

Vergaderjaar 2021–2022

34 225

Toekomst van de Nederlandse onderzeedienst

Nr. 32

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 22 september 2021

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Defensie over de brief van 28 mei 2021 inzake de Basisrapportage vervanging onderzeebootcapaciteit (Kamerstuk 34 225, nr. 31).

De Staatssecretaris van Defensie en de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat hebben deze vragen beantwoord bij brief van 13 september 2021. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Aukje de Vries

De adjunct-griffier van de commissie,
Mittendorff

1.

Bent u bereid vraag 31 van de leden Van Helvert en Palland (Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 2234) alsnog separaat te beantwoorden? Herinnert u zich de uitspraak van de Staatssecretaris van Defensie, in reactie op uitvoering van de motie Bruins Slot c.s. (Kamerstuk 31 125, nr. 96): «Volgens mij is de oproep van u en uw voorganger relevant, namelijk: hoe zorg je ervoor dat je de Nederlandse Gouden Driehoek er zo veel mogelijk bij betrekt? Door ervoor te zorgen dat ze inderdaad worden betrokken bij het ontwerp en bij de bouw en dat ze zo veel mogelijk al aan tafel zitten. Dat doen we in ieder geval met de kennisinstellingen. Daarnaast hebben we te maken met bedrijven die zich wel of niet hebben gecommitteerd. Daar geldt dat expliciet moet worden gekeken op welke manier dat kan.»? Op welke wijze zit het bedrijfsleven nu «aan tafel» met het kabinet? Op welke wijze wordt de Gouden Driehoek in deze cruciale fase, waarin het ontwerp wordt bepaald, betrokken? Of voert u de motie Bruins Slot niet uit?»

6.

Erkent u dat de dialoofase een cruciale fase in het selectieproces is, mede omdat het de basis legt voor het uiteindelijke ontwerp? Bent u bereid in dat licht de volgende vragen separaat te beantwoorden? Hoe wordt precies invulling gegeven aan de motie Bruins Slot (Kamerstuk 31 125, nr. 96), die oproept om vanwege het nationale veiligheidsbelang het ontwerp, de ontwikkeling, de bouw, instandhouding en eindregie van de onderzeeboten te accommoderen binnen de Gouden driehoek (industrie, overheid en kennisinstellingen)? Welke industrie, als onderdeel van de Gouden Driehoek, wordt in deze fase betrokken zodat zij o.a. een bijdrage kunnen leveren aan het ontwerp? Kunt u aangeven hoe de invulling van de motie Bruins Slot zich verhoudt tot de oproep van DUKC bedrijven die stellen dat zij nu geen kans hebben om deel te nemen aan deze fase (waarin de basis voor ontwikkelingen en ontwerp worden gelegd) omdat deze in competitie wordt doorlopen? Kunt u aangeven hoe de invulling van de motie Bruins slot zich verhoudt tot de stelling van de DUKC bedrijven dat wanneer zij nu niet worden betrokken zij niet kunnen bijdragen aan het onderhoud en de instandhouding? Kunt u aangeven of de Kamer kan concluderen dat deze bedrijven o.a. verenigd in DUKC die eerder hebben bijgedragen aan de upgrade en instandhouding van de walrusklasse door defensie niet worden gezien als industrie die cruciaal is voor het behoud van strategische kennis? Zo ja, welke bedrijven wel? Zo nee, hoe worden die bedrijven dan alsnog betrokken in deze fase?

43.

Realiseert u zich dat, indien er geen harde, concrete eisen worden gesteld aan het aandeel van de Nederlandse industrie in de bouw, voornamelijk buitenlandse toeleveranciers betrokken zullen zijn bij de nieuwbouwfase, waardoor er in de dertig jaar daarna nauwelijks kansen zijn voor de Nederlandse industrie om kennis en banen op het gebied van de instandhouding van onderzeeboten te behouden?

116.

Waarom wordt de motie Bruins Slot c.s. (Kamerstuk 31 125, nr. 96) niet genoemd in de Basisrapportage en wordt betrokkenheid van de «Gouden Driehoek» slechts genoemd bij het toekomstige onderhoud? Voert u de motie uit of niet? Zo nee, waarom niet en waarom informeert u de Kamer daar niet over?

Zoals in de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24) is uiteengezet, is bij de inrichting van de huidige verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase) invulling gegeven aan de motie van het lid Bruins Slot c.s., die verzoekt om «ontwerp, ontwikkeling, bouw, instandhouding en eindregie van onderzeeboten binnen de gouden driehoek te accommoderen.» (Kamerstuk 31 125, nr. 96). De Ministeriële Commissie Onderzeebootvervanging (MCOV) heeft de kaders, waaronder die ten aanzien van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en strategische autonomie, op 5 februari 2021 goedgekeurd en ingestemd met de start van de dialoog.¹ De dialoog is een belangrijk proces, bedoeld om in gesprek met de kandidaat-werven de haalbaarheid van het eisenpakket te toetsen zodat Defensie de juiste offerte-uitvraag kan doen waarop de werven kunnen reageren.

Het gaat erom niet alleen de beste boot te kopen, maar ook te houden. Door gegarandeerde toegang tot en beschikbaarheid van kennis, technologie, industrie en intellectueel eigendomsrechten, draagt Defensie zorg voor de inzetbaarheid en het voortzettingsvermogen van de vervangende onderzeebootcapaciteit gedurende de levensduur, ongeacht het soort operaties en de coalitie waarbinnen deze plaatshebben. Dat betekent overigens niet dat Nederland binnen de eigen landsgrenzen onverkort over al deze zaken zelf dient te kunnen beschikken. De Defensie Industrie Strategie (DIS) stelt dat «nationale autonomie op grond van wezenlijke belangen wellicht wenselijk is, maar praktisch onhaalbaar». Nederland beschikt sinds de jaren negentig niet meer over een zelfschepende onderzeebootindustrie. De nieuwe onderzeeboten worden daarom aangeschaft bij een buitenlandse hoofdaannemer, zijnde één van de drie kandidaat-werven. De bij bovenwaterschepen gangbare Gouden Driehoek benadering, is bij de vervanging van de onderzeeboten daarom niet één-op-één te hanteren.

In de feitelijke vragen informeert u naar de betrokkenheid van kennisinstellingen en industrie bij het ontwerpen van de nieuwe capaciteit. Zoals in reactie op eerdere Kamervragen hierover is toegelicht (Kamerstuk 34 225, nr. 25), vormen bestaande ontwerpen van de drie buitenlandse kandidaat-werven het uitgangspunt en er is geen sprake van de ontwikkeling van een geheel nieuwe onderzeeboot «vanaf de tekentafel». Het proces om te komen tot een gebalanceerd ontwerp is daarom niet te vergelijken met de wijze waarop dat destijds bij de Walrusklasse het geval was (zie ook het antwoord op vraag 5). De kandidaat-werven zijn zelf verantwoordelijk voor het ontwerp en dienen daarbij te voldoen aan de eisen die Defensie stelt. TNO, Marin en enkele Nederlandse bedrijven ondersteunen Defensie in de D-fase bij het analyseren en valideren van de voorstellen van de kandidaat-werven.

Conform de motie van het lid Stoffer c.s., die vraagt om het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie voor de onderzeebootcapaciteit te bestendigen en bevorderen (Kamerstuk 35 570 X, nr. 30), zal Defensie, na toetsing in de dialoog, in de D-fase ook eisen stellen ter borging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie. Dit zijn enerzijds primaire eisen, ook wel knock-out criteria genoemd, anderzijds betreffen dit eisen waarop in de gunning punten kunnen worden gescoord, ook wel aangeduid als secundaire eisen. Primaire en secundaire eisen kunnen leiden tot een bepaalde mate van samenwerking tussen de werf en de Nederlandse defensie technologische en industriële basis (NL-DTIB). De vaststelling dat niet wordt voldaan aan een of meer primaire eisen leidt tot het afvallen van een kandidaat-werf.

¹ De kaders voor de dialoog zijn onlangs in de Tweede Kamer vertrouwelijk ter inzage gelegd en aldaar, conform het reglement van orde, vertrouwelijk in te zien (Zie Kamerstuk 34 225, nr. 31).

De secundaire eisen worden op prijs-kwaliteit beoordeeld. De beoordeling van de secundaire eisen leidt tot een gunningsvoorstel.

Daarnaast werkt het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat in een parallel traject met de kandidaat-werven een industriële samenwerkings-overeenkomst uit, die bijdraagt aan de doelstellingen van de Defensie Industrie Strategie (DIS). Deze overeenkomst heeft tot doel om, bovenop hetgeen voortvloeit uit de eisen voor de gunning die worden gesteld om het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie te borgen, een zo groot mogelijke Nederlandse betrokkenheid vast te leggen die bijdraagt aan een versterking van de NL-DTIB. Hierbij gaat het ook om een versterking van de NL-DTIB die verder reikt dan het programma onderzeebootvervanging, waarbij ook spin-off naar het civiele domein relevant kan zijn.

Om het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang te borgen en het pakket industriële samenwerking zo robuust mogelijk te maken worden de kandidaat-werven op basis van concurrentie gestimuleerd om binnen de kaders met het beste voorstel te komen. De haalbaarheid van de beoogde WNV-eisen en het pakket van industriële samenwerking worden verkend tijdens de dialoog met de kandidaat-werven. Over de uitkomst kunnen Defensie en EZK uw Kamer daarom nog niet informeren.

Vanuit EZK worden contacten met het Nederlandse bedrijfsleven en kennisinstellingen gefaciliteerd. Daarvoor heeft EZK bijvoorbeeld op 9 maart jl. in samenwerking met brancheverenigingen NIDV en NMT een webinar georganiseerd om de NL-DTIB te informeren. Het is uiteraard aan het Nederlandse bedrijfsleven zelf om zich optimaal te positioneren en hun propositie onder de aandacht te brengen van de kandidaat-werven.

2.

Kunt u voorbeelden geven uit het buitenland waarbij er onderzeeboten zijn aangekocht en de eerste boot werd opgeleverd binnen zes jaar na contractondertekening, aangezien dit de planning is die nog steeds gehanteerd wordt (namelijk 2022–2028)?

31.

Welke stappen worden ondernomen om te zorgen dat in het derde of vierde kwartaal van 2022 het gunningsbesluit gestalte krijgt en eind 2022 het contract met de winnende werf getekend kan worden, zodat er dus geen extra vertraging zal optreden?

104.

Wanneer er sprake zal zijn van besluitvorming over grote afwijkingen, wordt de Kamer daar dan tijdig over ingelicht en wordt er niet gewacht tot de volgende halfjaarlijkse voortgangsrapportage?

106.

Wat wordt ermee bedoeld dat de «diepgang van de dialoog» een risicofactor is?

Het vergelijken van het Nederlandse aankooptraject inclusief opleveringstermijnen met buitenlandse projecten is niet opportuun omdat de producten, de verwervingstrajecten, de contracten en de meetmomenten (wat betreft de capaciteit van de industrie) dermate verschillend zijn dat de waarde van de informatie zeer beperkt zou zijn.

De D-fase voor de verwerving van nieuwe onderzeeboten bestaat uit drie stappen: voorbereiding, dialoog en gunning. De kaders die ten grondslag liggen aan de dialoog met de kandidaat-werven zijn voorbereid in de (interdepartementale) overleggen van de governance en door de Ministeriële Commissie Onderzeebootvervanging (MCOV) vastgesteld op

5 februari 2021 (eerste stap). De betreffende kaders zijn de Tweede Kamer ter vertrouwelijke inzage beschikbaar gesteld. Momenteel loopt de dialoog met de kandidaat-werven (tweede stap). In het begin van de dialoog ligt het accent op het verkrijgen van een gedeeld beeld, wederzijds begrip en het kweken van vertrouwen. Gaandeweg wordt meer toegespitst op toetsing van de haalbaarheid van het eisenpakket, validatie van de informatie van de werven en optimalisatie van de voorstellen van de kandidaat-werven binnen de gegeven kaders. Hiervoor zijn drie gespreksronden voorzien. Na afloop van elke ronde wordt de balans opgemaakt en bezien hoe met de verkregen inzichten optimale diepgang en voortgang in een volgende ronde kan worden bereikt («trechtering»).

Zoals aangegeven in de basisrapportage, bestaat vanwege de informatie-afhankelijkheid het risico dat in de dialoog niet snel genoeg de vereiste diepgang wordt bereikt en dat het meer tijd zal kosten. Inmiddels is duidelijk dat de eerste gespreksronde van de dialoog tot dusver minder informatie en diepgang heeft opgeleverd dan van tevoren ingeschat. De kandidaat-werven zijn daarvan op de hoogte gesteld en aangespoord om alsnog snel de gevraagde informatie te leveren. Tegelijk is ook duidelijk geworden dat de voortgang niet alleen afhankelijk is van de informatie van de werven. Defensie zal richting de werven moeten aangeven welke specifieke behoeften van Defensie «hard» zijn, zodat de kandidaat-werven hun ontwerp kunnen optimaliseren. Ook wordt op basis van ervaringen uit de eerste gespreksronde nagedacht over de duur en inrichting van volgende gespreksronden.

Op basis van de informatie uit de dialoog met de kandidaat-werven volgt welke oplevertermijn is te realiseren. Voor Defensie is het daarbij belangrijk om de instroom van de nieuwe onderzeeboten en de uitfasering van de huidige Walrusklasse zo optimaal mogelijk in te richten zodat blijvend aan de nationale en NAVO-inzetdoelstellingen kan worden voldaan. De haalbaarheid van de uitgangspunten voor zowel Defensie als de kandidaat-werven wordt daarom in de dialoog getoetst. Het definitieve oplever- en overdrachtsschema, benodigd om de nieuwe onderzeeboten tijdig *fully operational capable* te krijgen, zal bij de offerteaanvraag als primaire eis worden gesteld en zal na gunning (derde stap van de verwervingsvoorbereiding) contractueel met de winnende kandidaat-werf worden vastgelegd. De dialoog is het moment waarop wordt bezien of de integrale planning op basis van gesprekken met de werven bijsturing op inhoud en proces behoeft teneinde het programma binnen de kaders te kunnen uitvoeren. Bij een aanpassing van de planning zal de Kamer daarover worden geïnformeerd.

3.

Maakt u gebruik van externe inhuur bij de uitvoering van het aanbestedingsproces, en zo ja wat is de aard en omvang van de werkzaamheden door middel van externe inhuur?

34.

Welke middelen zijn beschikbaar voor de inhuur, waar nodig geacht, van externe capaciteit om de ontbrekende kennis en kunde in de eigen organisatie aan te vullen?

101.

Wat is het budget voor de inhuur van acht tijdelijk aangestelde externe (civiele) adviseurs van PwC, met expertise op het terrein van inkoop en kosten- en risicoanalyse? En onder welk begrotingsartikel valt dit?

Het programma wordt bijgestaan door interne medewerkers en externe adviseurs. Het programmateam van de Defensie Materieel Organisatie (DMO) laat zich intern bijstaan door adviseurs bijvoorbeeld van de

technische afdeling Maritieme Systemen, de Onderzeedienst en het maritieme onderhoudsbedrijf (de Directie Materiële Instandhouding – DMI). Ook maakt het programma op diverse kennisgebieden gebruik van externe adviseurs van de kennisinstellingen TNO en MARIN, van de engineering bureaus Nevesbu en DNV-GL, van PwC en van ZZP-ers. De externe bureaus worden bekostigd uit het programmabudget. Van defensiezijde zijn tijdens de dialoog 60 tot 70 medewerkers betrokken, aangevuld met Nederlandse kennisinstellingen en industrie ten behoeve van de analyse van resultaten. Deze uitgaven vallen grotendeels onder de begroting van het Ministerie van Defensie (X) artikel 7 Defensie Materieel Organisatie en het Defensiematerieelbegrotingsfonds (K) artikel 2 Maritiem materieel.

4.

