

Vergaderjaar 2018–2019

27 830

Materieelprojecten

Nr. 282

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 24 april 2019

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Defensie over de brief van 15 maart 2019 inzake het project «Vervanging mijnenbestrijdingscapaciteit» (Kamerstuk 27 830, nr. 280).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 19 april 2019. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
A. de Vries

De griffier van de commissie,
De Lange

1

Wat is de voorziene levensduur van de te verwerven schepen?

De voorziene levensduur van de te verwerven schepen is 30 jaar.

2

Klopt het dat familievorming een belangrijk uitgangspunt is bij de nieuwbouw van wapensystemen en schepen in de beleidsagenda van het CZSK? In welke mate wordt het family-of-ships concept van CZSK met deze aankoop doorkruist, nu er immers in het DMP-D brief nergens gewag gemaakt wordt van standaardisatie met huidige (of toekomstige) systemen van de Koninklijke Marine? Welke extra logistieke en personele kosten brengt het afwijken van de standaard met zich mee?

53

Welk schaalvoordeel heeft Nederland bereikt met de gezamenlijke aankoop? Kunt u dit kwantificeren?

74

In welke mate wordt het family-of-ships concept van CZSK met deze aankoop doorkruist?

75

Welke extra logistieke en personele kosten brengt het afwijken van de standaarden met zich mee?

94

Wat betekent het genomen besluit voor de inzet op «familievorming» van technische systemen en de voorgenomen inzet op gelijke platforms binnen de marine, bijvoorbeeld op het gebied van bedrijfsvoering en logistieke ondersteuning?

Defensie streeft vanuit het oogpunt van doelmatigheid en interoperabiliteit naar standaardisatie en familievorming, ook bij de vloot. De verwerving van mijnenbestrijdingscapaciteit en nieuwe M-fregatten samen met België past volledig in dit streven. België en Nederland werken nu al nauw samen op marinegebied (BENESAM) met geïntegreerde staven, opleidingen, trainingen en operaties, en taakspecialisatie in onderhoud en logistiek. Met de gezamenlijke verwerving van twaalf vrijwel identieke schepen wordt de standaardisatie op deze gebieden gewaarborgd.

In het verlengde van de huidige afspraken worden de twaalf nieuwe mijnenbestrijdingsschepen met bijbehorende apparatuur (toolboxen) gezamenlijk onderhouden in België met een gemeenschappelijke logistieke ondersteuning. Hetzelfde geldt straks voor de vier nieuwe M-fregatten, twee per land, die door Nederland zullen worden onderhouden. Deze doelmatige werkwijze blijft mogelijk dankzij de gestandaardiseerde schepen en bedrijfsvoering binnen de beide scheepsklassen.

Op het gebied van de investeringen levert de gezamenlijke verwerving voordelen op omdat de eenmalige (ontwikkelings)kosten over een groter aantal schepen (en landen) kunnen worden verdeeld. Defensie beschikt over onvoldoende gegevens om het totale schaalvoordeel van de samenwerking te kwantificeren.

3

Herinnert u zich uw toezegging dat kennisinstututen nauw betrokken zijn, juist ook bij de fase van behoeftestelling bij materieelverwerving, omdat zij daarin een rol hebben als «smart specifier»? Herinnert u zich voorts de toezegging dat bovendien «nadrukkelijk» gekeken wordt wat er, naast de behoeftestelling,

in samenwerking kan¹? In hoeverre zijn de Nederlandse kennisinstututen betrokken bij de A- en D-brief, alsmede de gehele levensloop van de nieuwe mijnenjagers?

5

Herinnert u zich de Letter of Intent met België uit 2016, waarin gekozen werd voor gezamenlijk onderzoek, ontwikkeling en verwerving van zowel fregatten als de mijnenbestrijdingscapaciteit, en waarin expliciet verwoord staat dat partijen voor beide projecten zo spoedig mogelijk initiatieven zullen starten om tot overeenstemming te komen over onder meer «het deelnemen aan en financieren van gezamenlijk onderzoek en ontwikkeling voor de nieuwe gezamenlijke capaciteit»? Erkent u dat hiermee de verwachting is gewekt dat hiervoor de Nederlandse maritieme kennis- en kunde infrastructuur, zoals TNO en MARIN, zou worden ingezet? In hoeverre is het DMP-D hiermee in tegenspraak, nu het onderzoek en de ontwikkeling van de schepen en drones voor de mijnenbestrijdingscapaciteit volledig wordt overgedragen aan de gekozen leverancier en onderaannemers?

50

Klopt het dat de Minister van Defensie op 15 november jl. het volgende heeft gezegd in haar toespraak bij het 30ste NIDV-symposium: «Daarnaast willen we onze traditioneel sterke industrieën – zoals de marinebouw en radartechnologie – behouden en versterken. [...] Daar merk ik bij op: als het beste product voor de beste prijs in het buitenland te vinden is, dan zullen wij het daar aanschaffen. Maar ook dán zullen wij het Nederlandse bedrijfsleven zoveel mogelijk betrekken»? Zo ja, hoe verhouden de genomen besluiten in deze D-brief zich tot beide onderdelen van deze toespraak?

70

Bent u van mening dat bilaterale samenwerking met België, zoals in dit DMP-D wordt voorgesteld, als consequentie rechtvaardigt dat veel van haar eigen beleid niet wordt toegepast?

Tijdens het notaoverleg over de Defensienota van 28 mei 2018 (Kamerstuk 34 919, nr. 20), waarnaar wordt verwezen in vraag 3, heb ik gewezen op de voordelen van de samenwerking met België op het gebied van de vervanging van de M-fregatten en de mijnenbestrijdingscapaciteit. Een en ander vloeit voort uit de Belgisch-Nederlandse samenwerking (sinds 1948) op marinegebied (BENESAM) die thans voorziet in geïntegreerde staven, opleidingen, trainingen en operaties, en taakspecialisatie in onderhoud en logistiek. Deze samenwerking zorgt voor maximale interoperabiliteit en lagere kosten, en beide landen lopen hiermee voorop als het gaat om defensiesamenwerking in Europa. Internationale samenwerking is een belangrijke bouwsteen van de Defensienota 2018.

In de Belgisch-Nederlandse *Letter of Intent* van november 2016, waarnaar wordt verwezen in vraag 5, is een verdeling van deze vervangingsprojecten afgesproken. België is de leidende partij bij de mijnenbestrijdingscapaciteit en Nederland is dat bij de M-fregatten. Afgesproken is dat ieder land vrij is in de keuze van het te doorlopen verwervingstraject. Nederland heeft ervoor gekozen om voor de bouw van de vier nieuwe M-fregatten, twee per land, met gebruikmaking van art. 346 VWEU zonder concurrentiestelling offertes aan te vragen bij de Nederlandse industrie. Hiermee worden het Nederlandse bedrijfsleven en de kennisinstellingen maximaal betrokken bij het ontwerp, de bouw en de instandhouding van deze schepen. Dit sluit nauw aan bij de doelstellingen van de Defensie Industrie Strategie die een belangrijke plaats toekent aan het marinebouwcluster.

¹ Kamerstuk 34 919, nr. 20, blz. 55–57

De Minister van Defensie is daarop ingegaan in haar toespraak waarnaar wordt verwezen in vraag 50.

In de beantwoording van vragen over de A-brief van het project «Vervanging mijnenbestrijdingscapaciteit»² is uiteengezet dat de Belgische Defensie, als leidende partij van deze verwerving, in dit geval geen gebruik maakt van onderzoeksinstellingen. Het is aan Naval Group als de gekozen hoofdleverancier of deze een Nederlandse kennisinstelling of bedrijf als onderleverancier kiest.

4

Klopt het dat Defensie een softwaresysteem om het gevecht te voeren heeft ingevoerd voor de fregatten en patrouilleschepen? Wordt dit ook ingebouwd in de Walrus-klasse onderzeeboten, om het zo voor de hele vloot hetzelfde te laten zijn? Zal dit ook gebeuren bij de huidige en toekomstige mijnenjagers en zo nee, waarom niet?

Voor de huidige fregatten en de patrouillevaartuigen (*Oceangoing Patrol Vessels*, OPV's) gebruikt Defensie een commandosysteem genaamd Guardion dat in eigen beheer is ontwikkeld. Guardion wordt momenteel ook ingebouwd in de Walrusklasse-onderzeeboten tijdens het instandhoudingsprogramma daarvan. De huidige mijnenbestrijdingsvaartuigen van de Alkmaarklasse zullen niet meer worden uitgerust met Guardion.

Het commandosysteem van de toekomstige mijnenbestrijdingsvaartuigen bestaat uit een component voor de specifieke mijnenbestrijding en een algemene component voor de overige sensor-, wapen- en commandosystemen van het schip. Naval Group moet volgens het contract beide componenten kunnen opleveren. België zal daar naar verwachting gebruik van maken. Defensie heeft ook gekozen voor de specifieke mijnenbestrijdingscomponent van Naval Group, maar heeft nog geen keuze gemaakt voor de algemene component. In het contract met Naval Group is al opgenomen dat de ondersteunende infrastructuur voor Guardion aanwezig moet zijn. De uiteindelijke keuze wordt gemaakt op doeltreffendheids- en doelmatigheidsgronden.

5

Herinnert u zich de Letter of Intent met België uit 2016, waarin gekozen werd voor gezamenlijk onderzoek, ontwikkeling en verwerving van zowel fregatten als de mijnenbestrijdingscapaciteit, en waarin expliciet verwoord staat dat partijen voor beide projecten zo spoedig mogelijk initiatieven zullen starten om tot overeenstemming te komen over onder meer «het deelnemen aan en financieren van gezamenlijk onderzoek en ontwikkeling voor de nieuwe gezamenlijke capaciteit»? Erkent u dat hiermee de verwachting is gewekt dat hiervoor de Nederlandse maritieme kennis- en kunde infrastructuur, zoals TNO en MARIN, zou worden ingezet? In hoeverre is het DMP-D hiermee in tegenspraak, nu het onderzoek en de ontwikkeling van de schepen en drones voor de mijnenbestrijdingscapaciteit volledig wordt overgedragen aan de gekozen leverancier en onderaannemers?

Zie het antwoord op vraag 3.

6

Is duidelijk overeengekomen hoe groot de «economische return» voor Nederland zal zijn, nu blijkt dat bij de aanschaf van nieuwe

² Kamerstuk 27 830, nr. 246

mijnenjagers de economische return van 2 miljard euro op zal brengen, waarvan 50 procent voor Vlaanderen, 35 procent voor Wallonië en de rest voor Brussel? Geldt dit alleen de economische return voor België?

39

Heeft de regering zich op politiek-bestuurlijk niveau ingezet voor Nederlandse industriële participatie? Zo nee, waarom niet?

54

Klopt het dat het winnende consortium uitgaat van een economische return voor België van 2,1 miljard euro over twintig jaar, onder meer vanwege het onderhoud? Kunt u dit cijfer vergelijken met de economische return voor Nederland als gevolg van de ontwikkeling van de nieuwe M-fregatten?

135

Welke afspraken zijn gemaakt over de betrokkenheid van de Nederlandse industrie en kennisinstellingen?

Parallel aan de gezamenlijke verwervingstrajecten van de nieuwe M-fregatten en de mijnenbestrijdingscapaciteit hebben België en Nederland afspraken gemaakt over de Industriële Participatie (IP). Aan Nederlandse kant was hierbij het Commissariaat Militaire Productie van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (CMP) betrokken en aan Belgische kant was dat de Algemene Directie Economische Analyses en Internationale Economie van de Belgische Federale Overheidsdienst. Deze afspraken zijn bekrachtigd door de ondertekening van een «maatschappelijke return» *Memorandum of Understanding* (MoU). Dit MoU beschrijft dat de Industriële Participatie ten aanzien van de M-fregatten volgens de Nederlandse regelgeving zal plaatsvinden en dat de Belgische regelgeving wordt toegepast op de vervanging van de mijnenbestrijdingscapaciteit.

Het betreft projecten van verschillende grootte. Voor Nederland ligt het investeringsbudget van de nieuwe Nederlandse M-fregatten in de bandbreedte van € 1 miljard tot € 2,5 miljard, tegen € 883,3 miljoen, exclusief risicoreservering, voor de vervanging van de Nederlandse mijnenbestrijdingscapaciteit. België en Nederland hebben niet gezocht naar een exacte evenredige verdeling van de «maatschappelijke return» over de twee projecten en de twee landen. Wel is overeengekomen dat beide landen globaal streven, met inachtneming van de gescheiden juridische methodes en verantwoordelijkheden, naar een zo evenwichtige mogelijke verdeling van de maatschappelijke return. Hiertoe worden coördinatievergaderingen en Industriedagen (*matchmaking events*) georganiseerd. Met dit MoU is een uitvoerbaar resultaat bereikt dat de Nederlandse industrie derhalve goede kansen biedt. Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat ziet toe op de uitvoering van dit MoU.

7

Is de mijnenbestrijdingscapaciteit gebaat bij meer Franse invloed of ziet de Nederlandse regering de industriële en militaire aspecten als lostaande beleidselementen? Is hier sprake van een verschil in visie tussen België en Nederland?

België en Nederland staan open voor samenwerking met Frankrijk, maar ook met andere landen, en gaan hier pragmatisch mee om. Met de invoering van het nieuwe materieel zullen beide landen de mogelijkheden voor samenwerking met meerdere partners verkennen. Waar die samenwerking tot concrete operationele, financiële of andersoortige voordelen kan leiden, zal die verder worden uitgewerkt.

8

Worden de Nederlandse mijnenbestrijdingsvaartuigen uitgerust met Deense of Nederlandse radars en wie gaat de sonar leveren?
34

Klopt het dat de mijnenbestrijdingsvaartuigen radars krijgen van het Deense bedrijf Terma? In hoeverre zijn de radars van het Deense bedrijf Terma anders dan radarsystemen die de rest van de Nederlandse vloot gebruikt?

35

Klopt het dat er een aparte vloot in de Belgisch-Nederlandse marine zal ontstaan, waarbij de mijnenbestrijdingsvaartuigen bijvoorbeeld radars van het Deense bedrijf Terma krijgen; een compleet ander systeem dan op de rest van de Nederlandse vloot³? Hoe beoordeelt u dit?

De radars van de mijnenbestrijdingsvaartuigen komen uit het Verenigd Koninkrijk. Sommige Nederlandse marineschepen zijn ook met enkele van deze radars uitgerust. De sonar voor het detecteren van mijnen komt uit Frankrijk.

De Nederlandse vloot van marineschepen zal altijd bestaan uit verschillende soorten schepen met uiteenlopende apparatuur. Dat is inherent aan de verschillende taken die de marineschepen moeten kunnen uitvoeren. Ook bij de vervanging van de mijnenbestrijdingsvaartuigen wordt zeker gesteld dat de informatie van bijvoorbeeld de radar kan worden gedeeld met commandovoeringssystemen van andere eenheden via gestandaardiseerde protocollen. Belangrijk is echter dat de Belgische en Nederlandse mijnenbestrijdingsvaartuigen onderling weinig verschillen omdat het onderhoud door een partij, in dit geval België, zal worden gecoördineerd.

