



Ministerie van Defensie

> Retouradres Postbus 20701 2500 ES Den Haag

de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Plein 2
2511 CR Den Haag

Ministerie van Defensie

Plein 4
MPC 58 B
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
www.defensie.nl

Datum 5 maart 2020
Betreft Antwoorden op vragen over de brief van 13 december inzake
Vervanging Onderzeeboten (Kamerstuk 34 225, nr. 24)

Onze referentie
BS2020001566

*Bij beantwoording datum, onze
referentie en betreft
vermelden.*

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen van de vaste commissie voor Defensie over de brief van 13 december inzake Vervanging Onderzeeboten (Kamerstuk 34 225, nr. 24).

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Drs. B. Visser

Antwoorden op vragen over de brief van 13 december inzake Vervanging Onderzeeboten (Kamerstuk 34 225, nr. 24)

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?

Defensie heeft ook in het verleden grote materieelprojecten onder artikel 346 in concurrentie gerealiseerd. Voorbeelden hiervan zijn de projecten Verbeterd Operationeel Systeem Soldaat (VOSS), Precision Guided Munition (PzH2000) en Vervanging M-109.

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?

Defensie stelt de functionele eisen aan alle systemen aan boord van platformen van de marine, en dus ook voor alle IT. Naast het leveren van specifieke IT-oplossingen is het stellen van eisen ook een taak van DMO/JIVC, het IT-bedrijf van Defensie. Dit betreft onder meer aspecten als cybersecurity en IT-architectuur. Standaardisatie, familievorming, *intellectual property* en herbruikbaarheid met het oog op een grotere doelmatigheid worden meegenomen in de beoordeling van de aangeboden oplossingen van de kandidaat-werven en zijn hierbij belangrijke uitgangspunten en worden als zodanig meegenomen in de dialoog met de kandidaat-werven.

3

In hoeverre zal de toekomstige vloot gebruik maken van hetzelfde software/commandosysteem, zoals het huidige Guardion, 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?

In de DMP-D fase zullen de leveranciers hun oplossingen voor software/commandosystemen kenbaar maken. Deze oplossingen zijn gebaseerd op de functionele eisen zoals gesteld in het programma van eisen. De technische oplossing wordt zo niet op voorhand bepaald. Defensie overweegt om Guardion als *Gouvernement Furnished Equipment* (GFE) aan te merken, maar heeft dit nog niet besloten. Defensie zal daarbij afwegen in hoeverre het inbrengen van een eigen software in een bestaand ontwerp van een externe partij leidt tot aanvullende risico's en invulling geeft aan strategische autonomie.

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?

Het Instandhoudingsprogramma Walrusklasse onderzeeboten heeft ervoor gezorgd dat de Walrusklasse onderzeeboten ondanks hun gevorderde leeftijd in staat zijn om de gewenste taken te vervullen. Nederlandse defensiebedrijven waren hierbij intensief betrokken en hebben hieraan een belangrijke bijdrage geleverd. Door deze betrokkenheid bij het Instandhoudingsprogramma kan de Nederlandse Defensie Technologische & Industriële Basis (NL-DTIB) naar verwachting op een goede wijze onder andere de functie van systeem-integrator invullen en daarmee het nationaal belang dienen gedurende de levensduur van de onderzeeboot. Het kabinet hecht daarom belang aan de betrokkenheid van Nederlandse bedrijven bij de bouw en de instandhouding van de nieuwe onderzeeboten. Het kabinet zal nader bepalen op welke wijze en in welke mate de NL-DTIB wordt betrokken teneinde strategische autonomie gedurende de gehele levensduur te kunnen garanderen.

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?

Nederland zal met de buitenlandse kandidaat-werf, aan wie het contract wordt gegund, ook contractuele afspraken maken over technologieoverdracht.

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?

De Defensie Materieel Organisatie (DMO) onderzoekt familievorming op alle relevante gebieden en stelt eisen waar dit mogelijk, wenselijk en haalbaar is en strategische autonomie ten goede komt.

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?

Sinds het verschijnen van de Defensienota in 2018 zijn circa 30 A-brieven gepubliceerd. Bovendien is de jaarlijkse investeringsquote sinds de Defensienota van 17% naar 24% gegaan.¹ Dat laat zien dat we deze kabinetsperiode weer fors investeren in nieuw materieel.

¹ In de berekening van het investeringsquote door de NAVO worden de investeringen in vastgoed niet meegenomen omdat de NAVO het vastgoed niet ziet als een militaire inzetcapaciteit. Defensie neemt in haar berekening wel de investeringen in het vastgoed mee omdat deze uitgaven wel degelijk een

Uiteraard kost het aanschaffen van materieel tijd. Dit vergt een nauwkeurig proces waarbij de stappen in het Defensie Materieel Proces (DMP), zoals met uw Kamer afgesproken, worden doorlopen. Het project Onderzeeboot Vervanging is bovendien een uitzonderlijk project. Het is een complex project dat valt in de DMP-bandbreedte van meer dan 2,5 miljard euro. Vandaar ook dat uw Kamer dit project heeft aangemerkt als project vallende onder de Regeling Grote Projecten. Een dergelijk project vraagt dan ook meer qua onderzoek, afstemming en verantwoording dan een regulier materieelproject.

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?

Vanwege de opbouw en het behoud van kennis en kunde op het gebied van onderzeeboten en het nationaal veiligheidsbelang voert Defensie de aanbesteding uit met een beroep op artikel 346 van het Verdrag betreffende de werking van de EU (VWEU). Dit artikel stelt EU-landen, in dit geval Nederland, in staat om bij overheidsaankopen af te zien van een open Europese aanbesteding. Met de toepassing van artikel 346 is Defensie niet gebonden aan de wettelijke regelgeving inzake een aanbesteding volgens de Aanbestedingswet 2012/2016 en de Aanbestedingswet Defensie en Veiligheid 2013.

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?