Zijn er berekeningen gemaakt van de belastingopbrengst voor de Nederlandse staat bij (gedeeltelijke) bouw in Nederland? Zo ja, wat zijn de uitkomsten hiervan? Zo nee, waarom niet, en gebeurt dit alsnog?

Aangezien het de bouw van oorlogsschepen betreft is het BTW-tarief van 0% van toepassing. Dit betekent dat over het overgrote deel van de vervanging geen belasting hoeft te worden betaald. Alleen voor onderdelen die aan land blijven (zoals simulatoren en infrastructuur), evenals voor een deel van de projectmanagementkosten, geldt een ander dan 0%-tarief. Dit betreft een zeer klein deel van het totale programmabudget. Er is daarom geen sprake van grote belastingopbrengsten of -kosten voor de Nederlandse Staat. Dit is onafhankelijk van de plaats waar de schepen worden gebouwd.

5.

Hebt u kennis genomen van het DUKC-ambitiedocument², waarin beschreven is welke aanwezige kennis, kunde en ambities Nederlandse bedrijven op het gebied van onderwatertechnologie hebben? Bent u bereid de Kamer te informeren over uw appreciatie van dit document?

51.

Kunt u de volgende tekst nader toelichten: «Daarom is internationale samenwerking randvoorwaardelijk en is gekozen voor de verwervingsstrategie in concurrentie met drie buitenlandse kandidaat-werven. Dat wil niet zeggen dat er geen Nederlandse industriële betrokkenheid kan zijn.»? Waarom laat u hiermee de mogelijkheid nadrukkelijk open dat er géén Nederlandse industriële betrokkenheid kan zijn en kandidaat-werven toch kunnen voldoen aan de gunningscriteria?

52.

Waarom maakt de mate van Nederlandse industriële participatie, zowel kwalitatief als kwantitatief, géén onderdeel uit van de gunningscriteria, maar wordt gekozen voor een parallel traject in de vorm van een industriële samenwerkingsovereenkomst die gesloten zou moeten worden met de Minister van EZK? Hoe gaat u uitleggen dat gunning plaatsvindt aan een werf die iets beter scoort op de gunningscriteria, maar veel minder op Nederlandse industriële participatie?

60.

Kunt u toelichten hoe precies is onderzocht dat Nederland niet over een zelscheppende onderzeebootindustrie zou beschikken? Bent u bereid dat onderzoek met de kamer te delen? Kunt daarbij

² <https://www.nidv.eu/wp-content/uploads/2021/02/DUKC-oplegger-Ambitiedocument-definitief-210224.pdf>.

toelichten hoe die industriële capaciteiten in kaart zijn gebracht en kunt u toelichten welke capaciteiten we volgens dat onderzoek nog wel in Nederland hebben en welke niet?

Ja, Defensie heeft kennis genomen van zowel de «oplegger» waarnaar wordt verwezen, als het onderliggende commercieel vertrouwelijk gemerkte rapport «Capabilities and participation objectives of industries in the Netherlands». De DUKC-werkgroep van het NIDV-marinebouwcluster, waar onder meer Damen, Huisman, Nevesbu, Thales en Van Halteren onderdeel van uitmaken, onderstreept hierin dat Nederlandse bedrijven over de nodige kennis en ervaring beschikken die hun waarde hebben bewezen bij het onderhoud en de instandhouding van de Walrusklasse. Daarop voortbouwend heeft DUKC de ambitie om een groot aandeel te hebben in het ontwerp, de bouw en de instandhouding gedurende de levensduur van de nieuwe onderzeeboten. De Nederlandse bedrijven kunnen volgens eigen zeggen bij de bouw een groot deel van de assemblage, installatie en integratie van technische systemen voor hun rekening nemen.

Het kabinet onderschrijft een deel van de analyse in het DUKC-document, maar ziet gegeven de kaders van de B-brief en de in Nederland aanwezige kennis en capaciteit op onderzeebootgebied ook wezenlijke beperkingen wat betreft de mogelijkheden voor DUKC om hun ambitie te verwezenlijken. Daarbij is het goed om een vergelijking te maken met de Walrusklasse, waar ook DUKC aan refereert. Ten tijde van het ontwerp en de bouw van de Walrusklasse beschikte Nederland over een zelfschepende onderzeebootindustrie. De hoofdaannemer was een Nederlandse werf en de toenmalige Directie Materieel van de Koninklijke Marine was regievoerder van ontwerp, productie en het onderhoud in de exploitatie. Daarnaast was een aantal grote nationale toeleveranciers en Defensie zelf betrokken bij de ontwikkeling en bouw van de systemen. Defensie was door de beschikbare kennis en expertise in staat om als integrator van de sensor-, wapen- en communicatiesystemen op te treden. De toegang tot kennis, mensen en middelen waren geborgd door belegging bij Defensie, rechten deels door eigen bezit, deels door toestemming voor gebruik van toeleveranciers. De situatie is vandaag de dag aanzienlijk anders: de hoofdaannemer van destijds bestaat niet meer en een deel van de nationale toeleveranciers zijn ook niet meer aanwezig. 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.

Bovendien wordt uit de DUKC-documenten duidelijk dat, om de daarin verwoorde ambitie te kunnen verwezenlijken, de Nederlandse bedrijven uitgaan van de overdracht door de buitenlandse werf en zijn toeleveranciers van kennis, rechten, mensen en middelen («technologie transfer»). Vanwege het vertrouwelijke karakter van het onderliggende rapport kan in de beantwoording niet worden ingegaan op de specifieke technologiegebieden waarop dit betrekking heeft en wat de implicaties daarvan kunnen zijn. Een onderzeeboot is een zeer hoogwaardig complex systeem. Dit betekent dat de Nederlandse industrie zich aan de voorkant moet positioneren in de leverketen van de kandidaat-werven. De Nederlandse bedrijven zullen rechtstreeks met de kandidaat-werven in gesprek moeten gaan om gezamenlijk te beoordelen of Nederlandse (deel)systemen en componenten geïntegreerd kunnen worden in het ontwerp van de kandidaat-leveranciers en om afspraken te maken over de noodzaak en omvang van technologie transfer.

In de dialoog wordt verkend welke eisen vanuit een wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en strategische autonomie aan de buitenlandse kandidaat-werven zullen worden gesteld. Daarbij is nadrukkelijk ook aandacht voor de rol die door Defensie, bijvoorbeeld door de DMI, en door de industrie kan worden vervuld. Defensie verlangt leveringszekerheid in de ontwikkel-, toeleverings- en instandhoudingsketen door gegarandeerde toegang tot en beschikbaarheid van kennis, rechten, mensen en middelen rondom kritieke systemen. In voorkomende gevallen zal dit, bijvoorbeeld via een *Memorandum of Understanding* (MoU), met internationale (bondgenootschappelijke) partners worden geregeld.

Daarnaast worden de kandidaat-werven via het tweede spoor van EZK tot nadere samenwerking met Nederlandse partners gestimuleerd. De drie buitenlandse kandidaat-werven zijn ervan op de hoogte gesteld dat Nederlandse bedrijven, waaronder ook de DUKC-bedrijven, via de verschillende sporen een bijdrage kunnen leveren (zie ook het antwoord op vraag 1). Het is de verantwoordelijkheid van de Nederlandse bedrijven om zichzelf hiervoor optimaal te positioneren.

6.

Erkent u dat de dialoogfase een cruciale fase in het selectieproces is, mede omdat het de basis legt voor het uiteindelijke ontwerp? Bent u bereid in dat licht de volgende vragen separaat te beantwoorden? Hoe wordt precies invulling gegeven aan de motie Bruins Slot (Kamerstuk 31 125, nr. 96), die oproept om vanwege het nationale veiligheidsbelang het ontwerp, de ontwikkeling, de bouw, instandhouding en eindregie van de onderzeeboten te accommoderen binnen de Gouden driehoek (industrie, overheid en kennisinstellingen)? Welke industrie, als onderdeel van de Gouden Driehoek, wordt in deze fase betrokken zodat zij o.a. een bijdrage kunnen leveren aan het ontwerp? Kunt u aangeven hoe de invulling van de motie Bruins Slot zich verhoudt tot de oproep van DUKC bedrijven die stellen dat zij nu geen kans hebben om deel te nemen aan deze fase (waarin de basis voor ontwikkelingen en ontwerp worden gelegd) omdat deze in competitie wordt doorlopen? Kunt u aangeven hoe de invulling van de motie Bruins slot zich verhoudt tot de stelling van de DUKC bedrijven dat wanneer zij nu niet worden betrokken zij niet kunnen bijdragen aan het onderhoud en de instandhouding? Kunt u aangeven of de Kamer kan concluderen dat deze bedrijven o.a. verenigd in DUKC die eerder hebben bijgedragen aan de upgrade en instandhouding van de walrusklasse door defensie niet worden gezien als industrie die cruciaal is voor het behoud van strategische kennis? Zo ja, welke bedrijven wel? Zo nee, hoe worden die bedrijven dan alsnog betrokken in deze fase?

Zie het antwoord op vraag 1.

7.

Waarom zijn, zoals de Algemene Rekenkamer stelt, de kosten van bewapening, onderhoud en transitie niet meegenomen in het levensduurkostenbudget?

9.

Kunt u verklaren waarom in het levensduurkostenbudget voor de nieuwe onderzeeboten niet alle kosten zijn meegenomen, waaronder kosten voor bewapening, onderhoud en transitie. Kan dit leiden tot verdringingseffecten?

113.

Ten laste van welk budget komen de eventuele meerkosten in de transitiefase?

In het eisenpakket voor de nieuwe onderzeebootcapaciteit zijn voor enkele wapensystemen *provisions for* opgenomen met het oog op de operationele duurzaamheid. In een vertrouwelijke bijlage bij de basisrapportage staat om welke wapensystemen het precies gaat. Deze is met uw Kamer gedeeld. De toepassing van *provisions for* is een gangbare methodiek bij investeringsprojecten. Een operationeel duurzame onderzeeboot vereist aanpassingsmogelijkheden en groeipotentieel, om hoge kosten in de toekomst te vermijden. Er is thans geen voornemen tot aanschaf van deze wapensystemen en deze zijn derhalve ook niet opgenomen in de begroting. Een eventueel besluit over de daadwerkelijke behoefte doorloopt het reguliere defensiematerieelproces. Zie ook het antwoord op vraag 111.

Ten aanzien van de kosten voor correctief onderhoud geldt dat hiervoor budget is gereserveerd in de Defensiebegroting. In de kosten-batenanalyse die in de B-fase is uitgevoerd is dit element niet meegenomen in de raming van de uitgaven, omdat dit element op dat moment nog te onzeker was om een goede raming te kunnen doen. De effecten van de transitie worden inzichtelijk in de D-fase. Op voorhand is nog niet duidelijk of de transitiefase per definitie meerkosten met zich meebrengt. Eventuele transitiekosten worden ingepast in het taakstellende budget voor de vervanging van de onderzeebootcapaciteit.

8.

Is er een deel van het budget voor de verwerving van nieuwe onderzeeboten gericht op kennisoverdracht naar Nederlandse partners/toeleveranciers? Zo nee, waarom niet?

12.

Is een deel van het budget voor de Life Cycle Costs gericht op inbreng van en kennisoverdracht naar Nederlandse partners en toeleveranciers? Zo nee, waarom niet?

De plafondprijs gaat uit van de integrale kosten, inclusief de kosten van door de werven betrokken partners en toeleveranciers. De kandidaat-werven dienen onder meer te voldoen aan eisen ter waarborging van het wezenlijk belang van nationale veiligheid en strategische autonomie, waarbij de Nederlandse industrie en kennisinstellingen betrokken worden. Het is in dat geval de verantwoordelijkheid van de drie kandidaat-werven om kennisinstellingen en de Nederlandse industrie te betrekken. Zie ook het antwoord op vraag 5.

9.

Kunt u verklaren waarom in het levensduurkostenbudget voor de nieuwe onderzeeboten niet alle kosten zijn meegenomen, waaronder kosten voor bewapening, onderhoud en transitie. Kan dit leiden tot verdringingseffecten?

Zie het antwoord op vraag 7.

10.

Vindt u het ook opvallend dat de C-fase is overgeslagen als het nieuwe product zich maar deels baseert op bestaande onderzeebootontwerpen en er dus per definitie sprake is van een ontwikkelingstraject?

18.

Hoe heeft u kunnen besluiten de C-fase over te slaan als het pas na overleg met de kandidaat-werven duidelijk wordt welke planning, risico's en aanpassingen er nodig zijn op de huidige ontwerpen?

Zoals uiteengezet in de basisrapportage, is de vervolgonderzoeksfase, ook wel C-fase genoemd, in het Defensie Materieel Proces (DMP) uitsluitend van toepassing bij ontwikkelingstrajecten. Dit kan gaan om het als *launching customer* ontwikkelen van een geheel nieuw product of participatie in de ontwikkeling van nieuw materieel. De B-brief meldde reeds dat bij de onderzeebootvervanging de C-fase niet aan de orde is, omdat Defensie niet een geheel nieuw product ontwikkelt, maar zich baseert op bestaande onderzeebootontwerpen (*military off the shelf* – MOTS). In antwoord op Kamervragen hierover is toegelicht (Kamerstuk 34 225, nr. 25) dat de bestaande ontwerpen van de kandidaat-werven het uitgangspunt vormen en dat geen sprake is van de ontwikkeling van een geheel nieuwe onderzeeboot «vanaf de tekentafel» of de aanschaf van prototypes voor beproeving. Hierbij is tevens kenbaar gemaakt dat in de D-fase de dialoog met de kandidaat-werven inzicht zal moeten geven op welke wijze de beoogde aanpassingen van een MOTS-ontwerp op verantwoorde wijze uitvoerbaar zijn binnen het programma van eisen inclusief de plafondprijs.

De eerste gespreksronde in de dialoog heeft het beeld bevestigd dat de door Defensie beoogde aanpassingen zullen resulteren in een specifieke, op de Nederlandse behoefte toegesneden configuratie voor de toekomstige onderzeeboot. Deze configuratie zal niet (alsnog) berusten op een geheel nieuw ontwerp, maar zal voortbouwen op bestaande configuraties en technische oplossingen die de kandidaat-werven al in gebruik of ontwikkeling hebben en die in onderlinge samenhang tot een ontwerp zullen leiden dat invulling geeft aan de eisen van Defensie. Daarnaast zullen deze ontwerpen aangevuld worden met innovatieve oplossingen om de onderzeebootcapaciteit toekomstbestendig te maken. Zie voorts het antwoord op vraag 17.

11.

Kunt u uitleggen op welke onderzeebootontwerpen het product wordt gebaseerd? Zijn dit ontwerpen gebaseerd op de instandhoudingsprogramma's van de walrusklasse, nieuwe ontwerpen van de werven of anderszins?

120.

Wat is het basisontwerp van de Duitse werf waar de dialoog zich op gaat richten?

121.

Gaat het bij de Zweedse werf om een ontwerp op basis van de Blekingeklasse A26?

122.

Gaat het bij Naval om het Shortfin Barracuda-ontwerp als basis?

Het programma wordt op basis van concurrentiestelling gerealiseerd waarbij het waarborgen van commerciële vertrouwelijkheid een belangrijke rol speelt, net zoals de borging van het *level playing field*. Om die reden wordt terughoudend omgegaan met het verstrekken van informatie over de ontwerpen van de kandidaat-werven.

De in de B-fase onderzochte onderzeebootconcepten, verkregen op basis van de *Request for Information* (RFI), zijn betiteld als MOTS (ook door de werven zelf) aangezien de werven op basis van deze concepten een onderzeeboot kunnen bouwen, gebaseerd op bestaande configuraties en technische oplossingen die de kandidaat-werven al in gebruik of ontwikkeling hebben. Met een specifiek, op de Nederlandse behoefte toegesneden ontwerp dient invulling te worden gegeven aan de eisen van Defensie. Dit is een wezenlijk ander startpunt dan in het verleden bij de Walrusklasse, waarbij Defensie met de bouwers vanaf de tekentafel

samen een geheel nieuwe onderzeeboot hebben ontworpen, ontwikkeld en gebouwd.

