

**LIJST VAN VRAGEN**

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

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Aukje de Vries

De adjunct-griffier van de commissie,  
Mittendorff

- | Nr | Vraag  |
|----|--|
| 1  | Bent u bereid vraag 31 van de leden Van Helvert en Palland (Brief van de Staatssecretaris van Defensie en van EZK van 1 april 2021, Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, Aanghangsel 2234) alsnog separaat te beantwoorden? Herinnert u zich de uitspraak van de Staatssecretaris van Defensie, in reactie op uitvoering van de motie Bruins Slot (Kamerstuk 31 125, nr. 96): «Volgens mij is de oproep van u en uw voorganger relevant, namelijk: hoe zorg je ervoor dat je de Nederlandse Gouden Driehoek er zo veel mogelijk bij betreft? Door ervoor te zorgen dat ze inderdaad worden betrokken bij het ontwerp en bij de bouw en dat ze zo veel mogelijk al aan tafel zitten. Dat doen we in ieder geval met de kennisinstellingen. Daarnaast hebben we te maken met bedrijven die zich wel of niet hebben gecommitteerd. Daar geldt dat expliciet moet worden gekeken op welke manier dat kan.»? Op welke wijze zit het bedrijfsleven nu «aan tafel» met het kabinet? Op welke wijze wordt de Gouden Driehoek in deze cruciale fase, waarin het ontwerp wordt bepaald, betrokken? Of voert u de motie Bruins Slot niet uit?» |
| 2  | Kunt u voorbeelden geven uit het buitenland waarbij er onderzeeboten zijn aangekocht en de eerste boot werd opgeleverd binnen zes jaar na contractondertekening, aangezien dit de planning is die nog steeds gehanteerd wordt (namelijk 2022–2028)?  |
| 3  | Maakt u gebruik van externe inhuur bij de uitvoering van het aanbestedingsproces, en zo ja wat is de aard en omvang van de werkzaamheden door middel van externe inhuur?   |
| 4  | Zijn er berekeningen gemaakt van de belastingopbrengst voor de Nederlandse staat bij (gedeeltelijke) bouw in Nederland? Zo ja, wat zijn de uitkomsten hiervan? Zo nee, waarom niet, en gebeurt dit alsnog?   |
| 5  | Hebt u kennis genomen van het DUKC-ambitiedocument <sup>1</sup> , waarin beschreven is welke aanwezige kennis, kunde en ambities Nederlandse bedrijven op het gebied van onderwatertechnologie hebben? Bent u bereid de Kamer te informeren over uw appreciatie van dit document?  |

- 6 Erkent u dat de dialoofase een cruciale fase in het selectieproces is, mede omdat het de basis legt voor het uiteindelijke ontwerp? Bent u bereid in dat licht de volgende vragen separaat te beantwoorden? Hoe wordt precies invulling gegeven aan de motie Bruins Slot (Kamerstuk 31 125, nr. 96), die oproept om vanwege het nationale veiligheidsbelang het ontwerp, de ontwikkeling, de bouw, instandhouding en eindregie van de onderzeeboten te accommoderen binnen de Gouden driehoek (industrie, overheid en kennisinstellingen)? Welke industrie, als onderdeel van de Gouden Driehoek, wordt in deze fase betrokken zodat zij o.a. een bijdrage kunnen leveren aan het ontwerp? Kunt u aangeven hoe de invulling van de motie Bruins Slot zich verhoudt tot de oproep van DUKC bedrijven die stellen dat zij nu geen kans hebben om deel te nemen aan deze fase (waarin de basis voor ontwikkelingen en ontwerp worden gelegd) omdat deze in competitie wordt doorlopen? Kunt u aangeven hoe de invulling van de motie Bruins slot zich verhoudt tot de stelling van de DUKC bedrijven dat wanneer zij nu niet worden betrokken zij niet kunnen bijdragen aan het onderhoud en de instandhouding? Kunt u aangeven of de Kamer kan concluderen dat deze bedrijven o.a. verenigd in DUKC die eerder hebben bijgedragen aan de upgrade en instandhouding van de walrusklasse door defensie niet worden gezien als industrie die cruciaal is voor het behoud van strategische kennis? Zo ja, welke bedrijven wel? Zo nee, hoe worden die bedrijven dan alsnog betrokken in deze fase?
- 7 Waarom zijn, zoals de Algemene Rekenkamer stelt, de kosten van bewapening, onderhoud en transitie niet meegenomen in het levensduurkostenbudget?
- 8 Is er een deel van het budget voor de verwerving van nieuwe onderzeeboten gericht op kennisoverdracht naar Nederlandse partners/toeleveranciers? Zo nee, waarom niet?
- 9 Kunt u verklaren waarom in het levensduurkostenbudget voor de nieuwe onderzeeboten niet alle kosten zijn meegenomen, waaronder kosten voor bewapening, onderhoud en transitie. Kan dit leiden tot verdringingseffecten?
- 10 Vindt u het ook opvallend dat de C-fase is overgeslagen als het nieuwe product zich maar deels baseert op bestaande onderzeebootontwerpen en er dus per definitie sprake is van een ontwikkelingstraject?
- 11 Kunt u uitleggen op welke onderzeebootontwerpen het product wordt gebaseerd? Zijn dit ontwerpen gebaseerd op de instandhoudingsprogramma's van de walrusklasse, nieuwe ontwerpen van de werven of anderszins?
- 12 Is een deel van het budget voor de Life Cycle Costs gericht op inbreng van en kennisoverdracht naar Nederlandse partners en toeleveranciers? Zo nee, waarom niet?
- 13 Erkent u dat er grote financiële risico's kleven aan een aanbestedingstraject met een DMP-bandbreedte van boven de 2.5 miljard euro en dat het hierbij verstandig is om zorgvuldig af te wegen of er sprake is van nieuwe ontwikkelingstrajecten? Zo nee, waarom niet?
- 14 Kunt u uitsluiten dat de ontwikkeling en productie van de onderzeeboten verschillend zal verlopen afhankelijk van de kandidaat-werf die het project uiteindelijk krijgt en het daarom nu voorbarig is om al te besluiten om de C-fase over te slaan?
- 15 Kunt u een inschatting geven van de tijd die het scheelt om de C-fase over te slaan?