9

Is de Nederlandse regering bekend met de geruchten, gerapporteerd door het Vlaamse blad Knack, dat het hoogste politieke niveau in Frankrijk zware druk heeft uitgeoefend op de Belgische regering en hoge Belgische politici zelfs topfuncties zouden zijn beloofd teneinde de Naval Group deze order te gunnen? Hebt u daarover opheldering gevraagd? Zo ja, wat is daarvan de uitkomst? Zo nee, waarom niet?⁴

36

Hoe beoordeelt u de berichtgeving⁵ dat de Belgische interim-Minister van Defensie Reynders zelf toe zou hebben gegeven de Franse Minister van Buitenlandse Zaken gesproken te hebben over zowel de mijnenjagers als diens kandidatuur als secretaris-generaal van de Raad van Europa? Kunt u beoordelen of Frankrijk gelobbyd heeft voor Franse bedrijven? In hoeverre heeft Nederland dit voor Nederlandse bedrijven gedaan?

Er bestaat aan onze zijde geen twijfel over de uitgevoerde aanbestedingsprocedure. Ik zie daarom geen reden om in te gaan op geruchten. Tot op heden is er één bezwaar ingediend door een lid van een consortium. Het is nog niet bekend of dit bezwaar ontvankelijk zal worden verklaard.

Nederland is betrokken geweest bij de aanbesteding door deel te nemen aan de beoordeling van de technische, operationele en logistieke aspecten

³ <https://trends.knack.be/economie/beleid/de-franse-greep-op-de-belgische-mijnenjagers-drie-bedenkingen/article-opinion-1442205.html>

⁴ Zie daarvoor de volgende bron; <https://trends.knack.be/economie/beleid/de-franse-greep-op-de-belgische-mijnenjagers-drie-bedenkingen/article-opinion-1442205.html>

⁵ <https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/federaal/reynders-ontkent-deal-met-parijs-over-contract-mijnenjagers/10107951.html>

van de aanbiedingen. Nederland heeft niet gelobbyd voor afzonderlijke bedrijven. Het is mij niet bekend of er verder een lobby is geweest, en zo ja van wie en voor welke leverancier.

10

Welke sancties zijn contractueel vastgelegd, indien het door de Naval Group geleide consortium de vaartuigen en drones tegen het vastgestelde prijs levert? Kunt u toelichten welke het zijn? Indien er geen sancties voor eventualiteiten zijn bedongen, waarom niet?

11

Is contractueel vastgelegd wie in geval van onvoorziene technische mankementen of andere onvolkomenheden, naast de exploitatiekosten, de financiële risico's zal dragen? Zo ja, wie zal dat zijn en tot welk bedrag is dat afgesproken? Kunt u dat toelichten?

150

Neemt België de eventuele aan het project verbonden kostenoverschrijdingen voor haar rekening of moet Nederland in dat geval ook bijdragen? Welke afspraken zijn daarover gemaakt?

154

Welke mogelijkheden biedt het contract om het risico, dat drones of het samenspel tussen vaartuig en drones minder functioneren dan verwacht, op de leverancier te verhalen?

164

Wordt de opdracht voor de vervanging mijnenbestrijdingscapaciteit als aangenomen werk in opdracht gegeven, turn-key op te leveren door de bouwers, waarbij Nederland dus gevrijwaard is van kostenoverschrijdingen als gevolg van tegenvallers of blijvende tekortkomingen die wijziging of reparatie nodig hebben? Kunt u garanderen dat het aannemingscontract met Naval Group een fixed price contract is, en er dus geen kosten boven de aanneemsom zijn te verwachten?

Het contract voor de mijnenbestrijdingsvaartuigen is een *fixed price* contract waarbij de te betalen prijzen voor vaartuigen, drones en andere leveringen contractueel zijn vastgelegd. Prijzen kunnen alleen worden gewijzigd binnen de voorwaarden van het contract, dan wel in de gevallen zoals beschreven in de Belgische wetgeving. Eventuele aanpassingen aan het contract, bijvoorbeeld door het stellen van onvoorziene aanvullende eisen die buiten de contractkaders vallen, komen voor rekening van de daarom vragende partij(en).

De opleveringen moeten voldoen aan de contractueel vastgelegde eisen alvorens deze kunnen worden aanvaard en betaald. Hierbij wordt het binationale projectteam nauw betrokken. Bij een onvoorzien mankement of onvolkomenheid wordt gekeken waar de verantwoordelijkheid ligt. Indien niet wordt voldaan aan de gestelde eisen in het contract is het de verantwoordelijkheid van de leverancier om dit op te lossen.

11

Is contractueel vastgelegd wie in geval van onvoorziene technische mankementen of andere onvolkomenheden, naast de exploitatiekosten, de financiële risico's zal dragen? Zo ja, wie zal dat zijn en tot welk bedrag is dat afgesproken? Kunt u dat toelichten?

Zie het antwoord op vraag 10.

12

Is het mogelijk dat falende systemen onder de noemer «alle onderhouds- en herstelwerkzaamheden» gaan vallen, waardoor de herstelkosten voor rekening van de Defensiebegroting kunnen komen? Zo ja, waarom is dat zo geregeld? Zo nee, wat is de regeling voor «falende systemen»?

Indien systemen niet functioneren volgens de contractueel vastgelegde eisen, is het de verantwoordelijkheid van de leverancier om daar, zonder verhaal van meerkosten, een passende oplossing voor te vinden.

13

Opent de gunning van de mijnenbestrijdingscapaciteit aan Naval Group de weg voor de Nederlandse firma Damen voor de levering van de nieuwe onderzeeboten voor de Nederlandse marine, zoals verondersteld in de pers? Zo nee, waarom niet?⁶

Nee. Tussen beide investeringsprojecten bestaat geen verband.

14

Wat is uw verklaring voor het feit dat de Naval Group 200 miljoen euro goedkoper bleek dan anderen en daarmee een aanbod deed dat op grond van financiële criteria niet geweigerd kan worden? Bent u er zeker van dat met dat goedkope bod aan alle voorwaarden kan worden voldaan? Zo nee, wat zijn de onzekerheden?⁷

37

Hoe beoordeelt u de berichtgeving dat Naval & Robotics plotseling een bod deed dat 200 miljoen euro of 10 procent onder de aanvankelijke prijs bleef? Klopt het dat op de betrokken aanbidding een korting is gegeven van 200 miljoen euro? Is het in een later stadium verlenen van deze korting gebruikelijk, en toegelaten in de formele biedingsprocedure?

38

Ervan uitgaande dat de berichtgeving⁸ over het plotselinge bod van Naval Group dat 200 miljoen euro ofwel 10% onder de aanvankelijke prijs bleef klopt, herinnert u zich uw antwoord (Kamerstuk 27 830, nr. 246, blz. 3) dat bij twijfel over concurrentievalsende elementen bij aanbestedingen, zoals (verkapte) staatssteun, dit tijdens de beoordeling van de inschrijvingen nader zal worden onderzocht? Is er bij deze aanbesteding aanleiding tot dergelijke twijfel, gelet op bijvoorbeeld de plotselinge korting van 10% (ca. 200 miljoen euro) die werd ingezet door Naval Group? Bent u bereid onderzoek te overwegen?

58

Hoe is de in dit artikel vermelde korting van 200 miljoen euro tot stand gekomen?⁹

64

Klopt het dat Naval een in een later stadium een korting heeft gegeven van 200 miljoen euro, zoals bericht in Knack¹⁰? Zo ja, kan de Staatssecretaris toelichten hoe en waarom deze korting is gegeven?

⁶ Zie bijvoorbeeld «Kramer is content met bouw jagers,» Noordhollands Dagblad Helderse Courant, 20 maart 2019

⁷ <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/belgique-et-si-contre-toute-attente-naval-group-remportait-le-contrat-des-chasseurs-de-mines-809451.html>

⁸ <https://trends.knack.be/economie/beleid/de-franse-greep-op-de-belgische-mijnenjagers-drie-bedenkingen/article-opinion-1442205.html>

⁹ <https://marineschepen.nl/nieuws/Naval-Group-passeert-Thales-vlak-voor-tijd-150319.html>

¹⁰ <https://m.trends.knack.be/economie/beleid/de-franse-greep-op-de-belgische-mijnenjagers-drie-bedenkingen/article-opinion-1442205.html>

87

Is er door de Belgische regering tijdens de aanbesteding onderzoek gedaan of er bij de aanbiedende partijen op enig moment sprake is geweest van prijsdumping of overheidssteun?

116

Is sprake geweest van (indirecte) staatssteun van Franse zijde?

117

Is de offerte van de Naval Group tussentijds neerwaarts bijgesteld? Zo ja, op welk moment en met welke reden?

118

Hoe verhoudt zich het in de eindfase van het aanbestedingsproces verlagen van de prijs door de winnende partij met een gelijke behandeling van alle aanbiedende partijen?

119

Is het in een later stadium aanbrengen van een korting toegestaan?

120

Is Nederland op de hoogte gesteld van het tussentijds verlenen van een korting door de winnende aanbieder?

In de aanbesteding konden de consortia twee verschillende inschrijvingen doen; een hoofdofferte en een variant. De variant kon bestaan uit een andere toolbox met eventueel bijbehorende aanpassingen aan het scheepsontwerp. Hiervoor is gekozen om concurrentie te vergroten en leveranciers in de gelegenheid te stellen verschillende aanbiedingen te doen. Het maximale bedrag was daarbij vooraf gecommuniceerd. Offertes die voldeden zijn in de beoordeling meegenomen.

Zoals gebruikelijk in een aanbesteding met concurrentie hebben de inschrijvende partijen een finaal bod (*Best and Final Offer*) moeten indienen met daarin zowel hun aangeboden producten als de prijzen. Dit was uiterlijk op 20 december 2018 en daarna zijn er geen nieuwe prijzen ontvangen. Het is in de aanbesteding toegestaan dat het finale bod van een inschrijvende partij lager is dan een eerder ingediende offerte.

De biedingen van de Naval Group lagen op het gebied van investeringen lager dan die van de andere inschrijvende partijen. Daarentegen waren de door Naval Group genoemde prijzen voor het onderhoud niet de laagste. De investeringskosten hadden een hogere weegfactor dan de exploitatiekosten voor het financiële eindoordeel, waardoor de twee inschrijvingen van Naval Group op financieel gebied als beste scoorden.

De Belgische Defensie heeft geconstateerd dat de offertes van Naval Group aan alle voorwaarden voldoen. Voor een onderzoek bestaat geen aanleiding. Er zijn geen aanwijzingen van directe of indirecte staatssteun.

15

Wat is de verklaring voor het verschil in kosten voor zes schepen voor Nederland en de hogere rekening voor België?

19

Zijn er verschillen tussen Nederland en België in het contract met de Naval Group? Zo ja, welke zijn dat?

21

Zijn er verschillen voorzien in de schepen van Nederland en die van België? Wat zijn die verschillen en waarom zijn er verschillen?

30

Is het Belgische aandeel in de aanbesteding groter dan de Nederlandse? Kunt u dit nader toelichten met cijfer?

31

Heeft een mogelijk verschil in aanbesteding consequenties voor de toekomstige samenwerking tussen Nederland en België?

33

Wat houdt het in dat het aan te schaffen Nederlandse en Belgische materieel niet geheel identiek is? Waarin verschilt het materieel van elkaar?

73

Waarom is het Belgische aandeel in de aanbesteding groter dan het Nederlandse?

95

Wat houdt het in dat het aan te schaffen Nederlandse en Belgische materieel niet geheel identiek maar «nagenoeg» identiek is? Waarin verschilt het materieel van elkaar?

173

Klopt het dat het Belgische aandeel in de aanbesteding groter is dan het Nederlandse, aangezien de Belgische overheid spreekt over een bedrag van ruim 2 miljard euro en in de D-brief een bedrag van 883,3 miljoen euro is vermeld? Zo ja, hoeveel kleiner is het Nederlandse aandeel dan het Belgische?

174

Waarin verschilt het Nederlandse van het Belgische aandeel in het contract? Met andere woorden, wat schaft België aan dat Nederland niet aanschaft en andersom?

176

Kunt u een uitputtende lijst verstrekken van investeringen die Nederland zelfstandig doet?

België heeft met het genoemde bedrag van ruim € 2 miljard bedoeld op het totaal van het aankoopcontract voor België en Nederland waarbij ook rekening is gehouden met toekomstige inflatie.

De in de D-brief genoemde Nederlandse investering van € 883,3 miljoen is niet rechtstreeks vergelijkbaar met de genoemde ruim € 2 miljard. In het bedrag van € 883,3 miljoen zit behalve het Nederlandse aandeel van het aankoopcontract voor investeringen (de vaartuigen en de toolbox, exclusief toekomstige inflatie) ook investeringen die Nederland zelfstandig doet. Dit betreft onder andere apparatuur voor satellietcommunicatie en investeringen in infrastructuur.

Het Belgische aandeel van het aankoopcontract is nog geen € 20 miljoen hoger dan het Nederlandse aandeel. Het verschil komt doordat België de apparatuur voor satellietcommunicatie van Naval Group betreft terwijl Nederland eigen apparatuur aanschaft. België schaft naar verwachting het volledige commandosysteem van de schepen aan van Naval Group. Nederland neemt hierover gedurende de realisatie van het project een besluit, zoals uiteengezet in het antwoord op vraag 4. Deze verschillen in uitvoering van de schepen hebben geen gevolgen voor het gezamenlijke opereren met de schepen.

16

Voor wiens rekening komen de onderhoudskosten aan de schepen? Geldt dezelfde regeling ook in België? Zo nee, wat is het verschil en waarom is er een verschil?

Omdat België het onderhoud uitvoert, maakt dit land ook voor de Nederlandse schepen onderhoudskosten. Nederland maakt kosten voor het onderhoud aan de Belgische M-fregatten. Omdat elk land zijn eigen onderhoudskosten moet betalen wordt het verschil periodiek verrekend onder de BENESAM-overeenkomst. Bij de huidige schepen is dit ook het geval.

17

Kunt u aangeven wat de technisch-inhoudelijke redenen zijn om voor de Naval Group te kiezen? Wat is het verschil met de andere aanbieders?

26

Waarom gaat de D-brief niet in op de vraag wat de belangrijkste functionele eisen zijn geweest?

69

Waarom wordt in de D-brief niet ingegaan op de manier waarop de drie overgebleven biedingen van elkaar verschilden in relatie tot de gestelde eisen?

77

Aangezien de D-Brief hier geen duidelijkheid over geeft, op grond van welke criteria precies waren de schepen van Naval het best?

85

In de D-brief wordt aangegeven dat de Naval Group de meeste punten heeft gehaald. Kan worden aangegeven wat daarbij de procentuele verschillen waren en of/hoe Naval Group ook bij alle varianten in de (vermoedelijk) uitgevoerde gevoeligheidsanalyse scoorde?

112

Kunt u toelichten waarom in deze brief niet uitgebreider is ingegaan op de belangrijkste functionele eisen, temeer aangezien in bijvoorbeeld de D-brief over het project «Containersystemen en Subsystemen»¹¹ wel gedetailleerder is ingegaan op de gunningscriteria?

113

Kunt u de belangrijkste technische, operationele en logistieke eisen bij de aanbesteding nader toelichten?

114

Welke eisen waren het meest onderscheidend bij de beoordeling van de offertes?

124

Aangegeven wordt dat de Naval Group de meeste punten heeft gehaald. Kunt u aangeven wat daarbij de procentuele verschillen waren met andere partijen en tevens of Naval Group ook bij alle varianten in de (vermoedelijk) uitgevoerde gevoeligheidsanalyse ruim als hoogste scoorde?