Zoals benoemd in de Defensienota 2018 en de Personeelsagenda, zal het huidige Flexibel Personeel Systeem (FPS) worden vervangen door een nieuw personeelsmodel. Over de ontwikkelingen heb ik u geïnformeerd in mijn brief van 10 februari 2020 (Kamerstuk 35300-X-54). Ik zie echter geen verband tussen de werkbeleving van de mariniers² en de vervanging van de Walrusklasse onderzeeboten.

10

investeringskarakter kennen. In andere landen komt de berekening van de nationale investeringsquote ook niet volledig overeen met de berekening van de NAVO. Net als in Nederland tellen bijvoorbeeld Noorwegen, Duitsland en België ook de infrastructuur en het vastgoed mee bij de investeringsquote.

² Mariniers werken bij het Korps Mariniers. Het Korps Mariniers is onderdeel van CZSK en betreft een snelle inzetbare, lichte infanterie-eenheid die gespecialiseerd is in militaire operaties vanaf het water op het land of andersom. Mariniers zijn bijvoorbeeld werkzaam op onderzeeboten als *special forces*. De Onderzeedienst is ook onderdeel van het CZSK en draagt zorg voor de uitrusting van de onderzeeboten en de opleiding van de bemanningen. De militairen die bij de Onderzeedienst werken worden aangeduid als vlootpersoneel.

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 faveure van Europese regelgevingen die, gelet op art. 346 VWEU, niet eens van toepassing zijn bij de aanbesteding van defensiemateriaal? Zo nee, waarom niet?

Omdat Nederland niet beschikt over een zelscheppende onderzeebootbouwindustrie, heeft het kabinet ervoor gekozen om de vervangende onderzeeboten onder artikel 346 in concurrentie aan te besteden bij buitenlandse werven. Het kabinet hecht belang aan de betrokkenheid van Nederlandse bedrijven bij de bouw en de instandhouding van de nieuwe onderzeeboten.

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 verzweeg 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?

De huidige onderzeeboten van de Walrusklasse zijn in gebruik sinds de jaren negentig van de vorige eeuw en bereiken, over ongeveer tien jaar, het einde van de operationele, economische en technische levensduur. Defensie wil daarom vanaf 2028 de Walrusklasse vervangen door een nieuwe capaciteit. De transitie van de Walrusklasse naar de nieuwe onderzeebootcapaciteit betekent een geleidelijke instroom van de nieuwe boten en uitfasering van de bestaande capaciteit. Het instandhoudingsprogramma voor de Walrusklasse onderzeeboten dat nu wordt uitgevoerd borgt de operationele gereedheid en inzetbaarheid gedurende de transitieperiode. Dit instandhoudingsprogramma heeft ervoor gezorgd dat de Walrusklasse onderzeeboten ondanks hun gevorderde leeftijd in staat zijn veilig, doelmatig en doeltreffend de gewenste taken te vervullen.

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?

Het is mij bekend dat vakcentrales en de werkgeversorganisatie VNO-NCW een bepaalde voorkeur hebben uitgesproken. Van mariniers³ is mij dat niet bekend. Voorkeuren van vakcentrales en werkgeversorganisaties zijn geen onderdeel van de wegingsfactoren voor een keuze voor een werf.

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?

In de onderzoeksfase zijn geen mariniers betrokken geweest bij het aanbestedingsproces. In de vervolgfase zullen mariniers, als onderdeel van de organisatie van de Commandant Zeestrijdkrachten (CZSK) worden betrokken bij het opstellen van het *Concept of Operations* (CONOPS), onder meer daar waar het gaat om inzet van *special forces*. Bij het project Vervanging Onderzeeboten is de marine in bredere zin en meer specifiek het personeel van de Onderzeedienst uiteraard intensief betrokken. Het Commando Zeestrijdkrachten is als eindgebruiker/gereedsteller een belangrijke partij in het project Vervanging Onderzeeboten.

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?

Het ministerie van EZK heeft in de afgelopen onderzoeksfase een eerste appreciatie gemaakt van industriële samenwerkingsmogelijkheden van onderzeebootwerven met het Nederlandse marinebouwcluster. Elk van de vier werven bleek op verschillende elementen verschillend te scoren afhankelijk van welk thema wordt beschouwd. Naast het feit dat de keuze voor variant B in deze appreciatie niet is meegenomen, zullen de uitwerking van variant B en de gevolgen voor industriële samenwerking pas in de verwervingsvoorbereidingsfase duidelijk worden.

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? Hoe

³ Zie voetnoot 2.

beoordeelt u het negatief advies en de kritische bevindingen? Kunt u dit voor elke kritische bevinding afzonderlijk aangeven? Zo nee, waarom niet?

De Australische Rekenkamer heeft een onderzoek gedaan naar de effectiviteit van de aansturing van het Australische ministerie van Defensie van het Future Submarine Program tot nu toe. Een negatief advies over de onderzeeboten van Naval Group kwam hieruit niet naar voren.⁴ In het rapport staan zes nuttige aanbevelingen in de vorm van *key messages*, waar Defensie graag gebruik van maakt in de verwervingsvoorbereidingsfase en de fase na contractsluiting.

De *key messages* uit het rapport:

1. When planning for complex technical negotiations, consider establishing expert oversight arrangements to support the negotiating team;
2. When undertaking complex negotiations, maintain adequate records, continually assess risks and engage actively with those charged with oversight;
3. When negotiating and contracting for complex procurements, appropriately identify and advise government on major risks and proposed mitigation strategies;
4. When developing long-term contracts, incorporate formal review and exit points;
5. Complex contracts will generally require active management to achieve contracted outcomes. A clear and consistent approach to contract management, particularly in the early stages of a long-term relationship, will help establish mutual understanding between the parties;
6. Realising value-for-money under a contract requires a close watch over the timely and cost-effective delivery of contracted milestones as well as the achievement of program outcomes.

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?

Ik vind het niet gepast een oordeel te geven over het verwervingsproces van een ander land.