- 16 Kunt u garanderen dat het overslaan van de C-fase geen problemen gaat opleveren voor de kandidaat-werven en de mate waarin zij aanpassingen moeten doen aan het ontwerp? Hoe strikt is het ontwerplimiet en wat zijn de financiële consequenties als deze wordt overschreden?
- 17 Wanneer kunt u aangeven of de onderzeeboten getypeerd moeten worden als een «gemodificeerde COTS/MOTS» en het toetsingskader dus van toepassing is? Kunt u dit aan de Kamer laten weten?
- 18 Hoe heeft u kunnen besluiten de C-fase over te slaan als het pas na overleg met de kandidaat-werven duidelijk wordt welke planning, risico's en aanpassingen er nodig zijn op de huidige ontwerpen?
- 19 Kunt u uitleggen wat het streven van Defensie om bij het garanderen van essentiële nationale veiligheidsbelangen zo min mogelijk afhankelijk te zijn van andere landen, de (buitenlandse) industrie en/of bedrijven betekent voor deze aanbestedingsprocedure?
- 20 Wanneer kunnen Nederlandse bedrijven zich positioneren aan zowel de kandidaat-werven als aan Defensie/DMO om hun mogelijkheden en capaciteiten ten aanzien van het ontwerp, de bouw en de instandhouding van de onderzeeboten te kunnen tonen? Erkent u dat het, alleen als deze bedrijven in de dialoofase worden betrokken, mogelijk is dat er zicht is op de daadwerkelijke mogelijkheden voor Nederlandse content, omdat het in een later stadium niet meer mogelijk is om Nederlandse bedrijven/content nog in het project te «engineeren», omdat ontwerp en prijs al vastliggen en omdat de tijdlijnen te kort zullen zijn?
- 21 Welke gevolgen hebben de ontwikkelingen bij de bouw van onderzeeboten door Naval voor Australië voor de keuze die gemaakt moet worden voor de bouwer van Nederlandse boten?
- 22 Heeft u contact met de Australische regering over de ontwikkelingen bij de bouw van de onderzeeboten door Naval?
- 23 Wordt de specifiek Nederlandse behoefte afgestemd in NAVO-verband?
- 24 Wat verstaat u onder «geringe meerkosten»? Is dit uit te drukken in een percentage van bijvoorbeeld het aanschafbedrag of een andere eenheid?
- 25 In hoeverre wordt in de eerste Dialoofase voldoende duidelijk in hoeverre bestaande concepten en ontwerpen van de drie aanbieders aansluiten op de eisen van Defensie en in hoeverre er aanpassingen/ontwikkelingen nodig zijn om tot een definitief ontwerp te komen? Kunt u, in het licht van het gestelde dat alle drie de buitenlandse werven worden geacht een onderzeeboot te kunnen bouwen die voldoet aan de door defensie gestelde eisen, op basis van bestaande concepten en ontwerpen, voor wat betreft de drie aanbiedingen aangeven bij welke de meeste aanpassingen worden verwacht en zodoende het meeste risicovol zal zijn?
- 26 Kunt u inzicht geven in de ontwerplimieten die ruimte zouden moeten bieden voor aanpassingen om invulling te geven aan de specifiek Nederlandse behoefte? Zijn de ontwerplimieten en de benodigde aanpassingen inmiddels duidelijk vóór de dialoog met de werven? Zo nee, wanneer dan wel?
- 27 Bent u ervan op de hoogte dat de ontwikkelingen en aanpassingen binnen de ontwerplimieten innovaties kunnen zijn met een grote technologische spin-off naar de gehele Nederlandse Maritieme industrie mits die strategische Nederlandse bedrijven worden betrokken in deze cruciale fasen van ontwerp? In hoeverre weegt het kabinet dit mee?
- 28 Wie bepaalt wanneer er sprake is van geringe meerkosten of hoge meerkosten?
- 29 Waar ligt het omslagpunt tussen geringe meerkosten en hoge meerkosten? Wie bepaalt dat?