125

Is bij deze aanbesteding met 2.200 eisen een (geautomatiseerde) multicriteria analyse uitgevoerd? Hoe is dit op zorgvuldige wijze mogelijk, gelet op het erg korte tijdsbestek tussen de definitieve inschrijvingen en de keuze voor de Naval Group? Is tevens een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, aangezien veel van de criteria en aan iedere eis toegekende waarde een mate van subjectiviteit hebben? Zo nee, waarom niet?

133

Waarom wordt in de D-brief niet duidelijk hoe de verschillende aanbieders op de verschillende aspecten van elkaar verschilden en hoe zij gescoord hebben op de gunningscriteria? Erkent u dat de beoordeling en de keuze op deze wijze moeilijk navolgbaar zijn voor de Kamer?

In de A-brief van 3 mei 2018 (Kamerstuk 27 830, nr. 225) is ingegaan op de eisen die aan de mijnenbestrijdingsvaartuigen worden gesteld. Dit is aangevuld in de D-brief van 15 maart jongstleden (Kamerstuk 27 830, nr. 280).

¹¹ Kamerstuk 26 396, nr. 112

Voor de gunning zijn voor de aspecten technisch, operationeel en logistiek ongeveer 2.200 eisen opgesteld. Naast de eisen waaraan altijd moest worden voldaan waren er eisen waarmee extra punten konden worden behaald. Uiteindelijk bepalen deze de scores van de offertes. De offertes zijn op de genoemde aspecten niet onderling vergeleken, maar elke offerte is op zichzelf beoordeeld.

De beoordeling op technisch, operationeel en logistiek gebied is geclusterd in acht groepen:

1. Toolbox
2. Wapeninzet
3. Architectuur / groeipotentieel
4. C2-integratie
5. Sensor performance
6. Signaturen
7. Logistiek
8. Simulatie / vorming

Op al deze groepen scoorde Naval Group hoog of zelfs het beste. In de commercieel vertrouwelijke bijlage zijn de resultaten opgenomen¹². Het financiële beeld en de afwegingen met betrekking tot de essentiële veiligheidsbelangen versterkten dit. Er is geen gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, dit is ook geen onderdeel van het Belgische aanbestedingsproces. Om de mate van subjectiviteit bij de evaluatie zoveel als mogelijk te beperken, zijn de beoordelingscriteria op voorhand aan de kandidaten bekend gesteld.

18

Wanneer publiceert u een risico-inschatting?

143

Tot wanneer bent u voornemens de risicoreservering aan te houden?

144

Wat bedoelt u met «een aanvullende risicoinschatting»? Wat was de aanleiding van deze aanvullende inschatting en wat zijn de uitkomsten?

152

Kunt u duiden welke risico's u onderkent ten aanzien van de aspecten tijd, geld, kwaliteit, levertijd en management?

156

Wat is de reden dat nog een aanvullende risico-inschatting benodigd is?

157

Wanneer zal de in de D-brief genoemde aanvullende risico-inschatting worden gemaakt?

163

Wat is de reden dat nog een aanvullende risico-inschatting benodigd is?

167

Waarom wordt niet duidelijk hoeveel de onzekerheidsreservering precies bedraagt, voor welke doeleinden deze reservering wordt aangehouden en waarin deze verschilt van de risicoreservering?

Kunt u dit toelichten?

168

Wat is de omvang van de gehanteerde risicoreservering?

169

¹² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Voor welke doeleinden dient de risicoreservering en voor welke doeleinden de op departementaal niveau beheerde onzekerheidsreservering¹³?

170

Wat is de omvang van de onzekerheidsreservering voor dit project?

171

Wat is de omvang van de gehanteerde risicoreservering?

175

Wanneer heeft u duidelijkheid over de mogelijke aanpassing van de risicoreservering en wanneer informeert u de Kamer hierover?

Met het nemen van een besluit over de gunning bestaat er een beter zicht op de resterende risico's. De aanvullende risico-inschatting is een normale activiteit na een belangrijke stap in een project om de hoogte van de risicoreservering en onzekerheidsreservering (eventueel) te herzien.

De onzekerheidsreservering is een financiële reserve die onzekerheden buiten het project afdekt (zoals valutaverschillen, veranderende wetgeving of juridische kwesties). Deze reservering maakt geen deel uit van het projectbudget. Deze had een omvang van 27,1 M€. Met gunningsbesluit is de noodzaak voor het aanhouden van de onzekerheidsreservering echter vervallen.

De risicoreservering is een financiële reservering om risico's die zich bij de realisatie van het project voordoen te kunnen opvangen. Deze reservering maakt onderdeel uit van het projectbudget. Deze reservering is geen vast bedrag of percentage. De berekening geschiedt met behulp van een risicomatrix. Het type van het project (bijvoorbeeld uitbreiding, vervanging of nieuwbouw) is daarbij van invloed. Aan de actualisatie van de risicoreservering wordt op dit moment gewerkt. De hoogte van de risicoreservering volgt de ontwikkeling van de risico's gedurende het project en wordt (ten minste) bij iedere faseovergang (zoals bijvoorbeeld A-fase, D-fase en bij oplevering design) opnieuw beschouwd.

19

Zijn er verschillen tussen Nederland en België in het contract met de Naval Group? Zo ja, welke zijn dat?

Zie het antwoord op vraag 15.

20

Zal Nederland gebruik maken van het Belgische simulatiecentrum? Zo ja, op welke wijze en hoe wordt dat betaald? Zo nee, waarom niet?

32

Is het simulatiecentrum uitsluitend betaald door en bestemd voor België of zal Nederland daar ook gebruik van kunnen maken?

82

Wordt het simulatiecentrum ondergebracht bij de Belgisch-Nederlandse school voor mijnenbestrijding op zee EGUERMIN of bij een andere Belgische school?

103

Wordt het simulatiecentrum, dat volgens de D-brief deel uit zal maken van een Belgisch Opleidingscentrum, ondergebracht bij de Belgisch-Nederlandse school voor mijnenbestrijding op zee (EGUERMIN), of bij een andere Belgische school? Zo ja, waarom en welke?

¹³ Kamerstuk 35 000 X, nr. 18

104

Is het simulatiecentrum uitsluitend betaald door en bestemd voor België of zal Nederland daar ook gebruik van kunnen maken?

180

Is het simulatiecentrum uitsluitend betaald door en bestemd voor België of zal Nederland daar ook gebruik van kunnen maken?

België en Nederland hebben de opleidingen voor de mijnenbestrijding volledig geïntegreerd en daarbij wordt nu al gebruik gemaakt van simulatoren. De opleidingen zijn in België gevestigd. Nederland betaalt voor de helft mee aan de simulatoren en zal op dezelfde wijze als nu gebruik kunnen maken van het nieuwe simulatiecentrum. België draagt de kosten voor de aanpassingen aan de infrastructuur en moet nog een besluit nemen waar het simulatiecentrum komt.

21

Zijn er verschillen voorzien in de schepen van Nederland en die van België? Wat zijn die verschillen en waarom zijn er verschillen?

Zie het antwoord op vraag 15.

22

Wordt een auditproces voorzien over het hele aanbestedingsproces? Wanneer wordt daarvan een rapport verwacht?

115

Is er een audit uitgevoerd of is een audit gepland van het beoordelings- en gunningsproces van de aanbesteding? Zo ja, kunt u de resultaten hiervan met de Kamer delen?

181

Is er een audit uitgevoerd of is een audit gepland van het beoordelings- en gunningsproces van de aanbesteding? Zo ja, kunt u de resultaten hiervan met de Kamer delen?

Zoals afgesproken in de *Letter of Intent* van 30 november 2016 (bijlage bij Kamerstuk 33 279, nr. 20) is België de leidende partij bij de vervanging van de mijnenbestrijdingscapaciteit. Het gevolgde aanbestedings- en gunningsproces is uitgevoerd volgens de Belgische regels en procedures. Het Belgische Ministerie van Financiën heeft zoals in België gebruikelijk het verloop van de aanbesteding beoordeeld aan de hand van het door de Belgische Defensie gemaakte verslag. Het oordeel van de Belgische Inspecteur Financiën was positief.

23

Herinnert u zich de aanbeveling in het Triarii rapport¹⁴ dat de ontwikkeling van de marinebouwcluster in Nederland belangrijk kan worden versterkt als de Nederlandse overheid de aanpak van buitenlandse overheden volgt en ook politiekbestuurlijke steun geeft (aan de industrie)? In hoeverre heeft u deze aanbeveling overgenomen, niet alleen ter bevordering van export, maar ook als het gaat om bi- of multilaterale materieelprojecten waar Nederland zelf (voor een groot deel) aan deelneemt?

De aanbevelingen van het genoemde Triarii-rapport dat de Kamer op 10 september 2018 heeft ontvangen (Kamerstuk 31 125, nr. 90) zijn betrokken bij de Defensie Industrie Strategie (DIS) van 15 november 2018 (Kamerstuk 31 125, nr. 92). In de DIS is een belangrijke plaats ingeruimd voor het marinebouwcluster van Defensie, kennisinstituten en maritieme

¹⁴ https://www.nidv.eu/wp-content/uploads/2018/09/Triarii-Economische_Effecten_Marinebouwcluster_Eindrapport.pdf

industrie. Reeds voorafgaand aan de vaststelling van de DIS heeft Defensie in lijn hiermee besloten om bij de vervanging van de M-fregatten en de verwerving van het bevoorradingsschip (*Combat Support Ship*) zonder concurrentiestelling offertes aan te vragen bij de Nederlandse industrie (Kamerstuk 27 830, nrs. 212 en 224). Daarmee krijgt het marinebouwcluster bij deze projecten een grote rol.

Vanzelfsprekend houdt de DIS niet in dat projecten voor marinebouw uitsluitend in Nederland zouden kunnen worden aanbesteed. In de DIS wordt veel aandacht besteed aan internationale samenwerking gezien de mogelijke voordelen daarvan voor ontwikkeling, productie en instandhouding. Ook kan samenwerking de interoperabiliteit met partners vergroten. Goede voorbeelden hiervan zijn de vervanging van de M-fregatten en van de mijnenbestrijdingscapaciteit samen met België.

24

Wat is de meerwaarde van aanschaf van naar Franse inzichten gebouwde schepen, terwijl de Nederlandse noch Belgische Marine operationeel met de Franse Marine samenwerken, in ieder geval niet op het gebied van mijnbestrijding?

België en Nederland hebben gezamenlijk de eisen vastgesteld waaraan de leveranciers moeten voldoen voor de binationale verwerving van de nieuwe schepen. De schepen zijn tevens geschikt voor het optreden in NAVO-verband. Overigens heeft Frankrijk samen met België en Nederland ook de huidige Alkmaar-klasse mijnenbestrijdingsvaartuigen ontwikkeld.

25

Klopt het dat naast de ontwikkeling en bouw van de schepen state-of-the art capaciteiten dienen te worden ontwikkeld c.q. geproduceerd voor de mijnenbestrijding? Welke garanties hebt u gekregen voor de betrokkenheid van de Nederlandse industrie en kennisinstellingen in dit verband?

40

Hoe beoordeelt u het feit dat de Belgische Defensie in het gehanteerde materieelverwervingsproces – in tegenstelling tot Nederland – géén gebruik maakt van onderzoekinstellingen? Welke risico's brengt dit met zich? Zijn de Nederlandse kenniscentra destijds betrokken geweest bij het opstellen van de specificaties etc.? Zijn zij later ook betrokken geweest bij het beoordelen van de aanbiedingen?

51

Welke rol is er binnen deze samenwerking weggelegd voor TNO?

59

Erkent u dat onderzoekinstellingen zoals MARIN en TNO binnen de Nederlandse «Gouden Driehoek» vaak een cruciale rol spelen in het onderkennen van tekortkomingen en verbeterbehoeften in een vroegtijdig stadium van een bouwproject, waarmee hoge kosten, later in het project, veelal voorkomen kunnen worden?

Kunt u in dat licht de volgende vragen beantwoorden:

Hoe is in het project geregeld dat zowel op technische als op operationeel militaire functionaliteit de schepen en de systemen gaan voldoen aan de vereisten zoals ook Nederland die heeft gesteld?

Wordt er in het project voorzien dat deze vroegtijdig worden onderzocht en dat hierop wordt getoetst door Naval Group? Zet NavalGroup daarvoor kennisinstellingen in, zoals Nederland dat zou doen? Welke in dat geval?

Indien door technische en operationele problemen vertragingen ontstaan: draagt Navalgroup en/of België dan de kosten voor het feit dat het Nederlands marinepersoneel dan tijdelijk zonder werk zit?

Bent u bereid om een additioneel fonds vrij te maken voor toetsing en verificatie door de Nederlandse kennisinstututen, zoals zij dit altijd doen voor grote marine-projecten, zodat zij vroegtijdig mogelijke hiaten kunnen onderkennen?

68

Is de constatering juist dat al het onderzoek en ontwikkeling van de schepen en drones voor de mijnenbestrijdingscapaciteit in afwijking van het DMP-A (2018) en de Lol met België (2016) wordt overgedragen aan de gekozen leverancier en onderaannemers?

91

Klopt het dat al het onderzoek en al de ontwikkeling van de schepen en de drones voor de mijnenbestrijdingscapaciteit in afwijking van het DMP-A (2018) en de Lol met België (2016) wordt overgedragen aan de gekozen leverancier en onderaannemers?

In het gehanteerde Belgische materieelverwervingsproces maakt de Belgische Defensie geen gebruik van onderzoeksinstellingen bij het opstellen van eisen, de evaluatie van de offertes en de oplevering van de capaciteit. Een additioneel fonds voor toetsing en verificatie van contractleveringen door Nederlandse kennisinstututen past niet in het Belgisch materieelverwervingsproces en is niet in het contract voorzien. In het project zijn beperkte middelen gereserveerd om studies uit te voeren, maar er zijn nog geen studies voorzien.

Naval Group kan zelf onderzoeksinstellingen of bedrijven inschakelen om aan te tonen dat hun aanbieding voldoet aan de gestelde eisen of voor de ontwikkeling van bepaalde (sub)systemen. Omdat het veelal van de plank-systemen betreft is dit naar verwachting beperkt. Het is aan Naval Group om te bepalen welk onderzoek zij nodig acht en welke kennisinstelling of welk bedrijf zij als onderleverancier kiest.

Het programma van eisen is binationaal opgesteld. De leverancier moet aan deze eisen voldoen. Indien Naval Group niet voldoet aan contractuele afspraken/oplevermomenten dan treedt een boeteclausule in.

26

Waarom gaat de D-brief niet in op de vraag wat de belangrijkste functionele eisen zijn geweest?

Zie het antwoord op vraag 17.

27

Waarom is Nederland verplicht op het gebied van onderhoud met deze aanbesteding, aangezien België het definitieve onderhoudscontract pas in 2023 gaat tekenen?

28

Is er in de aanbesteding reeds een vaste prijs opgenomen voor het onderhoudscontract? Wat zijn de bedragen voor de eerste tien jaar?

29

Hoe worden de hoger of lager uitvallende onderhoudskosten gedragen per partij wanneer het anders blijkt dan geraamd?

111

Is er in de aanbesteding reeds een vaste prijs opgenomen voor het onderhoudscontract? Zo ja, wat bedragen de geraamde onderhoudskosten voor de eerste tien jaar? Welke partij c.q. partijen draagt c.q. dragen het risico voor hoger of lager uitvallende onderhoudskosten, indien in 2023 blijkt dat deze anders uitvallen dan nu geraamd?

