opleiding, training en gereedstelling?

In de leveringsovereenkomst worden opleiding en training gecontracteerd. Gereedstelling valt binnen het LCC-budget van het programma als onderdeel van de exploitatiebegroting.

192.

Kunt u aangeven in hoeverre personeel dat wordt getraind voor de komende onderzeebootklasse al ingezet wordt op de bestaande onderzeeboten?

Zie het antwoord op vraag 190.

193.

Zijn er al bedrijven die zich in de Maintenance Valley willen gaan vestigen om dit te ondersteunen?

Maintenance Valley is een concept dat zich niet beperkt tot onderzeeboten. Voor andere scheepsklassen dan onderzeeboten wordt op dit moment met meerdere bedrijven gesproken over samenwerkingsmogelijkheden. Overleg voor samenwerking op het vlak van de instandhouding van de nieuwe onderzeeboten zal aanvangen na ondertekening van het koopcontract. Voor andere scheepsklassen (bestaande en toekomstige) wordt binnen enkele maanden een intentieverklaring ondertekend, waarin CZSK en een aantal industriële partners zich gezamenlijk gaan inspannen voor de inrichting van toekomstige logistieke en onderhoudsconcepten.

194.

Hoeveel procent van de betrokken bedrijven zal Nederlands zijn in de instandhouding?

Zie het antwoord op vraag 107.

195.

Hoe noemenswaardig is de spreiding van de voorgestelde betrokkenheid van Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen?

Zie het antwoord op vraag 64.

196.

Kunt u uiteenzetten wat de impact is van de gunning van dit type onderzeeboten op de werkgelegenheid in de regio Den Helder?

Defensie introduceert de komende jaren diverse nieuwe scheepsklassen, daarom werkt het CZSK aan een integraal plan voor de Nieuwe Haven in Den Helder waarin alle scheepsklassen en ondersteunende infrastructuur kunnen worden geacommodeerd. Voor een toekomstbestendige ontwikkeling van zowel de militaire als civiele haven in Den Helder, werkt Defensie actief samen met de provincie Noord-Holland en de gemeente Den Helder in het bredere samenwerkingsverband «Ontwikkeling Maritiem Cluster regio Den Helder». De ambitie om een «maintenance valley (submarines)» te ontwikkelen maakt hier deel van uit. De verwachting is dat deze ontwikkeling een positief effect zal hebben op de werkgelegenheid in de regio Den Helder. Het exacte effect is op dit moment niet aan te geven. Komende jaren wordt het «in service support» contract uitgewerkt en zal gaandeweg meer informatie beschikbaar komen over welke bedrijven betrokken zullen zijn bij de instandhouding van de Orkaklasse en wat de impact zal zijn op de werkgelegenheid.

197.

Kunt u aangeven of het ontwikkelen van vastgoed en infrastructuur, alsook de simulatoren en werktuigen voor de instandhouding ook worden geleverd door Nederlandse bedrijven?

Op basis van een *Facility Gap Analysis Report* worden de wijzigingen die vanuit de exploitatie nodig zijn op het gebied van vastgoed en infrastructuur inzichtelijk gemaakt. Vastgoed en infrastructuur zijn geen onderdeel van de levering en zal separaat via de daarvoor geldende (overheids-) procedures worden aanbesteed. Simulatoren en werktuigen zijn wel onderdeel van de levering van Naval Group.

198.

Kunt u aangeven hoeveel kosten worden verwacht voor de instandhouding van de onderzeeboten?

Door het loskoppelen van de investering en de instandhouding in het verwervingstraject is er ten opzichte van de tweede voortgangsrapportage over de instandhouding geen nieuwe financiële informatie beschikbaar. Er hebben zich daardoor op deze budgetten, los van de loon-, prijs- en valutabijstellingen en het niet meer meenemen van de instandhouding van het Torpedowerkschip, geen verdere wijzigingen voorgedaan.

199.

Welke mogelijkheden bestaan er mocht de winnende werf niet voldoen aan de gestelde eisen en afspraken?

Op grond van de leveringsovereenkomst zal Defensie nakoming eisen. Daarnaast kan Defensie een boete heffen en ultimo zelfs de overeenkomst ontbinden.

200.

Kunt u aangeven of er beperkingen zijn bij de inzet van de verouderde klasse en de nieuwe klasse?

Voor de overgang van Walrusklasse naar Orkaklasse onderzeeboten heeft CZSK een Introductie Commissie (IC) ingesteld. De IC werkt aan een gedetailleerd plan voor de overgang naar de nieuwe klasse en kijkt daarbij ook naar de bedrijfsvoering binnen de gehele onderzeedienst enterprise. Op dit moment ziet de Onderzeedienst de overgang naar de nieuwe klasse, en het parallel opereren met zowel de oude als de nieuwe Orkaklasse met vertrouwen tegemoet. Naar mate het einde van de levensduur nadert, zal de inzet van de Walrusklasse met beperkingen gepaard gaan. Zie ook het antwoord op vraag 70.