Overigens hebben kopers altijd een specifieke behoefte die resulteert in kleinere of grotere aanpassingen ten opzichte van het ontwerp dat de werven aanbieden. Het voornaamste is dat de onderzeeboot operationeel relevant is en toekomstbestendig, dat doelmatigheid wordt betracht en dat risico's voldoende worden beheerst. Deze uitgangspunten zijn in de kaderstellende documenten duidelijk benoemd en krijgen nader invulling middels periodieke risicorapportages, actualisatie van de businesscase en gefaseerde besluitvorming in de governance.

12.

Is een deel van het budget voor de Life Cycle Costs gericht op inbreng van en kennisoverdracht naar Nederlandse partners en toeleveranciers? Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 8.

13.

Erkent u dat er grote financiële risico's kleven aan een aanbestedingstraject met een DMP-bandbreedte van boven de 2.5 miljard euro en dat het hierbij verstandig is om zorgvuldig af te wegen of er sprake is van nieuwe ontwikkelingstrajecten? Zo nee, waarom niet?

17.

Wanneer kunt u aangeven of de onderzeeboten getypeerd moeten worden als een «gemodificeerde COTS/MOTS» en het toetsingskader dus van toepassing is? Kunt u dit aan de Kamer laten weten?

In de basisrapportage is uiteengezet dat het «Toetsingskader materieelverwerving van de plank» uit 2011 niet is toegepast omdat in de B-fase niet is gekozen voor een ontwikkeltraject. Daarbij is ook gemeld dat het toetsingskader (alsnog) van toepassing is indien de aanpassing van MOTS ingrijpend blijkt en leidt tot hoge meerkosten. Er is dan sprake van doorontwikkeling en het materieel moet worden getypeerd als «gemodificeerde MOTS». In de B-fase is geconcludeerd dat de dialoog met de kandidaat-werven hierin nader inzicht zal moeten geven.

Uit de eerste dialoogronde volgt dat, ook zonder nog te beschikken over een precieze inschatting door de werven van de risico's en de kosten ten opzichte van een MOTS-ontwerp, een aantal van de door Defensie ingebrachte behoeften leidt tot ingrijpende aanpassingen van de ontwerpen. Met deze recente vaststelling ligt het nu in de rede om de twaalf controlevragen uit het toetsingskader als onderdeel van de D-fase te gaan beantwoorden, ter nadere onderbouwing van de keuzes voor ontwerpaanpassingen binnen de kaders van de B-brief. Deze toetsing laat zich goed inpassen als onderdeel van de dialoog en noopt niet tot een andere aanpak van de verwervingsvoorbereiding.

Zoals uiteengezet in de basisrapportage, vormen risico- en kostenbeheersing reeds wezenlijke uitgangspunten en gunningscriteria bij de verwerving van de nieuwe onderzeeboten. Defensie realiseert zich dat elke aanpassing van een door de kandidaat-werf voorgesteld (MOTS-) ontwerp extra risico's met zich kan meebrengen en eist daarom dat de kandidaat-werven de risico's verifieerbaar in kaart brengen en in een degelijk risicomanagementplan voorzien. De «ontwerpvolwassenheid» van de aanbiedingen door de kandidaat-werven en de verwachte effectiviteit van hun risicomanagementplannen, vormen belangrijke

onderdelen van de besluitvorming en de gunning. De evaluatie van de ontwerpvolwassenheid zal worden uitgevoerd door de specialisten van Defensie ondersteund door MARIN en TNO. De effectiviteit van het risicomanagement van de kandidaat-werven zal door Defensie zelf worden beoordeeld op basis van kwaliteit- en risico-audits (zie ook de reactie op de aanbevelingen van de ADR (Kamerstuk 34 225, nr. 33). De Kamer wordt hierover in de voortgangsrapportages nader geïnformeerd.

14.

Kunt u uitsluiten dat de ontwikkeling en productie van de onderzeeboten verschillend zal verlopen afhankelijk van de kandidaat-werf die het project uiteindelijk krijgt en het daarom nu voorbarig is om al te besluiten om de C-fase over te slaan?

Defensie zal niet samen met een kandidaat-werf een nieuwe onderzeebootklasse ontwerpen en ontwikkelen. Een C-fase is daarom niet aan orde, ongeacht de keuze voor een van de kandidaat-werven. Zie ook het antwoord op de vragen 10, 13 en 18.

15.

Kunt u een inschatting geven van de tijd die het scheelt om de C-fase over te slaan?

Nee. Vanwege de vele onzekerheden en afhankelijkheden is het niet mogelijk om een goede inschatting te geven hoe een vervolgonderzoekfase (C-fase) zou zijn verlopen en wat de effecten daarvan zouden zijn geweest op de keuze voor de verwervingsstrategie en het verloop en de duur van de verwervingsvoorbereidingsfase.

16.

Kunt u garanderen dat het overslaan van de C-fase geen problemen gaat opleveren voor de kandidaat-werven en de mate waarin zij aanpassingen moeten doen aan het ontwerp? Hoe strikt is het ontwerpplimiet en wat zijn de financiële consequenties als deze wordt overschreden?

Het is gebruikelijk dat werven aanpassingen moeten doen aan hun onderzeebootontwerpen. Kopers hebben bij dit soort grote projecten eigenlijk altijd een specifieke behoefte die resulteert in kleinere of grotere aanpassingen ten opzichte van het ontwerp dat de werven aanbieden. Bovendien schrijft de techniek voort (ook bij potentiële tegenstanders) en is het opportuun om gedurende een verwervingstraject van soms vele jaren ruimte te scheppen voor vernieuwing en verbetering. Ook zijn er soms aanzienlijke verschillen tussen boten van dezelfde klasse. In dit kader wordt ook wel gesproken van de evolutie van een ontwerp en van «familievorming». De ontwerpplimieten zelf worden beschouwd als operationele informatie. Hierover kan geen informatie openbaar worden gedeeld anders dan dat er sprake is van een taakstellend budget.

17.

Wanneer kunt u aangeven of de onderzeeboten getypeerd moeten worden als een «gemodificeerde COTS/MOTS» en het toetsingskader dus van toepassing is? Kunt u dit aan de Kamer laten weten?

Zie het antwoord op vraag 13.

18.

Hoe heeft u kunnen besluiten de C-fase over te slaan als het pas na overleg met de kandidaat-werven duidelijk wordt welke

planning, risico's en aanpassingen er nodig zijn op de huidige ontwerpen?

Zie het antwoord op vraag 10.

19.

Kunt u uitleggen wat het streven van Defensie om bij het garanderen van essentiële nationale veiligheidsbelangen zo min mogelijk afhankelijk te zijn van andere landen, de (buitenlandse) industrie en/of bedrijven betekent voor deze aanbestedingsprocedure?

81.

Kunt u uiteenzetten wat u precies verstaat onder wezenlijk nationaal veiligheidsbelang ten opzichte van de onderzeebootvervangings?

82.

Erkent u dat de Nederlandse inbreng op het systeemniveau van belang is voor het behoud van de strategische autonomie en het waarborgen van Nationale veiligheid? Zo ja, waarom wel? Zo nee, waarom niet?

83.

Erkent u dat de in Nederland aanwezige kennis op systeemniveau betrokken moet worden in de ontwerpfase van het proces om strategische autonomie te garanderen en om tijdens de gehele levensduur het onderhoud, de instandhouding en upgrades te kunnen uitvoeren? Zo ja hoe gaat u deze bedrijven dan alsnog betrekken in deze fase? Zo nee, kunt u expliciet toelichten hoe u verwacht dat deze bedrijven achteraf kunnen worden betrokken, zonder dat het duurder wordt omdat de bij die bedrijven aanwezige kennis niet meer aansluit op het uiteindelijk gekozen ontwerp? Zou het dan niet goedkoper en sneller zijn als de buitenlandse aanbieder toeleveranciers gebruikt uit haar eigen bekende toeleveranciersketen?

84.

Hoe verhoudt het zich dat enerzijds in de basisrapportage wordt aangegeven dat het kunnen doen van eigen onderhoud en instandhouding voordeliger is, terwijl tegelijk de bedrijven die de upgrade van de Walrusklasse hebben gedaan niet gehoord worden in hun noodkreet om nu betrokken te worden, en in de basisrapportage wordt beschreven dat dergelijke eisen pas worden vastgesteld in gesprekken met de drie buitenlandse aanbieders? Kunt u duidelijkheid geven over wat u precies verstaat onder het waarborgen van wezenlijke nationale veiligheidsbelangen, welke eisen daarvoor gelden en wat dat betekent voor de betrokkenheid van de Nederlandse sector die straks in staat moet zijn om zelf het onderhoud en de instandhouding te doen?

92.

Kunt u de volgende tekst toelichten: «De kandidaat-werven dienen te voldoen aan eisen ter waarborging van wezenlijke belangen van nationale veiligheid en strategische autonomie, waarbij de Nederlandse industrie en kennisinstellingen betrokken kunnen worden»? Waarom is dit zo vrijblijvend verwoord en wordt bij de waarborging van wezenlijke belangen van nationale veiligheid en strategische autonomie kennelijk geen harde eis gesteld van betrokkenheid van de Nederlandse industrie en kennisinstellingen? Hoe zal de Nederlandse «Gouden Driehoek» de instandhouding en het onderhoud in de toekomst kunnen doen als er op dit punt geen harde eisen worden gesteld?

93.

Waarom is gekozen voor de vrijblijvende formulering dat de Nederlandse industrie en kennisinstellingen bij de eisen ter waarborging van wezenlijke belangen van nationale veiligheid en strategische autonomie betrokken «kunnen» worden?

Gezien de internationale positie van Nederland is internationale samenwerking voor Defensie onontkoombaar. Niettemin moet Defensie ernaar streven om bij het garanderen van essentiële nationale veiligheidsbelangen zo min mogelijk afhankelijk te zijn van andere landen, de (buitenlandse) industrie en/of bedrijven. Dit vergt een zekere mate van strategische autonomie om militaire capaciteit in stand te houden en operaties uit te voeren, ongeacht de coalitie waarbinnen inzet plaatsvindt.

Bij de keuze voor een verwervingsstrategie waren zowel beleidsmatige als beheersmatige aspecten belangrijk. Beleidsmatig is de Defensie Industrie Strategie (DIS) en bijbehorende strategische autonomie en het nationale veiligheidsbelang het uitgangspunt. Beheersmatig staat risicobeheersing, waaronder budgettaire beheersbaarheid en tijdige levering centraal. Geen van de kandidaat-werven kwam in de onderzoeken op al deze aspecten als unanieme winnaar naar voren. Dit heeft geleid tot een verwervingsstrategie in concurrentie, onder artikel 346 VWEU, met de drie resterende kandidaat-werven: Naval Group, Saab Kockums en tkMS. Deze strategie stelt Defensie in staat om verschillende aanbiedingen te vergelijken en zodoende de beste prijs-kwaliteit verhouding en gunstige contractvoorwaarden af te dwingen. Dit geldt nadrukkelijk ook voor de invulling van aspecten uit de DIS. Tevens is Defensie hiermee in staat de risico's voor product, tijd en geld optimaal te beheersen.

Hierbij past de kanttekening dat Nederland sinds de jaren negentig niet meer beschikt over een zelfscheppende onderzeebootindustrie en dat de kaders uit de B-brief ook niet voorzien in het opnieuw opbouwen van een volledig zelfscheppende onderzeebootbouwindustrie. Het Ministerie van Defensie heeft op het niveau van de onderzeeboten maatregelen uitgewerkt om het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie te waarborgen (één van de kaders voor de dialoog die de Tweede Kamer ter vertrouwelijke inzage beschikbaar zijn gesteld). Strategische autonomie verlangt leveringszekerheid in de ontwikkel-, toeleverings- en instandhoudingsketen door gegarandeerde toegang tot en beschikbaarheid van kennis, rechten, mensen en middelen rondom kritieke systemen. Het gaat hierbij om twee pijlers: 1. operationele inzetbaarheid en 2. operationele relevantie (up-to-date) gedurende de hele levensduur van de boten. De wijze waarop dit in de praktijk gestalte zal krijgen, vormt onderwerp van gesprek in de dialoog met de kandidaat-werven. Defensie zal daarbij, na toetsing in de dialoog, in de D-fase eisen stellen ter borging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie binnen de kaders zoals geschetst in de B-brief.

Als algemeen beleidskader geldt de Defensie Industrie Strategie (DIS) die in november 2018 is gepubliceerd en in februari 2019 in de Tweede Kamer is behandeld (Kamerstuk 34 225, nr. 23). De DIS beschrijft welke kennis, technologie en industrie zoveel als mogelijk nationaal moeten worden verankerd om de krijgsmacht met een zekere mate van autonomie te kunnen laten opereren. De DIS presenteert kortom een visie op strategische autonomie op het niveau van de krijgsmacht. De DIS gaat in op de wenselijkheid en haalbaarheid van strategische autonomie op verschillende gebieden. Daarbij wordt rekening gehouden met de Nederlandse maat. De DIS accepteert bijvoorbeeld dat het ontwikkelen van geavanceerde militaire vliegende platformen niet voor Nederland is weggelegd. Bij land- en luchtsystemen streeft Nederland in hoofdzaak naar een rol als

hoogwaardige toeleverancier van buitenlandse producenten en een hoogwaardige bijdrage aan de ontwikkeling, productie en instandhouding van land- en luchtplatformen. In het maritieme domein richt Nederland zich op behoud en versterking van een zelscheppend Nederlands marinebouwcluster.

20.

Wanneer kunnen Nederlandse bedrijven zich positioneren aan zowel de kandidaat-werven als aan Defensie/DMO om hun mogelijkheden en capaciteiten ten aanzien van het ontwerp, de bouw en de instandhouding van de onderzeeboten te kunnen tonen? Erkent u dat het, alleen als deze bedrijven in de dialoofase worden betrokken, mogelijk is dat er zicht is op de daadwerkelijke mogelijkheden voor Nederlandse content, omdat het in een later stadium niet meer mogelijk is om Nederlandse bedrijven/content nog in het project te «engineeren», omdat ontwerp en prijs al vastliggen en omdat de tijdlijnen te kort zullen zijn?

Defensie c.q. EZK hebben primair contact met de kandidaat-werven. Om het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang zo goed als mogelijk te borgen worden de werven op basis van concurrentie gestimuleerd om het maximale te leveren. Vanuit EZK worden contacten met het Nederlandse bedrijfsleven en kennisinstellingen gefaciliteerd. Daarvoor heeft EZK bijvoorbeeld op 9 maart jl. in samenwerking met brancheverenigingen NIDV en NMT een webinar georganiseerd om de NL-DTIB te informeren. Het Nederlandse bedrijfsleven wordt aangespoord om met handelsgeest haar propositie onder de aandacht te brengen van de kandidaat-werven. Zie ook het antwoord op vraag 1.

Contacten tussen de kandidaat-werven en mogelijke onderaannemers zullen zo veel mogelijk voorafgaand aan de bieding dienen te zijn gelegd. Zonder vooruit te lopen op de uitkomst, kunnen in gevallen waarbij het aantonen van contractuele relaties niet als eis wordt gesteld, kandidaat-werven ook in een later stadium (na de gunning) tot overeenkomsten komen met mogelijke onderaannemers. De bouw en met name de instandhouding van de boten zullen immers langjarige trajecten zijn, waarbij niet de gehele uitvoering via onderaannemers al op voorhand is te organiseren.

21.

Welke gevolgen hebben de ontwikkelingen bij de bouw van onderzeeboten door Naval voor Australië voor de keuze die gemaakt moet worden voor de bouwer van Nederlandse boten?

22.

Heeft u contact met de Australische regering over de ontwikkelingen bij de bouw van de onderzeeboten door Naval?

57.

Welke invloed hebben externe ontwikkelingen, zoals de recente berichten over de ontwikkeling van onderzeeboten door Naval voor Australië, op het programma vervanging onderzeebootcapaciteit?

59.