132

Waarom verplicht Nederland zich op het gebied van onderhoud met deze aanbesteding, aangezien België het definitieve onderhoudscontract pas in 2023 wil tekenen?

137

Is er in de aanbesteding reeds een vaste prijs opgenomen voor het onderhoudscontract? Zo ja, wat bedragen de geraamde onderhoudskosten voor de eerste tien jaar?

138

Welke partij(en) dragen het risico voor hoger of lager uitvallende onderhoudskosten wanneer in 2023 blijkt dat deze anders uitvallen dan nu geraamd?

139

Maken de onderhoudskosten voor de eerste tien jaar ook deel uit van het in de D-brief genoemde investeringsbedrag van 883,3 miljoen euro of komen die kosten er bovenop?

166

Maken de onderhoudskosten voor de eerste tien jaar ook deel uit van het in de D-brief genoemde investeringsbedrag van 883,3 miljoen euro of komen die kosten er bovenop?

Zoals vastgelegd in de BENESAM-afspraken over marinesamenwerking voert België voor beide landen het onderhoud uit aan de mijnenbestrijdingscapaciteit en voert Nederland voor beide landen het onderhoud uit aan de M-fregatten. Bij de aanbesteding van de nieuwe mijnenbestrijdingscapaciteit worden ook de prijzen van de toekomstige onderhoudsactiviteiten vastgelegd. Deze vormen de basis voor het I-ISS contract dat in 2023 door België wordt afgesloten.

Het bedrag van € 883,3 miljoen dat is genoemd in de vragen 139 en 166 betreft alleen investeringen. Dit bedrag staat los van de exploitatie-uitgaven. In de D-brief is een tabel opgenomen met de ontwikkeling van de exploitatie-uitgaven vanaf 2024. In de bedragen van deze tabel is de raming van de uitgaven verwerkt van het *Initial In-Service Support* onderhoudscontract voor de eerste tien jaar van het gebruik vanaf eind 2023. Zoals blijkt uit de tabel in de D-brief zijn de exploitatie-uitgaven in de jaren 2024 tot en met 2029 lager dan de huidige uitgaven van € 37,0 miljoen per jaar. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door minder instandhoudingsuitgaven omdat de »huidige mijnenbestrijdingsvaartuigen eerder uit dienst worden gesteld en doordat in het aankoopcontract voor de nieuwe mijnenbestrijdingscapaciteit het preventief onderhoud (behalve de manuren) voor de eerste twee jaar na de levering van een vaartuig is meegenomen. Vanaf 2030 zijn deze uitgaven hoger, en vanaf 2032 bedragen de geraamde exploitatie-uitgaven € 40,4 miljoen per jaar. Dit is € 3,4 miljoen hoger dan het huidige exploitatiebudget. Deze hogere uitgaven worden vooral veroorzaakt doordat de nieuwe vaartuigen een aanzienlijk groter tonnage kennen dan de huidige schepen en daardoor onder meer een hoger brandstofverbruik hebben.

28

Is er in de aanbesteding reeds een vaste prijs opgenomen voor het onderhoudscontract? Wat zijn de bedragen voor de eerste tien jaar?

Zie het antwoord op vraag 27

29

Hoe worden de hoger of lager uitvallende onderhoudskosten gedragen per partij wanneer het anders blijkt dan geraamd?

Zie het antwoord op vraag 27

30

Is het Belgische aandeel in de aanbesteding groter dan de Nederlandse? Kunt u dit nader toelichten met cijfer?

Zie het antwoord op vraag 15.

31

Heeft een mogelijk verschil in aanbesteding consequenties voor de toekomstige samenwerking tussen Nederland en België?

Zie het antwoord op vraag 15.

32

Is het simulatiecentrum uitsluitend betaald door en bestemd voor België of zal Nederland daar ook gebruik van kunnen maken?

Zie het antwoord op vraag 20.

33

Wat houdt het in dat het aan te schaffen Nederlandse en Belgische materieel niet geheel identiek is? Waarin verschilt het materieel van elkaar?

Zie het antwoord op vraag 15.

34

Klopt het dat de mijnenbestrijdingsvaartuigen radars krijgen van het Deense bedrijf Terma? In hoeverre zijn de radars van het Deense bedrijf Terma anders dan radarsystemen die de rest van de Nederlandse vloot gebruikt?

Zie het antwoord op vraag 8.

35

Klopt het dat er een aparte vloot in de Belgisch-Nederlandse marine zal ontstaan, waarbij de mijnenbestrijdingsvaartuigen bijvoorbeeld radars van het Deense bedrijf Terma krijgen; een compleet ander systeem dan op de rest van de Nederlandse vloot¹⁵? Hoe beoordeelt u dit?

Zie het antwoord op vraag 8.

36

Hoe beoordeelt u de berichtgeving¹⁶ dat de Belgische interim-Minister van Defensie Reynders zelf toe zou hebben gegeven de Franse Minister van Buitenlandse Zaken gesproken te hebben over zowel de mijnenjagers als diens kandidatuur als secretaris-

¹⁵ <https://trends.knack.be/economie/beleid/de-franse-greep-op-de-belgische-mijnenjagers-drie-bedenkingen/article-opinion-1442205.html>

¹⁶ <https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/federaal/reynders-ontkent-deal-met-parijs-over-contract-mijnenjagers/10107951.html>

generaal van de Raad van Europa? Kunt u beoordelen of Frankrijk gelobbyd heeft voor Franse bedrijven? In hoeverre heeft Nederland dit voor Nederlandse bedrijven gedaan?

Zie het antwoord op vraag 9.

37

Hoe beoordeelt u de berichtgeving dat Naval & Robotics plotseling een bod deed dat 200 miljoen euro of 10 procent onder de aanvankelijke prijs bleef¹⁷? Klopt het dat op de betrokken aanbidding een korting is gegeven van 200 miljoen euro? Is het in een later stadium verlenen van deze korting gebruikelijk, en toegelaten in de formele biedingsprocedure?

Zie het antwoord op vraag 14.

38

Ervan uitgaande dat de berichtgeving¹⁸ over het plotselinge bod van Naval Group dat 200 miljoen euro ofwel 10% onder de aanvankelijke prijs bleef klopt, herinnert u zich uw antwoord (Kamerstuk 27 830, nr. 246, blz. 3) dat bij twijfel over concurrentievalsende elementen bij aanbestedingen, zoals (verkapte) staatssteun, dit tijdens de beoordeling van de inschrijvingen nader zal worden onderzocht? Is er bij deze aanbesteding aanleiding tot dergelijke twijfel, gelet op bijvoorbeeld de plotselinge korting van 10% (ca. 200 miljoen euro) die werd ingezet door Naval Group? Bent u bereid onderzoek te overwegen?

Zie het antwoord op vraag 14.

39

Heeft de regering zich op politiek-bestuurlijk niveau ingezet voor Nederlandse industriële participatie? Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 6.

40

Hoe beoordeelt u het feit dat de Belgische Defensie in het gehanteerde materieelverwervingsproces – in tegenstelling tot Nederland – géén gebruik maakt van onderzoekinstellingen? Welke risico's brengt dit met zich? Zijn de Nederlandse kenniscentra destijds betrokken geweest bij het opstellen van de specificaties etc.? Zijn zij later ook betrokken geweest bij het beoordelen van de aanbiddingen?

Zie het antwoord op vraag 25.

41

Hoe beoordeelt u de berichtgeving dat Nederland bij de Defensie Materieel Organisatie (DMO) onvoldoende capaciteit had om voor de nieuwe mijnenjagers een ontwerp te maken en een werf te selecteren?¹⁹

¹⁷ <https://trends.knack.be/economie/beleid/de-franse-greep-op-de-belgische-mijnenjagers-drie-bedenkingen/article-opinion-1442205.html>

¹⁸ <https://trends.knack.be/economie/beleid/de-franse-greep-op-de-belgische-mijnenjagers-drie-bedenkingen/article-opinion-1442205.html>

¹⁹ <https://marineschepen.nl/nieuws/5-vragen-over-nieuwe-mijnenjagers-180319.html>

België en Nederland hebben besloten de mijnenbestrijdingsvaartuigen samen te vervangen met als uitgangspunt de reeds bestaande BENESAM-samenwerking op marinegebied. Daarbij is België verantwoordelijk voor het onderhoud van de gezamenlijke mijnenbestrijdingsvaartuigen van beide landen en Nederland is dat op het gebied van de M-fregatten. Beide landen willen deze samenwerking ook bij nieuw materieel voortzetten en dan is de verwerving van nagenoeg identiek materieel logisch en noodzakelijk. Veronderstelde capaciteitsproblemen bij de DMO hebben hierbij geen rol gespeeld. De DMO is bij het opstellen van de specificaties en de beoordeling van de offertes nauw betrokken geweest. Ook in de uitvoering blijft DMO betrokken.

42

Hoe beoordeelt u de kritiek dat de Nederlandse industrie de komende dertig tot veertig jaar volledig is uitgeschakeld op het gebied van mijnenbestrijding (MCM)²⁰? Hoe verhoudt zich dit tot de nieuwe Defensie Industrie Strategie?

129

Welke gevolgen heeft de keuze voor de Naval Group voor de decennialang in Nederland opgebouwde technische kennis van mijnenbestrijding bij de kennisinstututen en andere stakeholders binnen de «Gouden Driehoek»? Waarom gaat u hier in uw brief niet op in en op welke wijze bent u bereid deze kennis te borgen?

In het kader van de maatregelen om de inzetbaarheid en de voortzettingvermogen van de krijgsmacht te vergroten (Kamerstuk 34 775 X, nr. 25) zal Defensie op korte termijn enkele drones aanschaffen.

Dit is een separaat project waarmee de capaciteit voor de Noordzee wordt uitgebreid. Het type drone dat wordt aangeschaft is dezelfde als uit de beoogde toolbox. Daardoor kan tevens ervaring worden opgedaan om de invoering soepeler te laten verlopen. Zie ook het antwoord op vraag 49. Hierbij zal ondersteuning worden gevraagd van de kennisinstututen. Momenteel loopt er nog een studie voor kennisopbouw op het gebied van automatisering van MCM-systemen. Via PESCO MAS MCM kunnen kennisinstututen worden betrokken bij de ontwikkeling van de toekomstige toolboxes. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor de Nederlandse kennisinstututen om te participeren in studies op het gebied van mijnenbestrijding onder bijvoorbeeld het NATO initiatief op het gebied van *Maritime Unmanned Systems*.

43

Hoe beoordeelt u de analyse²¹ dat er in de Europese defensie-markt geen gelijk speelveld is? Klopt het dat er in het buitenland meer bedrijven zijn die meedingen en zich soms extra's kunnen permitteren omdat ze staatsbedrijven zijn?

De Europese staatssteunregels zorgen ervoor dat ondernemingen niet zonder meer financieel ondersteund of bevoordeeld kunnen worden door overheden. Dat geldt ook voor ondernemingen die gedeeltelijk in staatshanden zijn. Ook daar mag de overheid zowel als aandeelhouder of anderszins geen financiering ter beschikking stellen die niet marktconform is of is toegelaten als rechtmatige staatssteun. Bovendien gelden extra transparantieplichtingen voor overheidsondernemingen ingevolge richtlijn 2006/111/EG van de Commissie van 16 november 2006 betreffende de doorzichtigheid in de financiële betrekkingen tussen lidstaten en openbare bedrijven en de financiële doorzichtigheid binnen bepaalde ondernemingen. Daarnaast geldt dat een inschrijver binnen de aanbesteding

²⁰ <https://marineschepen.nl/nieuws/5-vragen-over-nieuwe-mijnenjagers-180319.html>

²¹ <https://marineschepen.nl/nieuws/5-vragen-over-nieuwe-mijnenjagers-180319.html>

dingsregelgeving niet enkel om reden dat het een overheidsonderneming van een EU-lidstaat is of een Europese overheid als meerderheidsaandeelhouder heeft, kan worden uitgesloten van een aanbestedingsprocedure.

Indien een inschrijving voor een opdracht wordt gedaan die in verhouding tot de te verrichten werken, leveringen of diensten abnormaal laag lijkt, kan de aanbestedende dienst de inschrijvende partij verduidelijkingen over de samenstelling van de desbetreffende inschrijving vragen en daarbij expliciet de ontvangst van staatssteun betrekken. Een inschrijving kan op grond van staatssteun worden afgewezen, indien de inschrijvende partij niet hard kan maken dat de ontvangen staatssteun in overeenstemming is met de EU-regels (zie bijv. artikel 2.107, vierde lid, ADV). De Belgische Defensie heeft geen aanleiding gezien om aan een inschrijvende partij een dergelijke verduidelijking te vragen.

Daarnaast kan een inschrijvende partij, indien die zou merken dat de aanbesteding niet is verlopen volgens de vigerende regelgeving, een gerechtelijke procedure starten.

44

Nederland en België hebben al jarenlang een goede open samenwerking ook op het gebied van operationele inzet en kennisuitwisseling.

Hoe wordt gewaarborgd dat deze volledigheid van kennisuitwisseling niet wordt beperkt door het afschermen van militair strategisch of technologische/ operationele kennis door de Franse hoofdaannemer?

Is er sprake van strategische kennis die niet door België of door Frankrijk met Nederland kan worden gedeeld?

Gelet op de 100% open samenwerking en kennisdeling tussen België en Nederland; gaat Frankrijk (NavalGroup) openheid geven over (strategische) kennis naar België en Nederland?

Hoe waarborgt België dat deze volledigheid van kennisdeling niet beperkt wordt door het afschermen van eventueel militaire geheimen of technologische/ operationele kennis binnen de door Frankrijk en België te leveren systemen?

46

Zijn er tijdens de levensduur afhankelijkheden van de Intellectual Property van de hoofdaannemer ofwel Naval Group? Zo ja, welke afspraken zijn daarover gemaakt?

57

Wordt het met dit project gemoeide intellectuele eigendom volledig en onverkort met België en Nederland gedeeld?

61

Kunt u gedetailleerd aangeven hoe het intellectueel eigendom is geregeld nu deze order wordt geplaatst bij het Franse Navalgroup? Zal met de Franse staat afgesproken gaan worden dat alle in de systemen gelegen kennis en intellectueel eigendom volledig en onverkort met België en Nederland wordt gedeeld?

66

Is er sprake van strategische kennis die niet door België of door Frankrijk met Nederland kan worden gedeeld?

67

Zal met de Franse staat afgesproken gaan worden dat alle in de systemen gelegen kennis en intellectueel eigendom volledig en onverkort met België en Nederland worden gedeeld?

Volgens het contract hebben België en Nederland het gebruiksrecht, onbeperkt in tijd en plaats, ten aanzien van geleverde producten, plannen, studies en alle andere resultaten die in het kader van de opdracht worden

verstrekt door Naval Group. Voor het scheepsonwerp hebben België en Nederland naast het gebruiksrecht ook het intellectuele eigendom omdat dit samen met Naval Groep is ontwikkeld. Voor alle systemen die «van de plank» worden gekocht, waaronder de toolbox, geldt dat er – zoals gebruikelijk – geen overdracht zal zijn van intellectueel eigendom.

45

Is Nederland voor het onderhoud en de tussentijdse upgrades afhankelijk van Franse leveranciers? Zo ja, hoe waarborgen we dat de systemen gedurende gehele levensduur operationeel blijven?