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?

De instelling van het defensiematerieelbegrotingsfonds (DMF) leidt tot een meer schokbestendige materieelbegroting, omdat voor alle middelen in het DMF een onbegrensde eindejaarsmarge geldt. Met de instelling van het DMF wordt de informatiepositie van het parlement versterkt, zie ook de nota naar aanleiding van het verslag over het DMF (35280, nummer 7). De instelling van het DMF heeft geen gevolgen voor de aanbesteding van de

⁴ https://www.anao.gov.au/sites/default/files/Auditor-General_Report_2019-2020_22.pdf

vervanging van onderzeeboten. De parlementaire controle en inspraak bij het project Vervanging Onderzeeboten verloopt via het reguliere Defensie Materieel Proces (DMP), waarbij het parlement haar budgetrecht kan uitoefenen door middel van het goedkeuren van de DMP-D brief over het project. Daarnaast heeft uw Kamer het project Vervanging Onderzeeboten aangemerkt als vallend onder de Regeling Grote Projecten.

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?

In dit geval geldt dat Europese defensiesamenwerkingsverbanden geen gevolgen hebben voor de aanbesteding omdat het aanbestedingstraject wordt uitgevoerd onder toepassing van artikel 346 VWEU. Als gevolg daarvan kan een nationale verwervingsstrategie worden vormgegeven naar keuze en wordt het aanbestedingstraject uitgezonderd van de bestaande Europese regels die gelden in Europese defensiesamenwerkingsverbanden.

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?

Eisen op het gebied van klimaat en milieu zijn/worden ingebed binnen de regelgeving ten aanzien van Veiligheid, Kwaliteitsmanagement, Arbeidsomstandigheden en Milieu (VKAM) zoals Defensie die hanteert. De in relatie tot het project Vervanging Onderzeeboten van toepassing zijnde aspecten maken deel uit van het op te stellen programma van eisen, waaraan de te selecteren werf moet voldoen. Eventueel daarmee verbonden kosten moeten blijken uit de na de dialoog te ontvangen offertes.

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?

Defensie onderhoudt veel contacten met personen en organisaties die betrokken zijn bij dit dossier. Naast de vier betrokken buitenlandse werven heeft Defensie in dit kader nauw contact met diverse industrieën en kennisinstellingen in Nederland, waaronder Marin, TNO (Delft, Den Haag, en Soesterberg) en het Britse BMT. Andere betrokken partijen zijn onder andere MinFin/PPI, HCSS en I-interim Rijk.

De activiteiten van deze instellingen zijn onder contract uitgevoerd. De uitgevoerde werkzaamheden hebben onder meer bijgedragen aan de uitgevoerde onderzoeken in de DMP B-fase en een basis gelegd voor de verwervingsvoorbereidingsfase.

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?

Zoals bekend kan ik hierover geen mededelingen doen gedurende een lopende aanbesteding. Defensie handelt in het aanbestedingsproces in overeenstemming met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en past, waar nodig en indien van toepassing, vertrouwelijkheid toe.

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?

Door in samenwerking met de kandidaat-werven een bestaand ontwerp (MOTS; *military off the shelf*), binnen de grenzen die het gebalanceerd ontwerp met zich meebrengt, te optimaliseren voor de eisen van Defensie zijn de risico's voor het project ten opzichte van het ontwerpen van een volledig nieuwe onderzeeboot gereduceerd. Gedurende de dialoog wordt in overleg met de kandidaat-werven verkend welke mogelijkheden er zijn om de bestaande ontwerpen te optimaliseren, zonder hierbij de kaders van tijd en geld te overschrijden.

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:

- TNO-onderzoek naar onbemande onderzeeboten,
- Kosten-batenanalyse,
- Onderzoek naar eigenschappen van de werven,
- Onderzoek mogelijkheden internationale samenwerking
- Onderzoek naar industriële aspecten (door het ministerie van Economische Zaken en Klimaat),
- Onderzoek bijdrage werven aan de Defensie Industrie Strategie.

Zo nee, waarom niet?

98

Kunt u de uitkomsten van het onderzoek naar de kansen, risico's en mogelijkheden van internationale samenwerking met de Kamer delen?

151

Kunt u de Kamer inzicht geven in (de resultaten van) de onderliggende studies en onderzoeken die in de B-brief worden genoemd?

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?

De door u gevraagde rapporten kunnen niet openbaar gedeeld worden, omdat rekening gehouden moet worden met de rubricering van de rapporten. De rubricering komt voort uit operationele informatie die de rapporten bevatten in combinatie met commercieel vertrouwelijke informatie. Defensie heeft zich ten aanzien van gerubriceerde informatie te houden aan de Wet bescherming staatsgeheimen.

Daarnaast heeft Defensie voor delen van de informatie uit de rapporten *non disclosure agreements* ondertekend met de kandidaat-werven, waardoor Defensie deze informatie niet mag delen.

Defensie bekijkt momenteel of en op welke wijze uw Kamer, ondanks bovenstaande belemmeringen, over de inhoud van de rapporten geïnformeerd kan worden.

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?

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?

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?

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 Walrusklasse aan de gestelde eisen voldoet en op tijd, binnen budget, wordt geleverd voor de mannen en vrouwen van de Koninklijke Marine?

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?

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 Walrusklasse aan de gestelde eisen voldoet en op tijd, binnen budget wordt geleverd voor de mannen en vrouwen van de Koninklijke Marine?

267

Als in 2022 tot gunning wordt overgegaan, is de eerste boot dan in 2028 beschikbaar?

Defensie wil vanaf 2028 de Walrusklasse vervangen door een nieuwe capaciteit. De transitie van de Walrusklasse naar de nieuwe onderzeebootcapaciteit betekent een geleidelijke instroom van de nieuwe boten en uitfasering van de bestaande capaciteit. De vervangende onderzeeboten zullen conform de oorspronkelijke planning in 2031 de Walrusklasse volledig hebben vervangen. Het instandhoudingsprogramma voor de Walrusklasse onderzeeboten dat nu wordt uitgevoerd borgt de operationele gereedheid en inzetbaarheid gedurende de transitieperiode. Zie ook het antwoord op vraag 11.

