

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Defensie over de Voortgangsrapportage vervanging onderzeebootcapaciteit 2022 (Kamerstuk 34 225, nr. 35). De daarop door de Staatssecretaris gegeven antwoorden zijn hierbij afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
De Roon

Adjunct-griffier van de commissie,  
Mittendorff

- 1 Wat wordt bedoeld met het woord «kunnen» inzake het betrekken van de Nederlandse industrie en kennisinstellingen bij de waarborging van wezenlijke belangen van nationale veiligheid en Nederlandse strategische autonomie?
- 2 Vormt betrokkenheid van Nederlandse strategische maritieme toeleveranciers een harde eis is bij de gunning van de opdracht?
- 3 Welke aspecten van wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en strategische autonomie worden, conform de motie-Van Wijngaarden c.s. (Kamerstuk 35 925 X, nr. 43) en de motie-Stoffer c.s. (Kamerstuk 35 570 X, nr. 30), opgenomen in de offerteaanvraag?
- 4 Welke binnen de Nederlandse maritieme industrie aanwezige kennis en kunde kan worden aangewend voor ontwerp, bouw en instandhouding van onderzeeboten?
- 5 Welke financiële risico's zijn er verbonden aan het ontkoppelen van de aanschaf en het onderhoud van de onderzeebootcapaciteit?
- 6 Welke gevolgen heeft het loskoppelen van de aanschaf en het onderhoud van de onderzeebootcapaciteit voor de betrokkenheid van de Nederlandse industrie en voor de Nederlandse strategische autonomie op lange termijn?
- 7 Is de inzet dat met het verkrijgen van gebruiksrechten door de Dienst Materiële Instandhouding (DMI) ook het intellectual property (IP) wordt overgedragen aan Nederland?
- 8 Waarom zal het na gunning (eind 2023) naar verwachting nog zeker elf jaar duren voordat de eerste onderzeeboot wordt geleverd (2034 – 2037)?
- 9 Wat zijn de primaire en secundaire eisen?
- 10 Op basis waarvan worden de primaire en secundaire eisen voor de onderzeebootcapaciteit vastgesteld?
- 11 Worden de noties in de motie-Van Wijngaarden c.s. en motie-Stoffer c.s. t.a.v. onder meer Nederlandse strategische autonomie nadrukkelijk betrokken bij het vaststellen van de primaire en secundaire eisen?
- 12 Wat is de inzet om de operationele inzetbaarheid van de Walrusklasse richting 2034–2037 maximaal in stand te houden?
- 13 Deelt u onverkort de opvatting dat Nederland over alle krijgsmachtonderdelen moet blijven beschikken? Hoe beoordeelt u de visie van defensiedeskundige Ko Colijn dat de marine het expeditionair varend vermogen moet beëindigen en zich richten op: «a) patrouillecapaciteit voor het Noordzeegebied en de Middellandse Zee, b) bewaking van vitale onderzeese internetkabels, c) mijneveegcapaciteit voor de Noordzee,» en dus niet over moet gaan tot de aanschaf van vervangende onderzeebootcapaciteit?<sup>1</sup>
- 14 Is er volledige duidelijkheid over het budget dat met de aanschaf gemoeid is, nadat de Algemene Rekenkamer becijferde dat «het budget tenminste € 730 miljoen hoger ligt dan in de vertrouwelijke bijlage van de B-brief staat vermeld.» Houdt u een onzekerheidspercentage aan? Zo ja, hoe groot is dat?<sup>2</sup>
- 15 Waarom legt u de kritiek op de enorme kostenstijging, van inmiddels ruim een miljard euro (om precies te zijn € 1,14 miljard) naast zich neer, zoals defensiedeskundige Colijn constateert?<sup>3</sup>
- 16 Deelt u de visie dat «Ontwikkelen in eigen beheer met behulp van de eigen industrie, of het participeren hierin,... in het verleden enkele keren weinig goeds gebracht, denk bv. aan de Walrus-affaire en de NH90-helikopter.»? Zo ja, waarom schuift u toch de eigen industrie prominent naar voren? Zo nee, welke garanties hebt u dat het nu goed gaat?<sup>1</sup>