- 30 De risicomanagementstrategie «is toegesneden op tijdige levering en beheersing van de kosten». Betekent dit niet dat logischerwijs de ruimte voor aanpassingen van bestaande ontwerpen (erg) beperkt is?
- 31 Welke stappen worden ondernomen om te zorgen dat in het derde of vierde kwartaal van 2022 het gunningsbesluit gestalte krijgt en eind 2022 het contract met de winnende werf getekend kan worden, zodat er dus geen extra vertraging zal optreden?
- 32 Wat verstaat u onder «hoge meerkosten»? Is dit uit te drukken in een percentage van bijvoorbeeld het aanschafbedrag of een andere eenheid?
- 33 Wie bepaalt uiteindelijk vanaf welk punt beperkte, tegen geringe meerkosten door te voeren aanpassingen overgaan in significante meer risicovolle aanpassingen?
- 34 Welke middelen zijn beschikbaar voor de inhuur, waar nodig geacht, van externe capaciteit om de ontbrekende kennis en kunde in de eigen organisatie aan te vullen?
- 35 Is er advies gevraagd aan de Algemene Rekenkamer over de kaders die ten grondslag liggen aan de dialoog met de industrie?
- 36 Wie maken deel uit van de Ministeriële Commissie Onderzeebootvervanging (MCOV)?
- 37 Kunt u nader ingaan op het feit dat Defensie voor de balans van kennis en informatie tussen defensie en industrie externe capaciteit inhuurt om ontbrekende kennis en kunde in de eigen organisatie aan te vullen? Kunt u duidelijkheid geven over hoe dit wordt ingevuld? Wordt hierbij ook de industrie betrokken dan wel brancheorganisaties zoals NIDV, VNO/NCW-MKB of NMT? Zo ja, in welke vorm? Zo nee, waarom niet en bent u bereid dat alsnog overwegen?
- 38 Kunt u nader ingaan op het risico dat blijft bestaan dat in de dialoog niet de vereiste diepgang wordt bereikt en dat het meer tijd zal kosten om de haalbaarheid van het eisenpakket te toetsen, vanwege de informatieafhankelijkheid van Defensie? Erkent u dat het in deze fase betrekken van strategische (MKB) bedrijven en kennisinstellingen, die eerder o.a. hebben bijgedragen aan de upgrade van de walrus-klasse (o.a. verenigd in het DUKC), deze afhankelijkheid en risico's kan verkleinen?
- 39 Hoe kunt u met elkaar rijmen dat er enerzijds sprake is van een onbalans van kennis tussen industrie en defensie, terwijl u tegelijkertijd aangeeft dat het vergelijken van drie totaal verschillende aanbiedingen voor balans zorgt? Kunt u toelichten hoe het beoordelen van drie totaal verschillende aanbiedingen met een gebrek aan expertise en kennis om de aanbiedingen te beoordelen daadwerkelijk kan bijdragen aan de onbalans en informatieafhankelijkheid? Zou de uitwerking binnen een ecosysteem van strategische Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen, die ook hebben bijgedragen aan de Walrusklasse, deze onbalans en de daarbij horende risico's niet veel meer wegnemen? Zo ja, waarom wel? Zo nee, waarom niet?
- 40 Kunt u aangeven of u de verschillende onderzoeken die gedaan zijn en de notities die gepubliceerd zijn door de overheid, brancheorganisaties en industrie, zoals de Triarii studie, de Beleidsdoorlichting Marinestudie, het Ambitiedocument Dutch underwater knowledge center, alsmede input van brancheorganisaties die de Nederlandse kennis en kunde vertegenwoordigen, meeneemt in uw afwegingen? Acht u het nuttig om, gezien de onbalans in kennis en kunde tussen Defensie en de industrie, deze studies en rapporten te raadplegen voor het proces en verdere rapportage? Zo ja, kunt u dat toezeggen? Zo nee, waarom niet?