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 Walrusklasse volledig zullen hebben vervangen ongewijzigd is? Is deze kortere bouwperiode haalbaar voor de werven? In hoeverre nemen de planningsrisico's hierdoor toe?

38

Wat zijn op dit moment de belangrijkste planningsrisico's? Hoe gaat u die beheersen?

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?

Vertragingen in de besluitvorming vormen risico's tijdens de verwervingsvoorbereidingsfase die gevolgen kunnen hebben voor de planning voor het project Vervanging Onderzeeboten. Op basis van de in de onderzoeksfase aangeleverde informatie door de kandidaat-werven, en de tijdens de onderzoeksfase geïnventariseerde risico's, is een oplevering van een eerste onderzeeboot in 2028 in de planning opgenomen. In de verwervingsvoorbereidingsfase worden de risico's geactualiseerd en gaat tijdens de dialoog met de kandidaat-werven blijken welke planning te realiseren is gezien onder andere de eventuele aanpassingen die nodig zijn op risico's die de werven zien op de planning vanuit de onderzoeksfase.

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?

50

Welke selectie- en wegingscriteria gaan gebruikt worden?

55

Kan de Kamer zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval voorafgaand aan besluitvorming over de werfkeuze, 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?

218

Kan de Kamer zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval voorafgaand aan besluitvorming over de werfkeuze, 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?

Defensie kan aan het begin van de huidige verwervingsvoorbereidingsfase van het proces niet specifieke eisen, gunningscriteria en wegingsfactoren benoemen. De reden daarvoor is dat aanbestedingsrechtelijk geldt dat een eenmaal gepubliceerd criterium of een benoemde weegfactor in de loop van een procedure niet meer gewijzigd mag worden. Dit om de loop van een aanbesteding niet gedurende het proces op deze manier te beïnvloeden. In de verwervingsvoorbereidingsfase worden de eisen, *knock out*- en gunningscriteria en wegingsfactoren vastgesteld. Het definiëren en prioriteren van belangrijke begrippen zoals beste boot voor beste prijs, risicobeheersing, nationaal veiligheidsbelang en strategische autonomie zullen in de eerste fase van de verwervingsvoorbereiding in de Ministeriële Commissie Onderzeeboot Vervanging (MCOV) worden bepaald.

Het project Vervanging Onderzeeboten valt onder de Regeling Grote Projecten. Over de invulling en/of de wijze van rapporteren aan uw Kamer wacht ik uw Uitgangspuntennotitie af. Daarnaast wordt uw Kamer uiteraard geïnformeerd via het Defensie Projecten Overzicht. De Tweede Kamer wordt over de uitkomst van de D-fase geïnformeerd met de D-brief.

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?

Onderzoek gedurende de B-fase heeft aangetoond dat verschillende bestaande ontwerpen verkrijgbaar zijn die invulling kunnen geven aan de B-variant.. Gedurende de dialoog met de kandidaat-werven zal binnen de ruimte die de B-variant heeft verkend worden hoe de invulling van de behoefte van Defensie geoptimaliseerd kan worden, zonder hierbij de kaders van tijd en geld te overschrijden.

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?

Zie het antwoord op vraag 24, 48, 52, 64, 265 en 267.

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?

46. Waarom wordt de C-fase overgeslagen, terwijl er feitelijk geen sprake is van onderzeeboten 'van de plank'?

- 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 ontwikkelfase (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?**
- 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[2]? 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?**
- 117. Kunt u nader toelichten waarom geen ontwikkeltraject wordt voorzien, hoewel de varianten kunnen zijn opgebouwd uit meerdere concepten van verschillende leveranciers?**
- 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?**

Conform de brochure 'Defensie Materieel Proces bij de tijd' is de C-fase "uitsluitend aan de orde bij ontwikkelingstrajecten. Afhankelijk van het ontwikkelingstraject kunnen beproevingen worden uitgevoerd. Soms wordt in deze fase, na de toetsing op doel- en rechtmatigheid, een overeenkomst gesloten voor een ontwikkelingstraject of de aanschaf van prototypes voor beproeving." Van een dergelijk ontwikkeltraject is bij het project Vervanging Onderzeeboten geen sprake, omdat Defensie kiest voor een bestaand en gebalanceerd MOTS-ontwerp waar geen ontwikkeling meer voor nodig is. In plaats van een geheel nieuwe boot te laten ontwikkelen, wat een wijziging van het gebalanceerde MOTS-ontwerp zou betekenen, zal Defensie wel aanpassingen verlangen. Het kiezen voor een MOTS-ontwerp is een van de risico beperkende maatregelen.

De onderkende ontwerpen zijn door Defensie in de B-fase geanalyseerd op 29 criteria en op basis hiervan concludeert Defensie dat de gekozen variant B goed door de leveranciers ingevuld kan worden op basis van bestaande ontwerpen. Dit resulteert in een concept programma van eisen waaraan de nieuwe onderzeeboten moeten voldoen om de gewenste invulling van de behoefte van Defensie te kunnen leveren. Gedurende de dialoog wordt in overleg met de kandidaat-werven, op basis van het genoemde concept programma van eisen, verkend welke mogelijkheden er zijn om de bestaande ontwerpen door aanpassingen te optimaliseren, zonder hierbij de kaders van tijd en geld te overschrijden.

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?

Zie het antwoord op vraag 29, 30, 46, 69, 70, 84, 85, 117 en 169.

32

Kunt u nader toelichten welke baten in de kosten-batenanalyse (kba) zijn geïdentificeerd en meegenomen in de analyse?

34

Kunt u nader toelichten wat het relatieve gewicht is van de verschillende in de kba onderscheiden baten? Welke baten wogen het zwaarst?

