

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Defensie over de brief van 9 juni 2017, houdende de Resultaten van de verwervingsvoorbereiding (D-fase) van het project «Voertuigen 50kN, 100kN, 150kN» (Kamerstuk 27 830, nr. 201).

De voorzitter van de commissie,  
Ten Broeke

De griffier van de commissie,  
De Lange

Nr	Vraag
1	Hoe zat de aanbesteding in elkaar?
2	Aan welke criteria heeft u getoetst en wat waren de wegingsfactoren per criterium? Welk element heeft uiteindelijk de doorslag gegeven?
3	Wat is de looptijd van het onderhoudscontract?
4	Is het contract opgesteld conform het principe van Performance-based Logistics? Zo nee, hoe dan wel?
5	Hoeveel banen levert deze order in Nederland op? Waren er andere bedrijven die met offertes kwamen die tot meer banen zouden leiden? Zo ja, waarom heeft u daar niet voor gekozen?
6	In hoeverre heeft werkgelegenheid die deze order op zou kunnen leveren in Nederland een rol gespeeld in het aanbestedingsproces en de keuze voor de leverancier?
7	Kunt u uiteenzetten hoeveel werkgelegenheid er voor welke periode gemoeid is in Nederland met de aanbesteding van de 50kN, 100kN, 150kN voertuigen? Kunt u daarbij onderscheid maken tussen de productie en het onderhoud?
8	Waarom vervat u een verwervingsbesluit in een D-brief over zo'n grote order in iets meer dan twee A4? Vindt u deze wijze van informatievoorziening aan de Kamer adequaat?
9	Welke bij het contract behorende werkzaamheden worden in Nederland uitgevoerd?
10	Is er sprake van tweede en derde orde effecten op de Nederlandse economie?
11	Waarom is de keuze voor ongeveer 2000 voertuigen van leverancier Scania in de openbare D-brief niet kwantitatief, niet kwalitatief en ook niet in een breder economisch perspectief onderbouwd? Bent u bereid dit alsnog te doen?
12	Zijn de feitelijke ervaringen met voertuigen van de verschillende aanbieders in woestijn-uitzendgebieden, zoals Mali, Afghanistan, maar ook ervaringen in zeer vochtige en arctische gebieden, meegenomen bij de keuze? Welk gewicht hebben deze ervaringen gehad bij de keuze voor Scania?
13	Waarom heeft u gekozen voor een buitenlandse leverancier, die slechts een assemblage vestiging in Nederland heeft? Kunt u dit toelichten, in het licht van de analyse dat assembleren van een product technologisch gezien van een lagere complexiteit is dan ontwikkelen en bouwen, en veel minder technisch-wetenschappelijke kennis van automotieve technologie, specifieke defensie-eisen en systeemintegratie vergt?
14	Hoeveel banen creëert deze order ongeveer in Zweden? Hoe verhoudt zich dit kwalitatief en kwantitatief tot het aantal banen in Nederland, waar vooral de assemblage zal plaatsvinden?
15	Klopt het dat de productie van de vrachtwagens hoofdzakelijk in Zweden zal plaatsvinden? Waarom niet in Nederland?
16	Heeft Scania de kennis en kunde voor de opbouw van de vrachtwagens zelf in huis of moet zij deze uitbesteden aan buitenlandse bedrijven? Zo ja, bent u bereid te bedingen dat deze uitbesteding plaatsvindt aan een in Nederland gevestigd bedrijf?
17	Hoe verhoudt de gevolgde aanbestedingsprocedure en de keuze voor de (buitenlandse) leverancier zich volgens u tot de aangenomen motie van de leden Knops en Van den Bosch over het verruimen van uitzonderingsgronden op het verplicht internationaal aanbesteden (Kamerstuk 34 725 X, nr. 6)? Bent u bereid tot heroverweging? Zo nee, waarom niet?