- 17 Deelt u de opvatting dat het gezien de toenemende vertragingen onder sterk veranderende geopolitieke verhoudingen (zowel op het gebied van internationale relaties als technologische ontwikkelingen) zinnig is opnieuw te beoordelen of de keuze voor de vervanging van de onderzeebootcapaciteit de beste besteding is van de financiële middelen en dat het daarom noodzakelijk is een stap terug te zetten in het materieelverwervingsproces? Zo nee, waarom niet?
- 18 Is het gezien de toegenomen spanningen in Europa nog steeds zinnig een wereldwijd inzetbare onderzeeboot aan te schaffen, een keuze die gepaard gaat met hoge kosten, in plaats van een boot die ingezet kan worden in de (Noord-)Europese wateren? Zo nee, kunt u aangeven waarom dat deze spanningen niet andere conclusies leidt?
- 19 Kunt u een tussentijdse appreciatie geven van het aanbod van de werven, zowel qua kostenverwachting, snelheid van levering, als capaciteit?
- 20 Wat is precieze taak van de landsadvocaat bij het beoordelen van de risico's van het afbreken van de dialoog in het licht van ongeldige offertes en mogelijk hogere kosten?
- 21 Kunt u nader bepalen wat u bedoelt met «zoveel mogelijk waarborgen» van de continuïteit teneinde twee Walrusklasse-onderzeeboten in de vaart te houden? Wanneer kunt u bepalen of dat het geval is?
- 22 Waarom is het brede programma van eisen dat bij de dialoog is gebruikt niet eerder teruggebracht tot de kaderstelling van de B-brief van 13 december 2019 (Kamerstuk 34 225, nr. 24)?
- 23 Leidt de geambieerde behoefte niet toch tot de zogenoemde A-variant onderzeeboot, zoals in de B-brief omschreven? Waarom wordt uitgegaan van specifiek maatwerk voor Nederland zonder compromissen te sluiten?
- 24 Wat is de impact van een uniek ontwerp op het taakstellend budget en het risicoprofiel? Is het taakstellende budget ontoereikend? Is interdepartementaal overeenstemming bereikt om het budget, los van de gebruikelijke inflatiecorrectie, te verhogen?
- 25 Waarom wordt er geen prioriteit gegeven aan tijdige levering in plaats van het creëren van een «capability gap» die ten koste gaat van de Nederlandse bijdrage aan NAVO en bovendien de continuïteit van de onderzeedienst in gevaar brengt?
- 26 Bestaat de scherpere inhoudelijke afbakening van het programma alleen uit het doorknippen van de belangrijke band tussen de verwerving van de onderzeeboten en de instandhouding ervan? Zo nee, wat zijn de andere afbakeningen?
- 27 Bij hoeveel Walrus onderzeeboten is het instandhoudingsprogramma volledig afgerond?
- 28 Hoe kan een Walrus onderzeeboot zonder het instandhoudingsprogramma te hebben doorlopen onderdelen leveren aan de twee onderzeeboten die operationeel blijven en wel deze upgrade hebben gehad?
- 29 Wanneer moeten de eerste twee onderzeeboten worden geleverd als deze in de periode 2034–2037 volledig operationeel inzetbaar moeten zijn? Wanneer worden de overige twee nieuwe onderzeeboten geleverd?
- 30 Waarom is voor de levering van eerste twee onderzeeboten slechts een indicatieve tijdsruimte tussen 2035–2038 uitgetrokken?
- 31 Is het mogelijk dat er geen enkele eis wordt gesteld over deelname van Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen aan ontwerp en bouw van onderzeeboten in de nieuwe verwervingsprocedure?

