

## Lijst van vragen

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Defensie over de brief van 13 december inzake Vervanging Onderzeebootcapaciteit (Kamerstuk 34 225, nr. 24).

Voorzitter van de commissie,  
Aukje de Vries

De griffier van de commissie,  
De Lange

Nr.	Vraag
1	Zijn er voorbeelden in de geschiedenis van de grote projecten dat in de B-brief meerdere concurrenten werden gekozen, teneinde pas later tot een definitieve beslissing te komen? Bij welk(e) project(en) was dat het geval?
2	Wordt er nagedacht over gelijke IT-oplossingen voor de vloot van de Koninklijke Marine (onderzeeboten, mijnenjagers, vervanger van de M-fregatten) als het bijvoorbeeld gaat om cyber security en infrastructuur of bepaalt de leverancier van elk scheepstype de keuze? Als dat laatste het geval is, wat is dan nog de rol van de IT-afdeling van Defensie in dit soort projecten? Als de IT-afdeling wel een rol speelt: wat is de rol van deze afdeling in het project vervanging onderzeebootcapaciteit?
3	In hoeverre zal de toekomstige vloot gebruik maken van hetzelfde software/commandosysteem, zoals het huidige Guardian, dat dat ingevoerd is bij de fregatten en patrouillevaartuigen, en momenteel ook ingebouwd wordt in de Walrusklasse-onderzeeboten tijdens het instandhoudingsprogramma daarvan? Gaat u dit zelf bepalen voor de nieuwe onderzeeboten, of wordt dit aan de leverancier overgelaten?
4	Erkent u dat de Walrusklasse door zijn vele upgrades sinds de ingebruikname een enorme technologische ontwikkeling ondergaan heeft, waarvoor de infrastructuur van Nederlandse kennis en innovatie essentieel was? Hoe garandeert u dat de nieuwe onderzeeboten volledig gebruik kunnen maken van deze kennis en innovatie van Nederlandse bodem, wanneer de bouw en instandhouding primair bij een niet-Nederlandse leverancier wordt belegd?
5	Hoe wilt u de ongewenste export van Nederlandse kennis en technologie naar buitenlandse kandidaat-werven voorkomen, die mogelijk verantwoordelijk worden voor de ontwikkeling en instandhouding van de onderzeeboten? Hoe wilt u dit voorkomen ook wanneer deze kennis door een werf kan worden hergebruikt voor export naar derde landen?
6	Erkent u het belang van familievorming binnen de vloot, onder meer als een van de kansen om het schaarse personeel efficiënter in te zetten? Bent u bereid om familievorming als een belangrijke eis te stellen bij de aanbesteding?
7	Bent u bekend met het feit dat orde en continuïteit onontbeerlijke vereisten zijn voor een slagvaardige krijgsmacht? Kunt u aangeven hoe het uitstel en het voorafgaande getreuzel zich verhouden met de geloofwaardigheid van ons defensiebeleid en de kwaliteiten van de leidinggevende staf? Vindt u ook dat het aanbestedingscircuit uitermate amateuristisch verloopt en ernstig afbreuk doet aan het gezag en de slagvaardigheid van onze krijgsmacht met alle gevaren van dien (zoals o.a. ongevallen door verouderd materiaal)? Zo nee, waarom niet?
8	Vindt u ook dat het uitstel het zoveelste bewijs is dat het aanbestedingsbeleid tot op het bot verrot is en alleen leidt tot rampzalige problemen (zoals o.a. het GriT fiasco, de peperdure verouderde JSF-toestellen en de vele ziektes en overlijdens door onveilig buitenlands materiaal)? Bent u bereid orde op zaken te stellen door de bureaucratische Europese aanbestedingsregels te schrappen? Zo nee, waarom niet?
9	Kunt u aangeven hoe u de werkbeleving en het privéleven van mariniers wil verbeteren, nu mariniers in voortdurende onzekerheid verkeren over o.a. de vervanger van de Walrusklasse, de krankzinnige verhuisplannen en het flexibel personeelssysteem? Bewijst het getreuzel dat Europese en politieke belangen prevaleren boven de belangen van mariniers en de eisen van goed werkgeverschap? Zo nee, waarom niet?

Nr.	Vraag
10	Bent u ermee bekend dat grote mogendheden (zoals o.a. de Verenigde Staten, dat een streng protectionistisch aanbestedingsregime kent, en Duitsland) wel vertrouwen hebben in de hoogwaardige kwaliteiten van de Nederlandse defensie-industrie en zodoende diens producten afnemen? Vindt u het niet onbegrijpelijk dat Defensie geen blijk geeft van vertrouwen in onze defensie-industrie door opdrachten (zoals o.a. de vervanger van de Walrusklasse) niet rechtstreeks te gunnen aan de Nederlandse defensie-industrie (zoals o.a. Saab-Damen)? Bewijst deze gang van zaken dat de Nederlandse defensie-industrie telkens het onderspit delft ten gunne van Europese regelgevingen die, gelet op art. 346 VWEU, niet eens van toepassing zijn bij de aanbesteding van defensiemateriaal? Zo nee, waarom niet?
11	Bent u bekend met het feit dat de Walrusklasse onderzeeboten verouderd zijn? Bent u ook bekend met het feit dat Defensie regelmatig tekortschoot in de instandhouding van materiaal met verschrikkelijke drama's tot gevolg (zoals o.a. ziektes en overlijdens) en dit meermaals verzwegen ondanks de vele vragen hierover van het lid Popken (PVV)? Kunt u – met een dringend appel op uw informatieplicht ex art 68 Gw – aangeven hoeveel (dreigende) problemen en tekortkomingen verband houden met de Walrusklasse? Kunt u daarbij ook aangeven waaruit deze problemen en tekortkomingen (mogelijk) bestaan, welke gevolgen deze (mogelijk) teweegbrengen en welke maatregelen zijn genomen? Zo nee, waarom niet?
12	Bent u ermee bekend dat mariniers, vakcentrales en werkgeversorganisaties de voorkeur hebben uitgesproken voor de onderzeeboten van Saab-Damen? Kunt u aangeven op welke wijze de mening van mariniers, vakcentrales en werkgeversorganisaties een rol speelt binnen het aanbestedingsproces? Kunt u aangeven of, en zo ja in welke mate, deze mening een beslissende factor is en welk gewicht zij heeft ten opzichte van overige factoren (zoals o.a. de mening van burgerambtenaren en onzinnige Europese aanbestedingsregels)? Zo nee, waarom niet en hoe verhoudt zich dit met de inspraakbelofte uit de Defensienota 2018?
13	Herinnert u zich uw toezegging dat militairen op de voorgrond staan? Kunt u aangeven of, en zo ja op welke wijze, mariniers participeren in het aanbestedingsproces? Kunt u ook aangeven waaruit deze participatie bestaat, hoeveel mariniers betrokken zijn, welke hoedanigheid zij bekleden (rang en functie) en welke opvattingen dit teweegbracht (zoals o.a. kritiek)? Kunt u daarbij ook aangeven welke stappen wel of niet genomen zijn naar aanleiding van de opvattingen van mariniers? Kunt u tot slot ook aangeven of mariniers over- of ondervertegenwoordigd zijn ten opzichte van burgerambtenaren in het aanbestedingsproces, zowel in aantallen als op hiërarchisch vlak? Zo nee, waarom niet en hoe verhoudt zich dit met de inspraakbelofte uit de Defensienota 2018?
14	Kunt u per fabrikant aangeven welke gevolgen zij heeft voor de Nederlandse werkgelegenheid? Kunt u ook aangeven waaruit het voordeel of nadeel voor de Nederlandse werkgelegenheid bestaat en welke gevolgen dit heeft voor werknemers, werkzoekenden, de koopkracht en de Nederlandse economie? Kunt u daarbij ook aangeven of, en zo ja in welke mate, de Nederlandse werkgelegenheid een beslissende factor is en welk gewicht haar toekomt ten opzichte van overige factoren (zoals o.a. Europese aanbestedingsregels) in het aanbestedingsproces? Zo nee, waarom niet?
15	Bent u bekend met de kritische bevindingen van de Australische Rekenkamer over de onderzeeboten van de Naval Group? Bent u ook bekend met het negatief advies van de Australische Rekenkamer over de onderzeeboten van de Naval Group <sup>1</sup> ? Hoe beoordeelt u het negatief advies en de kritische bevindingen? Kunt u dit voor elke kritische bevinding afzonderlijk aangeven? Zo nee, waarom niet?
16	Kunt u aangeven of andere landen ook kritiek hebben op de onderzeeboten van de Naval Group en ThyssenKrupp Marine Systems? Kunt u ook aangeven waaruit deze kritiek bestaat (zoals o.a. negatieve adviezen van rekenkamers) en welke stappen (zoals o.a. intrekkingen) zijn genomen? Kunt u daarbij ook aangeven hoe u deze kritieken en stappen beoordeelt? Kunt u dit voor elke kritische bevinding en genomen stap afzonderlijk aangeven? Zo nee, waarom niet?
17	Kunt u aangeven of het Defensiematerieelbegrotingsfonds gevolgen heeft voor de aanbesteding? Kunt u daarbij ook aangeven waaruit deze gevolgen bestaan (zoals o.a. afnameverplichtingen en inperking van parlementaire controle en inspraak) en welke kosten deze teweegbrengen? Zo nee, waarom niet?
18	Kunt u aangeven of Europese defensiesamenwerkingsverbanden (zoals o.a. het Europees Defensiefonds) gevolgen hebben voor de aanbesteding? Kunt u daarbij ook aangeven waaruit deze gevolgen bestaan (zoals o.a. afnameverplichtingen en inperking van parlementaire controle en inspraak) en welke kosten deze teweegbrengen? Zo nee, waarom niet?
19	Kunt u aangeven of klimaat- en milieukwesties (zoals o.a. het klimaatbeleid, PFAS, het Urgenda en stikstofarrest) gevolgen hebben voor de aanbesteding? Kunt u daarbij ook aangeven waaruit deze gevolgen bestaan (zoals o.a. uitstel en weigering van deelname aan de aanbesteding) en welke kosten deze teweegbrengen? Zo nee, waarom niet?