- 41 Op welk moment voor het besluit denkt u te kunnen zeggen vanaf welk punt beperkte, tegen geringe meerkosten door te voeren aanpassingen overgaan in significante meer risicovolle aanpassingen? Gaat u de Kamer daar onverwijld van op de hoogte stellen, in het geval dit aan de orde zou zijn?
- 42 Klopt het dat in 2017 naar de industrie toe vanuit het kabinet gecommuniceerd is dat bij het project vervanging onderzeebootcapaciteit een industriële participatie van tenminste 60% zou worden opgelegd? Waarom is deze eis kennelijk afgezwakt, nu blijkt dat het kabinet geen enkele minimale procentuele IP-eis meer stelt (Brief van de Staatssecretaris van Defensie en van EZK van 1 april 2021, Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, Aanhangsel 2234)? Hoe kan het dat, terwijl het kabinet nota bene een beroep doet op art. 346 VWEU, er niet eens sprake is van een aanbestedingsprocedure en Nederland dus dergelijke eisen gewoon mag stellen?
- 43 Realiseert u zich dat, indien er geen harde, concrete eisen worden gesteld aan het aandeel van de Nederlandse industrie in de bouw, voornamelijk buitenlandse toeleveranciers betrokken zullen zijn bij de nieuwbouwfase, waardoor er in de dertig jaar daarna nauwelijks kansen zijn voor de Nederlandse industrie om kennis en banen op het gebied van de instandhouding van onderzeeboten te behouden?
- 44 Herinnert u zich de uitspraken van de Staatssecretaris van Defensie: «De Defensie Industrie Strategie is leidend voor de verwerving. Dat geldt voor ieder project. (...) Voor ieder project is dat gewoon het leidende principe. Die zegt drie dingen: de beste boot, de beste prijs en zo veel mogelijk Nederlandse betrokkenheid. Dat zijn de drie dingen die in de DIS staan verwoord. Dat is het principe en dat zijn de kaders waarbinnen wij deze verwerving zullen doen.» (Kamerstuk 27 830, nr. 309)? Hoe verhoudt zich dit tot het standpunt van het kabinet dat economische belangen en (een zo groot mogelijke) betrokkenheid van de Nederlandse industrie géén onderdeel uitmaakt van het beoordelingskader en gunningsmodel? Waarom handelt het kabinet in strijd met zijn eigen principes en kaders?
- 45 Hoe wordt binnen de besluitvorming de analyse meegenomen in het rapport «Economische Effecten Marinebouwcluster Eindrapport» van onderzoeksbureau Triarii (2018) waarin staat dat van elke euro die wordt uitgegeven aan de Nederlandse defensie-industrie 54% doorvloeit naar andere sectoren van de Nederlandse economie?
- 46 Beamt u met onderzoeksbureau Triarii dat de gouden driehoek in staat is om technologisch hoogwaardige, toekomstbestendige onderzeeboten te bouwen tegen een concurrerende prijs, mits DMO voldoende capaciteit in huis heeft om tot een volwaardige gouden-driehoek-aanpak van de vervanging van de Walrusklasse te kunnen komen? Zo ja, is deze capaciteit bij DMO aanwezig of wordt daarnaar gestreefd? Zo nee, waarom niet?
- 47 Waarop is de opmerking gebaseerd dat Nederland geen zelfschepende onderzeebootindustrie heeft? Wordt dit beaamd door Nederlandse werven?
- 48 Wie zijn verantwoordelijk voor de evaluatie van de overige primaire eisen en de secundaire eisen op hun haalbaarheid?
- 49 Wie is verantwoordelijk voor de beoordeling van de multicriteria-analyse op prijs-kwaliteit?
- 50 Wanneer de gestelde eisen geëvalueerd worden op hun haalbaarheid in de eerste gespreksronden, kunnen ze dan dus ook aangepast worden in die fase? Wordt de Kamer van deze aanpassingen tijdig op de hoogte gesteld?

- 51 Kunt u de volgende tekst nader toelichten: «Daarom is internationale samenwerking randvoorwaardelijk en is gekozen voor de verwervingsstrategie in concurrentie met drie buitenlandse kandidaat-werven. Dat wil niet zeggen dat er geen Nederlandse industriële betrokkenheid kan zijn.»? Waarom laat u hiermee de mogelijkheid nadrukkelijk open dat er géén Nederlandse industriële betrokkenheid kan zijn en kandidaat-werven toch kunnen voldoen aan de gunningscriteria?
- 52 Waarom maakt de mate van Nederlandse industriële participatie, zowel kwalitatief als kwantitatief, géén onderdeel uit van de gunningscriteria, maar wordt gekozen voor een parallel traject in de vorm van een industriële samenwerkingsovereenkomst die gesloten zou moeten worden met de Minister van EZK? Hoe gaat u uitleggen dat gunning plaatsvindt aan een werf die iets beter scoort op de gunningscriteria, maar veel minder op Nederlandse industriële participatie?
- 53 Erkent u dat in de verwervingsstrategie nauwelijks tot geen prikkels zijn, tijdens de ontwerpfase, niet tijdens de bouw en ook niet tijdens de instandhoudingsfase, om ervoor te zorgen dat de kandidaat-werven echt werk maken van maximaal haalbare Nederlandse inbreng, nu het bij de gunning feitelijk gaat om de beste boot tegen de beste prijs? Wat bent u bereid hieraan te doen?
- 54 Welk belang hecht u aan de overdracht van kennis in dit technologisch meest hoogwaardige DMP-traject uit de Nederlandse geschiedenis, mede in relatie tot de mogelijkheden van de (hoogtechnologische) Nederlandse maritieme bedrijven om dergelijke kennis zelf verder toe te passen en door te ontwikkelen?
- 55 Is het vanuit de verwervingsstrategie mogelijk dat er nauwelijks tot geen enkel Nederlands bedrijf actief is bij het ontwerp en bouw van de nieuwe onderzeeboten?
- 56 Is het mogelijk dat, in het kader van het af te sluiten contract voor het onderhoud en de upgrades gedurende de levensduur van de nieuwe onderzeeboten, geen enkel Nederlands bedrijf hoeft te worden ingeschakeld?
- 57 Welke invloed hebben externe ontwikkelingen, zoals de recente berichten over de ontwikkeling van onderzeeboten door Naval voor Australië, op het programma vervanging onderzeebootcapaciteit?
- 58 Op welke wijze zal, ook in de ontwerp en productiefase, gebruik gemaakt worden van de kennis en kunde binnen de Nederlandse defensie-industrie?
- 59 Welke rol speelt de informatie in het rapport van de Australische rekenkamer over de geplande vervanging van de Australische onderzeeboten voor het Nederlandse traject?
- 60 Kunt u toelichten hoe precies is onderzocht dat Nederland niet over een zelscheppende onderzeebootindustrie zou beschikken? Bent u bereid dat onderzoek met de kamer te delen? Kunt daarbij toelichten hoe die industriële capaciteiten in kaart zijn gebracht en kunt u toelichten welke capaciteiten we volgens dat onderzoek nog wel in Nederland hebben en welke niet?
- 61 Welke informatie over de basisontwerpen van de drie verschillende werven kunt u aan de Kamer verstrekken?