Welke rol speelt de informatie in het rapport van de Australische rekenkamer over de geplande vervanging van de Australische onderzeeboten voor het Nederlandse traject?

Defensie heeft bilaterale contacten met verschillende landen die beschikken over onderzeeboten. Australië is op meerdere terreinen een relevante partner en op onderzeebootgebied interessant. Daarnaast is

Australië bezig met de verwerving van nieuwe onderzeeboten. Daarom wordt tijdens bilaterale contacten – naast diverse andere onderwerpen – gesproken over de voortgang van de onderzeebootvervangingsprogramma's, die in aard en omvang overigens ook wezenlijk van elkaar verschillen. Zo heeft Australië ervoor gekozen om met Naval Group gezamenlijk een geheel nieuw onderzeebootontwerp uit te werken, zal Australië een zelscheppende onderzeeboot industrie opzetten, en gaat het om een aanzienlijk groter aantal nieuwe onderzeeboten, dat in Australië zal worden gebouwd. Niettemin kunnen ontwikkelingen leerzaam zijn en is het zinvol om ervaringen te delen, voor zover eisen van geheimhouding, contractuele bepalingen en aanbestedingsprocedures dat mogelijk maken.

23.

Wordt de specifiek Nederlandse behoefte afgestemd in NAVO-verband?

75.

In hoeverre zullen de in het onderzeebootconcept van de kandidaat-werf op te nemen specifiek Nederlandse eisen zijn afgestemd met de NAVO-behoefte?

De NAVO-inzetdoelstellingen voor Nederland staan in de *NATO capability targets for the Netherlands* die voortkomen uit het NATO Defence Planning Process. Dit proces doorloopt een vierjaarlijkse cyclus waarbij alle lidstaten worden betrokken om de behoefte van NAVO aan militaire eenheden af te stemmen. Zoals in de basisrapportage is aangegeven, worden de geactualiseerde *NATO capability targets* dit jaar vastgesteld voor een nieuwe periode van vier jaar. Hierbij wordt gekeken naar de actuele staat van een krijgsmacht maar in de *capability targets* zijn ook groeidoelen opgenomen, gebaseerd op de verwachte mondiale dreigingsontwikkeling. Nederland geeft met de huidige en toekomstige onderzeebootvloot invulling aan de ons toegewezen *capability targets*.

De Nederlandse onderzeeboten vallen onder wat de NAVO definieert als zogenoemde «NSK-capaciteit»: «Submarines capable of operating unsupported worldwide for long periods within the limits of non-nuclear propulsion, conducting covert sub-surface combat or non-combat operations in a high threat environment independently, integrated or in support of a naval task group.» De NAVO stelt een aantal specifieke eisen op het gebied van uithoudingsvermogen, snelheid, slagkracht, en tot welke minimale waterdiepte de onderzeeboot moet kunnen opereren. De Nederlandse eisen voldoen aan de eisen die de NAVO stelt.

24.

Wat verstaat u onder «geringe meerkosten»? Is dit uit te drukken in een percentage van bijvoorbeeld het aanschafbedrag of een andere eenheid?

28.

Wie bepaalt wanneer er sprake is van geringe meerkosten of hoge meerkosten?

29.

Waar ligt het omslagpunt tussen geringe meerkosten en hoge meerkosten? Wie bepaalt dat?

32.

Wat verstaat u onder «hoge meerkosten»? Is dit uit te drukken in een percentage van bijvoorbeeld het aanschafbedrag of een andere eenheid?

33.

Wie bepaalt uiteindelijk vanaf welk punt beperkte, tegen geringe

meerkosten door te voeren aanpassingen overgaan in significante meer risicovolle aanpassingen?

Meerkosten hebben in het «Toetsingskader materieelverwerving van de plank» de betekenis van extra kosten ten opzichte van kopen van de plank. In het taakstellend budget voor de onderzeebootvervanging is rekening gehouden met de (meer)kosten van aanpassingen van een MOTS-ontwerp. Er is sprake van geringe meerkosten als deze zonder meer inpasbaar zijn in het taakstellende budget. Er is sprake van hoge meerkosten als daaraan ten grondslag liggende aanpassingen zich moeilijker laten inpassen in het voor dit programma geldende taakstellende budget, of dat dreigen te overstijgen (en dan dus niet inpasbaar zijn).

25.

In hoeverre wordt in de eerste Dialooffase voldoende duidelijk in hoeverre bestaande concepten en ontwerpen van de drie aanbieders aansluiten op de eisen van Defensie en in hoeverre er aanpassingen/ontwikkelingen nodig zijn om tot een definitief ontwerp te komen? Kunt u, in het licht van het gestelde dat alle drie de buitenlandse werven worden geacht een onderzeeboot te kunnen bouwen die voldoet aan de door defensie gestelde eisen, op basis van bestaande concepten en ontwerpen, voor wat betreft de drie aanbiedingen aangeven bij welke de meeste aanpassingen worden verwacht en zodoende het meeste risicovol zal zijn?

De eerste dialoofronde betreft vooral het creëren van wederzijds begrip van de uitvraag van Defensie in relatie tot de ontwerpen van de kandidaatwerven. De eerste ronde bevat maar beperkt een toets op de haalbaarheid van de eisen van Defensie. Gedurende het verwervingstraject kan geen gedetailleerde informatie over mogelijke aanpassingen aan de basisontwerpen van de buitenlandse kandidaatwerven worden gegeven. Daar het project op de basis van concurrentiestelling wordt gerealiseerd waarbij het waarborgen van commerciële vertrouwelijkheid een belangrijke rol speelt, net zoals de borging van het *level playing field*, wordt terughoudend omgegaan met het verstrekken van informatie over de ontwerpen van de kandidaatwerven.

26.

Kunt u inzicht geven in de ontwerplimieten die ruimte zouden moeten bieden voor aanpassingen om invulling te geven aan de specifiek Nederlandse behoefte? Zijn de ontwerplimieten en de benodigde aanpassingen inmiddels duidelijk vóór de dialoog met de werven? Zo nee, wanneer dan wel?

Het *Concept of Operations* (CONOPS) vormt de basis voor de eisen aan de vervangende capaciteit. Ontwerplimieten worden beschouwd als operationele informatie. Deze kunnen niet worden gedeeld. De dialoog zal worden gebruikt om deze ontwerplimieten met de kandidaatwerven te bespreken en te identificeren welke aanpassingen binnen de ontwerplimieten nodig zijn om aan de specifieke Nederlandse behoefte te voldoen.

27.

Bent u ervan op de hoogte dat de ontwikkelingen en aanpassingen binnen de ontwerplimieten innovaties kunnen zijn met een grote technologische spin-off naar de gehele Nederlandse Maritieme industrie mits die strategische Nederlandse bedrijven worden betrokken in deze cruciale fasen van ontwerp? In hoeverre weegt het kabinet dit mee?

EZK werkt gedurende de dialoog in een parallel traject met de kandidaat-werven een industriële samenwerkingsovereenkomst uit die bijdraagt aan de doelstellingen van de DIS. Deze overeenkomst heeft tot doel om, bovenop hetgeen voortvloeit uit de eisen voor de gunning die worden gesteld om het wezenlijke nationale veiligheidsbelang en de strategische autonomie te borgen, een zo groot mogelijke Nederlandse betrokkenheid vast te leggen die bijdraagt aan een versterking van de NL-DTIB. Hierbij gaat het ook om een versterking van de NL-DTIB die verder reikt dan het programma onderzeebootvervangings, waarbij ook spin off naar het civiele domein relevant kan zijn. Om het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang zo goed als mogelijk te borgen en het pakket industriële samenwerking zo robuust als mogelijk te maken worden de werven op basis van concurrentie gestimuleerd om het maximale te leveren.

28.
Wie bepaalt wanneer er sprake is van geringe meerkosten of hoge meerkosten?

Zie het antwoord op vraag 24.

29.
Waar ligt het omslagpunt tussen geringe meerkosten en hoge meerkosten? Wie bepaalt dat?

Zie het antwoord op vraag 24.

30.
De risicomanagementstrategie «is toegesneden op tijdige levering en beheersing van de kosten». Betekent dit niet dat logischerwijs de ruimte voor aanpassingen van bestaande ontwerpen (erg) beperkt is?

Nee. Zie het antwoord op de vragen 10, 11, 13, 16 en 24.

31.
Welke stappen worden ondernomen om te zorgen dat in het derde of vierde kwartaal van 2022 het gunningsbesluit gestalte krijgt en eind 2022 het contract met de winnende werf getekend kan worden, zodat er dus geen extra vertraging zal optreden?

Zie het antwoord op vraag 2.

32.
Wat verstaat u onder «hoge meerkosten»? Is dit uit te drukken in een percentage van bijvoorbeeld het aanschafbedrag of een andere eenheid?

Zie het antwoord op vraag 24.

33.
Wie bepaalt uiteindelijk vanaf welk punt beperkte, tegen geringe meerkosten door te voeren aanpassingen overgaan in significante meer risicovolle aanpassingen?

Zie het antwoord op vraag 24.

34.
Welke middelen zijn beschikbaar voor de inhuur, waar nodig geacht, van externe capaciteit om de ontbrekende kennis en kunde in de eigen organisatie aan te vullen?

Zie het antwoord op vraag 3.

35.

Is er advies gevraagd aan de Algemene Rekenkamer over de kaders die ten grondslag liggen aan de dialoog met de industrie?

Nee. De Algemene Rekenkamer (AR) is een onafhankelijk Hoog College van Staat dat doorgaans op basis van haar wettelijke taken zelf bepaalt waarnaar het onderzoek verricht. De AR heeft in oktober 2016 een brief aan de Tweede Kamer gezonden waarin zij opmerkingen plaatst bij de A-brief vervanging onderzeebootcapaciteit. De AR heeft ook onderzoek verricht naar de onderzoeksfase en de B-brief (Vizier op de vervanging van de onderzeeboten, 12 oktober 2020). Hierin constateert de AR dat uitgebreide studies, de kosten-batenanalyse en de levensduurkostenbenadering goede methoden zijn om tot transparante en doelmatige besluitvorming te komen.

36.

Wie maken deel uit van de Ministeriële Commissie Onderzeebootvervanging (MCOV)?

In de Ministeriële Commissie Onderzeebootvervanging (MCOV) nemen bewindspersonen deel van de volgende departementen: Algemene Zaken, Buitenlandse Zaken, Defensie, Economische Zaken en Klimaat, en Financiën. In de MCOV zitten daarnaast (op dit moment) Ministers van Binnenlandse Zaken en Onderwijs Cultuur en Wetenschap. In de MCOV zijn daarmee alle regeringspartijen vertegenwoordigd. Indien de samenstelling van de ministerraad verandert, bijvoorbeeld door verkiezingen, kan de samenstelling van de commissie (met uitzondering van de meest betrokken departementen) wijzigen.

37.

Kunt u nader ingaan op het feit dat Defensie voor de balans van kennis en informatie tussen defensie en industrie externe capaciteit inhuurt om ontbrekende kennis en kunde in de eigen organisatie aan te vullen? Kunt u duidelijkheid geven over hoe dit wordt ingevuld? Wordt hierbij ook de industrie betrokken dan wel brancheorganisaties zoals NIDV, VNO/NCW-MKB of NMT? Zo ja, in welke vorm? Zo nee, waarom niet en bent u bereid dat alsnog overwegen?

38.

Kunt u nader ingaan op het risico dat blijft bestaan dat in de dialoog niet de vereiste diepgang wordt bereikt en dat het meer tijd zal kosten om de haalbaarheid van het eisenpakket te toetsen, vanwege de informatieafhankelijkheid van Defensie? Erkent u dat het in deze fase betrekken van strategische (MKB) bedrijven en kennisinstututen, die eerder o.a. hebben bijdragen aan de upgrade van de walrus-klasse (o.a. verenigd in het DUKC), deze afhankelijkheid en risico's kan verkleinen?

In de B-brief is uiteengezet dat Defensie voor de kennis en informatie over de engineering en bouw van onderzeeboten (en alles wat daarmee samenhangt) afhankelijk is van de industrie. Voor de balans tussen Defensie en de kandidaat-werven maakt Defensie optimaal gebruik van de kennis en kunde in de gehele organisatie en huurt zij capaciteit in.

Het programma wordt bijgestaan door adviseurs van de technische afdeling Maritieme Systemen van de DMO en maakt gebruik van de kennis bij de Onderzeedienst en de DMI. Het programma maakt op diverse kennisgebieden gebruik van externe adviseurs van de kennisinstututen

TNO en MARIN, van de engineering bureaus Nevesbu en DNV-GL, van PwC en ZZP-ers. De externe bureaus worden bekostigd uit het program-mabudget. Van Defensiezijde zijn tijdens de dialoog 60 tot 70 medewerkers betrokken en aangevuld met daarvoor in aanmerking komende Nederlandse kennisinstellingen en industrie ten behoeve van de analyse van resultaten.

Verder is het de verantwoordelijkheid van de drie kandidaat-werven, die door Defensie in staat worden geacht een onderzeeboot te kunnen bouwen die voldoet aan de door Defensie gestelde eisen en waarmee een dialoog wordt gevoerd, om kennisinstellingen en de Nederlandse industrie te betrekken. Het Ministerie van Economische Zaken voert hiertoe gelijktijdig ook gesprekken met de drie kandidaat-werven (zie ook het antwoord op vraag 1).

Om te komen tot de beste boot voor de beste prijs, risicobeheersing en de uitwerking van het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie is het belangrijk dat tijdens de dialoog de juiste diepgang wordt bereikt om uiteindelijk de haalbaarheid van het eisenpakket te kunnen valideren. Indien hier meer tijd voor nodig is zal deze tijd hiervoor genomen moeten worden.

39.

Hoe kunt u met elkaar rijmen dat er enerzijds sprake is van een onbalans van kennis tussen industrie en defensie, terwijl u tegelijkertijd aangeeft dat het vergelijken van drie totaal verschillende aanbiedingen voor balans zorgt? Kunt u toelichten hoe het beoordelen van drie totaal verschillende aanbiedingen met een gebrek aan expertise en kennis om de aanbiedingen te beoordelen daadwerkelijk kan bijdragen aan de onbalans en informatie-afhankelijkheid? Zou de uitwerking binnen een ecosysteem van strategische Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen, die ook hebben bijgedragen aan de Walrusklasse, deze onbalans en de daarbij horende risico's niet veel meer wegnemen? Zo ja, waarom wel? Zo nee, waarom niet?

Door de verwerving in concurrentie met drie buitenlandse kandidaat-werven worden de kandidaten uitgedaagd om uiteindelijk de beste boot voor de beste prijs aan te bieden. In de eerste gespreksronde van de dialoog is gebleken dat Defensie, in combinatie met haar partners, voldoende expertise heeft om de ontwerpen van de kandidaat-werven te kunnen beoordelen en om een volwaardige inhoudelijke gesprekspartner te kunnen zijn. Zie ook het antwoord op de vragen 3 en 37.

40.

Kunt u aangeven of u de verschillende onderzoeken die gedaan zijn en de notities die gepubliceerd zijn door de overheid, brancheorganisaties en industrie, zoals de Triarii studie, de Beleidsdoorlichting Marinestudie, het Ambitiedocument Dutch underwater knowledge center, alsmede input van brancheorganisaties die de Nederlandse kennis en kunde vertegenwoordigen, meeneemt in uw afwegingen? Acht u het nuttig om, gezien de onbalans in kennis en kunde tussen Defensie en de industrie, deze studies en rapporten te raadplegen voor het proces en verdere rapportage? Zo ja, kunt dat dat toezeggen? Zo nee, waarom niet?

45.

Hoe wordt binnen de besluitvorming de analyse meegenomen in het rapport «Economische Effecten Marinebouwcluster Eindrapport» van onderzoeksbureau Triarii (2018) waarin staat

dat van elke euro die wordt uitgegeven aan de Nederlandse defensie-industrie 54% doorvloeit naar andere sectoren van de Nederlandse economie?