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?**

In de kosten-batenanalyse zijn de baten gevormd door een (gewogen) set van criteria die ingaan op de militair-operationele effecten en prestaties van de onderzeebootvariant in een vlootomvang van drie, vier of vijf onderzeeboten. De baten zijn gebaseerd op de behoefte zoals geformuleerd in de A-brief en gaan in op de mate waarin het onderzeebootontwerp in staat is om de verschillende soorten missies succesvol te kunnen uitvoeren, met behoud van de eigen eenheid (kwetsbaarheid en zelfbescherming), de gereedheid en het uithoudingsvermogen van de groep onderzeeboten en tenslotte de veelzijdige inzetbaarheid op zowel de korte als de lange termijn.

Vanwege de rubricering is het niet mogelijk om openbaar aan te geven welke criteria zijn gebruikt en welk gewicht deze hebben gekregen. Zie verder vraag 23, 98, 151, 235 en 236.

33

Kunt u nader toelichten hoe de verschillende baten zijn gewaardeerd en op één noemer gebracht?

De baten zijn uitgewerkt in gewogen criteria. Alle criteria zijn voorzien van een omschrijving of definitie en een wijze van beoordelen, waarbij een scoreschaal (0-10) is gehanteerd. De beoordeling en weging van de criteria heeft plaats gevonden aan de hand van gescheiden (extern gefaciliteerde) sessies van (Defensie) experts waarbij gebruik is gemaakt van interdepartementale en externe 'challengers' die de objectiviteit van de discussies hebben geborgd. Via de toegekende weging van de criteria is de respectievelijke waardering berekend voor een vlootomvang van drie, vier en vijf onderzeeboten.

34

Kunt u nader toelichten wat het relatieve gewicht is van de verschillende in de kba onderscheiden baten? Welke baten wogen het zwaarst?

Zie het antwoord op vraag 32 en 139.

35

Zijn de in de A-brief genoemde vergaande vormen van samenwerking met andere landen, zoals gezamenlijke verwerving, poolvorming en een gedeelde capaciteit, nog steeds in dezelfde mate denkbaar?

Samenwerkingsmogelijkheden kunnen zich afhankelijk van de te kiezen kandidaat-werf in de D-fase nog steeds voordoen bij het ontwerp, de bouw, de instandhouding en de inzet. Door de progressie van de nieuwbouwprogramma's van de in de A-brief genoemde potentiële partners, zijn de mogelijkheden voor gezamenlijke verwerving inmiddels veranderd. Poolvorming en een gedeelde capaciteit behoren nog steeds tot de mogelijkheden.

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?

De mogelijkheden tot samenwerking binnen het project met Noorwegen en Australië op het gebied van ontwerp, de bouw en instandhouding, zijn sterk afhankelijk van de te kiezen kandidaat-werf.

37

Wat ziet u op dit moment als de belangrijkste risico's van het project en de gemaakte keuzes?

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[7], 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?

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?

Conform de brochure 'Defensie Materieel Proces bij de tijd' gaat de B-fase in op het 'hoe'. Defensie inventariseert in deze fase alternatieven waarmee zij in de behoefte kan voorzien. Deze alternatieven vergelijkt Defensie op gestructureerde wijze. Het betreft een vergelijking op grond van de functionele kenmerken die zijn vastgesteld in de A-fase en van alle consequenties van de alternatieven, waaronder de risico's.

Tijdens de onderzoeksfase zijn de risico's voor het project Vervanging Onderzeeboten geïnventariseerd, gecategoriseerd en vervolgens verwerkt tot een risicomatrix. De grootste risico's bevinden zich in de categorieën techniek (bijvoorbeeld integratie van systemen),

maatschappelijk (zoals maatschappelijk draagvlak van het vervangingsproject) en politiek (bijvoorbeeld doorlooptijd van besluitvorming). Gezien de vertrouwelijkheid van de informatie kan ik hier niet verder op ingaan. In de verwervingsvoorbereidingsfase worden de risico's geactualiseerd en bijgehouden. Binnen het project wordt gewerkt volgens een voor dit project opgestelde risicomanagementstrategie en is specifieke capaciteit toegekend aan projectbeheersing om de risico's voldoende te beheersen.

38

Wat zijn op dit moment de belangrijkste planningsrisico's? Hoe gaat u die beheersen?

Zie het antwoord op vraag 25 en 255.

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?

De operationele gereedheid van de Nederlandse onderzeedienst wordt op langere termijn beïnvloed door de duur van de materiele zeewaardigheid van de Walrusklasse en het moment waarop de eerste nieuwe onderzeeboot inzet gereed wordt verklaard. In de huidige planning sluit dit op elkaar aan. Risico's als vertragingen bij besluitvorming en bouw zijn aanwezig. Dit zal de operationele inzet nadelig beïnvloeden. De zeewaardigheid zal echter voortdurend worden bewaakt en waar nodig en mogelijk worden verbeterd met onderhoud en (tussentijdse) modificaties. Zie ook het antwoord op vraag 11 en 24.

40

Wat is de wereldwijde (heimelijke) inzetbaarheid van de huidige Walrus? Is die te vergelijken met variant A, B of C?

42

Hoe verhoudt de omvang van de romp van de huidige Walrus zich tot die van de varianten A, B en C?

127

Kunt u de in de B-brief beschreven kernkarakteristieken van de varianten ook beschrijven voor de huidige Walrusklasse?

131

Hoe verhouden de A-, B- en C-varianten qua kernkarakteristieken zich tot de huidige Walrusklasse (afgezien van de leeftijd van de Walrusklasse)?

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?

145

Hoe verhouden de kwaliteiten van de B-variant zich tot de prestaties van de Walrusklasse? 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?