- 32 Welke garanties zijn er dat Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen optimaal kunnen meedoen aan onderhoud en instandhouding van de onderzeeboten als er geen eisen worden gesteld aan hun deelname bij ontwerp en bouw? Is het niet veel lastiger optimaal bij te dragen aan onderhoud en instandhouding als een partij niet betrokken is geweest bij ontwerp en bouw?
- 33 Welke noodzakelijke aanpassingen zijn er bij het onderhoudsconcept van de Walrus nodig? Met welke beperkingen van inzetbaarheid moet rekening worden gehouden? Is het in de praktijk mogelijk dat slechts één onderzeeboot operationeel is?
- 34 In hoeverre is de Nederlandse nationale en bondgenootschappelijke manier van opereren en taak binnen de NAVO uniek, vergeleken met andere NAVO-lidstaten die over nucleaire of conventionele onderzeeboten beschikken? Is erin voorzien dat andere NAVO-bondgenoten de komende jaren een vergelijkbare taak als de huidige Nederlandse taak op zich nemen?
- 35 Betekent de constatering dat wat de werven aanbieden niet past binnen de richtprijs en plafondprijs, en dat daarnaast door schaarste en inflatie de prijzen op de defensiemarkt stijgen, dat om binnen het projectbudget te blijven er afbreuk gedaan moet worden aan de operationele wensen van de marine? Zou een ophoging van het projectbudget een kwalitatief betere boot opleveren?
- 36 Wat is de definitie van «tot op zekere hoogte» in de wens om onderzeeboten door Defensie zelf te kunnen laten onderhouden in de voortgangsrapportage? Hoe wordt deze hoogte gekwantificeerd? En hoe verhoudt zich dit tot de wens van de Kamer uit de motie Van Wijngaarden c.s. (Kamerstuk 35 925 X, nr. 43) dat «Defensie, Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen onderhoud aan en upgrades van de boot gedurende de gehele levensfase zo zelfstandig mogelijk kunnen uitvoeren»? Wordt er hierbij naast onderhoud door Defensie zelf ook als criterium meegenomen dat de Nederlandse Defensie Technologische en Industriële Basis onderhoud aan de onderzeeboten kan uitvoeren in samenwerking met Defensie?
- 37 Wat maakt de Nederlandse onderzeebootcapaciteit een niche ten opzichte van onze NAVO-bondgenoten?
- 38 In welk opzicht wijkt de 212 CD E van Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS) af van de verlangde niche capaciteit?
- 39 Waarom stelt Defensie het belang van instandhouding boven een top-klasse ontwerp en bouw, nu duidelijk is geworden en besloten dat deze twee losgekoppeld moeten worden?
- 40 In welk opzicht wijkt de door Israël bestelde speciale 212-versie van TKMS af van de verlangde niche capaciteit?
- 41 In welk opzicht wijkt de A26-klasse van SAAB af van de verlangde niche capaciteit?
- 42 In welk opzicht wijkt de Scorpène van Naval af van de verlangde niche capaciteit?
- 43 Wat is er de afgelopen 7 jaar (sinds het verschijnen van de A-brief) aan mijlpalen bereikt bij het project vervanging onderzeebootcapaciteit?
- 44 Welke toekomstige mijlpalen heeft u gedefinieerd?
- 45 Wat gaat u doen om de reële kans op een capability gap te mitigeren?
- 46 Hoe kan de focus op strategische autonomie, systeemsamenhang en top-klasse capaciteiten op een eenvoudige en heldere manier worden gewaarborgd zonder dat daarop door industriële participatie op wordt afgedongen?
- 47 Ziet u mogelijkheden om bij een mogelijk capability gap de kennis te behouden door bijvoorbeeld personeel bij bondgenoten onder te brengen?