Nr.	Vraag
20	Kunt u aangeven of, en zo ja op welke wijze, Defensie samenwerkt en/of contacten onderhoudt met (rechts)personen en overige entiteiten in verband met de aanschaf van onderzeeboten die niet door Saab-Damen worden geproduceerd (zoals o.a. lobbyisten, klimaatactivisten, Frankrijk, de Europese Unie)? Kunt u ook aangeven wie deze (rechts)personen en entiteiten zijn, waaruit de samenwerking en/of het contact bestaat (zoals o.a. schenkingen, donaties en giften) en welke stappen (zoals o.a. toezeggingen) zijn genomen? Zo nee, waarom niet?
21	Bent u bekend met toezeggingen, wensen of eisen van de Duitse, Franse of Zweedse regeringen die van invloed kunnen zijn op de keuze aan het einde van de DMP-D fase? Zo ja, welke toezeggingen, wensen of eisen zijn dit?
22	Welke risico's ziet u voor het project doordat kennelijk aanpassingen van bestaande ontwerpen nodig zijn? Waarom wordt hier niet op ingegaan in de B-brief?
23	Waarom zijn de onderliggende stukken van de kosten-batenanalyse (kba) en andere uitgevoerde onderzoeken niet openbaar beschikbaar gesteld aan de Kamer? Bent u bereid tenminste de volgende stukken openbaar beschikbaar te stellen aan de Kamer: <ul style="list-style-type: none"> <li>– TNO-onderzoek naar onbemande onderzeeboten,</li> <li>– Kosten-batenanalyse,</li> <li>– Onderzoek naar eigenschappen van de werven,</li> <li>– Onderzoek mogelijkheden internationale samenwerking</li> <li>– Onderzoek naar industriële aspecten (door het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat),</li> <li>– Onderzoek bijdrage werven aan de Defensie Industrie Strategie.</li> </ul> Zo nee, waarom niet?
24	Hoe groot schat u op dit moment het risico dat de operationele gereedheid van Nederland in het geding kan komen in de periode tot aan de instroom van de nieuwe onderzeeboten, mede in het licht van de vertraging van de instroom van de eerste nieuwe onderzeeboot met een jaar? Hoe gaat u dit risico beheersen?
25	Klopt het dat de planning voor de bouwperiode van de onderzeeboten in de B-brief een jaar korter is dan in de A-brief, aangezien de instroom van de eerste onderzeeboot met een jaar vertraagd is, terwijl de planning dat in 2031 de vervangende onderzeeboten de Walrus-klasse volledig zullen hebben vervangen ongewijzigd is? Is deze kortere bouwperiode haalbaar voor de werven? In hoeverre nemen de planningsrisico's hierdoor toe?
26	Klopt hetgeen gesteld is tijdens de technische briefing, dat al eerder in de D-fase, in het kader van de «knock out», potentiële leveranciers kunnen afvallen? Op welke wijze gaat u de Kamer daarbij betrekken, aangezien de D-brief mogelijk pas veel later dan na dergelijke stappen verschijnt?
27	Defensie gaf tijdens de Technische briefing aan met bestaande ontwerpen te willen werken en deze alleen te willen aanpassen. Indien bestaande ontwerpen het uitgangspunt zijn, heeft dit dan niet het risico dat de eigenschappen die gewenst zijn voor de nieuwe onderzeeboot naar beneden moeten worden bijgesteld omdat de bestaande ontwerpen anders niet kunnen voldoen?
28	Erkent u dat door de vertraging die inmiddels is ontstaan, er een reëel risico bestaat dat de nieuwe onderzeeboten niet op tijd klaar zullen zijn? Kunt u inzicht geven wat de meerkosten zijn om de Walrus-klasse langer in vaart te houden? Hoe mitigeert u dan de operationele risico's van het langer in de vaart houden van een technisch verouderd platform?
29	Kunt u nader ingaan op de in het DMP genoemde integrale afweging die ten grondslag ligt aan de keuze om geen ontwikkelfase (C-fase) te doorlopen maar te kiezen voor kopen van de plank?
30	Hoe verhoudt het niet overgaan tot een C-fase zich tot uw eerdere uitspraak tijdens het algemeen overleg over de A-brief dat een onderzeeboot niet van de plank gekocht kan worden?
31	Kunt u in algemene zin toelichten wanneer sprake is van een ontwikkeltraject waarvoor een C-fase wordt doorlopen en wanneer daar geen sprake van is, ondanks aanpassingen van een bestaand ontwerp?
32	Kunt u nader toelichten welke baten in de kosten-batenanalyse (kba) zijn geïdentificeerd en meegenomen in de analyse?
33	Kunt u nader toelichten hoe de verschillende baten zijn gewaardeerd en op één noemer gebracht?
34	Kunt u nader toelichten wat het relatieve gewicht is van de verschillende in de kba onderscheiden baten? Welke baten wegen het zwaarst?
35	Zijn de in de A-brief genoemde vergaande vormen van samenwerking met andere landen, zoals gezamenlijke vererving, poolvorming en een gedeelde capaciteit, nog steeds in dezelfde mate denkbaar?
36	Hoe schat u op dit moment de mogelijkheden voor internationale samenwerking met Australië en Noorwegen in dit project, die in de A-brief werden genoemd maar in de B-brief niet meer?
37	Wat ziet u op dit moment als de belangrijkste risico's van het project en de gemaakte keuzes?

Nr.	Vraag
38	Wat zijn op dit moment de belangrijkste planningsrisico's? Hoe gaat u die beheersen?
39	Hoe groot schat u op dit moment het risico dat de operationele gereedheid van Nederland in het geding kan komen in de periode tot aan de instroom van de nieuwe onderzeeboten? Hoe gaat u dit risico beheersen?
40	Wat is de wereldwijde (heimelijke) inzetbaarheid van de huidige Walrus? Is die te vergelijken met variant A, B of C?
41	Welke compromissen ten aanzien van functionaliteiten kenmerken variant-B, behalve de kleinere torpedo-opslagruimte?
42	Hoe verhoudt de omvang van de romp van de huidige Walrus zich tot die van de varianten A, B en C?
43	Hebben overheden belangen (bijvoorbeeld in de vorm van aandelen) in de drie gekozen werven? Zo ja, welke precies?
44	Hoe voorkomt u dat door het gekozen traject van concurrentiestelling in de offertes zaken gunstiger of goedkoper voorgesteld worden om de opdracht te krijgen?
45	Op welke manier verzekert u een maximale betrokkenheid van de Nederlandse defensie-industrie en kenniscentra, opdat Nederland vanuit nationaal veiligheidsbelang gedurende de gehele levensduurfase kan beschikken over alle kennis en capaciteiten die handelingsvermogen en soevereine inzet van de onderzeeboten garanderen?
46	Waarom wordt de C-fase overgeslagen, terwijl er feitelijk geen sprake is van onderzeeboten «van de plank»?
47	Bent u bereid om bij de keuze niet alleen de prijs voor de aanschaf van de onderzeeboten in ogenschouw te nemen, maar ook de prijs over de gehele levensduur en het behoud van een volledige basis van Nederlandse kennis en kunde en nationale autonomie? Neemt u in de totale beschouwing ook de directe en indirecte effecten mee, die voortkomen uit staatsdeelneming?
48	Is de oplevering van de laatste nieuwe boot in 2031 nu nog wel haalbaar, gezien de vertraging waarmee de B-brief is uitgekomen en het gekozen traject van concurrentiestelling?
49	Loopt u door de gekozen strategie van verwerving in concurrentiestelling niet het risico dat de Nederlandse Defensie Technologische & Industriële Basis (NL-DTIB) te laat wordt betrokken, omdat eigenlijk pas na de gunning aan één van de marktpartijen, en pas dan zonder enige terughoudendheid, werkelijk zaken met de NL-DTIB kan worden gedaan? Hoe voorkomt u dat innovaties, die pas na de gunning tijdens het ontwikkeltraject met de NL-DTIB in beeld komen, tot hogere kosten leiden?
50	Welke selectie- en wegingscriteria gaan gebruikt worden?
51	De upgrade van de Walrus-klasse (IPW) is binnen de (Nederlandse) Gouden Driehoek gerealiseerd. Hoe beoordeelt u deze werkwijze als een risico-verlagende aanpak tijdens de D-fase om vertraging te voorkomen en kosten te beheersen?
52	Indien de gunning pas in 2022 plaatsvindt, is de resterende tijd tot 2031 dan voldoende om een onderzeeboot te ontwikkelen die voldoet aan de specifieke eisen van Defensie? Hoe garandeert u dat de vervanger van de Walrus-klasse aan de gestelde eisen voldoet en op tijd, binnen budget, wordt geleverd voor de mannen en vrouwen van de Koninklijke Marine?
53	Welke politieke sturing mag van u worden verwacht om ervoor te zorgen dat ultimo 2031 vier onderzeeboten beschikbaar zijn voor de Koninklijke Marine? Wat is naar uw mening de rol die de ingestelde ministeriële commissie (MC) hierin gaat spelen?
54	Kunt u zo spoedig mogelijk (in ieder geval voorafgaand aan de besluitvorming in de D-fase) het zogeheten CONOPS (Concept of operations) -in concept- met de Kamer delen, alsmede de criteria en bijbehorende normen op grond waarvan garanties van de betrokken marktpartijen en overheden worden gewogen en «go/no go» momenten worden vastgesteld?
55	Kan de Kamer zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval voorafgaand aan besluitvorming over de werkkeuze, worden geïnformeerd over de concept eisen, «knock-out» en gunningscriteria, alsmede wegingsfactoren? Bent u bereid de criteria nationaal veiligheidsbelang en strategische autonomie te laten prevaleren?
56	Wat is uw lange termijnvisie over de beste borging van (de continuïteit van) het Nederlandse marinebouwcluster in Europese context? Hoe weegt u dit mee in uw besluitvorming over de werkkeuze? Bent u bereid dit criterium, als onderdeel van strategische autonomie en nationaal veiligheidsbelang, doorslaggevend te laten zijn bij deze keuze? Hoe voorkomt u dat een keuze op basis van een te smalle invalshoek en een korte termijn visie uiteindelijk leidt tot de teloorgang van het marinebouwcluster in Nederland?
57	Kunt u garanderen dat onderzeeboten «conform de oorspronkelijke planning in 2031 de Walrus-klasse volledig hebben vervangen»? Zo nee, wat kunnen vertragende factoren zijn?