De Walrusklasse werd in een andere tijdsgeest (Koude Oorlog) en voor een specifiek doel (onderzeebootbestrijding) gebouwd. Het ontwerp was geoptimaliseerd voor opereren in de noordelijke wateren tussen IJsland, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk met als belangrijkste taak (*single mission*) de bestrijding van (nucleaire) onderzeeboten van de Sovjet Unie. Andere missies zoals de bestrijding van oppervlakteschepen en het verzamelen van inlichtingen waren van secundair belang.

Na de Koude Oorlog bleek de Walrusklasse veel breder inzetbaar te zijn en is de inzet geëvolueerd. De vervanger heeft daarom bredere functionele eisen, gebaseerd op toekomstige verwachtingen van de inzet (*multi mission*).

De actieradius (*range*, uitgedrukt in nautische mijlen bij een bepaalde vaart) van de Walrusklasse is significant groter dan die van zowel de A-variant als de B-variant. De Walrusklasse heeft een exceptioneel grote actieradius door het ontwerp met brandstoftanks buiten de drukhuid, in direct contact met zeewater. Dit ontwerp wordt in moderne onderzeeboten om diverse technische en operationele redenen niet meer toegepast, waaronder de akoestische signatuur (*stealth*) en de kwetsbaarheid van brandstofleidingen buiten het schip. Bij moderne onderzeeboten wordt de brandstof binnen de drukhuid opgeslagen. Het is echter te kostbaar om een vergelijkbare brandstofcapaciteit als die van de Walrusklasse in te bouwen.

De wereldwijde heimelijke inzetbaarheid is niet alleen afhankelijk van actieradius, maar vooral ook van het uithoudingsvermogen (*endurance*), dat wordt uitgedrukt in aantal dagen op zee. Hierbij spelen, naast brandstof en snelheid, ook andere factoren een rol, zoals voeding, smeerolie, reservedelen en de (adem)luchtkwaliteit. De balans van deze factoren bepaalt hoe lang een inzet kan duren. Het uithoudingsvermogen van de Walrusklasse is minder groot dan dat van de B-variant; de Walrusklasse moet eerder worden herbevoorraad.

Voor heimelijke inzet zijn lage, economische, vaarten gunstig om ongedetecteerd te blijven. Met het voorziene wereldwijde inzetprofiel zal het uithoudingsvermogen in de meeste gevallen eerder een beperking opleveren dan de actieradius. De heimelijke inzetbaarheid van de B-variant is daarom significant groter dan die van de Walrusklasse. Bovendien zal de vervangende onderzeeboot in tegenstelling tot de Walrusklasse beschikken over buitenlucht onafhankelijke voortstuwing, waardoor deze beter in staat is om heimelijk te blijven. De vervangende onderzeeboot hoeft daardoor veel minder vaak de batterijen op te laden met de dieselmotoren, wat de kans op detectie door de productie van geluid en warmte en door de zichtbaarheid van de snuivermast voor radar- en elektro-optische systemen, aanzienlijk verkleint. Alleen als heimelijkheid niet is vereist en een grote afstand zo snel mogelijk moet worden overbrugd (bijvoorbeeld boven water varende met hoge vaart), is de grote actieradius in het voordeel van de Walrusklasse ten opzichte van zowel de A als B-variant.

De B-variant is een zeer grote vooruitgang ten opzichte van de Walrusklasse op het gebied van uithoudingsvermogen, wapensystemen, sensoren, signaturen (*stealth*), inzet van *Special Forces*, toekomstbestendigheid en aanpasbaarheid. Ook zal de B-variant geschikt zijn om onbemande systemen in te zetten, bijvoorbeeld voor onderzeese verkenningen.

De rompgrootte van de Walrusklasse (68 meter lang en 8,5 meter breed) is het beste vergelijkbaar met concepten uit zowel de B- als de C-variant. De A-variant is circa 25% groter. Informatie over duikdiepte is geheim omdat dit operationele informatie is.

41

Welke compromissen ten aanzien van functionaliteiten kenmerken variant-B, behalve de kleinere torpedo-opslagruimte?

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?

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?

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?

Defensie voorziet voor de B-variant compromissen ten aanzien van functionaliteiten bij de optimalisatiemogelijkheden in het ontwerp. Door de beperkte ruimte binnen- en buiten de drukhuid kent ieder ontwerp compromissen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan compromissen tussen accommodatie-, batterij-, brandstof-machinepark-, sensor-, commandocentrale- en torpedo-opslagruimte. De grotere A-variant moet deze compromissen ook maken, maar in mindere mate dan de B-variant. Aangezien de B-variant een overkoepelend begrip is voor meerdere concepten (ontwerpen), en de fabrikanten in de vervolgfase nog andere keuzes kunnen maken, kan Defensie geen uitputtend overzicht geven. De B-variant voldoet aan de operationele behoefte van Defensie.

42

Hoe verhoudt de omvang van de romp van de huidige Walrus zich tot die van de varianten A, B en C?

Zie het antwoord op vraag 40, 127, 131, 140 en 145.

43

Hebben overheden belangen (bijvoorbeeld in de vorm van aandelen) in de drie gekozen werven? Zo ja, welke precies?

De Franse Staat heeft in Naval Group een direct belang van 62,25 % en daarbij een indirect belang van ca. 35% via Thales. De Zweedse Staat heeft een indirect belang in Saab Group, via het First Swedish National Pension Fund, van 6,4%. De Duitse Staat heeft geen aandelen in ThyssenKrupp Marine Systems (tkMS).

De orderportefeuille van Naval Group wordt gevuld door verschillende opdrachtgevers waaronder Frankrijk, Australië, India en Brazilië. Bij Saab/Kockums is de order portefeuille voor een belangrijk deel gevuld door de Zweedse Defensie. De orderportefeuille van tkMS wordt gevuld door verschillende opdrachtgevers waaronder Duitsland, Israël, Italië, Turkije, Brazilië, Pakistan, Portugal en Griekenland.

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?