Naval Group zal als leverancier en straks als medeverantwoordelijke voor het onderhoud, een belangrijke rol blijven spelen bij het onderhoud en tussentijdse upgrades. Niet alle onderleveranciers zijn Frans. Het contract is de waarborg dat de systemen gedurende de daarvoor gespecificeerde levensduur operationeel blijven.

46

Zijn er tijdens de levensduur afhankelijkheden van de Intellectual Property van de hoofdaannemer ofwel Naval Group? Zo ja, welke afspraken zijn daarover gemaakt?

Zie het antwoord op vraag 44.

47

Bent u op de hoogte van de Franse tegenhanger van onze Defensie Industrie Strategie²²? Kent u onder meer de tabel op pagina 67 hierin, die overduidelijk laat zien dat Frankrijk ook voor maritieme projecten volledig voor het Franse nationale belang gaat («sovereignty»? Kunt u expliciet uw verwachtingsbeeld schetsen wat dit in de toekomst betekent voor de bereidheid van de Franse Marinebouwsector om daadwerkelijk grootschalige en technologisch inhoudelijke participatie te gaan ontplooiën in samenwerkingen met het buitenland?

U refereert naar de Franse nationale defensie en veiligheidsstrategie waarbinnen één hoofdstuk de Franse tegenhanger van de Nederlandse Defensie Industrie Strategie is. Ondanks dat deze strategie theoretisch ruimte biedt voor samenwerking domineert het Franse nationale belang en zijn daardoor naar verwachting de mogelijkheden voor Nederlandse bedrijven om te participeren in het project vervanging mijnenbestrijdingsvaartuigen beperkt. Dit is een consequentie van de gekozen manier van aanbesteden en de verdeling van dit project en het project voor de vervanging van de M-fregatten tussen Nederland en België. Voor eventuele toekomstige projecten zal de nationale DIS, inclusief de mogelijkheden tot participatie bij samenwerking, een belangrijk afwegingskader vormen.

48

Op welke wijze worden de afgesproken specificaties geverifieerd door de Koninklijke Marine? Hoe worden, zoals gebruikelijk bij de nieuwbouwprojecten voor de Koninklijke Marine, de Nederlandse

²² https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj0jcyA5ZXhAhUP3aQKHUTMBDgQFjAAegQIBxAC&url=https%3A%2F%2Fwww.defense.gouv.fr%2Flayout%2Fset%2Fpopup%2Fcontent%2Fdownload%2F520198%2F8733095%2Fversion%2F2%2Ffile%2FDEFENCE%2BAND%2BNATIONAL%2BSECURITY%2BSTRATEGIC%2BVIEW%2B2017.pdf&usg=AOvVaw1GgHnZcu1kY8e_TjjsS6E9

kennisinstituten hierbij betrokken? Indien er geen kennisinstituten zullen worden betrokken: hoe gaan Nederland en België dan beoordelen/ testen of de schepen die we uiteindelijk krijgen voldoen aan de eisen? Is het risico hierbij niet heel groot dat we eventuele gebreken pas signaleren tijdens het inzetten van de MCM waardoor we in een later stadium in buitenlandse ontwerpen aanpassingen moeten verrichten die extreem veel extra tijd en geld kosten? Voor wie zijn deze kosten dan?

Volgens het contract moet Naval Group aantonen dat het aan alle eisen voldoet. Hierbij kan Naval Group gebruik maken van kennisinstituten naar eigen keus. De verificatie van de leveringen (keuringen) gebeurt onder leiding van de opdrachtgever volgens de in het contract beschreven richtlijnen. Indien later blijkt dat er gebreken zijn waarbij de leverancier niet aan het contract voldoet, zal dat op zijn kosten moeten worden opgelost.

49

Wordt Nederlands defensiepersoneel tijdig betrokken bij het introduceren van systemen voorafgaand aan de formele oplevering? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze zal dit dan gebeuren en zijn hier voor Nederland kosten aan verbonden?

Ja. Dit betreft onder meer het extra personeel voor het ruimen van mijnen op de Noordzee waartoe is besloten in het kader van de maatregelen om de inzetbaarheid en de voortzettingsvermogen van de krijgsmacht te vergroten (Kamerstuk 34 775 X, nr. 25). Defensie zal op korte termijn als afzonderlijk project enkele drones aanschaffen om de capaciteit voor de Noordzee uit te breiden. Deze drones zijn dezelfde als de drones uit de beoogde toolbox. Hiermee kan het personeel tevens kennis en ervaring opdoen met de onbemande systemen waardoor de invoering soepeler kan verlopen. Hiermee is voor Nederland een extra investering gemoeid van minder dan € 25 miljoen.

Daarnaast is in oktober 2017 samen met België een Capacitair Team Maritiem MCM opgericht. Dit team begeleidt de introductie van de nieuwe MCM-platformen en de noodzakelijke aanpassingen op het gebied van doctrine, organisatie, training, materiaal, leiderschap, personeel, facilitair en interoperabiliteit (DOTMLPFI).

50

Klopt het dat de Minister van Defensie op 15 november jl. het volgende heeft gezegd in haar toespraak bij het 30ste NIDV-symposium: «Daarnaast willen we onze traditioneel sterke industrieën – zoals de marinebouw en radartechnologie – behouden en versterken. [...] Daar merk ik bij op: als het beste product voor de beste prijs in het buitenland te vinden is, dan zullen wij het daar aanschaffen. Maar ook dán zullen wij het Nederlandse bedrijfsleven zoveel mogelijk betrekken»? Zo ja, hoe verhouden de genomen besluiten in deze D-brief zich tot beide onderdelen van deze toespraak?

Zie het antwoord op vraag 3.

51

Welke rol is er binnen deze samenwerking weggelegd voor TNO?

Zie het antwoord op vraag 25.

52

Zijn er afspraken gemaakt over een evaluatie(moment)? Gaat de Belgisch-Nederlandse samenwerking worden geëvalueerd? Zo ja: hoe en wanneer?

Er zijn in het kader van het project Vervanging mijnenbestrijdingscapaciteit geen afspraken gemaakt over een evaluatie van de Belgisch-Nederlandse samenwerking.

53

Welk schaalvoordeel heeft Nederland bereikt met de gezamenlijke aankoop? Kunt u dit kwantificeren?

Zie het antwoord op vraag 2.

54

Klopt het dat het winnende consortium uitgaat van een economische return voor België van 2,1 miljard euro over twintig jaar, onder meer vanwege het onderhoud? Kunt u dit cijfer vergelijken met de economische return voor Nederland als gevolg van de ontwikkeling van de nieuwe M-fregatten?

Zie het antwoord op vraag 6.

55

Bestaat het risico dat België en Nederland, door met Frankrijk samen te werken op het gebied van mijnenbestrijdingstechnologie, indirect bijdragen aan de exportpositie van Frankrijk in relatie tot de Verenigde Arabische Emiraten, aangezien Nederland een strenger exportvergunningbeleid hanteert dan Frankrijk?

56

Welke afspraken en zekerheden zijn er gemaakt en aangebracht teneinde te voorkomen dat de exportrestricties die Nederland hanteert onverkort blijven gelden bij export van met Frankrijk ontwikkelde wapensystemen?

60

Welke afspraken en zekerheden zijn er voorzien om te voorkomen dat de wapenexportrestricties die Nederland hanteert onverkort blijven gelden bij export van met Frankrijk ontwikkelde wapensystemen? Gelet op de open kennisdeling die België en Nederland rondom mijnenbestrijdingstechnologie hanteren, in hoeverre kan Nederland dan potentieel indirect bijdragen aan mogelijke wapenexport naar landen als Saoedi-Arabië of andere landen waar Frankrijk wel en Nederland niet naar exporteert?

België en Nederland hebben het exclusieve gebruiksrecht ten aanzien van het ontwerp van het schip. Dat betekent dat bij de eventuele bouw door Naval Group van deze schepen voor de exportmarkt, zowel een Belgische als Nederlandse wapenexportvergunning nodig is. Dit geldt echter niet voor de apparatuur of de bewapening van het schip die «van de plank» wordt verworven. Indien het gaat om militaire goederen is daarop het wapenexportbeleid van het land van oorsprong van toepassing. Indien Naval Group kiest voor Nederlandse componenten waarop het Nederlandse wapenexportbeleid van toepassing is, dan is voor de export daarvan een Nederlandse vergunning nodig.

56

Welke afspraken en zekerheden zijn er gemaakt en aangebracht teneinde te voorkomen dat de exportrestricties die Nederland hanteert onverkort blijven gelden bij export van met Frankrijk ontwikkelde wapensystemen?

Zie ook het antwoord op vraag 55.

57

Wordt het met dit project gemoeide intellectuele eigendom volledig en onverkort met België en Nederland gedeeld?

Zie het antwoord op vraag 44.

58

Hoe is de in dit artikel vermelde korting van 200 miljoen euro tot stand gekomen²³?

Zie het antwoord op vraag 14.

59

Erkent u dat onderzoeksinstellingen zoals MARIN en TNO binnen de Nederlandse «Gouden Driehoek» vaak een cruciale rol spelen in het onderkennen van tekortkomingen en verbeterbehoeften in een vroegtijdig stadium van een bouwproject, waarmee hoge kosten, later in het project, veelal voorkomen kunnen worden?

Kunt u in dat licht de volgende vragen beantwoorden:

Hoe is in het project geregeld dat zowel op technische als op operationeel militaire functionaliteit de schepen en de systemen gaan voldoen aan de vereisten zoals ook Nederland die heeft gesteld?

Wordt er in het project voorzien dat deze vroegtijdig worden onderzocht en dat hierop wordt getoetst door Naval Group? Zet NavalGroup daarvoor kennisinstellingen in, zoals Nederland dat zou doen? Welke in dat geval?

Indien door technische en operationele problemen vertragingen ontstaan: draagt Navalgroup en/of België dan de kosten voor het feit dat het Nederlands marinepersoneel dan tijdelijk zonder werk zit?

Bent u bereid om een additioneel fonds vrij te maken voor toetsing en verificatie door de Nederlandse kennisinstututen, zoals zij dit altijd doen voor grote marine-projecten, zodat zij vroegtijdig mogelijke hiaten kunnen onderkennen?

Zie het antwoord op vraag 25.

60

Welke afspraken en zekerheden zijn er voorzien om te voorkomen dat de wapenexportrestricties die Nederland hanteert onverkort blijven gelden bij export van met Frankrijk ontwikkelde wapensystemen? Gelet op de open kennisdeling die België en Nederland rondom mijnenbestrijdingstechnologie hanteren, in hoeverre kan Nederland dan potentieel indirect bijdragen aan mogelijke wapenexport naar landen als Saoedi-Arabië of andere landen waar Frankrijk wel en Nederland niet naar exporteert?

Zie het antwoord op vraag 55.

61

Kunt u gedetailleerd aangeven hoe het intellectueel eigendom is geregeld nu deze order wordt geplaatst bij het Franse Navalgroup? Zal met de Franse staat afgesproken gaan worden dat alle in de systemen gelegen kennis en intellectueel eigendom volledig en onverkort met België en Nederland wordt gedeeld?

²³ <https://marineschepen.nl/nieuws/Naval-Group-passeert-Thales-vlak-voor-tijd-150319.html>

Zie het antwoord op vraag 44.

62

Klopt het dat autonoom onder water varen en de daarmee gerelateerde technologie al langer een technologie-veld is waarin de Nederlandse kennisinstituten actief zijn; technologie die essentieel is in de drones en hulpsystemen voor de MCM? In hoeverre ontstaat er nu een risico dat, door afscherming van dergelijke technologie in het kader van het eigen nationale belang van de buitenlandse industrie, Nederland op achterstand dreigt te komen in dit kennisveld? Wat bent u bereid hieraan te doen?

71

In welke mate kan de Nederlandse samenleving, waaronder de economie en de technologiesector, profiteren van de invoering van autonoom opererende drones? Is er sprake van spin-off van technologie naar de technologiesector in de maatschappij, medegebruik door andere diensten, etc.? Of blijft deze technologie uitsluitend binnen de mijnendienst van de Koninklijke Marine beschikbaar?

96

In welke mate kan de Nederlandse samenleving, waaronder de economie en de technologiesector, profiteren van de invoering van autonoom opererende drones? Is er sprake van spin-off van technologie naar de technologiesector in de maatschappij, medegebruik door andere diensten, etc.? Of blijft deze technologie uitsluitend binnen de mijnendienst van de Koninklijke Marine beschikbaar?

101

In welke mate kunnen de Nederlandse industrie en kennisinstellingen profiteren van de ontwikkeling en het gebruik van de autonoom opererende drones? Is er sprake van enige spin-off, en zo ja, welke?

Nederlandse kennisinstituten zijn al langer actief op het gebied van autonoom onder water varen. Met deze kennis kon Defensie optreden als *smart buyer / specifier*. Defensie verwerft nu systemen van de plank die weinig doorontwikkeling behoeven. De systemen zijn vrij op de markt beschikbaar voor partijen die daarin interesse hebben.

63

In hoeverre kan Nederland alsnog (extra) inbreng verlangen op het testen van de opgeleverde schepen, alsmede op het onderhoud en de instandhouding? Bent u bereid inzet van onder meer Nederlandse kennisinstituten te bepleiten, en zo het nationale kennisniveau in stand te houden? Zo nee, waarom niet?

Dit is niet mogelijk omdat dat niet past in het Belgische aanbestedingsproces en ook niet in het contract is meegenomen.

64

Klopt het dat Naval een in een later stadium een korting heeft gegeven van 200 miljoen euro, zoals bericht in Knack²⁴? Zo ja, kan de Staatssecretaris toelichten hoe en waarom deze korting is gegeven?

Zie het antwoord op vraag 14.

²⁴ <https://m.trends.knack.be/economie/beleid/de-franse-greep-op-de-belgische-mijnenjagers-drie-bedenkingen/article-opinion-1442205.html>

65

Hoe wordt gewaarborgd dat de Nederlandse bedrijven die in mijnenbestrijdingstechnologie een specialisme hebben en daarmee de Nederlandse veiligheidsbelangen dienen, volledig meeprofiten van de kennisontwikkeling vanuit het MCM-project?

De verwerving betreft vooral systemen die van de plank kunnen worden gekocht, waarvan een deel nog in de laatste fase van ontwikkeling (*Technical Readiness Level 7–8*) zit. Er zal daarom nauwelijks kennisontwikkeling binnen het MCM-project plaatsvinden.

66

Is er sprake van strategische kennis die niet door België of door Frankrijk met Nederland kan worden gedeeld?

Zie het antwoord op vraag 44.

67

Zal met de Franse staat afgesproken gaan worden dat alle in de systemen gelegen kennis en intellectueel eigendom volledig en onverkort met België en Nederland worden gedeeld?

Zie het antwoord op vraag 44.

68

Is de constatering juist dat al het onderzoek en ontwikkeling van de schepen en drones voor de mijnenbestijdingscapaciteit in afwijking van het DMP-A (2018) en de Lol met België (2016) wordt overgedragen aan de gekozen leverancier en onderaannemers?

Zie het antwoord op vraag 25.

69

Waarom wordt in de D-brief niet ingegaan op de manier waarop de drie overgebleven biedingen van elkaar verschilden in relatie tot de gestelde eisen?

Zie het antwoord op vraag 17.