De Ministeries van Defensie en van Economische Zaken en Klimaat (EZK) hebben kennis genomen van deze documenten. Deze documenten en onderzoeken leveren daar waar mogelijk en relevant input voor het verwervingsvoorbereidingsproces.

41.

Op welk moment voor het besluit denkt u te kunnen zeggen vanaf welk punt beperkte, tegen geringe meerkosten door te voeren aanpassingen overgaan in significante meer risicovolle aanpassingen? Gaat u de Kamer daar onverwijld van op de hoogte stellen, in het geval dit aan de orde zou zijn?

Gaandeweg de dialoog zal een beter inzicht ontstaan welke behoeften resulteren in «cost drivers» en «design drivers» en moeten worden gekenmerkt als meer risicovolle aanpassingen. Defensie zal bij het definitief vaststellen van het eisenpakket een afweging moeten maken of deze inpasbaar zijn binnen de kaders en of daarmee samenhangende risico's voldoende kunnen worden beheerst. Risicobeheersing zal een plek krijgen in het beoordelingskader en het gunningsmodel, op basis waarvan Defensie de door de kandidaat-werven in te dienen offertes tijdens de gunningsfase zal beoordelen. De Kamer wordt in de voortgangsrapportages en in de D-brief over deze onderwerpen nader geïnformeerd. Zie ook het antwoord op vraag 13.

42.

Klopt het dat in 2017 naar de industrie toe vanuit het kabinet gecommuniceerd is dat bij het project vervanging onderzeeboot-capaciteit een industriële participatie van tenminste 60% zou worden opgelegd? Waarom is deze eis kennelijk afgezwakt, nu blijkt dat het kabinet geen enkele minimale procentuele IP-eis meer stelt (Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 2234)? Hoe kan het dat, terwijl het kabinet nota bene een beroep doet op art. 346 VWEU, er niet eens sprake is van een aanbestedingsprocedure en Nederland dus dergelijke eisen gewoon mag stellen?

Het kabinet heeft geen percentage voor industriële participatie opgelegd of gecommuniceerd. Zoals in maart 2020 aangegeven in de antwoorden op vragen over de B-brief (Kamerstuk 34 255, nr. 25) is aan de omvang van participatie niet vooraf een percentage te koppelen. Dit is ook aangegeven als antwoord op vraag 17 in de brief van 1 april jl. (Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 2234). Voorts spreken wij vanwege de directe relatie met de hoofdopdracht niet over industriële participatie, maar over industriële samenwerking.

43.

Realiseert u zich dat, indien er geen harde, concrete eisen worden gesteld aan het aandeel van de Nederlandse industrie in de bouw, voornamelijk buitenlandse toeleveranciers betrokken zullen zijn bij de nieuwbouwfase, waardoor er in de dertig jaar daarna nauwelijks kansen zijn voor de Nederlandse industrie om kennis en banen op het gebied van de instandhouding van onderzeeboten te behouden?

Zie het antwoord op vraag 1.

44.

Herinnert u zich de uitspraken van de Staatssecretaris van Defensie: «De Defensie Industrie Strategie is leidend voor de verwerving. Dat geldt voor ieder project. (...) Voor ieder project is dat gewoon het leidende principe. Die zegt drie dingen: de beste boot, de beste prijs en zo veel mogelijk Nederlandse betrokkenheid. Dat zijn de drie dingen die in de DIS staan verwoord. Dat is het principe en dat zijn de kaders waarbinnen wij deze verwerving zullen doen.» (Kamerstuk 27 830, nr. 309)? Hoe verhoudt zich dit tot het standpunt van het kabinet dat economische belangen en (een zo groot mogelijke) betrokkenheid van de Nederlandse industrie géén onderdeel uitmaakt van het beoordelingskader en gunningsmodel? Waarom handelt het kabinet in strijd met zijn eigen principes en kaders?

Zoals in de B-brief is aangegeven (Kamerstuk 34 225, nr. 24) beschikt Nederland sinds de jaren negentig niet meer over zelfscheppende onderzeebootindustrie. Daarom is internationale samenwerking randvoorwaardelijk en is gekozen voor de verwervingsstrategie in concurrentie met drie buitenlandse kandidaat-werven. Dat wil niet zeggen dat er geen Nederlandse industriële betrokkenheid kan zijn. De verwervingsstrategie is er op gericht om door gebruikmaking van artikel 346 VWEU vanuit een wezenlijk nationaal veiligheidsbelang, kennis en capaciteit te waarborgen, ook met het oog op de instandhouding op termijn. De voor de selectie en gunning gekozen benadering bevat eisen waar de winnende werf aan zal moeten voldoen, waarbij factoren zoals beste boot voor beste prijs, risicobeheersing en de uitwerking van het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie als uitgangspunten dienen. Defensie streeft er naar om bij het garanderen van essentiële nationale veiligheidsbelangen zo min mogelijk afhankelijk te zijn van andere landen, de (buitenlandse) industrie en/of bedrijven.

Als algemeen beleidskader geldt de Defensie Industrie Strategie (DIS) die in november 2018 is gepubliceerd en in februari 2019 in de Tweede Kamer is behandeld (Kamerstuk 34 225, nr. 23). De DIS beschrijft welke kennis, technologie en industrie zoveel als mogelijk nationaal moeten worden verankerd om de krijgsmacht met zekere mate van autonomie te kunnen laten opereren. De DIS presenteert kortom een visie op strategische autonomie op het niveau van de krijgsmacht. De DIS gaat in op de wenselijkheid en haalbaarheid van strategische autonomie op verschillende gebieden. Daarbij wordt rekening gehouden met de Nederlandse maat. De DIS accepteert bijvoorbeeld dat het ontwikkelen van geavanceerde militaire vliegende platformen niet voor Nederland is weggelegd. Bij land- en luchtsystemen streeft Nederland in hoofdzaak naar een rol als hoogwaardige toeleverancier van buitenlandse producenten en een hoogwaardige bijdrage aan de ontwikkeling, productie en instandhouding van land- en luchtplatformen. In het maritieme domein richt Nederland zich op behoud en versterking van een zelfscheppend Nederlands marinebouwcluster.

Hierbij past echter de kanttekening dat Nederland niet meer beschikt over een zelfscheppende onderzeebootindustrie en dat de kaders uit de B-brief ook niet voorzien in het opnieuw opbouwen van een volledig zelfscheppende onderzeebootbouwindustrie. Defensie wil de nieuwe onderzeeboten gedurende hun levensduur zelfstandig kunnen inzetten en onderhouden en zal daarbij een beroep moeten doen op in Nederland aanwezige kennis en technologie. Het Ministerie van Defensie heeft daarom strategische autonomie op het niveau van de onderzeeboot verder geconcretiseerd. Dit heeft geleid tot de uitwerking van maatregelen om het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische

autonomie te waarborgen. De wijze waarop dit in de praktijk gestalte zal krijgen, vormt onderwerp van gesprek in de dialoog met de kandidaat-werven. Defensie zal daarbij, na toetsing in de dialoog, in de D-fase eisen stellen ter borging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie. Dit zijn enerzijds primaire eisen, ook wel knock-out criteria genoemd, anderzijds betreffen dit eisen waarop in de gunning punten kunnen worden gescoord, ook wel aangeduid als secundaire eisen. De vaststelling dat niet wordt voldaan aan één of meer primaire eisen kan leiden tot het afvallen van een kandidaat-werf. De secundaire eisen worden aan de hand van een kosten-batenanalyse op prijs-kwaliteit beoordeeld. De beoordeling van de secundaire eisen leidt tot een gunningsvoorstel.

Daarnaast werkt het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK), zoals aangegeven in de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24) en in de basisrapportage, gedurende de dialoog in een parallel traject met de kandidaat-werven een industriële samenwerkingsovereenkomst uit. Zie ook het antwoord op vraag 1.

45.

Hoe wordt binnen de besluitvorming de analyse meegenomen in het rapport «Economische Effecten Marinebouwcluster Eindrapport» van onderzoeksbureau Triarii (2018) waarin staat dat van elke euro die wordt uitgegeven aan de Nederlandse defensie-industrie 54% doervloeië naar andere sectoren van de Nederlandse economie?

Zie het antwoord op vraag 40.

46.

Beamt u met onderzoeksbureau Triarii dat de gouden driehoek in staat is om technologisch hoogwaardige, toekomstbestendige onderzeeboten te bouwen tegen een concurrerende prijs, mits DMO voldoende capaciteit in huis heeft om tot een volwaardige gouden-driehoek-aanpak van de vervanging van de Walrusklasse te kunnen komen? Zo ja, is deze capaciteit bij DMO aanwezig of wordt daarnaar gestreefd? Zo nee, waarom niet?

47.

Waarop is de opmerking gebaseerd dat Nederland geen zelfschepende onderzeebootindustrie heeft? Wordt dit beaamd door Nederlandse werven?

In het Nederlandse marinebouwcluster ligt de focus op ontwikkeling en bouw van oppervlakteschepen. Sinds de jaren negentig beschikt Nederland niet meer over een zelfschepende onderzeebootindustrie. Er ontbreekt kennis en capaciteit om een dergelijk complex wapensysteem volledig nationaal te bouwen tegen een concurrerende prijs binnen de gestelde tijd. De bij bovenwaterschepen gangbare Gouden Driehoek-benadering, is bij de vervanging van de onderzeeboten daarom niet één-op-één te hanteren. De nieuwe onderzeeboten worden aangeschaft bij een buitenlandse hoofdaannemer, zijnde één van de drie kandidaat-werven die in staat worden geacht om een onderzeeboot te bouwen die voldoet aan het eisenpakket. Zie ook het antwoord op vraag 5. Het programmteam (inclusief de eerder genoemde interne en externe ondersteuning) is verantwoordelijk voor het toetsen van de haalbaarheid van het eisenpakket gedurende de dialoog. Parallel daaraan stelt het programmteam het beoordelingskader en het gunningsmodel op. Dit wordt behandeld op hoog-ambtelijk niveau en doorgeleid naar de MCOV. Voorafgaand aan de offerteaanvraag (*Request for Quotation* – RfQ) moeten het eisenpakket en het beoordelingskader en gunningsmodel

definitief zijn vastgesteld, hetgeen tevens het einde markeert van de dialoog. Na de dialoog start de gunning. De offertes van de kandidaat-werven worden door het programma ten opzichte van het eisenpakket beoordeeld aan de hand van het beoordelingskader en de daarmee samenhangende eisen en weegfactoren uit het gunningsmodel. De vaststelling dat niet wordt voldaan aan één of meer primaire eisen leidt tot het afvallen van een kandidaat-werf. De secundaire eisen worden aan de hand van een in het gunningsmodel op te nemen multicriteria-analyse (beoordelingsmethodiek) op prijs-kwaliteit beoordeeld. De uitkomst (het gunningsvoorstel) vormt de basis voor een uitgewerkt gunningsbesluit dat door Defensie wordt voorgelegd aan de MCOV en waarover de Kamer vervolgens met de D-brief zal worden geïnformeerd. Zie ook het antwoord op vraag 68.

51.

Kunt u de volgende tekst nader toelichten: «Daarom is internationale samenwerking randvoorwaardelijk en is gekozen voor de verwervingsstrategie in concurrentie met drie buitenlandse kandidaat-werven. Dat wil niet zeggen dat er geen Nederlandse industriële betrokkenheid kan zijn.»? Waarom laat u hiermee de mogelijkheid nadrukkelijk open dat er géén Nederlandse industriële betrokkenheid kan zijn en kandidaat-werven toch kunnen voldoen aan de gunningscriteria?

Zie het antwoord op vraag 5.

52.

Waarom maakt de mate van Nederlandse industriële participatie, zowel kwalitatief als kwantitatief, géén onderdeel uit van de gunningscriteria, maar wordt gekozen voor een parallel traject in de vorm van een industriële samenwerkingsovereenkomst die gesloten zou moeten worden met de Minister van EZK? Hoe gaat u uitleggen dat gunning plaatsvindt aan een werf die iets beter scoort op de gunningscriteria, maar veel minder op Nederlandse industriële participatie?

Zie het antwoord op vraag 5.

53.

Erkent u dat in de verwervingsstrategie nauwelijks tot geen prikkels zijn, tijdens de ontwerpfase, niet tijdens de bouw en ook niet tijdens de instandhoudingsfase, om ervoor te zorgen dat de kandidaat-werven echt werk maken van maximaal haalbare Nederlandse inbreng, nu het bij de gunning feitelijk gaat om de beste boot tegen de beste prijs? Wat bent u bereid hieraan te doen?

72.

Kunt u, in het licht van het gestelde dat een groot deel van de primaire eisen en de secundaire eisen in de dialoog met de drie aanbieders worden geëvalueerd en getoetst op haalbaarheid om daarna te komen tot een definitief eisenpakket, de volgende vragen separaat beantwoorden? Staan de eisen die vooraf zijn gecommuniceerd en worden gedefinieerd als knock-out criteria al vast? Zo ja kan u die met de Kamer delen zo nee waarom niet? Hoe wordt de eis; «voldoen aan behoud van strategische autonomie ten aanzien van het nationale veiligheidsbelang» in het primaire eisenpakket opgenomen als knock-out criteria? Is het onderzoek dat het Ministerie van EZK parallel uitvoert van belang voor het uiteindelijke eisenpakket? Zo nee, welke middelen heeft EZK om de Nederlandse industrie te betrekken

ten einde van het behoud van de strategische autonomie? Hoe wordt het risico ondervangen dat, vanwege de concurrentiestelling en dus prijsdruk, de aanbieders aan alle eisen proberen te voldoen en creativiteit en innovatiepotentieel volledig verdwijnt? Hoe groot is het risico dat de eisen naar beneden worden bijgesteld en het een «race to the bottom» wordt, aangezien u aangeeft dat de eisen na toetsing op haalbaarheid worden vastgesteld?

73.

Welke positieve of negatieve prikkels bouwt het kabinet in om de kandidaat-werven actieve partnerschappen aan te laten gaan met Nederlandse bedrijven voor het ontwerp en de bouw van de onderzeeboten?

74.

Welke positieve of negatieve prikkels bouwt het kabinet in om de kandidaat-werven te bewegen om zaken te doen met partners/toeleveranciers voor het onderhoud en upgrades gedurende de levensduur van de nieuwe onderzeeboten?

Een aantal primaire eisen is reeds gecommuniceerd voor de dialoog (en dus doorlopend van kracht), zoals met betrekking tot beveiliging van informatie, intellectuele eigendomsrechten en de financiële positie van de kandidaat-werven. De overige primaire eisen en de secundaire eisen worden in de eerste gespreksronden van de dialoog geëvalueerd op hun haalbaarheid, om later in de dialoog te komen tot een definitief eisenpakket. Tijdens de dialoog worden meerdere aspecten verkend, waaronder het wezenlijk belang van nationale veiligheid en strategische autonomie. Defensie kan in de huidige fase geen informatie openbaar maken over specifieke aspecten die de doorslag kunnen geven bij de gunning. Hierover kan alleen in grote lijnen informatie worden verstrekt. De reden daarvoor is dat aanbestedingsrechtelijk geldt dat een eenmaal gepubliceerd criterium of een benoemde weegfactor in de loop van een procedure niet meer gewijzigd mag worden, om de loop van een aanbesteding niet op deze manier te beïnvloeden. Zie voorts het antwoord op de vragen 1, 19, 44.

54.

Welk belang hecht u aan de overdracht van kennis in dit technologisch meest hoogwaardige DMP-traject uit de Nederlandse geschiedenis, mede in relatie tot de mogelijkheden van de (hoogtechnologische) Nederlandse maritieme bedrijven om dergelijke kennis zelf verder toe te passen en door te ontwikkelen?

De toegang tot kennis, informatie, rechten en middelen is van groot belang voor het krijgen van de beste boot en vervolgens het houden van de beste boot. Daarnaast is het behoud van deze kennis in het kader van strategische autonomie ook van essentieel belang. Deze aspecten spelen expliciet een rol in het eisenpakket van Defensie.

55.