Nr.	Vraag
58	Hebt u een prioriteitenlijst van de kwaliteiten van de onderzeeboot of zijn alle gelijkwaardig (bescherming van de aanvoerlijnen over zee; het beschermen van de eigen vlootverbanden; het opsporen en elimineren van vijandelijke onderzeeboten en oppervlakteschepen; het afzetten en oppikken van special forces; het vergaren, analyseren en delen van inlichtingen; het bijdragen aan operaties op en rond de zeebodem)?
59	Kunt u aangeven welke van de geplande eigenschappen van de onderzeeboot past of passen in het huidige EU-beleid en welke eigenschappen niet? Is er een prioriteitenlijst die de onderzeeboten geschikt maken voor inzet in EU-verband?
60	Kunt u, mede in het licht van uw stellingname dat het belangrijkste kenmerk van een onderzeeboot is dat deze niet of nauwelijks gezien kan worden, informatie verstrekken over de stand van ontwikkeling van technologie waarmee onderzeeboten kunnen worden gedetecteerd?
61	Heeft u kennis van de laatste stand van zaken van de zogenaamde SQUID-technologie die China aan het ontwikkelen is om onderzeeboten te detecteren? Zo ja, kunt u deze met de Kamer delen, al dan niet vertrouwelijk?
62	Kunt u een overzicht verstrekken van alle wapensystemen die reeds bestaan, of die momenteel in ontwikkeling zijn, waarmee onderzeeboten opgespoord (en eventueel vernietigd) kunnen worden? Zo nee, waarom niet?
63	Welke soorten inlichtingen kunnen door een onderzeeboot worden verzameld die niet via andere technologie, zoals bijvoorbeeld satellieten of drones, kunnen worden verzameld?
64	Kunt u toelichten hoe kan worden vastgehouden aan de oorspronkelijke planning dat in 2031 de Walrusklasse volledig is vervangen, ondanks de vertraging van de B-brief en de instroom van de eerste boot in 2028 in plaats van 2027?
65	Is met de NAVO-partners afgestemd dat met de vervanging van de Walrus geen nichecapaciteit wordt beoogd (terwijl de Walrus-klasse dit wél was), omdat de Nederlandse overheid vanwege voornamelijk budgettaire redenen niet voor een A-variant wil kiezen? Kunt u aangeven hoe de NAVO-partners hier tegenaan kijken?
66	Welke specifieke eigenschappen van de huidige onderzeeboten zorgen ervoor dat zij een relevante nichecapaciteit zijn voor de NAVO en de EU?
67	In hoeverre kunnen de in de visie op de toekomst van de onderzeedienst uit 2015 genoemde specifieke eigenschappen van de huidige onderzeeboten worden behouden, die ervoor zorgen dat zij een relevante nichecapaciteit zijn voor de NAVO en de EU, nu wordt gekozen wordt voor een onderzeeboot op basis van een bestaand ontwerp (MOTS)?
68	In de B-brief wordt gesproken over het behoud van de Nederlandse positie die «wereldwijd hoog [staat] aangeschreven voor de wijze van inzet». Ook wordt vermeld dat er in «kwalitatieve zin» antwoord moet worden gevonden op de «kwantitatieve onbalans» tussen onderzeebootcapaciteiten in het Westen versus de rest van de wereld. Hoe rijmen deze twee doelstellingen met uw besluit om concessies te doen op het gebied van inzetbaarheid en mogelijkheden door te kiezen voor variant B?
69	Kunt u motiveren waarom er volgens u geen aanleiding is tot het houden van een C-fase en het versturen van een C-brief aan de Kamer, gelet op het feit dat u nog geen programma van eisen heeft vastgesteld en van werven verwacht dat zij (veel) van MOTS-concepten afwijken?
70	Kunt u nader ingaan op de in het DMP genoemde integrale afweging die ten grondslag ligt aan de keuze om geen ontwikkelingsfase (C-fase) te doorlopen, maar te kiezen voor kopen van de plank? Is een C-fase alleen aan de orde als er een geheel nieuw product wordt ontwikkeld? Zo ja, waarom is deze voorwaarde dan niet expliciet opgenomen in de DMP-brochure?
71	Kunt u aangeven hoeveel hoger de levensduurkosten van de A-variant zijn? Betreft het de investeringskosten, de exploitatiekosten of allebei?
72	Waarom wordt niet gekozen voor de A-variant, aangezien de B-brief zelf aangeeft dat de veiligheidssituatie sinds de vaststelling van de A-brief verslechterd is? Als de onstabiliteit in de wereld toeneemt en een aantal concrete dreigingen, waarvoor onderzeeboten noodzakelijk zijn, gegroeid is, waarom is de veiligheidsbehoefte van Nederland en de operationele behoefte van Defensie dan niet leidend, maar een -te beperkt- budget?
73	Waarom worden slechts een aantal aspecten genoemd waardoor de maritieme dreiging wereldwijd is toegenomen, maar wordt het toenemende risico van hybride oorlogvoering niet genoemd, terwijl juist die ontwikkeling is die op veel plaatsen merkbaar is? Erkent u dat een wereldwijd inzetbare onderzeeboot met special forces kan van belang kan zijn om ook die dreiging te beheersen en dat dit lastig wordt als vooraf een niet of slecht te verhullen forward operating base moet worden ingericht? Bent u bereid uitgebreid op deze aspecten in te gaan?
74	Wat zijn naar uw inzicht het aantal Russische onderzeeboten dat de (noordelijke) Atlantische Oceaan als operatieterrein heeft en het aantal onderzeeboten die de NAVO ter beschikking stelt voor de (noordelijke) Atlantische Oceaan? Kunt u toelichten hoe eventuele krachtsverschillen zich tot elkaar verhouden?

Nr.	Vraag
75	Kunt u toelichten wat u bedoelt met de constatering dat er een kwantitatieve onbalans is tussen onderzeebootcapaciteiten in het Westen versus de rest van de wereld, omdat China oudere onderzeebootssystemen heeft doorverkocht aan andere landen? Op welke landen doelt u? Welke en hoeveel onderzeeboten betreft het en wat zijn de actuele kwalitatieve verschillen? Wie rekent u in dit verband tot het Westen? Alleen NAVO-leden of ook andere landen? Wie zijn dat dan?
76	Kunt u het beroep op artikel 346 VWEU nader motiveren?
77	Hoe gaat u garanderen dat informatie van nationaal veiligheidsbelang beschermd blijft wanneer de onderzeebootcapaciteit in dialoog en samenwerking met meerdere buitenlandse werven wordt verworven? Welke mogelijkheden biedt het gebruik van artikel 346 hierin, die er niet zouden zijn als dat beroep niet werd gedaan?
78	Kunt u onderbouwen waarom de procedures en specifieke bepalingen van de ADV niet voldoende waarborgen bieden om de wezenlijke veiligheidsbelangen te beschermen in dit project, aangezien dit volgens de DIS een voorwaarde is voor een beroep op artikel 346 VWEU?
79	In hoeverre stelt het beroep op artikel 346 VWEU en de in het geding zijnde veiligheidsbelangen Defensie in staat participatie van het Nederlandse bedrijfsleven te vereisen in dit project?
80	Hoeveel participatie van het Nederlandse bedrijfsleven kan worden vereist op grond van de in het geding zijnde veiligheidsbelangen, op grond van artikel 346 VWEU?
81	Bestaat het risico dat het vereisen van betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven tot een prijsopdrijvend effect leidt? Zo ja, hoe groot schat u dit risico en wat is bij benadering de omvang van het mogelijke prijsopdrijvend effect?
82	Hoeveel mag betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven volgens u kosten? Wat is het afwegingskader dat hierbij wordt gehanteerd?
83	Waarom stelt u enerzijds, in relatie tot de groei van de Russische en Chinese onderzeebootcapaciteit: «Hier kan enkel in kwalitatieve zin een antwoord worden gegeven.», maar kiest u vervolgens voor een suboptimale B-variant, die niet volledig voldoet aan de operationele behoefte en de daarbij behorende functionele eisen?
84	Herinnert u zich de uitspraak van de Minister van Defensie in het AO over de A-brief, dat een nieuwe onderzeeboot niet van de plank gekocht kon worden? Hoe verhoudt zich dit tot uw voornemen om «van de plank» te kopen? Waar ligt de grens tussen een ontwikkelingstraject, inclusief C-fase, en het aanpassen van een bestaand ontwerp?
85	Waarom is er geen sprake van een ontwikkeltraject en een C-fase, hoewel in de B-brief is opgemerkt dat de drie kandidaat werven de geselecteerde variant «naar verwachting» kunnen bouwen, en het dus geen variant betreft die reeds van de plank beschikbaar is, en de verschillende varianten kunnen zijn opgebouwd uit meerdere concepten van verschillende leveranciers?
86	Aan welke voorwaarden moet zijn voldaan om betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven te mogen vereisen?
87	U stelt dat de NL-DTIB op succesvolle wijze betrokken is geweest bij het Instandhoudingsprogramma Walrusklasse. Bent u het ermee eens dat hier beter had kunnen staan dat dit instandhoudingsprogramma hoofdzakelijk in een samenspel tussen de Koninklijke Marine, de DMO en het Nederlandse bedrijfsleven en kennisinstellingen is uitgevoerd met een essentiële rol voor beide laatste; of anders gevraagd, is «betrokkenheid» niet te licht uitgedrukt?
88	Defensie is inderdaad niet gebonden aan de wettelijke regelgeving inzake een aanbesteding volgens de AW2012 en ADV. Bent u het ermee eens dat Defensie geen juridisch risico loopt indien thans zou worden besloten met 1 kandidaat verder te gaan?
89	Stellen u en de Staatssecretaris van EZK de volgende onderliggende eis: hoe hoger de technologische waarde van de betrokkenheid is bij productie, des te hoger is de score op dat punt? Zo ja, geldt dit ook voor de ontwikkelingsopdrachten, die, hoewel het een product van de plank betreft, toch nodig zijn? Zo nee, hoe wordt dan de hoogte van de technologische waarde gemeten?
90	De kandidaat-werven zijn geselecteerd op het bezitten van intellectual property rights. Worden deze intellectual property rights bij de gunning van het contract aan Nederland overgedragen?
91	Om de NL-DTIB internationaal goed te positioneren wordt met de Defensie Industrie Strategie (DIS) ingezet op een gelijk speelveld op de Europese defensiemarkt. Na de publicatie van de DIS is aanvullend onderzoek uitgevoerd om te inventariseren in welke mate de kandidaat-werven een bijdrage kunnen leveren aan de doelstellingen van de DIS. Is bij het aanvullend onderzoek ook onderzocht of er sprake is van staatssteun bij deze kandidaat-werven of andere staatsinvloeden?
92	De NL-DTIB is onder meer op succesvolle wijze betrokken geweest bij het Instandhoudingsprogramma van de Walrusklasse onderzeeboten. Daarom kan zij op goede wijze de functie van systeemintegrator invullen en daarmee het nationaal belang dienen gedurende de levensduur van de onderzeeboot. Bij welke kandidaat-werf is dit nationale belang het best geborgd? Waarom wordt in deze fase dan al niet voor deze werf gekozen?