- 48 Waarom neemt u de voorgestelde maatregel om de afstand tot uitvoering te verkleinen niet over?
- 49 Wat is het verschil tussen het opgeheven program board en het opgerichte programmaoverleg?
- 50 Op welke wijze wordt kennis en expertise van de actief dienende onderzeebootbemanning betrokken bij de verwerving?
- 51 Een van de aanpassingen in het proces dat in de Voortgangsrapportage wordt benoemd is de inhoudelijk afbakening waarbij er een scheiding zal worden aangebracht tussen de aanschaf van de onderzeeboten en het onderhoud gedurende de gehele levensduur. Bent u bekend met het rapport «Lessen van de JSF» van de Algemene Rekenkamer waar een van de getrokken lessen (les 7) is om de exploitatie en life-cycle kosten mee te nemen in de afweging bij de aanschaf? Kunt u onderbouwen waarom er toch wordt gekozen voor het loskoppelen van het onderhoud in plaats van single-source te gaan waarbij deze loskoppeling niet nodig zou zijn?
- 52 Klopt het dat het «red team» eigenlijk net zoals een «red card holder» de verwerving tijdelijk kan stoppen?
- 53 Welke functionarissen, onderdelen en rangen moeten er in het «red team» vertegenwoordigd zijn?
- 54 Zullen in het red team ook actief dienende onderzeebootbemanningen worden betrokken?
- 55 Op welke wijze wordt de actief dienende onderzeebootbemanning betrokken bij het opstellen van het gunningsmodel?
- 56 Waarom wordt de beperkte onderhoudscapaciteit van de Directie Materiële Instandhouding (DMI) niet versterkt door meer samen te werken met de maritieme industrie?
- 57 Wat wordt er bespaard met het uit de vaart nemen van het eerste nog niet onderhouden platform?
- 58 Wat zou u anders doen indien u het project overnieuw mocht doen?
- 59 Hoe kan het dat een week voor het verschijnen van de Basisrapportage op 28 mei 2021, er een concept rapportage lag waar duidelijk werd dat de haalbaarheid 0% was en dit uiteindelijk niet in de basisrapportage terecht is gekomen?
- 60 Op welk moment zijn de in 2015 door CZSK intern gemelde risico's op het in gedrang komen van de gereedheid met de Kamer gedeeld?
- 61 Op welke wijze wilt u het gebruiksrecht op intellectueel eigendom inzetten als de oorspronkelijke ontwerper en bouwer niet wil meewerken?
- 62 Hoe definieert u het behoud van bepaalde strategische autonomie binnen de nationale defensie-industrie? Oftewel, kunt u concreet aangeven hoe u zich inzet voor het behoud van een noodzakelijke kennisbasis binnen de nationale defensie-industrie ten bate van de gehele Europese strategische autonomie?
- 63 Op welke wijze zou een door CZSK begeleide uitbesteding van onderhoudstaken aan de huidige Walrusklasse een oplossing zijn om de boten meer en beter in de vaart te houden?
- 64 Wat wordt verstaan onder een uniek ontwerp en hoe verhoudt zich dat met het nu toe gehanteerde begrip gemodificeerde Military Off The Shelf (MOTS)?
- 65 Kunt u aangeven of werven, zonder de inhoudelijke en diepgaande gesprekken, wel voldoende informatie hebben om hun offerte op te baseren?
- 66 Waarom is het brede programma van eisen dat leidt tot een A-variant onderzeeboot nog niet teruggebracht tot de kaderstelling van de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24)?