70

Bent u van mening dat bilaterale samenwerking met België, zoals in dit DMP-D wordt voorgesteld, als consequentie rechtvaardigt dat veel van haar eigen beleid niet wordt toegepast?

Zie het antwoord op vraag 3.

71

In welke mate kan de Nederlandse samenleving, waaronder de economie en de technologiesector, profiteren van de invoering van autonoom opererende drones? Is er sprake van spin-off van technologie naar de technologiesector in de maatschappij, medegebruik door andere diensten, etc.? Of blijft deze technologie uitsluitend binnen de mijnendienst van de Koninklijke Marine beschikbaar?

Zie het antwoord op vraag 62.

72

Is in de gunningscriteria voor de financiële aspecten rekening gehouden met levensduurkosten, inclusief onderhoudskosten? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe dan?

110

Hoe is in de gunningscriteria voor de financiële aspecten rekening gehouden met levensduurkosten, inclusief onderhoudskosten? Waarom wordt hier in de brief niet op ingegaan? Hoe zwaar wogen de levensduurkosten mee in vergelijking met de initiële investeringskosten?

172

Hoe is in de gunningscriteria voor de financiële aspecten rekening gehouden met levensduurkosten, inclusief onderhoudskosten?

178

Hoe is in de gunningscriteria voor de financiële aspecten rekening gehouden met levensduurkosten, inclusief onderhoudskosten?

179

Hoe zwaar wogen de levensduurkosten mee in vergelijking met de initiële investeringskosten?

Voor de levensduurkosten is onder meer gekeken naar de prijzen voor onderhoudsactiviteiten, het brandstofverbruik en het aantal benodigde manuren voor het uit te voeren onderhoud. De levensduurkosten wegen voor 10% mee, de initiële investeringskosten voor 30%. Net voor de levering van het eerste schip en drones (2023) wordt het I-ISS onderhoudscontract afgesloten met de prijzen voor onderhoudsactiviteiten, zoals die nu in het contract met Naval Group worden vastgesteld (met prijsescalatie, waaronder inflatie).

73

Waarom is het Belgische aandeel in de aanbesteding groter dan het Nederlandse?

Zie het antwoord op vraag 15.

74

In welke mate wordt het family-of-ships concept van CZSK met deze aankoop doorkruist?

Zie het antwoord op vraag 2.

75

Welke extra logistieke en personele kosten brengt het afwijken van de standaarden met zich mee?

Zie het antwoord op vraag 2.

76

Is met nieuwe technologieën, waaronder drones, opereren op afstand en onderhoud, maar ook de groeiende dreiging van statelijke en niet-statale actoren, het aantal schepen waaraan behoefte is bij toeval precies even groot als het huidige aantal van 6?

De behoefte aan het aantal platformen is bepaald aan de hand van de inzetbaarheidsdoelstellingen van Defensie en de *targets* die de NAVO voor Nederland heeft vastgesteld. Met de zes eenheden kan daaraan worden voldaan, inclusief de behoefte aan opleiding en training en het uitvoeren van secundaire taken.

77

Aangezien de D-Brief hier geen duidelijkheid over geeft, op grond van welke criteria precies waren de schepen van Naval het best?

Zie het antwoord op vraag 17.

78

Heeft u plannen met de al na 10 jaar of minder operationeel afgeschreven drones? Zijn deze tegen die tijd nog inzetbaar voor een ander, minder geavanceerd, doel? Wellicht buiten Defensie. Zo ja, wordt bij de verwerving rekening gehouden met dit toekomstige gebruik, waardoor de restwaarde hoger is?

Het gaat hier om nieuwe technologie waarmee Defensie nog weinig ervaring heeft. Bij de aanschaf van vervangende systemen zal worden bekeken of de oude systemen nog voor andere doelen kunnen worden ingezet. Defensie houdt geen rekening met een restwaarde.

79

Hoe kan een Frans bod ook op industriële aspecten hoger scoren dan een Belgisch-Nederlandse combinatie?

84

Hoe kan een Frans bod op het punt EVB (Eigen Veiligheidsbelang) hoger scoren dan de Belgisch-Nederlands en Belgisch-Franse biedingen?

105

Waarom beschouwt België de industriële aspecten als «essentiële veiligheidsbelangen»? Heeft België een relevante, (zelfschepende) marinebouwindustrie die een beroep hierop rechtvaardigt?

Net als andere landen beschouwt België het als een essentieel veiligheidsbelang om te beschikken over een nationale Defensie Technologische en Industriële Basis (DTIB). België legt daarbij de nadruk op maritieme aanvoerlijnen en havens, energie en cyber, en streeft naar een sterke nationale positie in technologische nichedomeinen maar ook naar internationale samenwerking. Het is evident dat mijnenbestrijding voor deze prioriteiten relevant is.

De inschrijvende partijen hebben als onderdeel van hun offertes industriële aanbiedingen gedaan die aansluiten bij de door België gedefinieerde prioriteiten. De offertes van Naval Group hebben daarbij in deze categorie de meeste punten behaald.

80

Wie is na oplevering van de schepen verantwoordelijk voor implementatie van nieuw type drones aan boord?

100

Is het waar dat plaatsing, energievoorziening en vooral integratie van een vervangend drone-systeem met het Command & Control (C2) systeem complex is en veel kennis vergt? Wie is na oplevering van de schepen verantwoordelijk voor implementatie van nieuwe type drones aan boord: de bouwmeester of onderaannemer, de Belgische marine of een nog in te richten samenwerking tussen de Nederlandse en Belgische marine? Is daarvoor bij die partij(en) voldoende kennis aanwezig, met name van het C2 systeem?

In het contract zijn geen afspraken gemaakt over de vervanging van de drones zodra die het einde van de levensduur bereiken. Hierover kan een

besluit worden genomen als de invoering van nieuwe drones aan de orde is. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 98.

Aangezien de leverancier verantwoordelijk is voor het configuratiemanagement zal deze ook de impact van integratie van nieuwe componenten moeten beoordelen. In het contract met de dan beoogde partijen zullen de verantwoordelijkheden moeten worden vastgelegd.

81

Waarom bestelt u nu drones, waarvan zeker is dat deze bij oplevering van de schepen verouderd zullen zijn?

102

Waarom worden nu al drones besteld, waarvan zeker is dat deze bij oplevering van de schepen (2024–2030) verouderd zullen zijn? Waarom wordt niet gewacht op de drones die met het PESCO-project worden ontwikkeld, die al over 7 tot 10 jaar beschikbaar komen? Waarom wordt de verwerving van de snelst ontwikkelende technologie niet uitgesteld tot een zo laat mogelijk moment?

Een deel van de te leveren drones zit in de laatste fase van ontwikkeling (Technical Readiness Level 7–8) en zullen bij oplevering volledig operationeel zijn. Operationeel betrouwbare drones zijn belangrijker dan dat deze voldoen aan de laatste stand van de techniek. De laatste drones worden in 2028 geleverd. Het is van belang om drones tijdig ter beschikking te hebben om procedures en werkwijzen te ontwikkelen en de bemanningen kennis en ervaring te laten opdoen om zo de invoering van de nieuwe vaartuigen soepel te laten verlopen. Zie ook vraag 49.

Het PESCO-project richt zich op de ontwikkeling van de technologie om op termijn de eerste generatie van de toolbox te vervangen.

82

Wordt het simulatiecentrum ondergebracht bij de Belgisch-Nederlandse school voor mijnenbestrijding op zee EGUERMIN of bij een andere Belgische school?

Zie het antwoord op vraag 20.

83

In welke mate is tijdens het aanbestedingsproces de decennia-lange kennis en ervaring van DMO, TNO en het Nederlandse marinebouw cluster ingezet?

123

In welke mate is tijdens het aanbestedingsproces de decennia-lange kennis en en ervaring van de DMO, TNO en het Nederlandse marinebouw cluster ingezet?

DMO is volledig betrokken geweest bij het opstellen van de eisen. Het Belgische aanbestedingsproces staat niet toe TNO of het Nederlands marinebouwcluster in te zetten in het aanbestedingsproces. De Nederlandse marinebouw kon uiteraard wel meedingen in de concurrentiestelling.

84

Hoe kan een Frans bod op het punt EVB (Eigen Veiligheidsbelang) hoger scoren dan de Belgisch-Nederlands en Belgisch-Franse biedingen?

Zie het antwoord op vraag 79.

85

In de D-brief wordt aangegeven dat de Naval Group de meeste punten heeft gehaald. Kan worden aangegeven wat daarbij de procentuele verschillen waren en of/hoe Naval Group ook bij alle varianten in de (vermoedelijk) uitgevoerde gevoeligheidsanalyse scoorde?

Zie het antwoord op vraag 17.

86

Waarom is het risico in termen van geld, tijd, kwaliteit en management, dat in de aanbiedingen verscholen zit, niet nadrukkelijk onderzocht en als separaat keuzecriterium meegenomen bij de beoordeling?

88

Op welke manier is zeker gesteld dat de consortium partner(s) en onderaannemers die de drones en andere subsystemen aanbieden aan kwaliteitseisen kunnen voldoen, dat de aangeleverde informatie juist is en de ontwikkeling, bouw en levering ook gerealiseerd kan worden?

126

Erkent u dat, ook al worden financiële risico's tot op zekere hoogte contractueel afgedekt, kwaliteit, technische- en projectmanagement risico's een grote impact hebben op een project als dit? Waarom is het risico in termen van geld, tijd, kwaliteit en management, dat in de aanbiedingen verscholen zit, niet nadrukkelijk onderzocht en als separaat keuzecriterium meegenomen bij de beoordeling?

127

Op welke manier is zeker gesteld dat de consortiumpartner(s) en onderaannemers, die de drones en andere subsystemen aanbieden, aan kwaliteitseisen kunnen voldoen, dat de aangeleverde informatie juist is en de ontwikkeling, bouw en levering ook gerealiseerd kunnen worden? Is door het team van deskundigen ter plaatse diepgaand onderzoek gedaan?

De kwaliteitseisen en kwaliteitsnormen voor de realisatie van de opdracht maken deel uit van de contractuele voorwaarden. De kandidaten hebben in hun offerte onderbouwd hoe ze voldoen aan deze eisen.

87

Is er door de Belgische regering tijdens de aanbesteding onderzoek gedaan of er bij de aanbiedende partijen op enig moment sprake is geweest van prijsdumping of overheidssteun?

Zie het antwoord op vraag 14.

88

Op welke manier is zeker gesteld dat de consortium partner(s) en onderaannemers die de drones en andere subsystemen aanbieden aan kwaliteitseisen kunnen voldoen, dat de aangeleverde informatie juist is en de ontwikkeling, bouw en levering ook gerealiseerd kan worden?

Zie het antwoord op vraag 86.

89

Om welke reden wijkt u af van de sinds de Walrus affaire opgebouwde kennis en ervaring dat bij de gunning van de bouw van marineschepen een risicoreservering van 20% noodzakelijk is?

149

Klopt het dat een vaste prijs contract en 10% risicoreservering geen bescherming bieden tegen tijd-, kwaliteit en technologische consequenties? Om welke redenen wijkt u af van de sinds de bouw van de Walrus-klasse opgebouwde kennis en ervaring dat bij de gunning van de bouw van marineschepen een risicoreservering van 20% noodzakelijk is?

Defensie hanteert een systematiek voor het bepalen van de risicoreservering waarbij diverse factoren worden meegenomen, waaronder de aard van het project (instandhouding of nieuwbouw), de looptijd, de volwassenheid van de techniek en de mate waarin de fabrikant medeverantwoordelijk is voor het proces. De risicoreservering is daardoor geen vast bedrag of een vast percentage. De hoogte van de risicoreservering volgt de ontwikkeling van de risico's gedurende het project en wordt (ten minste) bij iedere faseovergang (onder meer de A- en D-fase) opnieuw beschouwd.

90

Hebt u zich ervan overtuigd dat de leverancier(s) de mogelijke gevolgen van worst-case financiële tegenvallers inderdaad kunnen dragen en zijn hieromtrent garanties verkregen van eventuele holdings of moederbedrijven?

Dit is een van de selectiecriteria geweest.

91

Klopt het dat al het onderzoek en al de ontwikkeling van de schepen en de drones voor de mijnenbestrijdingscapaciteit in afwijking van het DMP-A (2018) en de Lol met België (2016) wordt overgedragen aan de gekozen leverancier en onderaannemers?

Zie het antwoord op vraag 25.

92

Neemt België de eventuele aan het project verbonden kostenoverschrijdingen voor haar rekening?

Nee.

93

Kunt u een onderbouwing geven voor de hogere kosten die voor de mijnenbestrijding gemaakt gaan worden en die afzetten tegen eventueel grotere, meer geavanceerde capaciteiten en de behoefte daaraan?

De hogere exploitatiekosten worden voornamelijk veroorzaakt doordat de nieuwe schepen een hoger tonnage kennen dan de huidige. Het is niet mogelijk dat af te zetten tegen eventueel grotere, meer geavanceerde capaciteiten omdat daar geen toereikende gegevens voor beschikbaar zijn.

94

Wat betekent het genomen besluit voor de inzet op «familievorming» van technische systemen en de voorgenomen inzet op

gelijke platforms binnen de marine, bijvoorbeeld op het gebied van bedrijfsvoering en logistieke ondersteuning?

Zie het antwoord op vraag 2.

95

Wat houdt het in dat het aan te schaffen Nederlandse en Belgische materieel niet geheel identiek maar «nagenoeg» identiek is? Waarin verschilt het materieel van elkaar?

Zie het antwoord op vraag 15.

96

In welke mate kan de Nederlandse samenleving, waaronder de economie en de technologiesector, profiteren van de invoering van autonoom opererende drones? Is er sprake van spin-off van technologie naar de technologiesector in de maatschappij, medegebruik door andere diensten, etc.? Of blijft deze technologie uitsluitend binnen de mijnendienst van de Koninklijke Marine beschikbaar?

Zie het antwoord op vraag 62.

97

Ligt het in de lijn der verwachtingen dat een deel van de drones in de loop der tijd verloren zal gaan? Is met zogenoemde «vredesverliezen» voldoende rekening gehouden bij het bepalen van de configuratie?

Het stand-off concept met daarbij het opereren met onbemande systemen is een nieuw concept. Ervaringsgegevens over verliezen van drones zijn er niet. Er is geen rekening gehouden met vredesverliezen. Als een drone verloren gaat zal worden bezien of en wanneer aanvulling noodzakelijk is. Aangezien het producten betreft die «van de plank» kunnen worden gekocht kan dit betrekkelijk snel worden gerealiseerd.

98

Hoe hoog is het budget dat wordt gereserveerd voor de vervanging van drones per 2034? Waar op de begroting wordt deze reservering geboekt?

Er is planmatig tussen de 25 en 100 M€ gereserveerd voor de vervanging van de drones verdeeld over de jaren 2034 en 2035 en valt onder artikel 601 Groot materieel. Dit herhaalt zich daarna iedere acht jaar.

99

Is in het kader van het PESCO-project voor de ontwikkeling van maritieme (semi) autonome systemen helder vastgelegd dat het nooit om autonome wapens mag gaan?

Nee, dat is (nog) niet vastgelegd. Het desbetreffende PESCO project richt zich uitsluitend op het onschadelijk maken van zeemijnen en is daarmee defensief van aard.