Is het vanuit de verwervingsstrategie mogelijk dat er nauwelijks tot geen enkel Nederlands bedrijf actief is bij het ontwerp en bouw van de nieuwe onderzeeboten?

56.

Is het mogelijk dat, in het kader van het af te sluiten contract voor het onderhoud en de upgrades gedurende de levensduur van de nieuwe onderzeeboten, geen enkel Nederlands bedrijf hoeft te worden ingeschakeld?

58.

Op welke wijze zal, ook in de ontwerp- en productiefase, gebruik gemaakt worden van de kennis en kunde binnen de Nederlandse defensie-industrie?

Het is onwaarschijnlijk dat geen enkel Nederlands bedrijf betrokken zal worden bij de bouw en instandhouding van de nieuwe onderzeeboten. Op dit moment zijn enkele bedrijven betrokken om Defensie te helpen in het verwervingsproces. Twee sporen kunnen leiden tot Nederlandse industriële betrokkenheid, zie ook het antwoord op de vragen 1 en 3.

57.

Welke invloed hebben externe ontwikkelingen, zoals de recente berichten over de ontwikkeling van onderzeeboten door Naval voor Australië, op het programma vervanging onderzeebootcapaciteit?

Zie het antwoord op vraag 21.

58.

Op welke wijze zal, ook in de ontwerp- en productiefase, gebruik gemaakt worden van de kennis en kunde binnen de Nederlandse defensie-industrie?

Zie het antwoord op vraag 55.

59.

Welke rol speelt de informatie in het rapport van de Australische rekenkamer over de geplande vervanging van de Australische onderzeeboten voor het Nederlandse traject?

Zie het antwoord op vraag 21.

60.

Kunt u toelichten hoe precies is onderzocht dat Nederland niet over een zelscheppende onderzeebootindustrie zou beschikken? Bent u bereid dat onderzoek met de kamer te delen? Kunt daarbij toelichten hoe die industriële capaciteiten in kaart zijn gebracht en kunt u toelichten welke capaciteiten we volgens dat onderzoek nog wel in Nederland hebben en welke niet?

Zie het antwoord op vraag 5.

61.

Welke informatie over de basisontwerpen van de drie verschillende werven kunt u aan de Kamer verstrekken?

Zie het antwoord op vraag 11.

62.

Hebt u kennisgenomen van de DUKC-oplegnotitie: «Vroegtijdige deelname aan ontwerpfase is van levensbelang» Kunt u een appreciatie op die notitie aan de kamer sturen en bovendien separaat ingaan op de volgende vragen? Hoe kijkt het kabinet aan tegen de oproep van deze bedrijven verenigd in het DUKC? Hoe kijkt het kabinet aan tegen hetgeen de DUKC-bedrijven stellen, dat een complex hoogtechnologisch project per definitie ongeschikt is om in concurrentiestelling aan te besteden? In de DUKC-notitie wordt gesteld dat dergelijk complex project zich niet leent voor concurrentiestelling, dat het de prijs niet gunstig

zou beïnvloeden en we door deze wijze afhankelijk dreigen te worden van buitenlandse bedrijven. In de basis rapportage worden deze zaken allen beschreven als belangrijke criteria. Hoe kijkt u aan tegen dit verschil van inzicht?

Zie het antwoord op vraag 5. De stelling van het DUKC dat «een complex hoogtechnologisch project per definitie ongeschikt is om in concurrentiestelling aan te besteden» ondersteun ik niet. De verwervingsstrategie in concurrentie stelt Defensie in staat om verschillende aanbiedingen te vergelijken en zodoende de beste prijs-kwaliteit verhouding en gunstige contractvoorwaarden af te dwingen. Door gespreksronden met drie kandidaat-werven te houden, bouwt Defensie versneld een stevige informatie- en kennispositie op om in een meer evenwichtige relatie het contract met de winnende kandidaat-werf te kunnen sluiten. Om het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang zo goed als mogelijk te borgen en het daaruit voortvloeiende pakket industriële samenwerking zo robuust als mogelijk te maken worden de werven gestimuleerd om het maximale te leveren.

63.

Maakt een risicoverdeling van de mogelijke overschrijding van de geplande kosten deel uit van de contractuele afspraken met de leverancier waarmee een langdurig strategisch partnerschap wordt afgesloten?

De offertes van de drie kandidaat-werven moeten passen binnen de nog vast te stellen plafondprijs. De plafondprijs voor de aanschaf en de instandhouding van de nieuwe onderzeeboten, wordt een primaire eis en vormt daarmee bij overschrijding in de offerte een knock-out. Voor kostenoverschrijdingen als gevolg van (technische) wijzigingen worden in het contract afspraken gemaakt.

64.

Maakt het bij de keuze voor de leverancier uit of de werf in een NAVO-lidstaat gevestigd is, gezien het langdurige partnerschap waarmee de keuze voor een leverancier gepaard gaat?

Als onderdeel van de besluitvorming in de B-fase is nagegaan op welke wijze Defensie internationale samenwerking in het programma kan benutten. Het bijbehorende vertrouwelijke rapport «Onderzoek mogelijkheden internationale samenwerking (CDS 2018)» is in juni 2020 ter vertrouwelijke inzage aan uw Kamer beschikbaar gesteld.

Geografische en politieke nabijheid wordt in de dialoog nader onderzocht met het oog op het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en strategische autonomie.

65.

Wat gebeurt er als de conclusie van de dialoog wordt dat de behoeftestelling niet haalbaar is binnen de gestelde kaders?

In de B-fase zijn met het oog op de verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase) drie buitenlandse werven geselecteerd die in staat worden geacht om een onderzeeboot te bouwen die voldoet aan de eisen van Defensie. Bij het opstellen van de business case voor aanvang van de dialoog is vastgesteld dat het taakstellend budget en de risicoreservering toereikend zullen zijn. In de dialoog wordt de haalbaarheid van het eisenpakket getoetst aan de kaders uit de B-brief. Dit betreft in eerste aanleg een brede uitvraag, zonder nader prioriteiten te stellen. Defensie kan zich op basis van de informatie van de werven genoodzaakt zien om functioneel

gespecificeerde eisen te (her)formuleren of bij te stellen, zolang aan de behoefte zoals beschreven in het CONOPS wordt voldaan.

66.

Hebben de deelnemers van Defensie aan de dialoog met de drie werven contact met elk van deze werven, of zijn de Defensiemedewerkers verdeeld over drie aparte teams? Beschikt Defensie in dat geval over voldoende deskundig personeel om over drie teams te verdelen?

Het programmateam voert namens Defensie de dialoog met de kandidaatwerven. Het team is betrokken bij alle gesprekken met de kandidaatwerven. Zie ook het antwoord op vraag 3.

67.

Waarom zijn de eisen en het beoordelingskader nu nog niet definitief vastgesteld? Wanneer wel en deelt u dit kader vervolgens met de Kamer nog voor de offerteaanvraag? Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op de vragen 31 en 65. De Kamer wordt middels voortgangsrapportages en DMP-brieven geïnformeerd over de (voorbereiding van) stappen in de besluitvorming over het vervangingsprogramma. Documenten over de eisen en het beoordelingskader maken deel uit van het lopende aanbestedingsdossier. Dergelijke documenten kunnen niet openbaar worden gedeeld en worden in principe ook niet ter vertrouwelijke inzage in de Kamer gelegd. In sommige gevallen kan een uitzondering worden gemaakt, zoals de kaders voor de dialoog die onlangs ter vertrouwelijke inzage voor de Tweede Kamer beschikbaar zijn gesteld.

68.

Welke invloed kan de Tweede Kamer nog uitoefenen op het gunningsbesluit dat in de D-brief medegedeeld wordt?
119.

Als Defensie de Kamer uiteindelijk informeert over de keuze, in hoeverre heeft de Kamer dan nog inspraak op deze keuze? Indien de Kamer bijvoorbeeld een andere inschatting maakt over de manier waarop het strategische belang voor de Nederlandse defensie-industrie is meegewogen in de keuze, of over de manier waarop de «gouden driehoek» betrokken is, welke mogelijkheid is er dan nog om tot een andere keuze te komen?

De Kamer wordt, zoals gebruikelijk bij Defensie Materieel Proces (DMP-)projecten, over de onderzeebootvervanging in separate DMP-brieven geïnformeerd. Voor de als groot project aangemerkte (DMP-)projecten, zoals de verwerving van de F-35 en nu ook de vervanging onderzeebootcapaciteit, ontvangt de Kamer separate voortgangsrapportages. Via het DMP en de voortgangsrapportages houdt de Tweede Kamer controle op de voortgang en de politieke besluitvorming.

Voorafgaand aan de offerteaanvraag (*Request for Quotation – RfQ*) moeten de eisen en het beoordelingskader voor de gunning definitief zijn vastgesteld, hetgeen tevens het einde markeert van de dialoog. In de laatste fase van de verwervingsvoorbereiding, de beoordeling van de offertes en vervolgens de gunning, zal Defensie na evaluatie van de wijze waarop met de offerte tegemoet wordt gekomen aan de primaire en secundaire eisen, het gunningsvoorstel uitwerken ter vaststelling in de MCOV. In een parallel traject zal EZK tijdens de D-fase met de kandidaat-

werven een industriële samenwerkingsovereenkomst uitwerken. De uitkomsten van het parallelle traject worden voorgelegd aan de MCOV. Defensie informeert met de D-brief de Tweede Kamer over de keuze voor het product en de geselecteerde werf met de daarbij vastgestelde oplevertermijn en prijs. Na parlementaire behandeling van de D-brief zal Defensie de overeenkomst met de werf bekrachtigen en het af te sluiten contract met de werf en de MoU met betreffende nationale overheid ondertekenen.

Als de gunningscriteria eenmaal definitief zijn vastgesteld en gecommuniceerd naar de werven, en dus de spelregels voor het beoordelen van de offertes vaststaan, is er geen ruimte meer om een andere afweging te maken van het relatieve belang van de individuele gunningscriteria. Dit zou in strijd zijn met de algemene beginselen van bestuur (m.n. het rechtszekerheids- en het vertrouwensbeginsel) waaraan de overheid is gehouden. Vervolgens zal Defensie volgens deze vooraf vastgestelde regels komen tot een rangorde, waarbij de contracten zullen worden gegund aan de winnaar. Ook in dat stadium is er geen ruimte meer om af te wijken van de eerder vastgestelde spelregels.

69.

Wordt er gedurende de dialoofase met de kandidaat-werven gesproken over de mogelijkheden van het opnemen van gunningscriteria die rekening houden met inbreng van Nederlandse partners/toeleveranciers bij het ontwerp en de bouw van de nieuwe onderzeeboten? Zo nee, waarom niet?

70.

Worden er, in het kader van de uitwerking van het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie, eisen gesteld aan de overdracht van kennis en kunde aan Nederland (DMO/DMI en/of Nederlandse toeleveranciers) en is hier in het budget (voor ofwel verwerving, ofwel de instandhoudingsfase) ruimte voor opgenomen? Zo nee, waarom niet?

71.

Wordt er gedurende de dialoofase met de kandidaat-werven gesproken over het opnemen van gunningscriteria die rekening houden met inbreng van het Nederlandse bedrijfsleven voor onderhoud en upgrades gedurende de levensduur van de nieuwe onderzeeboten? Zo nee, waarom niet?

Ja, hier wordt over gesproken. Hiervan is sprake bij de toelichting op, en nadere afbakening van eisen, die zullen worden gesteld ter waarborging van het wezenlijk belang van nationale veiligheid en daarvoor noodzakelijke strategische autonomie gedurende de levensduur. In dialoog met de kandidaat-werven wordt de haalbaarheid onderzocht van maatregelen waarbij direct of indirect Nederlandse bedrijven kunnen worden betrokken. Dergelijke maatregelen vormen wezenlijke, maar niet de enige uitgangspunten bij de verwerving van de nieuwe onderzeeboten. In de dialoog wordt binnen de vastgestelde kaders gezocht naar een optimale balans: aanpassingen die voortvloeien uit de operationele behoefte (CONOPS, *government furnished equipment/information/software* – Gfx) en het streven naar strategische autonomie, moeten passen in het levensduurkostenbudget (LCC) en taakstellend budget, en beheersbaar zijn wat betreft de (extra) risico's.

72.

Kunt u, in het licht van het gestelde dat een groot deel van de primaire eisen en de secundaire eisen in de dialoog met de drie aanbieders worden geëvalueerd en getoetst op haalbaarheid om daarna te komen tot een definitief eisenpakket, de volgende

vragen separaat beantwoorden? Staan de eisen die vooraf zijn gecommuniceerd en worden gedefinieerd als knock-out criteria al vast? Zo ja kan u die met de Kamer delen zo nee waarom niet? Hoe wordt de eis; «voldoen aan behoud van strategische autonomie ten aanzien van het nationale veiligheidsbelang» in het primaire eisenpakket opgenomen als knock-out criteria? Is het onderzoek dat het Ministerie van EZK parallel uitvoert van belang voor het uiteindelijke eisenpakket? Zo nee, welke middelen heeft EZK om de Nederlandse industrie te betrekken ten einde van het behoud van de strategische autonomie? Hoe wordt het risico ondervangen dat, vanwege de concurrentiestelling en dus prijsdruk, de aanbieders aan alle eisen proberen te voldoen en creativiteit en innovatiepotentieel volledig verdwijnt? Hoe groot is het risico dat de eisen naar beneden worden bijgesteld en het een «race to the bottom» wordt, aangezien u aangeeft dat de eisen na toetsing op haalbaarheid worden vastgesteld?

Zie het antwoord op vraag 53.

73.

Welke positieve of negatieve prikkels bouwt het kabinet in om de kandidaat-werven actieve partnerschappen aan te laten gaan met Nederlandse bedrijven voor het ontwerp en de bouw van de onderzeeboten?

Zie het antwoord op vraag 53.

74.

Welke positieve of negatieve prikkels bouwt het kabinet in om de kandidaat-werven te bewegen om zaken te doen met partners/toeleveranciers voor het onderhoud en upgrades gedurende de levensduur van de nieuwe onderzeeboten?

Zie het antwoord op vraag 53.

75.

In hoeverre zullen de in het onderzeebootconcept van de kandidaat-werf op te nemen specifiek Nederlandse eisen zijn afgestemd met de NAVO-behoefte?

Zie het antwoord op vraag 23.

76.

Zullen de voor het onderzeebootconcept specifiek Nederlandse eisen worden afgestemd met de uiteindelijke gebruikers van de onderzeeboten? Met andere woorden, welke rol speelt de bemanning bij het opstellen van de specifieke Nederlandse eisen?

De eisen voor de toekomstige onderzeeboten zijn afgeleid van het *Concept of Operations* (CONOPS). Dit document is opgesteld door de operationele gebruiker, het Commando Zee strijdkrachten (CZSK). Ook bij het opstellen van de eisen wordt de gebruiker intensief betrokken. Dit zijn in de praktijk vaak ervaren voormalig onderzeeboot-bemanningsleden of bemanningsleden die (tijdelijk) een niet-varende functie hebben.

77.

Kunt u duidelijkheid geven of de modificaties op een MOTS-concept eindigen bij de dialoof fase, de gunningsfase of bij het einde van de engineering na gunning? (Rapport Auditdienst)

Modificaties worden zorgvuldig op elkaar afgestemd in een specifiek, op de Nederlandse behoefte toegesneden, gebalanceerd ontwerp. Het vergt veel tijd om dergelijke aanpassingen goed door te rekenen en naar tevredenheid van klant en werf vast te stellen. Na contractondertekening volgt nog een periode van «detailed design» en technische uitwerking van de bouwspecificatie waarin verder wordt verfijnd en geoptimaliseerd binnen de afgesproken kaders en parameters.

78.