- 67 Klopt het dat unieke ontwerpen in de regel leiden tot substantiële overschrijdingen van de kosten en aanzienlijke vertragingen in de levering, zoals blijkt uit recente ervaringen in Spanje, Australië en Zweden?
- 68 In welke mate kan de substantieel uitgestelde planning leiden tot een capability gap die niet alleen ten koste gaat van de noodzakelijke en urgente bijdrage aan NAVO, maar ook de continuïteit van onze onderzeedienst ernstig in gevaar brengt?
- 69 Kunt u aangeven waarom in de nieuwe aanpak de focus alsnog op de drie-eenheid tijd, geld en product gebaseerd is van het COTS/MOTS-beleid, die volgens de Kamerbrief beleidsdoorlichting «Van de plank, tenzij.» achterhaald is, in plaats van meer focus op de kwaliteit of de innovatie van het materieel dat verworven is?
- 70 Op welke wijze wordt er aandacht besteed aan de synergetische mogelijkheden om internationaal samen te werken met strategische partners op het gebied van operaties, oefeningen, training, onderhoud en logistiek, zoals bij de F35?
- 71 Waarom wordt er niet gestreefd naar intensieve samenwerking voor zowel verwerving als inzet met strategische partners, zoals Noorwegen en Duitsland, die momenteel gezamenlijk een nieuwe serie onderzeeboten aanschaffen op basis van vergelijkbare Concept of Operations als Nederland (langdurige missies in alle Europese NAVO wateren en ver daarbuiten)?
- 72 In hoeverre is het Nederlandse nationale Concept of Operations uniek in vergelijking met de NAVO en onze omliggende landen, met name Noorwegen en Duitsland die momenteel ook expeditie-onaire onderzeeboten aanschaffen?
- 73 In hoeverre is het Nederlandse nationale Concept of Operations uniek in vergelijking met de NAVO en onze omliggende landen zoals Frankrijk die momenteel ook expeditie-onaire onderzeeboten bouwen?
- 74 Waarom wordt er na gunning, nu voorzien eind 2023, nog minimaal een jaar uitgetrokken om te komen tot een bouwcontract, terwijl bij de B-brief nog werd uitgegaan van ondertekening van een bouwcontract direct na gunning?
- 75 Klopt het dat betrokkenheid van de Nederlandse strategische maritieme toeleveranciers géén harde eis is bij de gunning van de opdracht aan één van de kandidaat-werven?
- 76 Wat zijn de aspecten van wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en strategische autonomie die u voornemens bent op te nemen in de offerteaanvraag?
- 77 Kunt u reageren op het statement van Dutch Underwater Knowledge Center: «Als we nu niet meedoen in de ontwikkeling van de toekomstige onderzeeboten komen we nauwelijks meer aan bod bij de bouw en instandhouding. Daarmee wordt Defensie in hoge mate afhankelijk van beschikbare kennis en kunde uit het buitenland. Dit zal leiden tot een onnodige en ernstige aantasting van de strategische autonomie?»
- 78 Betekent het verkrijgen van gebruiksrechten door DMI ook dat intellectual property (IP) wordt overgedragen aan Nederland?
- 79 Kan gedetailleerd aangegeven worden of bij Defensie voldoende kennis aanwezig is om gebruikersrechten van IP te benutten?
- 80 Kan aangegeven worden hoe het verkrijgen van gebruiksrechten door DMI vormgegeven zal worden?
- 81 Wat betekent het verkrijgen van gebruiksrechten door DMI voor de betrokkenheid van de Nederlandse industrie bij onderhoud van de onderzeeboten?