Nr.	Vraag
93	<p>Waarom stelt u op blz. 4 dat de NL-DTIB «naar verwachting op een goede wijze onder andere de functie van systeem- integrator invullen, terwijl de op blz. 8 en verder geformuleerde verwervingsstrategie aangeeft dat gekozen wordt voor een (buitenlandse) leverancier, die eindverantwoordelijk is voor het resultaat? Bent u naar aanleiding van de kennelijke tegenstrijdigheid bereid de volgende vragen te beantwoorden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wie wordt eindverantwoordelijk voor het resultaat, NL-DTIB of de Prime Contractor?</li> <li>– Is NL-DTIB een rechtspersoon die aangesproken kan worden? Wie gaat de system trade-offs maken?</li> <li>– Als de leverancier eindverantwoordelijk is, wat wordt dan de rol van de system integrator?</li> <li>– Wie is verantwoordelijk voor de integratie van Government Furnished Equipment (GFE), zoals vermeld op p. 9. Is dit personeel met een hoge Nederlandse security clearance?</li> <li>– Wie beslist over de keuze van onderaannemers?</li> <li>– Wie is er verantwoordelijk voor non-conformances?</li> <li>– Wie is er verantwoordelijk voor de planning?</li> <li>– Wie is er verantwoordelijk voor de kostenbeheersing?</li> </ul>
94	Welke besparing in euro's zou het kiezen voor de nul-variant precies opleveren?
95	Wat is de uitkomst van de nulvariant, met andere woorden: welk budget zou vrijvallen als Defensie ervoor zou kiezen om vanaf 2027 geen onderzeebootcapaciteit meer te hebben?
96	Kunt u het randvoorwaardelijke karakter van internationale samenwerking nader toelichten? Welke internationale samenwerking is minimaal vereist voor de doorgang van het project?
97	Is internationale samenwerking met andere landen randvoorwaardelijk voor het project, of volstaat internationale samenwerking met buitenlandse industrie?
98	Kunt u de uitkomsten van het onderzoek naar de kansen, risico's en mogelijkheden van internationale samenwerking met de Kamer delen?
99	Hoe kan het Franse Naval invulling geven aan de DIS-aspecten?
100	Kunt u de eigen kansen, risico's en mogelijkheden per beschouwd thema van de verschillende samenwerkingen met Duitsland, Frankrijk en Zweden op een rij zetten?
101	Alle kandidaat werven hebben de intentie getoond om invulling te geven aan de DIS-aspecten. Dit klinkt vrijblijvend. Hoe wordt deze intentie omgezet in aantoonbaar afdwingbaar commitment?
102	Waarom meldt u bij de inmiddels fictieve nulvariant dat er dan vanaf 2027 geen OZB capaciteit meer zou zijn, terwijl u eerder meldt dat de einde levensduur in 2030 is?
103	Welke kansen, risico's en mogelijkheden zijn er in de samenwerking met de overheden van Duitsland, Frankrijk en Zweden, hoe worden ze gewogen en wat zijn de beslisriteria? Worden deze effecten meegewogen in de (multicriteria)analyses in de DMP-D fase?
104	Welk extra budget is benodigd om variant A mogelijk te maken? Hoe zou dit benodigde budget verdeeld zijn over investeringen en exploitatie en in welke kasjaren?
105	Erkent u dat één van de gunstige karakteristieken van de Walrus-klasse is dat de exploitatie relatief gunstig is, waarmee de totale «life-cycle costs» de initieel hoger uitgevallen aanschafprijs meer dan goed hebben gemaakt? In hoeverre is een A-variant te concipiëren die mede gericht is op lage exploitatie (met inzet van technologie-ervaring uit de Walrus-klasse), waarbij de uiteindelijke totaalcosten vergelijkbaar worden met een «MOTS» B-variant?
106	Was de keuze om Navantia niet te selecteren voor het vervolg van het project na de B-fase voornamelijk gebaseerd op technische aspecten (zoals blijkt uit de toelichting op pagina 8)? Welke rol speelde de bredere internationale samenwerking met Spanje op buitenland- en veiligheidsbeleid hierbij, waarnaar wordt verwezen op pagina 5?
107	Kunt u aangeven wat de technische en/of operationele verschillen zijn tussen een homeland security onderzeeboot en een expeditionaire onderzeeboot, omdat u stelt dat ze niet «terug te brengen» zijn van elkaar onderscheidende varianten? Is de conclusie gerechtvaardigd dat het min of meer dezelfde taken zijn? Zo nee, waarom kan dat dan niet onderscheiden worden?
108	Bedoelt u met «alle beoogde inzetgebieden met beperkingen (gebruik forward operating base)» voor variant B dat de onderzeeboten in alle wateren inzetbaar zullen zijn (onder voorbehoud van de aanwezigheid van een forward base)?
109	Binnen welk bereik kan de gekozen B-variant onderzeeboot inlichtingen verwerven?
110	Kunt u de Nederlandse belangen die u noemt, waarvoor de B-variant onderzeeboot kan opkomen buiten het NAVO-gebied, uitputtend opsommen? Zo nee, waarom niet?
111	Kunt u een uitputtend overzicht geven van de «compromissen ten aanzien van functionaliteiten» die bij de B-variant gelden ten aanzien van de A-variant? Zo nee, waarom niet?

Nr.	Vraag
112	Waarom laat u variant A vallen, terwijl deze als enige voldoet aan de geambieerde behoefte en bovendien de herijking van de Defensienota gepland staat voor de zomer? Bent u bereid de A-variant te betrekken bij de Herijkingnota? Zo nee, waarom niet?
113	Is het gebruik van een forward operating base de enige beperking van de inzetbaarheid van variant B in alle beoogde inzetgebieden of zijn er meer beperkingen? Zo ja, kunt u deze toelichten?
114	In hoeverre voldoet de B-variant niet aan de functionele eisen, zoals geformuleerd in de A-brief?
115	Welke beperkingen brengen een kleinere torpedo-opslagruimte en een kleinere romp met zich als het gaat om toekomstige doorontwikkeling en modificaties?
116	Kunt u alle compromissen ten opzichte van de behoefte van variant B toelichten? Waarom beschouwt u de benodigde compromissen ten opzichte van de behoefte van variant B als acceptabel?
117	Kunt u nader toelichten waarom geen ontwikkeltraject wordt voorzien, hoewel de varianten kunnen zijn opgebouwd uit meerdere concepten van verschillende leveranciers?
118	Waarom kiest u niet voor een boot die van de plank beschikbaar is, maar voor het aanpassen van een bestaande boot? Klopt het dat bestaande boten niet aan de behoeften van Defensie voldoen?
119	Welke risico's ziet u voor het project doordat kennelijk aanpassingen van bestaande ontwerpen nodig zijn?
120	Wat is het verschil tussen de homeland security versus de expeditionaire variant, die in de A-brief werden aangekondigd, en de varianten A en C in de kosten-batenanalyse?
121	Is bij de berekening van het verschil tussen de levensduurkosten van de A en B varianten rekening gehouden met de kosten van de benodigde forward base voor de B-variant? Zo nee, waarom niet?
122	Kunt u inzichtelijk maken wat de kosten van het gebruik van forward bases voor de B-variant per jaar zullen zijn?
123	Waarom is variant D onderzocht, hoewel deze onvoldoende tegemoet komt aan de behoefte van Defensie en in de B-fase wordt onderzocht hoe de behoefte wordt ingevuld?
124	Betreft variant D een nucleair aangedreven onderzeeboot?
125	Kunt u alle compromissen ten opzichte van de behoefte van variant B toelichten?
126	Waarom beschouwt u de benodigde compromissen ten opzichte van de behoefte van variant B als acceptabel?
127	Kunt u de in de B-brief beschreven kernkarakteristieken van de varianten ook beschrijven voor de huidige Walrusklasse?
128	Bent u bereid toepassing van de motie Belhaj <sup>3</sup> en te onderzoeken om inpassing van de A-variant mogelijk te maken? Zo nee, waarom niet?
129	Erkent u dat het wezenlijke van een onderzeeboot is dat niemand weet of er een onderzeeboot is, waar en wanneer die opereert en wat voor operatie wordt uitgevoerd? Erkent u dat, als er eerst een forward operating base moet worden ingericht in het uitzendgebied, het voor een tegenstander al snel duidelijk is wat het operatiegebied zal zijn, wanneer de onderzeeboot in het uitzendgebied is en er dus ook al snel een analyse kan worden gemaakt van het doel van de operatie, waarmee het wezenlijke van onderzeeboot-inzet voor een zeer belangrijk deel verloren gaat? Waarom gaat u niet in op deze aspecten? Bent u bereid dit alsnog te doen?
130	Erkent u kost dat het uitzenden en inrichten van een forward operating base ergens in het buitenland veel tijd kost? In hoeverre zal het snel en ver weg uitvoeren van speciale operaties (een functionele eis, geformuleerd in de A-brief) nog mogelijk zijn, net zo min als ongezien langdurig grote en precieze maritieme slagkracht projecteren? Waarom vindt u dergelijke aanzienlijke concessies «acceptabel»?
131	Hoe verhouden de A-, B- en C-varianten qua kernkarakteristieken zich tot de huidige Walrus-klasse (afgezien van de leeftijd van de Walrus-klasse)?
132	Welke mindere flexibiliteit biedt die kleinere torpedo-opslagruimte? Flexibiliteit waartoe?
133	Waarom zet u de baten alleen af tegen levensduurkosten? Waarom worden ook financieel te wegen aspecten zoals belastingopbrengsten, exportopbrengsten, werkgelegenheidsinkomsten, spin-off en spill-over etc. niet ook tegen deze baten afgezet?
134	Met welke beperkingen kan variant B meerdere missie-types gedurende een inzet ondersteunen?
135	Met variant B dient er gebruik te worden gemaakt van een forward operating base. In hoeverre gaat dit ten koste van de functionaliteit om wereldwijd snel en heimelijk te opereren, zoals verwoord in de A-brief?
136	Klopt het dat de kosten-batenanalyse is uitgevoerd op basis van drie boten, terwijl u kiest voor vier boten? Zo ja, waarom? Hoe verhoudt zich dit tot elkaar? Hoe valt de kba uit op basis van vier boten?