Tijdens de dialoofase worden verificatie en validatie momenten voorzien, aan de hand waarvan Defensie de door de kandidaat-werven verstrekte informatie toetst tegen een door Defensie opgesteld concept programma van eisen over de gehele levensduur. In de overeenkomst zal daarnaast een aantal voorzieningen worden getroffen om zeker te stellen dat toezeggingen van de winnende kandidaat in zijn/haar inschrijving ook daadwerkelijk gestand worden gedaan tijdens de uitvoering van de opdracht. Offertes worden ook getoetst op de haalbaarheid van de proposities van de kandidaat-werven.

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?

De mate van voldoen aan de eisen in het kader van het beschermen van de wezenlijke belangen van nationale veiligheid, zoals beschreven in de Defensie Industrie Strategie, en het borgen van de strategische autonomie zal als een van de criteria worden meegenomen in de beoordeling van de offertes. De nadere uitwerking van eisen en daaraan te koppelen wegingsfactoren maakt deel uit van de voorbereiding van de voorziene dialoog.

46

Waarom wordt de C-fase overgeslagen, terwijl er feitelijk geen sprake is van onderzeeboten 'van de plank'?

Zie het antwoord op vraag 29, 30, 31, 69, 70, 84, 85, 117 en 169.

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 staatsdeelname?

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 staatsdeelname?

Zoals vermeld in de A-brief heeft Defensie de financiële aspecten van de onderzochte varianten in kaart gebracht. Daarbij zijn niet alleen de investeringskosten in beschouwing genomen, maar ook de overige kosten, waaronder die van de instandhouding en de ondersteuning van de onderzeebootcapaciteit gedurende de gehele levensduur (Life Cycle Costing - LCC). In de B-brief heeft Defensie aangegeven dat voor de financiering van de vervangende onderzeebootcapaciteit een levensduurkostenbudget voor investeringen plus exploitatie voor de nieuwe onderzeeboten voor de levensduur van 30 jaar is vastgesteld. In de verwervingsvoorbereidingsfase worden de eisen, *knock out*- en gunningscriteria en

wegingsfactoren vastgesteld, waarbij factoren zoals beste boot voor de beste prijs, risicobeheersing en de uitwerking van het nationaal veiligheidsbelangen de strategische autonomie als uitgangspunten dienen.

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?

Zie het antwoord op vraag 24, 28, 52, 64, 265 en 267.

49

Loopt u door de gekozen strategie van verwerving in concurrentiestelling niet het risico dat de Nederlandse Defensie Technologische & Industriële Basis (NL-DTIB⁵) 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?

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?

De verwervingsstrategie in concurrentie stelt Defensie in staat om verschillende aanbiedingen te vergelijken en zodoende de beste prijs-kwaliteit verhouding en gunstige contractvoorwaarden af te dwingen. Het uitgangspunt voor de realisatie van het project betreft een bestaand gebalanceerd MOTS-ontwerp dat wordt aangepast aan Nederlandse specifieke eisen. In het kader van onze nationale veiligheidsbelangen is de NL-DTIB intensief betrokken gedurende het gehele vervangingstraject voor nieuwe onderzeeboten. Dit betekent ook dat verlangd wordt dat de NL-DTIB ook bij de daadwerkelijke bouw en latere instandhouding van de boten betrokken wordt. Innovatie gedurende de bouwperiode van de boten zal een aandachtspunt zijn tijdens de dialoofase teneinde hier contractuele afspraken over te maken.

50

Welke selectie- en wegingscriteria gaan gebruikt worden?

Zie het antwoord op vraag 26, 55 en 218.

51

De upgrade van de Walrusklasse (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?

182

⁵ De NL-DTIB bestaat uit organisaties van de Nederlandse overheid (Defensie), kennisinstellingen en uit het bedrijfsleven, ook wel de leden van de Gouden Driehoek genoemd.

De upgrade van de Walrusklasse (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?

Bij het Instandhoudingprogramma van de Walrusklasse onderzeeboten (IP-W) is TNO en een aantal commerciële bedrijven vanuit het Dutch Underwater Knowledge Center (DUKC) betrokken geweest bij de engineering, vanwege ontoreikende capaciteit op dit vlak bij Defensie.

Defensie zal extern capaciteit inhuren om ontbrekende kennis en kunde in de eigen organisatie aan te vullen. Dit is een risico mitigerende maatregel.

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 Walrusklasse aan de gestelde eisen voldoet en op tijd, binnen budget, wordt geleverd voor de mannen en vrouwen van de Koninklijke Marine?

Zie het antwoord op vraag 24, 28, 48, 64, 265 en 267.

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?

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?

De ministeriële commissie voor het project Vervanging Onderzeeboten is vergelijkbaar met de voormalige ministeriële commissie bij de F35. Dit zijn beide projecten die vallen in de DMP-bandbreedte van meer dan 2,5 miljard euro en een strategisch wapensysteem betreffen. De kaders die de ministeriële commissie, in een vroeg stadium van de D-fase, aan het project zal stellen dragen bij aan een effectieve projectvoering.

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?

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?

Het CONOPS beschrijft de militair operationele behoefte die bij openbaarmaking de effectieve inzet van de toekomstige onderzeeboten kan schaden. De criteria en bijbehorende normen op grond waarvan garanties van de betrokken marktpartijen en overheden worden gewogen en *go/no-go* momenten worden vastgesteld, worden in de Ministeriële Commissie Onderzeeboot Vervanging (MCOV) in verwervingsvoorbereidingsfase vastgesteld. Zie tevens het antwoord op vraag 26, 50, 55 en 218.

55

Kan de Kamer zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval voorafgaand aan besluitvorming over de werfkeuze, 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?

Zie het antwoord op vraag 26, 50 en 218.

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 werfkeuze? 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?

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 werfkeuze? 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?