- 82 Wat wordt er bedoeld met een industriële samenwerkingsovereenkomst? Betreft dit afspraken op het gebied van industriële participatie? Welke afspraken worden er beoogd in deze samenwerkingsovereenkomst vast te leggen?
- 83 Kunt u ten behoeve van de leesbaarheid de informatie in de volgende voortgangsrapportage inzichtelijker weergeven? De heldere opbouw en visualisaties in de voortgangsrapportage verwerving F-35 zijn hier een goed voorbeeld voor.
- 84 Kunt u de afwijkingen ten opzichte van de basisrapportage helder inzichtelijk maken?
- 85 Kunt u conform de uitgangspuntennotitie de volgende informatie verstrekken:
- a. Een overzichtelijke en actuele planning van het project waarin duidelijk wordt welke informatie de Kamer wanneer ontvangt en welke mijlpalen er zijn.
  - b. Een risico paragraaf met daarin een beschrijving van de risico's. De risico's dienen te worden gekwantificeerd en systematisch in beeld worden gebracht.
  - c. Inzicht in de inpassing in het investeringsprogramma van Defensie en mogelijke verdringingseffecten op andere investeringsprojecten?
- 86 Waar wordt versneld, gelet op uw stelling dat u de besluiten versnelt?
- 87 Kunt u toelichten waardoor de uitloop in planning (D fase: 2 jaar en bouwfase: 3 jaar) wordt veroorzaakt?
- 88 Hoe stabiel is de huidige planning? Verwacht u nog meer uitloop?
- 89 Zou de instemming van de Kamer die u nu vraagt, niet pas na de afronding van deze onderzoeken moeten komen, Gelet op uw stelling dat een aantal onderzoeken nog afgerond moet worden zoals een juridisch advies over de aanbesteding, actualisatie van de business case en herijking van het risicoprofiel en de risicoreservering?
- 90 Gelet op uw stelling dat datgene wat de werven aanbieden nog niet in de richtprijs/plafondprijs past en dat er in de risicoreservering geen ruimte is voor onverwachte tegenvallers, welke consequenties heeft dit voor de kwaliteit van de boot of de plafondprijs?
- 91 Waarom zijn de transitiekosten nu buiten het projectbudget geplaatst? Deze maakten eerst wel onderdeel uit van het projectbudget?
- 92 Hoe gaat u in de gunningsfase borgen dat er voor de werf een stimulans/prikkel is om de onderhouds- en exploitatiekosten zo laag mogelijk te houden?
- 93 Hoe verhoudt het «uniek ontwerp» zich tot de gemodificeerde MOTS en het toetsingskader «verwerving van de plank» zoals eerder gecommuniceerd met de Kamer in de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24)?
- 94 Wat voor impact heeft de mogelijke keuze van een uniek ontwerp voor het taakstellend budget en het risicoprofiel ten opzichte van de kaderstelling in de B-brief?
- 95 Hoe verschillen de werven in leveringstijd en welke invloed heeft dat op de indicatieve planning?
- 96 Is het nu in de praktijk zo dat er van de vier onderzeeboten altijd twee in onderhoud zijn? Zo ja, betekent dit dat het bij de intentie om twee onderzeeboten in de vaart te houden in de praktijk neerkomt dat er enkel één boot tegelijk op missie kan en er daarmee een aanzienlijk capability gap ontstaat?