Nr.	Vraag
137	Kunt u inzicht geven hoe de geschatte levensduurkosten van de verschillende varianten onderzeeboten zich tot elkaar verhouden, bijvoorbeeld in een percentage ten opzichte van variant B?
138	Hoeveel hoger zijn de levensduurkosten van variant A vergeleken met het beschikbare budget?
139	Waarom bevat de B-brief geen informatie over de wijze waarop de baten in de kosten-batenanalyse zijn gewaardeerd? Kunt u nader toelichten: – welke baten in de kba zijn geïdentificeerd en meegenomen in de analyse? – hoe de verschillende baten zijn gewaardeerd en onder één noemer gebracht? – wat het relatieve gewicht is van de verschillende in de kba onderscheiden baten? Welke baten wogen het zwaarst?
140	Klopt dat dat uit de brief niet blijkt of de huidige Walrusklasse onderzeeboten wat betreft kernkarakteristieken meer lijkt op variant A, B of C uit de kba? En dat het daardoor niet duidelijk is of de nieuwe onderzeeboten, door de benodigde compromissen, mogelijk op onderdelen een achteruitgang zijn in kernkarakteristieken ten opzichte van de huidige Walrusklasse als het gaat om het kunnen voldoen aan de geambieerde behoefte? Bent u derhalve bereid om de in de B-brief beschreven kernkarakteristieken van de varianten ook te beschrijven voor de huidige Walrusklasse?
141	Kunt u inzicht geven hoe de geschatte levensduurkosten van de verschillende varianten onderzeeboten zich tot elkaar verhouden, bijvoorbeeld in een percentage ten opzichte van variant B?
142	Hoeveel hoger zijn de levensduurkosten van variant A vergeleken met het beschikbare budget?
143	Kunt u toelichten waarom de homeland security en de expeditionaire variant niet terug te brengen zijn tot van elkaar onderscheidende varianten, terwijl er in de kosten-batenanalyse wel onderscheid wordt gemaakt op basis van de mogelijkheid van wereldwijde (heimelijke) inzetbaarheid?
144	Op welke punten wijkt variant B af van de in het DMP-A vastgelegde eisen?
145	Hoe verhouden de kwaliteiten van de B-variant zich tot de prestaties van de Walrus-klasse? Met name voor wat betreft endurance, inzetbereik, wapensystemen en duikdiepte? Kunt u, indien getalsmatige antwoorden gerubriceerd zijn, in dat geval kwalitatieve antwoorden op een schaal van veel beter tot veel slechter?
146	Herinnert u zich de gecombineerde B/C-brief <sup>4</sup> over de vervanging van de F-16, die (openbare) informatie bevatte over de indicatieve levensduurkosten van de van de verschillende varianten, waarbij werd opgemerkt dat deze een indicatie gaven van de verschillen tussen de kandidaten om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken? Waarom ontbreekt informatie over een vergelijking van de kosten van de verschillende varianten onderzeeboten nu in de B-brief? Bent u bereid deze alsnog te geven? Zo nee, waarom niet?
147	Waarom is de kosten-batenanalyse gebaseerd op drie boten, terwijl voor het halen van de Nederlandse inzetdoelstelling vier boten nodig zijn? Levert variant B ook met vier boten de best value for money, aangezien de kba is uitgevoerd op basis van drie boten?
148	Klopt het dat in de kba is uitgegaan van het oorspronkelijke, nog niet verhoogde budget? Kunt u aangeven of drie boten van de A-variant, die het beste voldoet aan de geambieerde behoefte, wél binnen het verhoogde budget zouden passen? Bent u bereid dit te overwegen?
149	Vallen de levensduurkosten van variant A (met drie boten) buiten het oorspronkelijk beschikbare budget, of ook buiten het verhoogde, taakstellende budget?
150	Hoe is de verhoging van het beschikbare budget ingepast in de Defensiebegroting? Welke consequenties heeft dit voor (de planning van) andere verwervingsprojecten en/of andere delen van de defensiebegroting?
151	Kunt u de Kamer inzicht geven in (de resultaten van) de onderliggende studies en onderzoeken die in de B-brief worden genoemd?
152	Zijn er voorzieningen getroffen voor vrouwelijk personeel? Zo ja, wat betekent dat voor het ruimtebeslag in vergelijking met een volledig mannelijke bemanning? Zo nee, waarom niet?
153	Sinds wanneer is het duidelijk dat (aanschaf van) drie onderzeeboten kan leiden tot «niet voldoen» aan de NAVO-verwachtingen om binnen zes maanden inzetbaar te zijn? Is dat een nieuwe eis?
154	Wanneer heeft de NAVO de wens uitgesproken dat Nederland haar onderzeeboten vervangt? Wanneer is het eerstvolgende moment waarop de capaciteiten die van lidstaten worden gevraagd wordt gewijzigd/geëvalueerd?
155	Wanneer en waarom is de inzetdoelstelling voor de onderzeeboten gewijzigd van «het onafgebroken beschikbaar hebben van één onderzeeboot voor langdurige inzet, of twee onderzeeboten voor een kortere periode», zoals vermeld in de brief over de visie op de toekomst van de onderzeedienst, naar de huidige inzetdoelstelling zoals vermeld in de B-brief: «Deze inzetdoelstelling betreft de gelijktijdige inzet van twee onderzeeboten, een voor langdurige inzet en een voor kortdurende inzet»?

Nr.	Vraag
156	Kunt u de verwijzing naar «binnen het destijds in de Defensienota benoemde budget voor levensduurkosten» nader toelichten? Hoe hoog is het destijds in de Defensienota benoemde budget voor levensduurkosten? Klopt het dat dit budget niet in de Defensienota zelf te vinden is?
157	Waarom is de kosten-batenanalyse gebaseerd op drie boten, terwijl voor het halen van de Nederlandse inzetdoelstelling vier boten nodig zijn?
158	Ging u er in de kba van uit dat met drie boten de inzetdoelstellingen voldoende gehaald zouden kunnen worden?
159	Levert variant B ook met vier boten de best value for money, aangezien de kba is uitgevoerd op basis van drie boten?
160	Hoe hoog is het destijds in de Defensienota benoemde budget voor levensduurkosten? Waar in de Defensienota is dit budget te vinden?
161	Wat wordt bedoeld met de zin «Op basis van de KBA levert variant B, met een aantal van drie boten, binnen het destijds in de Defensienota benoemde budget voor levensduurkosten, de «best value for money»»? Is dit nog steeds zo bij de keuze voor een aantal van 4 boten?
162	Hoe groot is de aanpassing in euro's teneinde het beschikbare budget voor vier onderzeeboten te kunnen verwerven?
163	Hebben er contacten plaatsgevonden tussen de Nederlandse en Duitse overheid over het leggen van een verband tussen de Duitse order voor fregatten bij Damen Shipyards en een mogelijke opdracht voor de bouw van onderzeeboten van Nederland voor ThyssenKrupp Marine Systems (tkMS)? Zo ja, wat was de inhoud van die contacten en hebben deze of zullen deze meewegen in het uiteindelijke besluit?
164	Kunt u een indicatie geven van de uitbreiding van de financiële bandbreedte van het project als gevolg van het aanschaffen van vier in plaats van drie onderzeeboten, in het kader van de verantwoording richting de maatschappij? Zo nee, waarom niet?
165	Hoe kan het dat u reeds een kandidaat werf heeft laten afvallen, terwijl u nog geen programma van eisen heeft opgesteld waaraan u kunt toetsen of het MOTS-concept van deze werf (Navantia) of eventuele afwijkingen daarvan aan de eisen kunnen voldoen?
166	Wordt per kandidaat-werf rekening gehouden met de bouwcapaciteit van die werven voor de komende jaren? Kan Damen Shipyards bijvoorbeeld nog een grote order verwerken, naast de bouw van Nederlandse, Belgische en Duitse fregatten? Welke capaciteit kunnen de drie werven vrijmaken voor de ontwikkeling van de Nederlandse onderzeeboten? En in hoeverre kan die capaciteit worden gekannibaliseerd door de bouw en ontwikkeling van schepen voor andere orders?
167	Klopt het dat de DMP-brochure van Defensie vermeldt dat een B-brief vergezeld gaat van een commercieel-vertrouwelijke bijlage met financiële informatie in de vorm van een bandbreedte? Kunt u toelichten waarom nu reeds een taakstellend budget is vastgesteld voor de gehele levensduur in plaats van een bandbreedte, zoals gebruikelijk in de B-fase van het DMP? Dreigt daardoor het risico van het nog verder naar beneden bijstellen van de functionele eisen, om maar binnen het taakstellende budget te blijven?
168	Hoe groot schat u het risico dat tijdens de D-fase zal blijken dat variant B niet binnen het taakstellend budget kan worden gerealiseerd, met name omdat aanpassingen van bestaande ontwerpen worden voorzien? Waarom benoemt u dit niet? Bent u bereid dit alsnog te doen?
169	Waarom is er geen sprake van een ontwikkeltraject en een C-fase, hoewel in de B-brief is opgemerkt dat de drie kandidaat werven de geselecteerde variant «naar verwachting» kunnen bouwen, en het dus geen variant betreft die reeds van de plank beschikbaar is?
170	Kunt u toelichten waarom nu reeds een taakstellend budget is vastgesteld in plaats van een bandbreedte?
171	Hoe groot schat u het risico dat tijdens de D-fase zal blijken dat variant B niet binnen het taakstellend budget kan worden gerealiseerd, met name omdat aanpassingen van bestaande ontwerpen worden voorzien?
172	Vallen de levensduurkosten van variant A (met drie boten) buiten het oorspronkelijk beschikbare budget, of ook buiten het verhoogde, taakstellende budget?
173	Hoe is de verhoging van het beschikbare budget ingepast in de Defensiebegroting? Welke consequenties heeft dit voor (de planning van) andere verwervingsprojecten en/of andere delen van de defensiebegroting?
174	Worden alle levensduurkosten met de kandidaat-leverancier juridisch afgedwongen? Indien dit niet gebeurt over de levensduur van 30 jaar, gebeurt dit dan wel over de planperiode van 15 jaar? Zo nee, waarom niet?
175	Het beschikbare budget is aangepast en vastgesteld als taakstellend budget. Hoe hoog is dit budget?
176	Wat wordt ermee bedoeld dat het beschikbare budget is aangepast?