100

Is het waar dat plaatsing, energievoorziening en vooral integratie van een vervangend drone-systeem met het Command & Control (C2) systeem complex is en veel kennis vergt? Wie is na oplevering van de schepen verantwoordelijk voor implementatie van nieuwe type drones aan boord: de bouwmeester of onderaan-

nemer, de Belgische marine of een nog in te richten samenwerking tussen de Nederlandse en Belgische marine? Is daarvoor bij die partij(en) voldoende kennis aanwezig, met name van het C2 systeem?

Zie het antwoord op vraag 80.

101

In welke mate kunnen de Nederlandse industrie en kennisinstellingen profiteren van de ontwikkeling en het gebruik van de autonoom opererende drones? Is er sprake van enige spin-off, en zo ja, welke?

Zie het antwoord op vraag 62.

102

Waarom worden nu al drones besteld, waarvan zeker is dat deze bij oplevering van de schepen (2024–2030) verouderd zullen zijn? Waarom wordt niet gewacht op de drones die met het PESCO-project worden ontwikkeld, die al over 7 tot 10 jaar beschikbaar komen? Waarom wordt de verwerving van de snelst ontwikkelende technologie niet uitgesteld tot een zo laat mogelijk moment?

Zie het antwoord op vraag 81.

103

Wordt het simulatiecentrum, dat volgens de D-brief deel uit zal maken van een Belgisch Opleidingscentrum, ondergebracht bij de Belgisch- Nederlandse school voor mijnenbestrijding op zee (EGUERMIN), of bij een andere Belgische school? Zo ja, waarom en welke?

Zie het antwoord op vraag 20.

104

Is het simulatiecentrum uitsluitend betaald door en bestemd voor België of zal Nederland daar ook gebruik van kunnen maken?

Zie het antwoord op vraag 20.

105

Waarom beschouwt België de industriële aspecten als «essentiële veiligheidsbelangen»? Heeft België een relevante, (zelfschepende) marinebouwindustrie die een beroep hierop rechtvaardigt?

Zie het antwoord op vraag 79.

106

Welke consortia doen mee aan MAS MCM?

107

Hoe zijn Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen betrokken bij MAS MCM?

In de eerste fase van PESCO MAS MCM mogen vanwege beperkende eisen van de Europese Raad slechts *Small and Medium Enterprises* meedoen. Op dit moment is alleen het Nederlandse bedrijf ForceApp betrokken bij dit consortium. Alle Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen die geïnteresseerd zijn om in de toekomst deel te gaan nemen,

worden vanuit de werkgroep PESCO MAS MCM op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen van de eerste fase.

107

Hoe zijn Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen betrokken bij MAS MCM?

Zie het antwoord op vraag 106.

108

Waarom mochten de drie partijen ieder twee varianten indienen?

Dit gaf de partijen meer mogelijkheden om een aanbieding te doen, maar ook speelde mee dat dit zou leiden tot meer concurrentie.

109

Welke van de drie aspecten, waarop het winnende consortium het best zou hebben gescoord, heeft Defensie eigenstandig kunnen verifiëren?

136

In welke mate is de Nederlandse regering betrokken bij de financiële en EVB-aspecten, aangezien de financiële aspecten door de Belgische Defensie zijn verwerkt en beoordeeld, en de EVB-aspecten door de Belgische Ministeries van Defensie en van Economische Zaken zijn beoordeeld?

De inschrijvingen zijn op drie aspecten beoordeeld: de technische, operationele en logistieke aspecten, de financiële aspecten en de industriële aspecten. België beschouwt deze laatste categorie als voor België essentiële veiligheidsbelangen (EVB). Nederland was wel betrokken bij de beoordeling van de technische, operationele en logistieke aspecten, maar niet bij de verwerking van de financiële gegevens die door de inschrijvende partijen zijn aangeleverd.

Het Ministerie van EZK is door de Algemene Directie Economische Analyses en Internationale Economie van de Belgische Federale Overheidsdienst geïnformeerd over het proces dat is gevolgd ten aanzien van de EVB-aspecten. Het Ministerie van EZK is, conform de afspraken over de gescheiden verwervingstrajecten, niet betrokken bij de beoordeling, maar wel geïnformeerd over de uitkomsten. De resultaten van de EVB-evaluatie hebben geen doorslaggevende rol gespeeld in de gunning.

110

Hoe is in de gunningscriteria voor de financiële aspecten rekening gehouden met levensduurkosten, inclusief onderhoudskosten? Waarom wordt hier in de brief niet op ingegaan? Hoe zwaar wogen de levensduurkosten mee in vergelijking met de initiële investeringskosten?

Zie het antwoord op vraag 72.

111

Is er in de aanbesteding reeds een vaste prijs opgenomen voor het onderhoudscontract? Zo ja, wat bedragen de geraamde onderhoudskosten voor de eerste tien jaar? Welke partij c.q. partijen draagt c.q. dragen het risico voor hoger of lager uitvallende onderhoudskosten, indien in 2023 blijkt dat deze anders uitvallen dan nu geraamd?

Zie het antwoord op vraag 27.

112

Kunt u toelichten waarom in deze brief niet uitgebreider is ingegaan op de belangrijkste functionele eisen, temeer aangezien in bijvoorbeeld de D-brief over het project «Containersystemen en Subsystemen»²⁵ wel gedetailleerder is ingegaan op de gunningscriteria?

Zie het antwoord op vraag 17.

113

Kunt u de belangrijkste technische, operationele en logistieke eisen bij de aanbesteding nader toelichten?

Zie het antwoord op vraag 17.

114

Welke eisen waren het meest onderscheidend bij de beoordeling van de offertes?

Zie het antwoord op vraag 17.

115

Is er een audit uitgevoerd of is een audit gepland van het beoordelings- en gunningsproces van de aanbesteding? Zo ja, kunt u de resultaten hiervan met de Kamer delen?

Zie het antwoord op vraag 22.

116

Is sprake geweest van (indirecte) staatssteun van Franse zijde?

Zie het antwoord op vraag 14.

117

Is de offerte van de Naval Group tussentijds neerwaarts bijgesteld? Zo ja, op welk moment en met welke reden?

Zie het antwoord op vraag 14.

118

Hoe verhoudt zich het in de eindfase van het aanbestedingsproces verlagen van de prijs door de winnende partij met een gelijke behandeling van alle aanbiedende partijen?

Zie het antwoord op vraag 14.

119

Is het in een later stadium aanbrengen van een korting toegestaan?

Zie het antwoord op vraag 14.

120

Is Nederland op de hoogte gesteld van het tussentijds verlenen van een korting door de winnende aanbieder?

Zie het antwoord op vraag 14.

²⁵ Kamerstuk 26 396, nr. 112

121

Zijn er opties waarmee het brandstofgebruik van de schepen verder had kunnen worden beperkt, maar waarvoor (nog) niet is gekozen omwille van de kosten of andere belangen? Zo ja, welke?

140

Hoe gaat u onderzoeken hoe met het MCM-project wordt bijgedragen aan de OES zonder inschakeling van de Nederlandse kennisinstituten? Krijgt Nederland toegang tot gegevens om te kunnen meten in hoeverre het project bijdraagt aan die doelstellingen?

141

Herinnert u zich uw antwoord (Kamerstuk 27 830, nr. 246) dat de nieuwe mijnenbestrijdingscapaciteit moet voldoen aan de ambities van de Operationele Energie Strategie (OES) en dat het brandstofverbruik van de nieuwe schepen een van de gunningscriteria is? Kunt u aangeven wat het MCM-project (in uitvoering van de Naval group) zal bijdragen aan de OES?

142

Heeft u concrete doelen voor het op termijn reduceren van het brandstofgebruik van de schepen? Zo ja, welke?

145

Welke inspanningen zijn verricht binnen het verwervingstraject om te innoveren op het gebied van energieverbruik? Welke innovaties heeft dit opgeleverd, naast de (relatieve) besparing die kan worden bereikt door modernere motoren?

146

Zijn er verschillen in de aanpak en/of ambitie op het gebied van brandstofbesparing binnen dit verwervingstraject en het verwervingstraject voor de M-fregatten? Zo ja, welke verschillen zijn dat?

177

Hoe ontwikkelen de uitgaven aan brandstof zich binnen het exploitatiebudget?

De Operationele Energie Strategie bevat diverse doelstellingen, waaronder een reductie van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen met 20 procent in 2030 (ten opzichte van 2010). Deze doelstellingen gelden vlootbreed.

Om bij te dragen aan de Operationele Energie Strategie zijn uiteenlopende eisen opgenomen, bijvoorbeeld dat de nieuwe schepen geschikt moeten zijn om het energieverbruik gedurende de levensduur te verbeteren door het toepassen van nieuwe technologieën. In het ontwerp wordt nu maximaal gebruikgemaakt van de beschikbare mogelijkheden om het brandstofgebruik van de schepen te beperken. Vooralsnog zijn energiebesparende motoren en LED-verlichting voorzien. Het brandstofverbruik van de nieuwe schepen is een van de gunningscriteria. De schepen zijn per ton aanmerkelijk zuiniger dan de huidige Alkmaar-klasse. Maar omdat het tonnage van de schepen enkele malen groter is, wordt rekening gehouden met een verdubbeling van het brandstofbudget. Op dit moment is nog niet te zeggen hoeveel dit project precies zal bijdragen aan de ambities van de Operationele Energie Strategie. Zo zullen de ontwikkelingen van alternatieve brandstoffen daarop mede van invloed zijn.

122

Welke behoeften van Defensie hebben het noodzakelijk gemaakt dat de te verwerven schepen substantieel groter van omvang zullen zijn dan de huidige mijnenbestrijdingsvaartuigen?

De nieuwe schepen zijn groter dan de huidige vaartuigen doordat vooral het opereren met de drones een grotere werk- en opslagruimte vergt. Daarnaast is de eis gesteld dat het platform enkele 20ft containers moet kunnen meenemen voor primaire en secundaire taken. De grotere omvang biedt tevens ruimte voor de benodigde C2- en staffaciliteiten en moderne accommodatiestandaarden.

123

In welke mate is tijdens het aanbestedingsproces de decennialange kennis en en ervaring van de DMO, TNO en het Nederlandse marinebouw cluster ingezet?

Zie het antwoord op vraag 83.

124

Aangegeven wordt dat de Naval Group de meeste punten heeft gehaald. Kunt u aangeven wat daarbij de procentuele verschillen waren met andere partijen en tevens of Naval Group ook bij alle varianten in de (vermoedelijk) uitgevoerde gevoeligheidsanalyse ruim als hoogste scoorde?

Zie het antwoord op vraag 17.

125

Is bij deze aanbesteding met 2.200 eisen een (geautomatiseerde) multicriteria analyse uitgevoerd? Hoe is dit op zorgvuldige wijze mogelijk, gelet op het erg korte tijdsbestek tussen de definitieve inschrijvingen en de keuze voor de Naval Group? Is tevens een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, aangezien veel van de criteria en aan iedere eis toegekende waarde een mate van subjectiviteit hebben? Zo nee, waarom niet?

Zie vraag 17.

126

Erkent u dat, ook al worden financiële risico's tot op zekere hoogte contractueel afgedekt, kwaliteit, technische- en projectmanagement risico's een grote impact hebben op een project als dit? Waarom is het risico in termen van geld, tijd, kwaliteit en management, dat in de aanbiedingen verscholen zit, niet nadrukkelijk onderzocht en als separaat keuzecriterium meegenomen bij de beoordeling?

Zie het antwoord op vraag 86.

127

Op welke manier is zeker gesteld dat de consortiumpartner(s) en onderaannemers, die de drones en andere subsystemen aanbieden, aan kwaliteitseisen kunnen voldoen, dat de aangeleverde informatie juist is en de ontwikkeling, bouw en levering ook gerealiseerd kunnen worden? Is door het team van deskundigen ter plaatse diepgaand onderzoek gedaan?

Zie het antwoord op vraag 86.

128

Hoe is het mogelijk dat er in een korte evaluatieperiode (tussen december 2018 en maart 2019) van in totaal zes inschrijvingen en 2.200 eisen, een gedegen technisch onderzoek bij de hoofdaannemer en belangrijke onderaannemers is gedaan? Is dit gebeurd?

Zo nee, waarom niet? Erkent u dat het (vrijwel uitsluitend) op papier vaststellen in welke mate aan de 2.200 eisen voldaan is, belangrijke technische- en kwaliteitsrisico's tot gevolg heeft?

De evaluatie is reeds gestart in oktober 2018 bij de indiening van de eerste offertes. Er zijn diverse eisen gesteld aan de kwaliteit van de consortia, waaronder een gedegen risicoplan. Een technisch onderzoek ter plaatse is niet gebruikelijk en daarvoor bestond ook geen aanleiding. De beoordeling geschiedt op basis van aangeleverde documenten.

129

Welke gevolgen heeft de keuze voor de Naval Group voor de decennialang in Nederland opgebouwde technische kennis van mijnenbestrijding bij de kennisinstututen en andere stakeholders binnen de «Gouden Driehoek»? Waarom gaat u hier in uw brief niet op in en op welke wijze bent u bereid deze kennis te borgen?

Zie het antwoord op vraag 42.

130

Klopt het dat de Belgische EVB-eisen een bepaalde mate van Belgische industriële participatie hebben opgeleverd, namelijk een oude Belgische werf die zou worden gereactiveerd? Zo ja, welke en op welke manier is zeker gesteld dat deze (onder)aanemers aan kwaliteitseisen voldoen, ook gedurende de geplande levensduur van de schepen? Is door het team van deskundigen bij deze Belgische werf diepgaand onderzoek gedaan?

Bij (onder)leveranciers is geen onderzoek uitgevoerd omdat daartoe geen reden was. De kwaliteitseisen die gelden voor (onder)leveranciers zijn vastgelegd in het contract. Naval Group is als hoofdleverancier verantwoordelijk voor de uitvoering daarvan.

131

Kunt u de uitkomsten van de drie hoofdbestanddelen van de multicriteria analyse in procenten weergeven voor ieder van de drie geëvalueerde kandidaten?

De gevraagde uitkomsten zijn weergegeven in puntenscores. Deze scores zijn in België niet openbaar gedeeld. De gevoegde vertrouwelijke bijlage bevat de resultaten van de aanbesteding²⁶.

132

Waarom verplicht Nederland zich op het gebied van onderhoud met deze aanbesteding, aangezien België het definitieve onderhoudscontract pas in 2023 wil tekenen?

Zie het antwoord op vraag 27.

133

Waarom wordt in de D-brief niet duidelijk hoe de verschillende aanbieders op de verschillende aspecten van elkaar verschilden en hoe zij gescoord hebben op de gunningscriteria? Erkent u dat de beoordeling en de keuze op deze wijze moeilijk navolgbaar zijn voor de Kamer?

Zie het antwoord op vraag 17.

²⁶ Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

134

Was het oordeel van de Nederlandse deskundigen over de technische, operationele en logistieke aspecten gelijklopend aan die van de Belgische? Zo nee, op welke punten was er verschil van mening en hoe is hiermee omgegaan?

Ja.

135

Welke afspraken zijn gemaakt over de betrokkenheid van de Nederlandse industrie en kennisinstellingen?

Zie het antwoord op vraag 6.

136

In welke mate is de Nederlandse regering betrokken bij de financiële en EVB-aspecten, aangezien de financiële aspecten door de Belgische Defensie zijn verwerkt en beoordeeld, en de EVB-aspecten door de Belgische Ministeries van Defensie en van Economische Zaken zijn beoordeeld?