- 62 Hebt u kennisgenomen van de DUKC-oplegnotitie: «Vroegtijdige deelname aan ontwerpfase is van levensbelang» Kunt u een appreciatie op die notitie aan de kamer sturen en bovendien separaat ingaan op de volgende vragen? Hoe kijkt het kabinet aan tegen de oproep van deze bedrijven verenigd in het DUKC? Hoe kijkt het kabinet aan tegen hetgeen de DUKC-bedrijven stellen, dat een complex hoogtechnologisch project per definitie ongeschikt is om in concurrentiestelling aan te besteden? In de DUKC-notitie wordt gesteld dat dergelijk complex project zich niet leent voor concurrentiestelling, dat het de prijs niet gunstig zou beïnvloeden en we door deze wijze afhankelijk dreigen te worden van buitenlandse bedrijven. In de basis rapportage worden deze zaken allen beschreven als belangrijke criteria. Hoe kijkt u aan tegen dit verschil van inzicht?
- 63 Maakt een risicoverdeling van de mogelijke overschrijding van de geplande kosten deel uit van de contractuele afspraken met de leverancier waarmee een langdurig strategisch partnerschap wordt afgesloten?
- 64 Maakt het bij de keuze voor de leverancier uit of de werf in een NAVO-lidstaat gevestigd is, gezien het langdurige partnerschap waarmee de keuze voor een leverancier gepaard gaat?
- 65 Wat gebeurt er als de conclusie van de dialoog wordt dat de behoeftestelling niet haalbaar is binnen de gestelde kaders?
- 66 Hebben de deelnemers van Defensie aan de dialoog met de drie werven contact met elk van deze werven, of zijn de Defensiemedewerkers verdeeld over drie aparte teams? Beschikt Defensie in dat geval over voldoende deskundig personeel om over drie teams te verdelen?
- 67 Waarom zijn de eisen en het beoordelingskader nu nog niet definitief vastgesteld? Wanneer wel en deelt u dit kader vervolgens met de Kamer nog voor de offerteaanvraag? Zo nee, waarom niet?
- 68 Welke invloed kan de Tweede Kamer nog uitoefenen op het gunningsbesluit dat in de D-brief medegedeeld wordt?
- 69 Wordt er gedurende de dialoofase met de kandidaat-werven gesproken over de mogelijkheden van het opnemen van gunningscriteria die rekening houden met inbreng van Nederlandse partners/toeleveranciers bij het ontwerp en de bouw van de nieuwe onderzeeboten? Zo nee, waarom niet?
- 70 Worden er, in het kader van de uitwerking van het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie, eisen gesteld aan de overdracht van kennis en kunde aan Nederland (DMO/DMI en/of Nederlandse toeleveranciers) en is hier in het budget (voor ofwel verwerving, ofwel de instandhoudingsfase) ruimte voor opgenomen? Zo nee, waarom niet?
- 71 Wordt er gedurende de dialoofase met de kandidaat-werven gesproken over het opnemen van gunningscriteria die rekening houden met inbreng van het Nederlandse bedrijfsleven voor onderhoud en upgrades gedurende de levensduur van de nieuwe onderzeeboten? Zo nee, waarom niet?