Nr.	Vraag
177	Herinnert u zich de A-brief over de M-fregatten, waarin gekozen is om zonder concurrentiestelling offertes aan te vragen, met als (enige) argument de bescherming van wezenlijke belangen van nationale veiligheid? Of het nieuwe bevoorradingsschip? Waarom gaat u bij de onderzeeboten wél over tot internationale concurrentiestelling, terwijl u nota bene artikel 346 VWEU inroept?
178	Waarom wordt uit de B-brief niet duidelijk of en in hoeverre industriële participatie kan worden vereist op grond van in het geding zijnde nationale veiligheidsbelangen, en aan welke voorwaarden moet worden voldaan om een dergelijk beroep te kunnen doen? Bent u bereid hierover duidelijkheid te verschaffen?
179	In hoeverre stelt het beroep op artikel 346 VWEU en de in het geding zijnde veiligheidsbelangen u in staat participatie van het Nederlandse bedrijfsleven te vereisen in dit project? Aan welke voorwaarden moet zijn voldaan om betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven te mogen vereisen?
180	Bent u bereid om bij de keuze niet alleen de prijs voor de aanschaf van de onderzeeboten in ogenschouw te nemen, maar ook de prijs over de gehele levensduur en het behoud van een volledig basis van Nederlandse kennis en kunde en nationale autonomie? Neemt u in de totale beschouwing ook de directe en indirecte effecten mee die voortkomen uit staatsdeelneming?
181	Loopt u door de gekozen strategie van verwerving in concurrentiestelling niet het risico dat de NL-DTIB te laat wordt betrokken omdat eigenlijk pas na de gunning aan één van de marktpartijen, en pas dan zonder enige terughoudendheid, werkelijk zaken met de NL-DTIB kan worden gedaan? Hoe voorkomt u dat innovaties die pas na de gunning tijdens het ontwikkeltraject met de NL-DTIB in beeld komen, tot hogere kosten leiden?
182	De upgrade van de Walrus-klasse (IPW) is binnen de (Nederlandse) Gouden Driehoek gerealiseerd. Hoe beoordeelt u deze werkwijze als een risico-verlagende aanpak tijdens de D-fase om vertraging te voorkomen en kosten te beheersen?
183	Kunt u één ander Europees land noemen met een relevante onderzeebootindustrie dat niet nationaal, zonder concurrentiestelling, nieuwe onderzeeboten verwerft?
184	Bent u bereid te erkennen dat de voorgestane verwervingsstrategie in concurrentiestelling tot gevolg heeft dat de werking en kracht van de Gouden Driehoek pas kan worden benut na selectie van de werf in 2022? Erkent u dat er dan weinig tot geen tijd overblijft om, zoals u zelf aangeeft in het antwoord op vraag 7 en 8 <sup>5</sup> , door middel van vroegtijdige intensieve samenwerking binnen de Gouden Driehoek bij te dragen aan de ontwikkeling van technologisch geavanceerde producten met een hoge operationele inzetbaarheid tegen zo laag mogelijke kosten? Waarom voert u de motie Bruins Slot c.s. <sup>6</sup> in dit opzicht niet uit?
185	Erkent u dat, door te kiezen voor een verwervingsstrategie in concurrentie, het risico ontstaat dat marktpartijen hun (gebrek aan) kennis en ervaring zullen willen aanvullen, bijvoorbeeld aangaande systeemintegratie, de wijze waarop de Koninklijke Marine met onderzeeboten opereert en op het gebied van onderhoud? Erkent u voorts dat deze kennis vooral bij de Koninklijke Marine aanwezig is, het gevaar bestaat dat schaars (technisch) personeel, waaraan de Marine nu reeds een tekort heeft, wordt weggekocht door de industrie? Hoe wil Defensie dit risico mitigeren? In hoeverre ontstaat hierdoor het gevaar dat Defensie bij dit project niet meer als «smart buyer» kan optreden en nog verder af komt te staan van de industrie qua inhoudelijke kennis over onderzeeboten?
186	In hoeverre gaan de kandidaat leveranciers feitelijk bepalen wat operationeel/technisch mogelijk is? Klopt het dat zij in een dialoog mogen aangeven wat zij kunnen – of willen – leveren, waarbij uit de resulterende drie pakketten een keuze moet worden gemaakt, ook als sommige (sub)systemen van een ander pakket beter zijn? Klopt het dat scheepseigenaren (ook civiele reders van grote cruise-schepen, ferry's en bulk-carriers) bij de bouw van grote schepen altijd tot in zeer hoge mate van detail betrokken bij het ontwerp, juist om deze beperking te voorkomen? Erkent u dat de nu ingeslagen weg van een aanbesteding middels een «concurrentiegerichte dialoog» voor een uiterst complex wapensysteem als een onderzeeboot dreigt te leiden tot een technisch suboptimaal product?
187	Waarom overweegt u om buitenlandse leveranciers en ingenieurs een sleutelrol te laten spelen bij het onderzeebootontwerp, terwijl dit van groot operationeel-technisch belang is voor de nationale veiligheid? Is het niet beter om bij de aanbesteding van deze specifieke capaciteit naar de geest van art. 346 VWEU te handelen, om zelf in vertrouwelijkheid precies te kunnen bepalen wat de onderzeeboot kan, en wat niet, en waarbij capaciteiten van het platform, van sensoren, systeemintegratie, integratie van speciale apparatuur en wapensystemen bepalend zijn?

Nr.	Vraag
188	Erkent u dat onderzeeboten, in veel sterkere mate dan het Combat Support Ship, dat wél zonder concurrentiestelling met toepassing van artikel 346 VWEU wordt verworven, een schoolvoorbeeld zijn van oorlogsmaterieel, waar zeer complexe en geheime technische aspecten de operationele mogelijkheden bepalen, die van belang zijn voor de veiligheid en de belangen van ons land? Ligt het daarom niet, nog veel meer dan bij het Combat Support Ship, voor de hand dat juist voor dit wapensysteem maximaal gebruik wordt gemaakt van de Nederlandse kennis en industrie, zonder concurrentiestelling?
189	Erkent u dat art. 346 VWEU bepaalt dat elke lidstaat de maatregelen kan nemen die hij noodzakelijk acht voor de bescherming van de wezenlijke belangen van zijn veiligheid en die betrekking hebben op de productie van of de handel in wapenen, munitie en oorlogsmateriaal, en dat in tegenstelling tot de beleidsvrijheid van VWEU art 346 de voorgenomen verwervingsstrategie precies lijkt te passen in de aanbestedingsmethodiek «concurrentiegerichte dialoog» van de aanbestedingswet, die als doel heeft een eerlijke en economisch effectieve contractering mogelijk te maken – wezenlijk anders dan het beschermen van cruciale veiligheidsbelangen van ons land? Waarom maakt u geen gebruik van de ruimte die art. 346 VWEU biedt, maar overweegt u niet-Nederlandse ingenieurs en bedrijven een sleutelrol te laten spelen bij het ontwerp en de bouw van de onderzeeboten?
190	Erkent u het belang van het nationaal borgen van technische kennis met betrekking tot het ontwerpen produceren en instandhouden van een onderzeebootcapaciteit; kennis die noodzakelijk om de maximale technisch/operationele capaciteiten van het platform te realiseren en te behouden en bovendien een noodzakelijke voorwaarde is om richting te geven aan binnenlandse en buitenlandse toeleveranciers? Erkent u bovendien dat toepassing van deze kennis resulteert in haalbare levensduurkosten op lange termijn? Bent u daarom bereid kennis, technologie, industrie en intellectueel eigendomsrechten zo veel als mogelijk nationaal te beleggen, vooral als het om sleuteltechnologieën gaat? Ook als hier -op de korte termijn- een financiële meerprijs voor betaald moet worden?
191	Erkent u dat cruciale systeemkennis door een buitenlandse hoofdaannemer nooit wordt overgedragen en de bijbehorende Intellectual Property Rights (IPR) altijd nadrukkelijk worden beschermd? Hoe voorkomt u dat industriële participatie wel leidt tot werkgelegenheid, maar niet tot behoud en groei van wetenschappelijke en technische kennis in Nederland, ook niet als onderzeeboten gedeeltelijk in Nederland wordt gebouwd onder leiding van een buitenlandse hoofdaannemer?
192	Hoe stelt u zeker dat cruciale, in het buitenland ontwikkelde systeemkennis, beschikbaar komt voor Defensie en de kennisinstututen, zodat zij daarmee gedurende de gebruiksfase richting kunnen geven aan onderhoud, vernieuwing en inzet?
193	Acht u continuïteit op langere termijn van groot belang, van industriële partijen (inclusief MKB) die bij de ontwikkelingen worden betrokken, waarbij voorkomen moet worden dat «gelegenheidspartners» de kans benutten om aan de bouw van dit project deel te nemen en de sector na de productiefase weer te verlaten? Hoe beperkt u het risico dat er bij de aanbesteding «gelegenheids-onderaannemers» worden gecontracteerd, die na oplevering met onderzeeboot-gerelateerde activiteiten stoppen? Worden in zo'n geval Intellectual Property Rights veilig gesteld om alternatieve onderaannemers te kunnen contracteren?
194	In welke mate blijft de relevantie van de jarenlang met belastinggeld opgebouwde kennis en kunde in «de gouden driehoek» behouden als potentiële bouwervaren in deze driehoek daar geen gebruik van maken? Hoe borgt u dat deze kennis op de lange termijn behouden blijft én wordt ingezet voor dit cruciale project met een zeer groot belang voor de nationale veiligheid?
195	Erkent u dat de ná de Walrus-affaire ontwikkelde methode nieuwe technische en operationele ontwikkelingen tijdens de bouw op een beheerste wijze kunnen worden verwerkt, soms tot maanden na oplevering, en dat dit de hoofdreden is waarom Nederlandse marineschepen bij indienststelling geavanceerder zijn dan alle andere? Hoe maakt u het mogelijk dat technische en operationeel/technische ontwikkelingen gedurende de bouw tot aan de oplevering op een beheerste manier en binnen aanvaardbare kosten kunnen worden verwerkt?
196	Hoe stelt u zeker dat de hoofdaannemer en 1e en 2e niveau onderaannemers voldoende kennis, faciliteiten en betrouwbare kwaliteitsproducten kunnen leveren en de producten tot 2060 of langer kunnen worden onderhouden? Wordt een classificatiebedrijf ingeschakeld? Kan deze ook de kwaliteitsbewaking van wapensystemen en andere militaire apparatuur verzorgen?
197	Is het voor de uitvoering van de D-fase benodigde Defensiepersoneel reeds beschikbaar, in kwalitatieve en kwantitatieve zin, of moet daarvoor in- en extern nog aanvullend personeel worden gevonden? Zo ja, hoeveel? Wat zijn daarbij de grootste risico's?
198	Bestaat er binnen Defensie zorg over de kwalitatieve en kwantitatieve vulling van de voor de D-fase van het project benodigde personele formatie?