Zie het antwoord op vraag 109.

137

Is er in de aanbesteding reeds een vaste prijs opgenomen voor het onderhoudscontract? Zo ja, wat bedragen de geraamde onderhoudskosten voor de eerste tien jaar?

Zie het antwoord op vraag 27.

138

Welke partij(en) dragen het risico voor hoger of lager uitvallende onderhoudskosten wanneer in 2023 blijkt dat deze anders uitvallen dan nu geraamd?

Zie het antwoord op vraag 27.

139

Maken de onderhoudskosten voor de eerste tien jaar ook deel uit van het in de D-brief genoemde investeringsbedrag van 883,3 miljoen euro of komen die kosten er bovenop?

Zie het antwoord op vraag 27.

140

Hoe gaat u onderzoeken hoe met het MCM-project wordt bijgedragen aan de OES zonder inschakeling van de Nederlandse kennisinstellingen? Krijgt Nederland toegang tot gegevens om te kunnen meten in hoeverre het project bijdraagt aan die doelstellingen?

Zie het antwoord op vraag 121.

141

Herinnert u zich uw antwoord (Kamerstuk 27 830, nr. 246) dat de nieuwe mijnenbestrijdingscapaciteit moet voldoen aan de ambities van de Operationele Energie Strategie (OES) en dat het brandstofverbruik van de nieuwe schepen een van de gunnings-criteria is? Kunt u aangeven wat het MCM-project (in uitvoering van de Naval group) zal bijdragen aan de OES?

Zie het antwoord op vraag 121.

142

Heeft u concrete doelen voor het op termijn reduceren van het brandstofgebruik van de schepen? Zo ja, welke?

Zie het antwoord op vraag 121.

143

Tot wanneer bent u voornemens de risicoreservering aan te houden?

Zie het antwoord op vraag 18.

144

Wat bedoelt u met «een aanvullende risicoinschatting»? Wat was de aanleiding van deze aanvullende inschatting en wat zijn de uitkomsten?

Zie het antwoord op vraag 18.

145

Welke inspanningen zijn verricht binnen het verwervingstraject om te innoveren op het gebied van energieverbruik? Welke innovaties heeft dit opgeleverd, naast de (relatieve) besparing die kan worden bereikt door modernere motoren?

Zie het antwoord op vraag 121.

146

Zijn er verschillen in de aanpak en/of ambitie op het gebied van brandstofbesparing binnen dit verwervingstraject en het verwervingstraject voor de M-fregatten? Zo ja, welke verschillen zijn dat?

Zie het antwoord op vraag 121.

147

Op basis waarvan komt u tot de conclusie dat het risico «beperkt» is? Op welke wijze zijn de risico's tot uiting gekomen in de criteria Technische, Operationele en Logistieke aspecten (50%), Financiële aspecten (40%) en de Industriële EVB-aspecten (10%)?

Met het oog op de beperking van de risico's in het technische, operationele en logistieke domein zijn eisen opgesteld waaraan leveranciers kunnen voldoen met producten die «van de plank» verkrijgbaar zijn, of nog slechts een beperkt ontwikkelingstraject nodig hebben. De financiële risico's worden beperkt door de geleverde bewijsstukken van de financiële draagkracht en passende bankverklaringen van de leveranciers. Alle EVB-voorstellen zijn gecontroleerd en beoordeeld op verschillende criteria zoals haalbaarheid door de Belgische experts in het hiervoor opgerichte evaluatieteam.

148

Wordt bij de uitvoering van de opdracht technisch risicomanagement uitgevoerd en gerapporteerd aan de opdrachtgever? Zo ja, volgens welk systeem? Is de technische kennis van de Belgische opdrachtgever voldoende om de risicobeperkende maatregelen van de bouwmeester te beoordelen?

151

Erkent u dat het te verwachten is dat een aantal van de (2.200) gestelde eisen tijdens de uitvoering niet eenduidig blijken te zijn of discussie oproepen? En dat wijzigingen grote impact kunnen hebben op de planning en de kosten, zoals eerder al gebleken is bij de Walrus-klasse onderzeeboten? Kunt u in dat licht ingaan op het voorgenomen wijzigingsbeheer? Zijn er afspraken gemaakt met de leverancier(s)? Bent u er bovendien van overtuigd dat de projectorganisatie aan de opdrachtgeverskant voldoende is uitgerust om dit proces effectief en efficiënt te beheren?

Risicomanagement maakt deel uit van het kwaliteitstoezicht tijdens de uitvoering van het contract. Eventuele risicobeperkende maatregelen worden door binationale experts beoordeeld. Tijdens de aanbesteding is veel aandacht besteed aan uitleg over de eisen indien die voor de kandidaten niet helder waren. Het effect hiervan zal blijken in de gedetailleerde ontwerpfase, die begint na de ondertekening van het contract. Indien zou blijken dat er toch nog verduidelijkingen nodig zijn, dan is de binationale projectorganisatie voldoende toegerust om dit in goede banen te leiden.

149

Klopt het dat een vaste prijs contract en 10% risicoreservering geen bescherming bieden tegen tijd-, kwaliteit en technologische consequenties? Om welke redenen wijkt u af van de sinds de bouw van de Walrus-klasse opgebouwde kennis en ervaring dat bij de gunning van de bouw van marineschepen een risicoreservering van 20% noodzakelijk is?

Zie het antwoord op vraag 89.

150

Neemt België de eventuele aan het project verbonden kostenoverschrijdingen voor haar rekening of moet Nederland in dat geval ook bijdragen? Welke afspraken zijn daarover gemaakt?

Zie het antwoord op vraag 10.

151

Erkent u dat het te verwachten is dat een aantal van de (2.200) gestelde eisen tijdens de uitvoering niet eenduidig blijken te zijn of discussie oproepen? En dat wijzigingen grote impact kunnen hebben op de planning en de kosten, zoals eerder al gebleken is bij de Walrus-klasse onderzeeboten? Kunt u in dat licht ingaan op het voorgenomen wijzigingsbeheer? Zijn er afspraken gemaakt met de leverancier(s)? Bent u er bovendien van overtuigd dat de projectorganisatie aan de opdrachtgeverskant voldoende is uitgerust om dit proces effectief en efficiënt te beheren?

Zie het antwoord op vraag 148.

152

Kunt u duiden welke risico's u onderkent ten aanzien van de aspecten tijd, geld, kwaliteit, levertijd en management?

Zie het antwoord op vraag 18.

153

Kunt u een nadere toelichting geven op het risico dat de exploitatiekosten hoger uitvallen omdat het operationele concept nog niet is beproefd?

160

Kunt u een nadere toelichting geven op het risico dat de exploitatiekosten hoger uitvallen «omdat het operationele concept nog niet is beproefd»?

Er zijn nog geen uitgebreide ervaringsgegevens voor het opereren met drones. Daarom bestaat het risico dat de exploitatiekosten hoger zijn dan wordt ingeschat op grond van de nu beschikbare gegevens. In dat geval past Defensie de hogere exploitatiekosten in binnen de Defensiebegroting.

154

Welke mogelijkheden biedt het contract om het risico, dat drones of het samenspel tussen vaartuig en drones minder functioneren dan verwacht, op de leverancier te verhalen?

Zie het antwoord op vraag 10.

155

Wat zijn de belangrijkste planningsrisico's voor de tijdige ingebruikname van de nieuwe mijnenjagers? Hoe groot wordt op dit moment het risico ingeschat dat de vaartuigen en drones niet volgens planning worden geleverd?

161

Wat zijn de belangrijkste planningsrisico's voor de tijdige ingebruikname van de nieuwe mijnenjagers?

162

Hoe groot wordt op dit moment het risico ingeschat dat de vaartuigen en drones niet volgens planning worden geleverd?

165

Is er door België met Naval Group een vaste opleverdatum van het werkende systeem overeengekomen? Zijn er boetebedingen, zoals in de scheepsbouw overigens gebruikelijk, opgenomen bij te laat leveren?

De huidige verwachting is dat de nieuwe mijnenbestrijdingsvaartuigen en drones op tijd worden geleverd. Het risico van een late oplevering wordt laag geschat, mede omdat er weinig hoeft te worden ontwikkeld. Het contract bevat boetebepalingen voor een te late oplevering.

156

Wat is de reden dat nog een aanvullende risico-inschatting benodigd is?

Zie het antwoord op vraag 18.

157

Wanneer zal de in de D-brief genoemde aanvullende risico-inschatting worden gemaakt?

Zie het antwoord op vraag 18.

158

Is Defensie in staat in de periode 2024–2030 langdurig aan een expeditieoperatie mee te doen met een mijnenjager, naast de beschikbaarheid van een mijnenjager op de Noordzee?

159

Waarom gaat u niet in op de inzetbaarheid tijdens de transitieperiode? Welke mate van inzetbaarheid voorziet Defensie tijdens de transitieperiode 2024–2030 en als de huidige mijnenjagers het einde van hun technische en operationele levensduur hebben bereikt?

Naar verwachting kan Defensie gedurende de transitieperiode niet volledig voldoen aan de inzetbaarheidsdoelstellingen. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat telkens de bemanning van een bestaand mijnenbestrijdingsvaartuig van de Alkmaar-klasse ook de introductie van een afgeleverd nieuw schip moet verzorgen. De technische en operationele inzetbaarheid van de huidige vaartuigen wordt zoveel mogelijk op peil gehouden door gebruik te maken van reservedelen van reeds afgestoten schepen.

159

Waarom gaat u niet in op de inzetbaarheid tijdens de transitieperiode? Welke mate van inzetbaarheid voorziet Defensie tijdens de transitieperiode 2024–2030 en als de huidige mijnenjagers het einde van hun technische en operationele levensduur hebben bereikt?

Zie het antwoord op vraag 158.

160

Kunt u een nadere toelichting geven op het risico dat de exploitatiekosten hoger uitvallen «omdat het operationele concept nog niet is beproefd»?

Zie het antwoord op vraag 153.

161

Wat zijn de belangrijkste planningsrisico's voor de tijdige gebruikname van de nieuwe mijnenjagers?

Zie het antwoord op vraag 155.

162

Hoe groot wordt op dit moment het risico ingeschat dat de vaartuigen en drones niet volgens planning worden geleverd?

Zie het antwoord op vraag 155.

163

Wat is de reden dat nog een aanvullende risico-inschatting benodigd is?

Zie het antwoord op vraag 18.

164

Wordt de opdracht voor de vervanging mijnenbestrijdingscapaciteit als aangenomen werk in opdracht gegeven, turn-key op te leveren door de bouwers, waarbij Nederland dus gevrijwaard is van kostenoverschrijdingen als gevolg van tegenvallers of blijkende tekortkomingen die wijziging of reparatie nodig hebben? Kunt u garanderen dat het aannemingscontract met Naval Group een fixed price contract is, en er dus geen kosten boven de aanneemsom zijn te verwachten?

Zie het antwoord op vraag 10.

165

Is er door België met Naval Group een vaste opleverdatum van het werkende systeem overeengekomen? Zijn er boetebedingen, zoals in de scheepsbouw overigens gebruikelijk, opgenomen bij te laat leveren?

Zie het antwoord op vraag 155.

166

Maken de onderhoudskosten voor de eerste tien jaar ook deel uit van het in de D-brief genoemde investeringsbedrag van 883,3 miljoen euro of komen die kosten er bovenop?

Zie het antwoord op vraag 27.

167

Waarom wordt niet duidelijk hoeveel de onzekerheidsreservering precies bedraagt, voor welke doeleinden deze reservering wordt aangehouden en waarin deze verschilt van de risicoreservering? Kunt u dit toelichten?

Zie het antwoord op vraag 18.

168

Wat is de omvang van de gehanteerde risicoreservering?

Zie het antwoord op vraag 18.

169

Voor welke doeleinden dient de risicoreservering en voor welke doeleinden de op departementaal niveau beheerde onzekerheidsreservering²⁷?

Zie het antwoord op vraag 18.

170

Wat is de omvang van de onzekerheidsreservering voor dit project?

Zie het antwoord op vraag 18.

171

Wat is de omvang van de gehanteerde risicoreservering?

Zie het antwoord op vraag 18.

172

Hoe is in de gunningscriteria voor de financiële aspecten rekening gehouden met levensduurkosten, inclusief onderhoudskosten?

Zie het antwoord op vraag 72.

173

Klopt het dat het Belgische aandeel in de aanbesteding groter is dan het Nederlandse, aangezien de Belgische overheid spreekt over een bedrag van ruim 2 miljard euro en in de D-brief een

²⁷ Kamerstuk 35 000 X, nr. 18

bedrag van 883,3 miljoen euro is vermeld? Zo ja, hoeveel kleiner is het Nederlandse aandeel dan het Belgische?

Zie het antwoord op vraag 15.

174

Waarin verschilt het Nederlandse van het Belgische aandeel in het contract? Met andere woorden, wat schaft België aan dat Nederland niet aanschafft en andersom?

Zie het antwoord op vraag 15.

175

Wanneer heeft u duidelijkheid over de mogelijke aanpassing van de risicoreservering en wanneer informeert u de Kamer hierover?

Zie het antwoord op vraag 18.

176

Kunt u een uitputtende lijst verstrekken van investeringen die Nederland zelfstandig doet?

Zie het antwoord op vraag 15.

177

Hoe ontwikkelen de uitgaven aan brandstof zich binnen het exploitatiebudget?

Zie het antwoord op vraag 121.

178

Hoe is in de gunningscriteria voor de financiële aspecten rekening gehouden met levensduurkosten, inclusief onderhoudskosten?

Zie het antwoord op vraag 72.

179

Hoe zwaar wogen de levensduurkosten mee in vergelijking met de initiële investeringskosten?

Zie het antwoord op vraag 72.

180

Is het simulatiecentrum uitsluitend betaald door en bestemd voor België of zal Nederland daar ook gebruik van kunnen maken?

Zie het antwoord op vraag 20.

181

Is er een audit uitgevoerd of is een audit gepland van het beoordelings- en gunningsproces van de aanbesteding? Zo ja, kunt u de resultaten hiervan met de Kamer delen?

Zie het antwoord op vraag 22.

182

Welke juridische procedures moeten nog worden voltooid?

Na de bekendmaking van de gunning is een bezwaar ingediend. Dit bezwaar kan een opschortende werking hebben. Zodra hierover meer duidelijkheid is ontstaan, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.

183

Wat betekent de ongehinderde toegang van de Algemene Rekenkamer concreet voor de rol die de Rekenkamer zal vervullen? Heeft de Rekenkamer al gedeeld hoe het invulling zal geven aan de controlerende taak op dit specifieke dossier?

De Algemene Rekenkamer kan zelf beslissen welke rol zij zal vervullen in dit specifieke dossier en hoe de vervanging van de mijnenbestrijdingscapaciteit meegenomen wordt in de recht- en doelmatigheidsonderzoeken. De Rekenkamer heeft nog niet gedeeld hoe zij daar invulling aan zal geven.

184

Worden vrijgegeven auditrapporten ook ter beschikking gesteld van de Kamer? Zo ja, gebeurt dit automatisch bij het vrijgeven of op geijkte momenten?

In België kan de Belgische Kamer vertrouwelijk inzage krijgen in de auditrapporten. Indien de Belgische Kamer wordt geïnformeerd zal Defensie zich ervoor inzetten de relevante informatie aan de Kamer beschikbaar te stellen.