- 72 Kunt u, in het licht van het gestelde dat een groot deel van de primaire eisen en de secundaire eisen in de dialoog met de drie aanbieders worden geëvalueerd en getoetst op haalbaarheid om daarna te komen tot een definitief eisenpakket, de volgende vragen separaat beantwoorden? Staan de eisen die vooraf zijn gecommuniceerd en worden gedefinieerd als knock-out criteria al vast? Zo ja kan u die met de Kamer delen zo nee waarom niet? Hoe wordt de eis; «voldoen aan behoud van strategische autonomie ten aanzien van het nationale veiligheidsbelang» in het primaire eisenpakket opgenomen als knock-out criteria? Is het onderzoek dat het Ministerie van EZK parallel uitvoert van belang voor het uiteindelijke eisenpakket? Zo nee, welke middelen heeft EZK om de Nederlandse industrie te betrekken ten einde van het behoud van de strategische autonomie? Hoe wordt het risico ondervangen dat, vanwege de concurrentiestelling en dus prijsdruk, de aanbieders aan alle eisen proberen te voldoen en creativiteit en innovatiepotentieel volledig verdwijnt? Hoe groot is het risico dat de eisen naar beneden worden bijgesteld en het een «race to the bottom» wordt, aangezien u aangeeft dat de eisen na toetsing op haalbaarheid worden vastgesteld?
- 73 Welke positieve of negatieve prikkels bouwt het kabinet in om de kandidaat-werven actieve partnerschappen aan te laten gaan met Nederlandse bedrijven voor het ontwerp en de bouw van de onderzeeboten?
- 74 Welke positieve of negatieve prikkels bouwt het kabinet in om de kandidaat-werven te bewegen om zaken te doen met partners/toeleveranciers voor het onderhoud en upgrades gedurende de levensduur van de nieuwe onderzeeboten?
- 75 In hoeverre zullen de in het onderzeebootconcept van de kandidaat-werf op te nemen specifiek Nederlandse eisen zijn afgestemd met de NAVO behoefte?
- 76 Zullen de voor het onderzeebootconcept specifiek Nederlandse eisen worden afgestemd met de uiteindelijke gebruikers van de onderzeeboten? Met andere woorden, welke rol speelt de bemanning bij het opstellen van de specifieke Nederlandse eisen?
- 77 Kunt u duidelijkheid geven of de modificaties op een MOTS-concept eindigen bij de dialoogfase, de gunningsfase of bij het einde van de engineering na gunning? (Rapport Auditdienst)
- 78 Is kennis genomen van de door de ADR gehanteerde kwalificatie «glijdende schaal» bij verdergaande aanpassingen op een bestaand ontwerp die kunnen leiden tot «compleet nieuw ontwikkeld»? Wordt het standpunt gedeeld «hoe meer MOTS, hoe minder risicovol»? (Rapport Auditdienst)
- 79 Wat wordt bedoeld met de passage dat wel is voorzien «dat een zekere mate van engineering nodig zal zijn voordat de nieuwe onderzeeboten kunnen worden gebouwd»? Is bekend dat engineering veel tijd kost en extra kosten met zich meebrengt?
- 80 Wordt de nog vast te stellen plafondprijs bekend gemaakt aan de werven?
- 81 Kunt u uiteenzetten wat u precies verstaat onder wezenlijk nationaal veiligheidsbelang ten opzichte van de onderzeebootvervanging?
- 82 Erkent u dat de Nederlandse inbreng op het systeemniveau van belang is voor het behoud van de strategische autonomie en het waarborgen van Nationale veiligheid? Zo ja, waarom wel? Zo nee, waarom niet?

- 83 Erkent u dat de in Nederland aanwezige kennis op systeemniveau betrokken moet worden in de ontwerpfase van het proces om strategische autonomie te garanderen en om tijdens de gehele levensduur het onderhoud, de instandhouding en upgrades te kunnen uitvoeren? Zo ja hoe gaat u deze bedrijven dan alsnog betrekken in deze fase? Zo nee, kunt u expliciet toelichten hoe u verwacht dat deze bedrijven achteraf kunnen worden betrokken, zonder dat het duurder wordt omdat de bij die bedrijven aanwezige kennis niet meer aansluit op het uiteindelijk gekozen ontwerp? Zou het dan niet goedkoper en sneller zijn als de buitenlandse aanbieder toeleveranciers gebruikt uit haar eigen bekende toeleveranciersketen?
- 84 Hoe verhoudt het zich dat enerzijds In de basisrapportage wordt aangegeven dat het kunnen doen van eigen onderhoud en instandhouding voorwaardelijk is, terwijl tegelijk de bedrijven die de upgrade van de Walrusklasse hebben gedaan niet gehoord worden in hun noodkreet om nu betrokken te worden, en in de basisrapportage wordt beschreven dat dergelijke eisen pas worden vastgesteld in gesprekken met de drie buitenlandse aanbieders? Kunt u duidelijkheid geven over wat u precies verstaat onder het waarborgen van wezenlijke nationale veiligheidsbelangen, welke eisen daarvoor gelden en wat dat betekent voor de betrokkenheid van de Nederlandse sector die straks in staat moet zijn om zelf het onderhoud en de instandhouding te doen?
- 85 Wat zijn de gevolgen indien het definitieve oplever- en overdrachtsschema, benodigd om de nieuwe onderzeeboten tijdig fully operational capable te krijgen, niet worden behaald door de uiteindelijke leverancier?
- 86 Wie is verantwoordelijk voor de meerkosten, zoals het langer in stand houden van de huidige onderzeeboten, indien het definitieve oplever- en overdrachtsschema niet wordt behaald?
- 87 Wat wordt precies bedoeld met inbesteden van levering- en instandhoudingswerkzaamheden? Wanneer is er sprake van uitbesteding?
- 88 Is het tijdstip van levering van de eerste onderzeeboot in 2028 niet nu al onrealistisch, gezien het feit dat er nog geen werf gekozen en opdracht verleend is?
- 89 Wat betekent vertraagde oplevering concreet aan extra kosten voor het langer in de vaart houden van de huidige Walrus-klasse? Worden deze kosten meeberekend?
- 90 Indien het definitieve oplever- en overdrachtsschema als primaire eis wordt gesteld, kan dit dan betekenen dat deze eis doorslaggevend wordt boven eisen als de kwaliteiten van de onderzeeboot of de mate waarin de gekozen onderzeeboot Nederlandse strategische belangen dient?