Nr.	Vraag
199	Hoe kunt u intellectueel eigendom van onderaannemers garanderen als zij door wellicht drie hoofdaannemers worden benaderd om een onderdeel te leveren? Acht u het uitgesloten dat de hoofdaannemers een beroep doen dezelfde bedrijven om toeleverancier te zijn? Zo nee, wat is daarvan het gevolg?
200	Klopt het dat gebruiksrechten inzake intellectueel eigendomsrecht alleen kunnen worden uitgevoerd ten behoeve van defensiedoeleinden, waarbij het eigendomsrecht bij de (buitenlandse) werf blijft? Bent u het ermee eens dat als dit een niet in NL gevestigde partij is, er geen «launching customer» mogelijkheden zijn? Bent u bereid dit aspect mee te wegen?
201	Wordt, in het kader van het aangaan van een langdurig strategisch partnerschap, de instandhouding in de vorm van een prestatiecontract gerealiseerd?
202	Wanneer heeft u het programma van eisen uiterlijk gereed?
203	Zijn de fundamentele keuzes voor belangrijke operationele capaciteiten, zoals de romp-samenstelling, het luchtontafhankelijke voortstuwingssysteem en de combat management software, inmiddels gemaakt? Zo nee, hoe verhoudt zich dit tot het besluit geen C-fase te doen in dit project? Zo ja, wat zijn deze keuzes?
204	Erkent u dat, omdat Defensie in de huidige fase van het proces nog niet specifieke eisen, gunningscriteria en wegingsfactoren kan benoemen, het voor de Kamer op dit moment niet duidelijk is hoe zwaar de verschillende eisen en wensen zullen meewegen bij het maken van de uiteindelijke keuze? Wat geldt als noodzakelijk en wat als optioneel? Hoe wilt u de Kamer informeren over de nog vast te stellen eisen en wensen voor de uiteindelijke keuze van de boot en de weging hiervan?
205	Hoe groot schat u het risico dat het niet lukt om tijdig geschikte extern personeel in te kunnen huren, om de ontbrekende kennis en kunde in de eigen organisatie aan te vullen?
206	Bent u bereid te erkennen dat een verwervingsstrategie van concurrentiestelling met drie werven een zwaarder beroep doet op de schaarse (personele) capaciteit van Defensie dan een verwervingsstrategie met één of twee werven? Zo ja, kan Defensie, dat zich zelfs genoodzaakt ziet tot externe inhuur, dit überhaupt aan? Waarom kiest u niet voor één of desnoods twee werven om mee verder te gaan?
207	Bent u bereid om een vergelijking te maken, en met de Kamer te delen, voor de drie werven t.a.v. de invulling van de Gouden Driehoek als bv. reële economische impact voor en versterking van de economie in de periferie van Nederland, de beschikbaarheid van benodigd arbeidspotentieel, de versterking van de kennisinstellingen in Nederland en mate waarin kennis en intellectuele eigendom in Nederland blijft en deze voor de Nederlandse economie kan worden uitgenut? Zo nee, waarom niet?
208	Bent u bereid om een vergelijking te maken, en met de Kamer te delen, voor de MOTs-concepten van de drie werven aangaande de technische en operationele inzetbaarheid van de nieuwe onderzeeboten, waaronder in ieder geval het aantal dagen per jaar op zee, de ervaring van de verschillende werven met zeer complexe projecten, een doorzicht van de verwachte noodzakelijke updates en de consequenties daarvan voor de inzetbaarheid, en het verwachte energieverbruik? Zo nee, waarom niet?
209	Legt u in het programma van eisen ook de verplichting op om deelsystemen en onderdelen van specifieke bedrijven te gebruiken, ter bevordering van de familievoorming binnen de vloot en defensie?
210	Bent u bereid om via het programma van eisen het gebruik van specifieke technologie van Nederlandse bedrijven, in het bijzonder mkb'ers te verplichten?
211	De gekozen verwervingsstrategie in concurrentie betekent uitstel van een keuze voor één leverancier. Zo wordt de Nederlandse industrieoppositie op de Europese defensie markt onder druk gezet. Waarom wijkt Nederland hiermee af van grote Europese landen met onderzeeboten die buitenlandse partijen nog nooit hebben laten meedingen bij de aanschaf daarvan?
212	Hoe en wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over mogelijke «go/no go» momenten?
213	Welke aantallen inhuur tegen welke kosten zijn nodig om ontbrekende kwantitatieve capaciteit (lees: menskracht) met voldoende kennis en kunde in de Defensieorganisatie aan te vullen? In welke mate wordt ontwerpverantwoordelijkheid gelegd bij de bedrijven waar deze inhuurkrachten werkzaam zijn? Erkent u dat het zeer moeilijk is om deze krachten op de steeds schaarser wordende markt van marinebouw-ingenieurs aan te kunnen trekken?
214	Erkent u dat het door capaciteitsgebrek en de noodzaak tot externe inhuur, een zeer forse personele capaciteitsuitdaging vormt om drie varianten in hoge mate van detail op een voldoende objectieve manier te kunnen begeleiden en beoordelen? Hoe schat u de risico's in? Wat gaat u doen als Defensie het niet aankan?
215	Hoe verhoudt zich het uitgangspunt dat de Nederlandse marinebouwsector in brede zin op het gebied van onderzeeboten een zo goed mogelijke positie dient te verkrijgen in de toeleveringsketens van buitenlandse werven tot de doelstelling van zoveel mogelijk strategische autonomie en het nationale veiligheidsbelang? Kunnen deze niet uitgangspunten niet strijdig zijn met elkaar?
216	Verstaat u onder «de beste boot voor de beste prijs» ook de lifecycle kosten?

Nr.	Vraag
217	Kunt u zo spoedig mogelijk, in ieder geval voorafgaand aan de besluitvorming in de D-fase, het zogeheten Concept of Operations (in concept) met de Kamer delen alsmede de criteria en bijbehorende normen op grond waarvan garanties van de betrokken marktpartijen en overheden worden gewogen en «go/no go» momenten worden vastgesteld?
218	Kan de Kamer zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval voorafgaand aan besluitvorming over de werkkeuze, worden geïnformeerd over de concept eisen, «knock-out» en gunningscriteria alsmede wegingsfactoren? Bent u bereid de criteria nationaal veiligheidsbelang en strategische autonomie te laten prevaleren?
219	Hoe wilt u de Kamer informeren over de nog vast te stellen eisen en wensen voor de uiteindelijke keuze van de boot en de weging hiervan?
220	Geldt of gold de eis voor «zekere mate van (strategische) autonomie» ook voor andere wapensystemen? Zo ja, welke? Zo nee, waarom alleen de onderzeeboot?
221	Hoe kunt u waarmaken, bij het voorgenomen kopen van de plank, dat ontwerp, ontwikkeling, bouw, instandhouding en eindregie van onderzeeboten binnen de gouden driehoek worden geacommodeerd, conform de motie Bruins Slot c.s.?
222	Zal bij de keuze voor een in Nederland gevestigd consortium ook de eis gelden van een industriële samenwerkingsovereenkomst door het Ministerie van EZK?
223	Wat is uw lange termijnvisie over de beste borging van (de continuïteit van) het Nederlandse marinebouwcluster in Europese context? Hoe weegt u dit mee in uw besluitvorming over de werkkeuze? Bent u bereid dit criterium (als onderdeel van strategische autonomie en nationaal veiligheidsbelang) doorslaggevend te laten zijn bij deze keuze? Hoe voorkomt u dat een keuze op basis van een te smalle invalshoek en een korte termijn visie uiteindelijk leidt tot de teloorgang van het marinebouwcluster in Nederland?
224	Kunt u nader ingaan op de volgens u op handen zijnde «consolidatie van de Europese scheepsbouwsector, inclusief de marinebouw»? Welke positie neemt u in? Heeft deze gepercipieerde consolidatie van de scheepsbouwsector gevolgen voor de DIS en het voornemen voor de bouw van de vervangers van de M-fregatten en andere schepen?
225	Voor Nederland is een sterk marinebouwcluster van strategisch belang, teneinde de wezenlijke belangen van de nationale veiligheid te kunnen beschermen. Waarom dan nu op basis van artikel 346 VWEU niet gekozen voor één consortium waarbij dit het best is gewaarborgd?
226	Kan gegarandeerde toegang tot en het kunnen beschikken over de middelen, die noodzakelijk zijn om de operaties uit te kunnen voeren en voort te zetten, behalve beloofd in offertes, ook feitelijk afgedwongen worden als er belangen van andere overheden in het spel zijn?
227	Bent u het ermee eens dat, als het gaat om industriële participatie, kennis en innovatie, een gecombineerd hoofdaannemerschap van een buitenlandse en Nederlandse werf, meerwaarde heeft ten opzichte van een toeleverancierspositie voor de Nederlandse industrie?
228	Zijn de diverse ««wegingselementen» (strategische samenwerking met NAVO-bondgenoten en andere strategische partners en bijdragen aan Europese defensiesamenwerking) even zwaar? Zo nee, wat heeft prioriteit?
229	Klopt het dat in het DMP is opgenomen dat in de B-brief ook wordt ingegaan op risico's? Waarom gaat u slechts in op risicobeheersing, maar gaat u niet inhoudelijk niet in op de risico's in het vervolg van het project, zoals ten aanzien van de gekozen verwervingsstrategie, projectaanpak en de gekozen variant? Bent u bereid dit alsnog te doen? Zo nee, waarom niet?
230	Herinnert u zich het rapport van de Auditdienst Rijk <sup>7</sup> , waarin naar aanleiding van de A-fase werd opgemerkt dat voor de onderzoeksfase een voor het project verwerving onderzeebootcapaciteit specifieke risicomatrix nodig was, maar dat deze toen nog niet was opgeleverd? Klopt het dat de Defensie Materieel Organisatie (DMO) deze zelf zou gaan opstellen? Is dit gebeurd? Zo ja, kunt u de Kamer daarover informeren? Zo nee, waarom niet?
231	Herinnert u zich het ADR-rapport over de A-fase uit 2017 <sup>8</sup> , waarbij als een aandachtspunt voor de vervolgfase werd opgemerkt dat er intern bij DMO zorg bestond over personeel, dat de kwalitatieve en kwantitatieve vulling van de formatie achterliep, en er werd geconstateerd dat het moeilijk is om technisch (onderzeeboot gerelateerd) personeel te werven? Is het voor de uitvoering van de D-fase benodigde Defensiepersoneel reeds beschikbaar, in kwalitatieve en kwantitatieve zin, of moet daarvoor in- en extern nog aanvullend personeel worden gevonden? Zo ja, hoeveel? Wat zijn daarbij de grootste risico's?
232	Heeft het gebruik van artikel 346 VWEU consequenties voor de samenwerking met internationale partners en/of defensiesamenwerking in EU-verband?
233	Op welke manier past het beroep op artikel 346 VWEU in de Nederlandse beleidsinzet ter versterking van Europese defensiesamenwerking?
234	Ziet u manieren waarop het gebruik van artikel 346 VWEU de bevordering van Europese defensiesamenwerking in de weg staat?