Is kennis genomen van de door de ADR gehanteerde kwalificatie «glijdende schaal» bij verdergaande aanpassingen op een bestaand ontwerp die kunnen leiden tot «compleet nieuw ontwikkeld»? Wordt het standpunt gedeeld «hoe meer MOTS, hoe minder risicovol»? (Rapport Auditdienst)

Zie de reactie op de aanbevelingen van de ADR. Bij kopen van de plank bestaat, zoals de ADR in haar rapport terecht stelt, op voorhand meer zekerheid over de kosten en de looptijd dan bij (door)ontwikkeling van een product. Hierbij zij opgemerkt dat onderzeeboten als compleet product «van de plank kopen» in de praktijk niet voorkomt: kopers hebben altijd een specifieke behoefte die resulteert in kleinere of grotere aanpassingen ten opzichte van het ontwerp dat de werven aanbieden.

Risico- en kostenbeheersing vormen wezenlijke, maar niet de enige uitgangspunten bij de verwerving van de nieuwe onderzeeboten. In de dialoog wordt binnen de vastgestelde kaders gezocht naar een optimale balans: aanpassingen die voortvloeien uit de operationele behoefte (CONOPS, *government furnished equipment/information/software* – Gfx) en het streven naar strategische autonomie, moeten passen in het levensduurkostenbudget (LCC) en taakstellend budget, en beheersbaar zijn wat betreft de (extra) risico's.

79.

Wat wordt bedoeld met de passage dat wel is voorzien «dat een zekere mate van engineering nodig zal zijn voordat de nieuwe onderzeeboten kunnen worden gebouwd»? Is bekend dat engineering veel tijd kost en extra kosten met zich meebrengt?

Het uitgangspunt voor de nieuwe onderzeeboten is een ontwerp aangeboden door buitenlandse werven. De in de B-fase onderzochte informatie van onderzeeboottypes, verkregen op basis van de *Request for Information* (RFI), zijn betiteld als MOTS (ook door de werven zelf als MOTS aangeduid), aangezien de werven op basis van deze ontwerpen naar verwachting een onderzeeboot kunnen bouwen waarvoor geen ontwikkeltraject is benodigd. Dit is een wezenlijk ander startpunt dan in het verleden bij de Walrusklasse, waarbij Defensie met de Nederlandse bouwers vanaf de tekentafel samen een nieuwe onderzeeboot hebben ontworpen, ontwikkeld en gebouwd. Het ontwerp dat wordt aangeboden wordt op nog te bepalen aspecten aangepast aan de Nederlandse behoefte. Dat brengt een zekere mate van *engineering* met zich mee. De benodigde tijd en kosten moeten inpasbaar zijn binnen de programma-kaders, waarbij het taakstellende budget leidend is. Zie ook het antwoord op vraag 77.

80.

Wordt de nog vast te stellen plafondprijs bekend gemaakt aan de werven?

Ja. Dit zal gebeuren als onderdeel van de offerteaanvraag (*Request for Quotation* – RfQ).

81.
Kunt u uiteenzetten wat u precies verstaat onder wezenlijk nationaal veiligheidsbelang ten opzichte van de onderzeebootvervangingsvraag?

Zie het antwoord op vraag 19.

82.
Erkent u dat de Nederlandse inbreng op het systeemniveau van belang is voor het behoud van de strategische autonomie en het waarborgen van Nationale veiligheid? Zo ja, waarom wel? Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 19.

83.
Erkent u dat de in Nederland aanwezige kennis op systeemniveau betrokken moet worden in de ontwerpfasen van het proces om strategische autonomie te garanderen en om tijdens de gehele levensduur het onderhoud, de instandhouding en upgrades te kunnen uitvoeren? Zo ja hoe gaat u deze bedrijven dan alsnog betrekken in deze fase? Zo nee, kunt u expliciet toelichten hoe u verwacht dat deze bedrijven achteraf kunnen worden betrokken, zonder dat het duurder wordt omdat de bij die bedrijven aanwezige kennis niet meer aansluit op het uiteindelijk gekozen ontwerp? Zou het dan niet goedkoper en sneller zijn als de buitenlandse aanbieder toeleveranciers gebruikt uit haar eigen bekende toeleveranciersketen?

Zie het antwoord op vraag 19.

84.
Hoe verhoudt het zich dat enerzijds in de basisrapportage wordt aangegeven dat het kunnen doen van eigen onderhoud en instandhouding voorwaardelijk is, terwijl tegelijk de bedrijven die de upgrade van de Walrusklasse hebben gedaan niet gehoord worden in hun noodkreet om nu betrokken te worden, en in de basisrapportage wordt beschreven dat dergelijke eisen pas worden vastgesteld in gesprekken met de drie buitenlandse aanbieders? Kunt u duidelijkheid geven over wat u precies verstaat onder het waarborgen van wezenlijke nationale veiligheidsbelangen, welke eisen daarvoor gelden en wat dat betekent voor de betrokkenheid van de Nederlandse sector die straks in staat moet zijn om zelf het onderhoud en de instandhouding te doen?

Zie het antwoord op vraag 19.

85.
Wat zijn de gevolgen indien het definitieve oplever- en overdrachtsschema, benodigd om de nieuwe onderzeeboten tijdig fully operational capable te krijgen, niet worden behaald door de uiteindelijke leverancier?

In het geval dat de nieuwe onderzeeboten niet tijdig *fully operational capable* zouden zijn, kan Nederland tijdelijk niet aan de nationale- en/of NAVO-inzetdoelstellingen voldoen. Afhankelijk van de aard en duur kan dit daarnaast negatieve gevolgen hebben voor het voortzettingsvermogen van de onderzeedienst. Dit uit zich bijvoorbeeld in beperkingen van opleiden en trainen op zee, die op langere termijn de personele inzet-

baarheid en beschikbaarheid beïnvloeden. De planning is geënt op het zoveel mogelijk blijven voldoen aan de inzetbaarheidsdoelstellingen.

86.

Wie is verantwoordelijk voor de meerkosten, zoals het langer in stand houden van de huidige onderzeeboten, indien het definitieve oplever- en overdrachtsschema niet wordt behaald?

Defensie is voornemens in het contract afspraken vast te leggen over (financiële) consequenties van het niet halen van contractuele mijlpalen en over de verdeling van verantwoordelijkheden. Bij het vaststellen hiervan zal Defensie (financiële) gevolgen, zoals kosten van het langer instandhouden van de huidige onderzeeboten, in ogenschouw nemen.

87.

Wat wordt precies bedoeld met inbesteden van levering- en instandhoudingswerkzaamheden? Wanneer is er sprake van uitbesteding?

Met inbesteden wordt bedoeld dat de taken onder de verantwoordelijkheid van Defensie, bij Defensie worden uitgevoerd door de daartoe aangewezen afdeling binnen het maritieme onderhoudsbedrijf. Uitbesteding houdt in dat de taken worden uitgevoerd door de toekomstige hoofdaannemer of daaronder vallende toeleveranciers, onder verantwoordelijkheid van de hoofdaannemer.

88.

Is het tijdstip van levering van de eerste onderzeeboot in 2028 niet nu al onrealistisch, gezien het feit dat er nog geen werf gekozen en opdracht verleend is?

Het tijdstip van levering van de eerste onderzeeboot vormt één van de onderwerpen waarover met de werven wordt gesproken.

89.

Wat betekent vertraagde oplevering concreet aan extra kosten voor het langer in de vaart houden van de huidige Walrus-klasse? Worden deze kosten meeberekend?

Zie het antwoord op vraag 86.

90.

Indien het definitieve oplever- en overdrachtsschema als primaire eis wordt gesteld, kan dit dan betekenen dat deze eis doorslaggevend wordt boven eisen als de kwaliteiten van de onderzeeboot of de mate waarin de gekozen onderzeeboot Nederlandse strategische belangen dient?

Het uitgangspunt voor de verwerving is de beste boot voor de beste prijs, risicobeheersing en de waarborging van het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie. Hiervoor worden primaire en secundaire eisen gesteld. Zoals gemeld in de basisrapportage, communiceert het programma een planning, maar zal tijdens de dialoog met de kandidaatwerven moeten blijken welke planning op basis van informatie van de kandidaatwerven is te realiseren. Het definitieve oplever- en overdrachtsschema, benodigd om de nieuwe onderzeeboten tijdig *fully operational capable* te krijgen, zal bij de offerteaanvraag als primaire eis worden gesteld, naast de primaire eisen op de overige terreinen. Ten aanzien van de primaire eisen wordt geen onderlinge weging tussen de kandidaatwerven uitgevoerd, het gaat om harde voorwaarden waaraan elke

kandidaat-werf in ieder geval moet voldoen om kans te maken op de gunning. De vaststelling dat (alsnog) niet wordt voldaan aan één of meer primaire eisen leidt tot het afvallen van een kandidaat-werf. De onderdelen van de offertes waarmee tegemoet dient te worden gekomen aan secundaire eisen worden aan de hand van een in het gunningsmodel op te nemen multicriteria-analyse (beoordelingsmethodiek) op prijs-kwaliteit beoordeeld.

91.

Kunt u de volgende tekst uitgebreid nader toelichten: «Economische belangen maken onderdeel uit van het EZK-traject, factoren zoals beste boot voor beste prijs, risicobeheersing en de uitwerking van het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie maken onderdeel uit van het beoordelingskader en gunningsmodel.»? Waarom maken economische belangen en een zo groot mogelijke betrokkenheid van de Nederlandse industrie géén onderdeel uit van het beoordelingskader en gunningsmodel? Hoe verhoudt zich dit tot hetgeen in de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24) gesteld wordt, namelijk dat Defensie «voor elke verwerving een afweging maakt voor de meest passende strategie met als uitgangspunt: beste product voor de beste prijs met een zo groot mogelijke betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven. Als producten niet in Nederland worden gemaakt, wordt zoveel als mogelijk zeker gesteld dat Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen worden betrokken bij de productie.»? Erkent u dat het argument dat Nederland niet over een zelscheppende onderzeebootindustrie daarmee onzinnig is en geen reden kan zijn om géén industriële participatie te eisen of onderdeel uit te laten maken van het beoordelingskader en gunningsmodel, te meer daar er nog veel kennis en kunde op het gebied van onderzeeboten bij de Nederlandse industrie aanwezig is?

Zie het antwoord op de vragen 1 en 19.

92.

Kunt u de volgende tekst toelichten: «De kandidaat-werven dienen te voldoen aan eisen ter waarborging van wezenlijke belangen van nationale veiligheid en strategische autonomie, waarbij de Nederlandse industrie en kennisinstellingen betrokken kunnen worden»? Waarom is dit zo vrijblijvend verwoord en wordt bij de waarborging van wezenlijke belangen van nationale veiligheid en strategische autonomie kennelijk geen harde eis gesteld van betrokkenheid van de Nederlandse industrie en kennisinstellingen? Hoe zal de Nederlandse «Gouden Driehoek» de instandhouding en het onderhoud in de toekomst kunnen doen als er op dit punt geen harde eisen worden gesteld?

Zie het antwoord op vraag 19.

93.

Waarom is gekozen voor de vrijblijvende formulering dat de Nederlandse industrie en kennisinstellingen bij de eisen ter waarborging van wezenlijke belangen van nationale veiligheid en strategische autonomie betrokken «kunnen» worden?

Zie het antwoord op vraag 19.

94.

Bent u bereid de mogelijkheden te onderzoeken om afspraken te maken met de winnende werf om de Nederlandse industrie en kennisinstututen te betrekken bij toekomstige exportorders, de kandidaat-werven daartoe te bevragen en de Kamer hierover te informeren? Zo nee, waarom niet?

95.

Defensie zal tijdens de dialoog «de kandidaat-werven bevragen over exportkansen». Spelen de (potentiële) exportorders van de buitenlandse werven hierbij een grote rol?

Zoals eerder gemeld in de brief van 19 januari jl. (Kamerstuk 34 225, nr. 28) zijn exportkansen van Nederlandse kennis en technologie naar verwachting in de D-fase nog niet bekend. Dat geldt ook voor (potentiële) exportorders van de kandidaat-werven. Exportkansen worden veelal pas inzichtelijk bij en na de bouw van een product. De kandidaat-werven worden hier naar aanleiding van de motie van de leden Van Helvert en Stoffer in de D-fase wel op bevraagd en uw Kamer zal in de eerstvolgende voortgangsrapportage (voorjaar van 2022) hierover nader worden geïnformeerd (Kamerstuk 35 570 X, nr. 63).

96.

Op welke wijze wordt invulling gegeven aan «een zekere mate van strategische autonomie»? Zijn de doelstellingen vergelijkbaar met die voor de Walrusonderzeeboten?

Zie het antwoord op de vragen 5 en 19.

97.

In hoeverre worden in de door het Ministerie van EZK op te stellen industriële samenwerkingsovereenkomst harde en/of juridisch afdwingbare eisen opgesteld over participatie van de Nederlandse industrie en kennisinstututen? Hoe wordt voorkomen dat de winnende werf zich niet aan de overeenkomst houdt en welke drukmiddelen kunnen daartoe worden ingezet?

In de uit te werken industriële samenwerkingsovereenkomst worden potentiële afspraken die gemaakt zijn over samenwerking tussen de werf en de NL-DTIB nauwkeurig omschreven. Een gedeelte van de activiteiten, zoals reeds in bovenstaande antwoorden aangegeven, vloeien voort uit primaire en/of secundaire eisen op het gebied van het wezenlijk belang van nationale veiligheid en strategische autonomie. Deze categorie van activiteiten is via de hoofdcontracten van Defensie afdwingbaar. Daarnaast zal de potentiële industriële samenwerkingsovereenkomst een juridisch bindende afspraak onder Nederlands recht worden. Dan geldt dat indien één van de partijen zich niet aan de industriële samenwerkingsovereenkomst houdt, de benadeelde partij naar de rechter kan stappen.

98.

Is het mogelijk dat de industriële samenwerkingsovereenkomst, die apart en parallel door de kandidaat-werf wordt onderhandeld met het Ministerie van EZK, geen bepalingen of deelcontracten kent die betrekking hebben op het ontwerp, de bouw of het onderhoud en upgrades van de onderzeeboten?

In de uit te werken industriële samenwerkingsovereenkomst legt EZK de potentiële activiteiten vast tussen de werven en de Nederlandse industrie en kennisinstututen die leiden tot een versterking van de NL DTIB. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen drie soorten activiteiten:

1. Activiteiten tussen werven en Nederlandse industrie voortvloeiend uit de maatregelen ter waarborging van het wezenlijk belang van nationale veiligheid en strategische autonomie. Bij deze activiteiten is er dus een directe link met de hoofdcontracten van defensie;
2. Activiteiten tussen werven en Nederlandse industrie die niet uit deze maatregelen volgen maar wel gerelateerd zijn aan het wapensysteem onderzeeboot en leiden tot een versterking van de gebieden van de DIS;
3. Activiteiten tussen werven en Nederlandse industrie die niet uit deze maatregelen volgen en niet gerelateerd zijn aan het wapensysteem onderzeeboot, maar wel leiden tot een versterking van de gebieden uit de DIS.

Activiteiten zullen worden geëvalueerd op drie aspecten. 1. maturiteit: hoe zeker is de activiteit; 2. kwaliteit: welke gebieden van de DIS het betreft en de mate waarin de NL-DTIB wordt versterkt en 3. kwantiteit: financiële waarde van de activiteit. Bij elkaar geeft dit een totaal inzicht in de mate van versterking van de NL-DTIB, waarbij de economische waarde één van de indicatoren is.

99.

Klopt het dat er in de huidige dialoofase geen betrokkenheid is van het Nederlandse bedrijfsleven? Wanneer c.q. in welke fase verwacht u dat het Nederlandse bedrijfsleven (technisch) inhoudelijk wél betrokken kan raken bij het programma vervanging onderzeebootcapaciteit?

Vanwege de gekozen verwervingsstrategie in concurrentie spreekt Defensie primair met de buitenlandse kandidaat-werven. Het is aan de kandidaat-werven om te bepalen of en wanneer zij het Nederlandse bedrijfsleven betrekken. Zie het antwoord op de vragen 1 en 2.

100.

Waarom is aan de externe dwarsdenker alleen de rol van adviserend lid toebedeeld?