- 91 Kunt u de volgende tekst uitgebreid nader toelichten: «Economische belangen maken onderdeel uit van het EZK-traject, factoren zoals beste boot voor beste prijs, risicobeheersing en de uitwerking van het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie maken onderdeel uit van het beoordelingskader en gunningsmodel.»? Waarom maken economische belangen en een zo groot mogelijke betrokkenheid van de Nederlandse industrie géén onderdeel uit van het beoordelingskader en gunningsmodel? Hoe verhoudt zich dit tot hetgeen in de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24) gesteld wordt, namelijk dat Defensie «voor elke verwerving een afweging maakt voor de meest passende strategie met als uitgangspunt: beste product voor de beste prijs met een zo groot mogelijke betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven. Als producten niet in Nederland worden gemaakt, wordt zoveel als mogelijk zeker gesteld dat Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen worden betrokken bij de productie.»? Erkent u dat het argument dat Nederland niet over een zelfscheppende onderzeebootindustrie daarmee onzinnig is en geen reden kan zijn om géén industriële participatie te eisen of onderdeel uit te laten maken van het beoordelingskader en gunningsmodel, te meer daar er nog veel kennis en kunde op het gebied van onderzeeboten bij de Nederlandse industrie aanwezig is?
- 92 Kunt u de volgende tekst toelichten: «De kandidaat-werven dienen te voldoen aan eisen ter waarborging van wezenlijke belangen van nationale veiligheid en strategische autonomie, waarbij de Nederlandse industrie en kennisinstellingen betrokken kunnen worden»? Waarom is dit zo vrijblijvend verwoord en wordt bij de waarborging van wezenlijke belangen van nationale veiligheid en strategische autonomie kennelijk geen harde eis gesteld van betrokkenheid van de Nederlandse industrie en kennisinstellingen? Hoe zal de Nederlandse «Gouden Driehoek» de instandhouding en het onderhoud in de toekomst kunnen doen als er op dit punt geen harde eisen worden gesteld?
- 93 Waarom is gekozen voor de vrijblijvende formulering dat de Nederlandse industrie en kennisinstellingen bij de eisen ter waarborging van wezenlijke belangen van nationale veiligheid en strategische autonomie betrokken «kunnen» worden?
- 94 Bent u bereid de mogelijkheden te onderzoeken om afspraken te maken met de winnende werf om de Nederlandse industrie en kennisinstellingen te betrekken bij toekomstige exportorders, de kandidaat-werven daartoe te bevragen en de Kamer hierover te informeren? Zo nee, waarom niet?
- 95 Defensie zal tijdens de dialoog «de kandidaat-werven bevragen over exportkansen». Spelen de (potentiële) exportorders van de buitenlandse werven hierbij een grote rol?
- 96 Op welke wijze wordt invulling gegeven aan «een zekere mate van strategische autonomie»? Zijn de doelstellingen vergelijkbaar met die voor de Walrus onderzeeboten?
- 97 In hoeverre worden in de door het Ministerie van EZK op te stellen industriële samenwerkingsovereenkomst harde en/of juridisch afdwingbare eisen opgesteld over participatie van de Nederlandse industrie en kennisinstellingen? Hoe wordt voorkomen dat de winnende werf zich niet aan de overeenkomst houdt en welke drukmiddelen kunnen daartoe worden ingezet?
- 98 Is het mogelijk dat de industriële samenwerkingsovereenkomst, die apart en parallel door de kandidaat-werf wordt onderhandeld met het Ministerie van EZK, geen bepalingen of deelcontracten kent die betrekking hebben op het ontwerp, de bouw of het onderhoud en upgrades van de onderzeeboten?