- 18 Bent u bereid de Auditdienst Rijk en/of de Algemene Rekenkamer te laten controleren of er fouten in de aanbestedingsprocedure zijn gemaakt, gezien de toename van het aantal fouten en het feit dat de Algemene Rekenkamer het inkoopbeheer daarom als onvolkomenheid aanmerkt? Zo nee, waarom niet?
- 19 Bent u bereid tot extern onderzoek naar de meerwaarde van de offertes van verschillende leveranciers voor de Nederlandse economie? Bent u bereid hierbij de spin-off en spill-over effecten te betrekken? Zo nee, waarom niet?
- 20 Bent u bereid, gezien uw demissionaire status, de order en de keuze voor de leverancier uit te stellen tot na het aantreden van een nieuw kabinet? Zo nee, waarom niet?
- 21 Waarom gaat u niet in op de projectrisico's, waar u dat wel deed in de C-brief (Kamerstuk 26 396, nr. 105)? Bent u bereid dit alsnog te doen en daarbij in te gaan op de in de C-brief genoemde risico's en hoe deze zich ontwikkeld hebben?
- 22 Waarom heeft u de D-brief pas op 9 juni jl. naar de Kamer gestuurd, vlak vóór het zomerreces, waar u in de C-brief (Kamerstuk 26 396, nr. 105) nog beloofde de Kamer «begin 2017» te informeren over de resultaten van de D-fase? Kunt u deze vertraging en timing toelichten?
- 23 Hoe beoordeelt u de berichtgeving dat deze mega-order slechts 25 tot 30 extra banen in de regio Zwolle oplevert: <http://www.rtvoost.nl/nieuws/270623/grote-order-aan-legertrucks-scania-levert-regio-tientallen-extra-banen-op>?
- 24 Hoe beoordeelt u de uitspraak van een Scania woordvoerder dat de bespreking van het gunnen van de opdracht aan Scania in de Tweede Kamer «in principe een formaliteit» is (<http://www.rtvoost.nl/nieuws/270623/grote-order-aan-legertrucks-scania-levert-regio-tientallen-extra-banen-op>)? Erkent u dat de Kamer instemmingsrecht heeft in de D-fase en dus ook het recht om niet akkoord te gaan?
- 25 Klopt het dat u bij de keuze voor de leverancier vooral gekeken heeft naar de prijs, gezien de precaire financiële situatie bij Defensie en het feit dat het projectbudget in de C-fase verhoogd moest worden, terwijl bovendien de behoefte neerwaarts moest worden bijgesteld? In hoeverre hebben deze factoren uw keuze bepaald?
- 26 Waren er andere leveranciers die op het gebied van kwaliteit beter scoorden in vergelijking met de door u gekozen leverancier? Zo ja, waarom heeft u daar dan niet voor gekozen?
- 27 Waarom is standaardisatie van dit soort voertuigen binnen de EU of NAVO niet overwogen, waardoor onder meer onderhoud en reservedelen met partners gedeeld kunnen worden?
- 28 Overdracht van personeel uit Defensie naar de industrie lijkt strijdig met de grote tekorten aan militairen met een technische opleiding. Is het door de leverancier over te nemen personeel inzetbaar in uitzendgebieden en andere ernst-omstandigheden? Zo niet, hoe gaat u voorzien in voldoende technisch personeel in uitzendgebieden voor het daar noodzakelijk onderhoud en reparaties?
- 29 Zijn de feitelijke ervaringen met voertuigen van de verschillende aanbieders in woestijn-uitzendgebieden zoals Mali, Afghanistan, maar ook ervaringen in zeer vochtige en arctische gebieden, meegenomen bij de keuze?

- 30 Hoe heeft u bij de leverancierskeuze de Defensie Industrie Strategie (DIS) laten meewegen, gelet op het doel van de DIS om de kansen voor de Nederlandse Defensie en Veiligheidsgerelateerde Industrie (DVI) op een aantal prioritaire gebieden te stimuleren en dat juist het ontwerp, de ontwikkeling, de productie en de inzet van geïntegreerde militaire systemen daarin als prioritair technologiegebied wordt aangemerkt?
- 31 Welke onderhouds- en herstelwerkzaamheden vallen onder de exploitatie-uitgaven en welke niet? Zitten hier ook alle reservedelen in, benodigd voor de instandhouding van de voertuigen? Zo nee, welke niet en welke wel?
- 32 Zijn de kosten voor reservedelen inbegrepen bij de exploitatiekosten, benodigd voor de instandhouding van de voertuigen? Zo nee, welke niet en welke wel? Wat zijn dan nog de additionele kosten voor instandhouding?
- 33 Waarom is internationale samenwerking niet mogelijk? Is de keuze voor de betreffende voertuigen zo uniek, dat geen van de ons omringende landen en andere landen waarmee wij intensief samenwerken dezelfde «van de plank» koopt of heeft gekocht?
- 34 In de C-brief (Kamerstuk 26 396, nr. 105) stond dat bij «van de plank» kopen schaalvoordelen bij internationale samenwerking niet aan de orde zijn. Waren schaalvoordelen en samenwerkingsmogelijkheden bij gezamenlijke aankoop nu juist niet de hoofdreden voor het kopen-van-de-plank beleid?
- 35 Waarom is standaardisatie van dit soort voertuigen binnen de EU of NAVO niet overwogen, waardoor onder meer onderhoud en reservedelen met partners gedeeld kunnen worden?
- 36 Hoe verhoudt de overdracht van personeel uit Defensie naar de industrie zich met de grote tekorten aan militairen met een technische opleiding? Is het door de leverancier over te nemen personeel inzetbaar in uitzendgebieden en andere ernstomstandigheden? Zo niet, hoe gaat u voorzien in voldoende technisch personeel in uitzendgebieden voor het daar noodzakelijk onderhoud en reparaties?
- 37 U stelt dat met het Ministerie van Economische Zaken vastgesteld is dat industriële participatie «niet vereist» is. Heeft u het wel overwogen? Zo nee, waarom niet?