De externe dwarsdenker in de stuurgroep is inderdaad adviserend lid. De adviserende status is toegekend op verzoek van de dwarsdenker zelf. Hierdoor kan de dwarsdenker zich kritisch en onafhankelijk blijven opstellen.

101.

Wat is het budget voor de inhuur van acht tijdelijk aangestelde externe (civiele) adviseurs van PwC, met expertise op het terrein van inkoop en kosten- en risicoanalyse? En onder welk begrotingsartikel valt dit?

Zie het antwoord op vraag 3.

102.

Wat betekent het concreet dat er is overgeschakeld van een project- naar een programmaorganisatie? Waarom is dat laatste beter?

In de ministerraad van 13 december 2019 is ingestemd met de instelling van een Ministeriële Commissie voor het programma Vervanging Onderzeeboten (MCOV), om in de verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase) kaders te stellen en sturing te geven. Hierdoor is binnen Defensie de behoefte ontstaan om het interne deel van de governance aan te passen op de nieuwe situatie en op vergelijkbare wijze te organiseren als het programmamanagement van andere grote projecten en programma's. Dit

was ook een van de adviezen uit het Gateway-rapport van september 2020. Voor de integrale coördinatie en afstemming (intern defensie) van het programma en het bewaken van de voortgang onder de gestelde kaders van product, tijd en geld, is een programmamanager aangesteld. Hierdoor kan de projectleider zich richten op de inhoudelijke taken gedurende de D-fase zoals het voeren van de dialoog en de aansluitende gunningsfase.

103.

Waarom is het nodig dat de risicoreservering fors hoger is dan gebruikelijk en waarom zit dit kennelijk vooral in de forse marges ten aanzien van de exploitatie?

Voor het bepalen van de hoogte van de risicoreservering is gewerkt met een uitgebreid risicomanagementsysteem in plaats van de reguliere systematiek met vaste percentages voor een risicoreservering. De hoogte van de risicoreservering, onder meer voor de exploitatie, sluit daarmee beter aan bij de voorziene risico's. Zie voorts de commercieel vertrouwelijke en departementaal vertrouwelijke bijlage bij de basisrapportage over de levensduurkosten.

104.

Wanneer er sprake zal zijn van besluitvorming over grote afwijkingen, wordt de Kamer daar dan tijdig over ingelicht en wordt er niet gewacht tot de volgende halfjaarlijkse voortgangsrapportage?

Zie het antwoord op vraag 2.

105.

Is er een risicoverdeling met betrekking tot complicaties bij de bouw en bij beproevingen voor de inzetgereedverklaring?

Meerdere aspecten van het risicomangement maken onderdeel uit van de dialoog met de kandidaat-werven en zullen een plek krijgen in de contractuele afspraken met de winnende werf.

106.

Wat wordt ermee bedoeld dat de «diepgang van de dialoog» een risicofactor is?

Zie het antwoord op vraag 2.

107.

Wat wordt bedoeld met «beproevingen voor de inzetgereedverklaring»?

Na de bouw van een onderzeeboot zal deze beproefd worden voordat CZSK het betreffende platform kan inzetten. Dit gebeurt gebruikelijk in drie fasen; voor- en na de tewaterlating bij de werf, de zogeheten *Factory and Harbour Acceptance Trials* (FAT en HAT) en op zee (*Sea Acceptance Trials*, SAT). Indien deze beproevingen succesvol zijn doorlopen, neemt CZSK het platform in gebruik.

108.

Voor de levensduur van de vervangers van de Walrus onderzeeboten wordt uitgegaan van 30 jaar. Bent u bekend met het gegeven dat, indien de huid van de onderzeeboot is gemaakt van roestvrij staal, de levensduur ongeveer 10 jaar langer is? Is

hiermee rekening gehouden bij het berekenen van de levensduurkosten?

Defensie stelt functionele eisen op waaraan de onderzeebootconcepten van de kandidaat-werven moeten voldoen. De kandidaat-werven bieden verschillende technische oplossingen voor deze functionele eisen. De beoogde levensduur van de vervangende onderzeebootcapaciteit is 30 jaar. De levensduurkosten zijn hierop geraamd. Of het wenselijk en mogelijk is de levensduur na 30 jaar te verlengen, is van meer factoren afhankelijk dan alleen de staat van de drukhuid, of de technische staat van de onderzeeboten in zijn geheel. Aan die afweging ligt een nieuwe kosten-batenanalyse ten grondslag, waarin bijvoorbeeld de operationele relevantie in relatie tot het dreigingsbeeld in de tweede helft van de 21e eeuw een rol zal spelen.

109.

Wat wordt precies bedoeld met «kapitale munitie» en waarom is alleen deze munitie onderdeel van de LCC? Van welke andere munitie kan sprake zijn en uit welk budget wordt die bekostigd?

Kapitale munitie wordt geborgd in het investeringsplan van Defensie en is hier van dekking voorzien. Het betreft munitieartikelen met een zodanig hoge stuksprijs dat een afwijkende wijze van kwaliteitsbewaking wordt toegepast ten opzichte van conventionele munitie. Het munitieartikel kenmerkt zich door een uniek serienummer en kan niet-destructief worden getest. Een torpedo kan bijvoorbeeld op een testbank worden getest.

Conventionele munitie wordt geborgd in de exploitatiebudgetten van de defensieonderdelen. Conventioneel is een term die binnen het munitiedomein wordt gebruikt voor de volgende munitiegroepen: klein kalibermunitie, geschut- en mortiermunitie, hand- en geweergrenaten, raketten, mijnen en toebehoren, vuurwerken, rook en traangaspotten, vernielingsmiddelen, buizen en ontstekingspatronen. Een onderzeeboot heeft klein kalibermunitie aan boord voor *force protection* in de haven of tijdens een bovenwatertransit door bijvoorbeeld het Suezkanaal. Daarnaast beschikt een onderzeeboot over seinmunitie, waarmee een (nood)signaal van onderwater aan de oppervlakte kan worden gegeven.

110.

Geldt de conclusie van de kosten-batenanalyse (KBA) dat het nog steeds een betaalbaar programma is, ook indien uitgegaan wordt van het basispad in de ontwikkeling van de defensiebegroting?

Ja.

111.

Wat betekent het voor het totale kostenplaatje van de onderzeeboten dat er geen concrete behoefte is gesteld voor enkele wapensystemen? Vanuit welk budget zouden deze wapensystemen dan bekostigd moeten worden? Om welke wapensystemen gaat het?

Zoals uiteengezet in de basisrapportage heeft Defensie voor enkele wapensystemen geen budget gereserveerd in de investeringsplannen en dus ook niet in het levensduurkostenbudget voor de nieuwe onderzeeboten. Als in de toekomst de behoefte voor deze wapensystemen bestaat en wordt goedgekeurd, dan zal Defensie hiervoor budget moeten vrijmaken. In de vertrouwelijke bijlage 3 bij de basisrapportage staat om welke wapensystemen het precies gaat. Deze is met uw Kamer gedeeld op 28 mei 2021.

Voor wapensystemen waarvoor tot op heden geen concrete behoefte is gesteld, zijn *provisions for* nadrukkelijk wel aan de orde. Dit betekent dat het onderzeebootontwerp enige ruimte en flexibiliteit biedt waarmee kan worden geanticipeerd op mogelijke veranderingen in de toekomst (technologische ontwikkelingen, internationale veiligheidscontext). De *provisions for* zijn bij de bouw van nieuwe onderzeeboten naar verwachting met een beperkte inspanning (zowel qua kosten als qua ontwerp) binnen het taakstellende budget te realiseren. Dit is een gangbare methodiek bij investeringsprojecten.

112.

Hoe beoordeelt u de vaststelling van de Auditdienst Rijk dat het actuele investeringsbudget tegen prijspeil 2020 niet passend is binnen het meest actuele Defensie Lifecycle Plan (DLP, versie 21.0)? Hoe groot is het tekort en wat gaat u daar aan doen?

Het investeringsbudget bevat ook de hogere exploitatieuitgaven die deze investering met zich meebrengt ten opzichte van het huidige exploitatiebudget, de delta-exploitatie. Deze uitgaven doen zich pas voor als de nieuwe capaciteit in gebruik genomen wordt, en vallen daarmee deels buiten de looptijd van het huidige *Defensie Lifecycle Plan* (DLP).

Het DLP heeft een looptijd van 15 jaar. Het ligt niet voor de hand dekking op te nemen in het DLP voor uitgaven die voorzien zijn na de DLP-periode. De dekking van het deel van de exploitatie-uitgaven dat buiten het DLP valt is voorzien door jaarlijks bij de begroting de delta-exploitatie voor het nieuw toegevoegde jaar in het DLP in te passen. Hierover is de Kamer geïnformeerd in de commercieel vertrouwelijke bijlage bij de B-brief. Het totale bedrag buiten de looptijd van het huidige DLP is inzichtelijk gemaakt in de vertrouwelijke bijlage over de levensduurkosten bij de basisrapportage, dus nadrukkelijk wel in het LCC-budget voor de onderzeebootvervanging tot uitdrukking gebracht.

113.

Ten laste van welk budget komen de eventuele meerkosten in de transitiefase?

Zie het antwoord op vraag 7.

114.

Kan de situatie zich voor gaan doen dat er toch van verdringing van andere uitgaven op de begroting sprake is? Aan de hand van welke criteria wordt dan de afweging gemaakt welke uitgaven uitgesteld gaan worden?

Zoals verwoord in de B-brief staat de risicobeheersing, waaronder budgettaire beheersbaarheid, centraal en is een taakstellend budget vastgesteld. Dit om te voorkomen dat zich in de toekomst verdringingseffecten zullen voordoen.

115.

Waarom zijn de kosten van de vervanging van de hulpvaartuigen opgenomen in de LCC voor de onderzeebootvervanging, terwijl er een apart DMP is voor de hulpvaartuigen? Staan al deze hulpvaartuigen alleen ten dienste van de onderzeeërs?

Het project vervanging hulpvaartuigen betreft een apart DMP-traject met een eigen investeringsbudget voor de verwerving van alle hulpvaartuigen, inclusief het torpedowerkschip. De Onderzeedienst maakt gebruik van een torpedowerkschip, dat oefentorpedo's na lancering weer kan oppikken.

Deze oefentorpedo's zijn in feite echte torpedo's met een exercitiemodule in plaats van een explosieve lading, die meerdere keren kunnen worden gebruikt. Er zijn specifieke voorzieningen nodig om een zwaargewicht torpedo te kunnen oppikken en veilig te kunnen behandelen. De voor de torpedo's gebruikte brandstof vergt strenge veiligheidsmaatregelen. Van alle hulpvaartuigen zal alleen het torpedowerkschip worden uitgerust met onder meer deze specifieke voorzieningen.

Van het investeringsbudget voor alle hulpvaartuigen zijn alleen de kosten voor het nieuwe torpedowerkschip opgenomen in het overzicht van de levensduurkosten voor de vervanging van de onderzeebootcapaciteit (commercieel vertrouwelijke en departementaal vertrouwelijke bijlage 1 bij de basisrapportage). De reden hiervoor is dat de behoefte aan een nieuw torpedowerkschip direct samenhangt met de voortzetting van de Nederlandse onderzeebootcapaciteit de komende decennia. Om een goed overzicht te krijgen van alle met de onderzeebootvervanging gepaard gaande kosten, zijn naast de kosten voor het nieuwe torpedowerkschip, bijvoorbeeld ook de kosten voor de modernisering van de Mk48 torpedo en de toekomstige vervanging van deze torpedo's, opgenomen in het levensduurkostenbudget.

116.

Waarom wordt de motie Bruins Slot (Kamerstuk 31 125, nr. 96) niet genoemd in de Basisrapportage en wordt betrokkenheid van de «Gouden Driehoek» slechts genoemd bij het toekomstige onderhoud? Voert u de motie uit of niet? Zo nee, waarom niet en waarom informeert u de Kamer daar niet over?

Zie het antwoord op vraag 1.

117.

Zijn de kosten voor de infrastructuur opgenomen in de LCC?

Ja, in het levensduurkostenbudget is budget gereserveerd voor infrastructuur gerelateerd aan de introductie van de nieuwe onderzeeboten. Daarbij geldt dat, zoals in de basisrapportage is gemeld, CZSK nog geen inzicht kan geven in de precieze aard en omvang van infrastructurele aanpassingen. Dit is afhankelijk van de gunning van het contract, waarmee immers de eigenschappen van de nieuwe onderzeeboot zullen worden vastgelegd. Mocht op basis van de informatie uit de dialoogrondes met de drie werven blijken dat de infrastructurele investerings- en exploitatiekosten hoger zijn dan nu in het taakstellend budget is opgenomen, dan zal dat binnen het taakstellend budget worden opgelost.

118.

Deelt u de opvatting dat zowel de diepgang van de dialoog als de opgetuigde complexe governance-structuur voor vertraging zorgen in de besluitvorming en de snelle selectie van één consortium? Bent u bereid dit proces te versnellen, bijvoorbeeld door knock-out criteria op te stellen? Zo nee, waarom niet?

U vraagt naar een versneld keuzeprocess. In de onderzoeksfase (B-fase) is door het Ministerie van Defensie gekeken naar de mogelijkheid van een single source vervolgtraject, dit bleek echter geen reële optie. Bij de keuze voor een verwervingsstrategie waren zowel beleidsmatige als beheersmatige aspecten belangrijk. Beleidsmatig is de Defensie Industrie Strategie (DIS) en bijbehorende strategische autonomie en het nationale veiligheidsbelang het uitgangspunt. Beheersmatig staat risicobeheersing, waaronder budgettaire beheersbaarheid en tijdige levering centraal. Geen van de kandidaat-werven kwam in de onderzoeken als unanieme winnaar

naar voren. Dit heeft geleid tot een verwervingsstrategie in concurrentie, onder artikel 346 VWEU, met de drie genoemde kandidaat-werven. Deze strategie stelt Defensie in staat om verschillende aanbiedingen te vergelijken en zodoende de beste prijs-kwaliteit verhouding en gunstige contractvoorwaarden af te dwingen. Tevens is Defensie hiermee in staat de risico's voor product, tijd en geld optimaal te beheersen. Een zorgvuldig proces met een gedegen inhoudelijke onderbouwing staan in de verwervingsvoorbereidingsfase voorop.

In het eisenpakket zullen zowel primaire eisen, ook wel knock-out criteria genoemd, als secundaire eisen worden opgenomen. Een aantal primaire eisen is reeds gecommuniceerd voor de dialoog (en dus doorlopend van kracht), zoals met betrekking tot beveiliging van informatie, intellectuele eigendomsrechten en de financiële positie van de kandidaat-werven. De overige primaire eisen en de secundaire eisen worden in de eerste gespreksronden van de dialoog geëvalueerd op hun haalbaarheid, om later in de dialoog te komen tot een definitief eisenpakket.

Het externe bureau Gateway Review heeft in augustus 2020 een review uitgevoerd van de governance in de D-fase. Bureau Gateway concludeerde dat goede benutting van de governance-structuur kan bijdragen tot het behalen van de programmadoelstelling.

119.

Als Defensie de Kamer uiteindelijk informeert over de keuze, in hoeverre heeft de Kamer dan nog inspraak op deze keuze? Indien de Kamer bijvoorbeeld een andere inschatting maakt over de manier waarop het strategische belang voor de Nederlandse defensie-industrie is meegewogen in de keuze, of over de manier waarop de «gouden driehoek» betrokken is, welke mogelijkheid is er dan nog om tot een andere keuze te komen?

Zie het antwoord op vraag 68.

120.

Wat is het basisontwerp van de Duitse werf waar de dialoog zich op gaat richten?

Zie het antwoord op vraag 11.

121.

Gaat het bij de Zweedse werf om een ontwerp op basis van de Blekingeklasse A26?

Zie het antwoord op vraag 11.

122.

Gaat het bij Naval om het Shortfin Barracuda-ontwerp als basis?

Zie het antwoord op vraag 11.