- 99 Klopt het dat er in de huidige dialoofase geen betrokkenheid is van het Nederlandse bedrijfsleven? Wanneer c.q. in welke fase verwacht u dat het Nederlandse bedrijfsleven (technisch) inhoudelijk wél betrokken kan raken bij het programma vervanging onderzeebootcapaciteit?
- 100 Waarom is aan de externe dwarsdenker alleen de rol van adviseerend lid toebedeeld?
- 101 Wat is het budget voor de inhuur van acht tijdelijk aangestelde externe (civiele) adviseurs van PwC, met expertise op het terrein van inkoop en kosten- en risicoanalyse? En onder welk begrotingsartikel valt dit?
- 102 Wat betekent het concreet dat er is overgeschakeld van een project- naar een programmaorganisatie? Waarom is dat laatste beter?
- 103 Waarom is het nodig dat de risicoreservering fors hoger is dan gebruikelijk en waarom zit dit kennelijk vooral in de forse marges ten aanzien van de exploitatie?
- 104 Wanneer er sprake zal zijn van besluitvorming over grote afwijkingen, wordt de Kamer daar dan tijdig over ingelicht en wordt er niet gewacht tot de volgende halfjaarlijkse voortgangsrapportage?
- 105 Is er een risicoverdeling met betrekking tot complicaties bij de bouw en bij beproevingen voor de inzetgereedverklaring?
- 106 Wat wordt ermee bedoeld dat de «diepgang van de dialoog» een risicofactor is?
- 107 Wat wordt bedoeld met «beproevingen voor de inzetgereedverklaring»?
- 108 Voor de levensduur van de vervangers van de Walrus onderzeeboten wordt uitgegaan van 30 jaar. Bent u bekend met het gegeven dat, indien de huid van de onderzeeboot is gemaakt van roestvrij staal, de levensduur ongeveer 10 jaar langer is? Is hiermee rekening gehouden bij het berekenen van de levensduurkosten?
- 109 Wat wordt precies bedoeld met «kapitale munitie» en waarom is alleen deze munitie onderdeel van de LCC? Van welke andere munitie kan sprake zijn en uit welk budget wordt die bekostigd?
- 110 Geldt de conclusie van de kosten-batenanalyse (KBA) dat het nog steeds een betaalbaar programma is, ook indien uitgegaan wordt van het basispad in de ontwikkeling van de defensiebegroting?
- 111 Wat betekent het voor het totale kostenplaatje van de onderzeeboten dat er geen concrete behoefte is gesteld voor enkele wapensystemen? Vanuit welk budget zouden deze wapensystemen dan bekostigd moeten worden? Om welke wapensystemen gaat het?
- 112 Hoe beoordeelt u de vaststelling van de Auditdienst Rijk dat het actuele investeringsbudget tegen prijspeil 2020 niet passend is binnen het meest actuele Defensie Lifecycle Plan (DLP, versie 21.0)? Hoe groot is het tekort en wat gaat u daar aan doen?
- 113 Ten laste van welk budget komen de eventuele meerkosten in de transitiefase?
- 114 Kan de situatie zich voor gaan doen dat er toch van verdringing van andere uitgaven op de begroting sprake is? Aan de hand van welke criteria wordt dan de afweging gemaakt welke uitgaven uitgesteld gaan worden?
- 115 Waarom zijn de kosten van de vervanging van de hulpvaartuigen opgenomen in de LCC voor de onderzeebootvervanging, terwijl er een apart DMP is voor de hulpvaartuigen? Staan al deze hulpvaartuigen alleen ten dienste van de onderzeeërs?
- 116 Waarom wordt de motie Bruins Slot (Kamerstuk 31 125, nr. 96) niet genoemd in de Basisrapportage en wordt betrokkenheid van de «Gouden Driehoek» slechts genoemd bij het toekomstige onderhoud? Voert u de motie uit of niet? Zo nee, waarom niet en waarom informeert u de Kamer daar niet over?

- 117 Zijn de kosten voor de infrastructuur opgenomen in de LCC?
- 118 Deelt u de opvatting dat zowel de diepgang van de dialoog als de opgetuigde complexe governance-structuur voor vertraging zorgen in de besluitvorming en de snelle selectie van één consortium? Bent u bereid dit proces te versnellen, bijvoorbeeld door knock-out criteria op te stellen? Zo nee, waarom niet?
- 119 Als Defensie de Kamer uiteindelijk informeert over de keuze, in hoeverre heeft de Kamer dan nog inspraak op deze keuze? Indien de Kamer bijvoorbeeld een andere inschatting maakt over de manier waarop het strategische belang voor de Nederlandse defensie-industrie is meegewogen in de keuze, of over de manier waarop de «gouden driehoek» betrokken is, welke mogelijkheid is er dan nog om tot een andere keuze te komen?
- 120 Wat is het basisontwerp van de Duitse werf waar de dialoog zich op gaat richten?
- 121 Gaat het bij de Zweedse werf om een ontwerp op basis van de Blekingeklasse A26?
- 122 Gaat het bij Naval om het Shortfin Barracuda-ontwerp als basis?

<sup>1</sup> <https://www.nidv.eu/wp-content/uploads/2021/02/DUKC-oplegger-Ambitiedocument-definitief-210224.pdf>.