- 97 Is er bij het unieke ontwerp waar nu op wordt aangestuurd en de militaire behoefte zoals gesteld in het Concept of Operations nog sprake van een bemande onderzeeboot variant B zoals gecommuniceerd in de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24)? Wat zijn hiervan de gevolgen ten opzichte van de verwerving van een bestaand ontwerp met beperkte aanpassingen (in de B-brief beschreven als de «geambieerde behoefte»)?
- 98 Welke risico's zijn er verbonden aan het kiezen voor een uniek ontwerp op financieel gebied en qua tijd?
- 99 Kunt u de Kamer vertrouwelijk informeren over de gevolgen van de wijzigingen in de verwerving voor het taakstellend budget?
- 100 Op basis waarvan wordt de afweging gemaakt tussen primaire en secundaire eisen? Kunt u de Kamer vertrouwelijk meenemen in die afweging?
- 101 Hoe gaat de verwervingsstrategie voor de instandhouding van de onderzeeboten eruitzien?
- 102 Hoeveel FTE reserveert u in totaal voor de verwerving van het materieelproject vervanging onderzeeboten? Is dit voldoende?
- 103 In welke categorie van het beleid «van de plank, tenzij...» valt het materieelproject vervanging onderzeeboten?
- 104 Wat zijn de directe gevolgen van de verloren capaciteit voor de internationale veiligheid wanneer één en daarna twee onderzeeërs uit de vaart worden gehaald?
- 105 Wat betekent de extra eis voor het lanceren van de langeafstandsraketten voor de prijs van de onderzeeboten? Zal het ontwerp hierdoor ook langer duren?
- 106 Is er een mogelijkheid om in de geschatte 13 jaar dat onderzeeërs van de Walrusklasse nog zullen varen de nodige onderdelen te (laten) fabriceren in plaats van een deel van de onderzeeboten uit de vaart te halen? Zo ja, wat zouden de kosten hiervan zijn?
- 107 Hoe wordt ervoor gezorgd dat de kennis en kunde van het personeel niet verloren gaat bij een capability gap?
- 108 Welk soort langeafstandsraketten overweegt u te gebruiken teneinde de onderzeeboten geschikt te maken?
- 109 Hoe reëel acht u de kans van een capability gap?
- 110 Welke graad van kannibalisering wordt nagestreefd?
- 111 Welke jaartallen horen volgens de voorgestelde nieuwe aanpak bij de in de voortgangsrapportage aangegeven stappen? Waarom zijn er in stap 3 tijdelijk géén oude onderzeeboten beschikbaar?
- 112 Worden er plannen gemaakt om de onderhoudscapaciteit voor de onderzeeboten van Nederland op te schalen in de periode dat de nieuwe onderzeeboten worden gebouwd, zodat Defensie zelf weer zou kunnen voorzien in het onderhoud?
- 113 Zijn er afspraken gemaakt met NAVO-partners om het gat wat in de maritieme capaciteit valt gezamenlijk op te vangen?
- 114 Kunt u uitleggen wat met het woord «zuiverheid» wordt bedoeld in AEF: «Behalve gevolgen voor het tijdspad, brengt het uitblijven van een gunningsmodel risico's met zich mee voor de zuiverheid als basis voor een objectieve keuze voor een van de werven.»?
- 115 Kunnen het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie geborgd zijn zonder enige rol voor Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen, aangezien de voortgangsrapportage stelt dat eisen op dit gebied «kunnen leiden tot een bepaalde vorm van samenwerking» tussen de werf en de Nederlandse Defensie Technologische en Industriële Basis?
- 116 Wat zijn de afwegingen geweest om een aanvullend wapensysteem zoals de genoemde langeafstandsraketten toe te voegen aan de eisen van de onderzeeërs? Wanneer is deze beslissing genomen?



- 117 Zijn torpedobuizen afdoende voor het lanceren van langeafstands-raketten of moeten hiervoor aparte schachten worden ingebouwd in de onderzeeërs?
- 118 Deelt u de analyse dat Nederland een betere onderhandelingspositie heeft (financieel, materieel technisch) ten aanzien van de Naval Group die als gevolg van de nieuwe realiteit in Australië met nieuwe orders aan de status als bouwer van onderzeeboten wil werken? Zo nee, waarom niet?  
U schrijft immers dat AUKUS «op dit moment geen directe gevolgen (heeft) voor het Nederlandse programma voor de vervanging van de onderzeebootcapaciteit, onder andere omdat de conventionele onderzeeboten in Australië zouden worden gebouwd.»

<sup>1</sup> Bron: <https://onsleger.nl/wp-content/uploads/2021/06/GEREDIGEERD-Het-kan-en-moet-beter-beter-twee-dingen-goed-doen-dan-drie-dingen-half.pdf>

<sup>2</sup> Bron: <https://www.rekenkamer.nl/binaries/rekenkamer/documenten/publicaties/2020/10/12/vizier-op-de-vervanging-van-de-onderzeeboten/Bericht+Vervanging+onderzeeboten+WR.pdf>

<sup>3</sup> Bron: <https://onsleger.nl/wp-content/uploads/2021/06/GEREDIGEERD-Het-kan-en-moet-beter-beter-twee-dingen-goed-doen-dan-drie-dingen-half.pdf>. Zie ook <https://www.rekenkamer.nl/binaries/rekenkamer/documenten/publicaties/2020/10/12/vizier-op-de-vervanging-van-de-onderzeeboten/Bericht+Vervanging+onderzeeboten+WR.pdf>