Nr.	Vraag
235	Kunt u de risico's, kansen en mogelijkheden van samenwerking met Duitsland, Frankrijk en/of Zweden, zoals die nu bekend zijn, nader toelichten, aangezien internationale samenwerking als randvoorwaardelijk wordt gezien voor dit project?
236	Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar internationale samenwerking op het gebied van de operationele gereedheid (opleiding en training) en de materiële gereedheid (onderhoud, reservedelen, programma's voor levensduurverlenging)? Welke kansen en mogelijkheden ziet u op dit moment?
237	Wat betekent het uitgangspunt dat de aanschaf van onderzeeboten de internationale buitenland- en veiligheidspolitieke prioriteiten en samenwerking, waaronder in NAVO-verband, zoveel moet te ondersteunen voor de kansen van Saab Kockums uit niet-NAVO-lidstaat Zweden in dit project?
238	Kunt u de interne projectorganisatie nader toelichten, die is opgezet om de eigen risicobeheersing in te richten?
239	Welke checks and balances zijn ingericht in het kader van de risicobeheersing van Defensie?
240	Erkent u dat de huidige Nederlandse onderzeeboten een internationaal belangrijke en veelgevraagde niche-capaciteit zijn, juist vanwege de unieke capaciteiten van de Walrus-klasse? In hoeverre kan de (suboptimale) B-variant de in de toekomst door de NAVO gevraagde operationele capaciteiten en inzet leveren op een in de tijd vergelijkbaar niveau zoals dat nu wordt gevraagd van de Walrus-klasse?
241	Kunt u de zin «Defensie formuleert een concept Programma van Eisen, voordat met de dialoog met de industrie wordt aangevangen» toelichten? Gezien de al verstrekte tijd en de spanning op de planning zou er nu toch al een tamelijk definitieve Requirement Specification beschikbaar moeten zijn? Is het inderdaad zo, dat er na ruim drie jaar werken aan dit project nog geen helder programma van eisen voor de aanbesteding gereed is? Wanneer is dit wel gereed?
242	Zijn de fundamentele keuzes voor belangrijke operationele capaciteiten, zoals de rompsamenstelling, het luchtonafhankelijke voortstuwingssysteem en de combat management software inmiddels gemaakt? Zo niet, wat is uw visie op de genoemde punten? Bent u bereid in het programma-van-eisen zo snel mogelijk enkele keuzes te maken, die direct een of twee van de drie overgebleven aanbieders uitschakelen? Zo nee, waarom niet?
243	Is voor een uiterst complex product als een unieke onderzeeboot een sole source / open boek aanbesteding met gedetailleerde begeleiding door de opdrachtgever niet aan te bevelen, zoals wereldwijd gebruikelijk is in de marinebouw?
244	Hoe gaat u om met de macht die de opdrachtnemer na ondertekening van het contract krijgt als bijvoorbeeld de door Defensie gestelde eisen technisch onhaalbaar blijken of specificatie-wijzigingen noodzakelijk zijn?
245	Erkent u dat onder de toe te passen «aangebesteding d.m.v. een dialoog» de verleiding groot zal zijn voor concurrerende werven om aan (vrijwel) alle gestelde eisen te voldoen tegen een prijs die verondersteld wordt lager te zijn dan die van de concurrentie, waarbij de ervaring bij soortgelijke projecten in het buitenland leert dat industrieën in zo'n situatie de prijs extreem of onrealistisch laag stellen en/of andere vergaande beloften doen om de opdracht gegund te krijgen? Ziet u dit risico op een «race to the bottom», waardoor er in de uitvoering bij de industrie weinig tot geen (financiële) flexibiliteit is om de klant in goede samenwerking tegemoet te komen, hetgeen noodzakelijk is bij in de praktijk onvermijdelijke tegenvallers, of om tijdens de bouw alsnog gewenste aanpassingen van het ontwerp te realiseren? Ziet u daarmee het gevaar in van flinke kostenverhogingen en vertragingen nadat het contract is getekend of van het niet voldoen aan de verwachtingen dan wel eisen, omdat er voor de opdrachtgever in de praktijk immers geen weg meer terug is, nadat de opdracht is gegund is?
246	Welke contractvorm gaat u kiezen voor het contract met de gekozen leverancier, een vaste prijs of een vorm van nacalculatie? Hoe worden de risico's afgedekt, die zich bij beide vormen voordoen? Erkent u dat als een vaste prijs contractvorm wordt gekozen waarbij de technische specificaties in 2021 of 2022 worden vastgesteld, dit betekent dat de technische ontwikkelingen tijdens de bouwperiode van 8–10 jaar niet kunnen worden meegenomen, hetgeen nu juist een bijzonder kenmerk is van de gebruikelijke sole-source bouw-methode van marineschepen in Nederland?
247	Wordt een risicoreservering aangehouden voor onverwachte kosten?
248	Welke werkzaamheden heeft de ADR concreet verricht gedurende de B-fase? Tot welke rapporten heeft de onderzoeksopdracht aan de ADR om een procestoets uit te voeren tot en met de B-fase geleid, naast het eerdere rapport van 27 februari 2017 over de A-fase? Kunt u deze met de Kamer delen?
249	Welke werkzaamheden heeft de ADR concreet verricht gedurende de B-fase?
250	Tot welke rapporten heeft de onderzoeksopdracht aan de ADR om een procestoets uit te voeren tot en met de B-fase geleid, naast het eerdere rapport van 27 februari 2017 over de A-fase? Kunt u deze met de Kamer delen?
251	Kunt u toelichten waarom u er niet voor heeft gekozen opnieuw een klankbordgroep in te stellen, zoals bij de A-brief?

Nr.	Vraag
252	Erkent u dat de zeer beperkte design-verantwoordelijkheid die Nederland in het F-35-programma heeft gedragenzich op geen enkele wijze verhoudt tot de verantwoordelijkheid die Nederland heeft bij de vervanging van de Walrus-klasse? En dat een-op-een vergelijking van de beide programma's alleen maar kan leiden tot het trekken van onjuiste conclusies?
253	Klopt het dat in de A-brief de D-brief werd voorzien in 2021, maar dat nu in de B-brief niet expliciet genoemd is wat de planning is voor de D-brief? Zo ja, waarom? Kunt u dit alsnog aangeven?
254	Klopt het dat de D-brief gepland is in 2022 i.p.v. 2021? Wat is de reden van deze vertraging?
255	Wat zijn op dit moment de belangrijkste planningsrisico's? Hoe gaat u die beheersen? Nemen de planningsrisico's toe doordat de gunning in 2022 i.p.v. 2021 zal plaatsvinden?
256	Kunt u nader toelichten waarom voor dit project is gekozen voor het instellen van een ministeriële commissie, onder voorzitterschap van de Minister-President? Kunt u andere materieelprojecten noemen waarbij dergelijke zware politieke sturing vanuit het kabinet heeft plaatsgevonden?
257	Welke frequentie is voorzien voor de vergaderingen van de ministeriële commissie?
258	Herinnert u zich het onderzoek naar aanleiding van de A-fase <sup>9</sup> , waarin de ADR opmerkte dat de brede en zware opzet van de governance structuur ten koste kan gaan van de slagvaardigheid van de projectuitvoering, nog vóórdat er sprake was van een ministeriële commissie? Hoe groot schat u het risico dat de instelling van een ministeriële commissie de slagvaardigheid van de projectuitvoering belemmert? Hoe wordt dit risico beheerst?
259	Zal ook de eindgebruiker, de commandant zeestrijdkrachten, in de ministeriële commissie (MC) vertegenwoordigd zijn en/of de ambtelijke commissie die de vergaderingen van de MC voorbereidt? Oordeelt de regering de bijdrage en invloed van de CZSK, als eindverantwoordelijke die de mannen en vrouwen met de onderzeeboten naar missies stuurt, als cruciaal?
260	Welke ministers zullen deelnemen aan de ministeriële commissie?
261	Zal de Minister-President de vergaderingen van de ministeriële commissie voorzitten?
262	Is het juist te concluderen dat niet langer u beslist over deze order, maar de Minister-President? Zo nee, hoe is de besluitvorming dan?
263	Hoe groot schat u het risico dat de instelling van een ministeriële commissie de slagvaardigheid van de projectuitvoering belemmert? Hoe wordt dit risico beheerst?
264	Wat wordt precies bedoeld met «sourcing» tijdens de volgende fase van het project?
265	Indien de gunning pas in 2022 plaatsvindt, is de resterende tijd tot 2031 dan voldoende om een onderzeeboot te ontwerpen en te bouwen die voldoet aan de specifieke eisen van Defensie? Hoe garandeert u, met de steeds hoger opgelopen vertraging, dat de vervanger van de Walrus-klasse aan de gestelde eisen voldoet en op tijd, binnen budget wordt geleverd voor de mannen en vrouwen van de Koninklijke Marine?
266	Hoe wordt de Nederlandse industrie bij de instandhouding betrokken? Bent u bereid om vanaf de aanbesteding elke 6 maanden over de Industriële Participatie te rapporteren aan de kamer?
267	Als in 2022 tot gunning wordt overgegaan, is de eerste boot dan in 2028 beschikbaar?

<sup>1</sup> <https://www.afr.com/politics/federal/scathing-report-on-50b-submarine-project-20200114-p53rdo>; <https://www.dailymail.co.uk/news/article-7887621/French-firm-Naval-Group-tweets-lunch-room-audit-office-report-slams-submarine-project.html>

<https://www.anao.gov.au/work/performance-audit/future-submarine-program-transition-to-design>

<sup>2</sup> Kamerstuk 34 225, nr. 22, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34225-22.html>

<sup>3</sup> Kamerstuk 35300-X-10

<sup>4</sup> Kamerstuk 26 488 nr. 8, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-26488-8.html>

<sup>5</sup> Kamerstuk 2019D52683

<sup>6</sup> Kamerstuk 31 125, nr. 96

<sup>7</sup> 27 februari 2017, Onderzoek proces behoeftestelling vervanging onderzeebootcapaciteit, <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/02/27/rapport-proces-behoeftestelling-onderzeebootcapaciteit>, p. 15

<sup>8</sup> 27 februari 2017, Onderzoek proces behoeftestelling vervanging onderzeebootcapaciteit, <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/02/27/rapport-proces-behoeftestelling-onderzeebootcapaciteit>

<sup>9</sup> Auditdienst Rijk (27 februari 2017), Onderzoek proces behoeftestelling vervanging onderzeebootcapaciteit, <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/02/27/rapport-proces-behoeftestelling-onderzeebootcapaciteit>, p. 19