In de DIS-2018 staat hierover het volgende: "Nederland is voorstander van een meer open, competitieve Europese defensiemarkt en vooral van een gelijk speelveld, waarbij bedrijven (ook uit middelgrote en kleine landen) eerlijke kansen krijgen als hoofdaannemer of als toeleverancier. Nederland zet zich ook in voor een beter *level playing field* door actief Europese samenwerkingsverbanden te stimuleren. De Europese Raad van december 2013 heeft, op initiatief van Nederland, de Europese Commissie verzocht om met aanvullende maatregelen te komen om te zorgen dat toeleveranciers uit de hele EU een kans hebben toe te treden tot toeleveringsketens van defensiesystemen. Daarnaast draagt het industriële participatiebeleid, naast een versterking van de Defensie technologische industriële basis, bij aan het internationaal positioneren van de Nederlandse defensie technologische en industriële basis en een meer *level playing field* door het openbreken van gesloten toeleveranciersketens. Ook is Nederland nauw betrokken bij de vormgeving van bijvoorbeeld het EDF, zodat Nederlandse (mkb) bedrijven een bijdrage kunnen leveren aan de samenwerking op Europees niveau. Nederland speelt op het gebied van Europese capaciteitsontwikkeling een vooraanstaande rol. Ook bilateraal werkt Nederland op verschillende manieren samen met andere lidstaten om onder andere de interoperabiliteit, complementariteit en coherent optreden te bevorderen en waar mogelijk schaalvoordelen te realiseren."

Het totale volume van het project Vervanging Onderzeeboten is ten opzichte van het marinebouwcluster in Europese context zeer bescheiden. Waarbij voor het project met name het DIS aspect industriële capaciteit van belang is om het nationale veiligheidsbelang te borgen. In de verwervingsvoorbereidingsfase van het project Vervanging Onderzeeboten worden de eisen, knock out- en gunningscriteria en wegingsfactoren vastgesteld, waarbij factoren zoals beste boot voor de beste prijs, risicobeheersing en de uitwerking van het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie als uitgangspunten dienen.

57

Kunt u garanderen dat onderzeeboten 'conform de oorspronkelijke planning in 2031 de Walrusklasse volledig hebben vervangen'? Zo nee, wat kunnen vertragende factoren zijn?

Defensie richt zich op vervanging van de volledige onderzeebootcapaciteit in 2031. Een oplevertermijngarantie voor de bouw van een complex wapensysteem als een onderzeeboot kan echter op dit moment niet worden gegeven. Factoren als besluitvorming, complicaties bij de bouw en beproevingen voor inzetgereedverklaring kunnen vertragend werken. Er is op dit moment geen reden om te veronderstellen dat de planning niet gehaald wordt.

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)?

De kwaliteit van een onderzeeboot op volgorde van prioriteit als gesteld in de A-brief, en nog steeds geldend:

1. Strategische beïnvloeding - het vermogen om met een relatief beperkte militaire inzet het gedrag van tegenstanders doelgericht te beïnvloeden. Dit vermogen vloeit voort uit de hieronder genoemde eisen. De dreiging die uitgaat van een wapensysteem dat niet of lastig te detecteren is, kan de tegenstander dwingen tot ingrijpende voorzorgsmaatregelen en aanpassingen van zijn strategie en operatiepatroon.
2. Grote en precieze maritieme slagkracht - het vermogen om onverhoeds grote slagkracht aan te wenden in gebieden waar (nog) geen militair overwicht is. Dit kan zowel defensieve als offensieve slagkracht betreffen tijdens interventies op en vanuit zee. De differentiatie in bewapening is daarbij een aandachtspunt.
3. Wereldwijd verzamelen, analyseren en delen van inlichtingen - het vermogen om, weken aaneengesloten, heimelijk in een gebied activiteiten van (potentiële) tegenstanders te observeren en real time te analyseren. De verzamelde inlichtingen over de gereedheid, capaciteiten en operatiepatronen vergroten de mogelijkheid om de intenties en feitelijke gedragingen van (potentiële) tegenstanders te beoordelen. Hiermee versterkt Nederland tevens zijn internationale inlichtingenpositie die berust op het principe quid pro quo. Voorafgaand aan en tijdens een conflict kunnen de operationele en tactische inlichtingen bepalend zijn voor de doelgerichtheid van militaire operaties.
4. Speciale operaties - het vermogen om de heimelijke inzet van special forces mogelijk te maken nabij en op het grondgebied van een (potentiële) tegenstander om inlichtingen te verzamelen, strategische doelen of infrastructuur uit te schakelen, dan wel voorbereidingen te treffen voor vervolgooperaties. Dergelijke acties kunnen onder meer betrekking hebben op de voorbereiding van een amfibische operatie, een doelgerichte aanval, bevrijding van gijzelaars of de evacuatie van Nederlandse staatsburgers onder bedreigende omstandigheden.

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?

De diverse functionaliteiten van de te verwerven onderzeebootcapaciteit dragen op verschillende manieren bij aan de prioriteiten binnen het Gemeenschappelijk Veiligheids- en Defensiebeleid (GVDB) van de Europese Unie. Dit komt expliciet tot uiting in de *'EU Capability Development Priorities'* (CDP) die het Europees Defensie Agentschap samen met de lidstaten heeft opgesteld onder andere op basis van de *EU Global Strategy* en bestaande tekorten in Europese capaciteiten. Twee van de elf prioriteiten die het GVDB op de korte, middellange en lange termijn krachtiger moeten maken zijn *'Naval Manoeuvrability'* en *'Underwater Control'*. Bij beide prioriteiten speelt onderzeebootcapaciteit logischerwijs een belangrijke rol. Daarnaast is *'Information Superiority'* een prioriteit waaraan de inlichtingenvergaring middels de inzet van onderzeeboten ook direct bijdraagt. De huidige Nederlandse onderzeebootcapaciteit is reeds opgenomen in de *EU Force Catalogue*, op basis waarvan de EU capaciteitstekorten worden vastgesteld. Indien deze wegvalt zullen de Europese tekorten binnen de genoemde prioriteiten toenemen.

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?

Sonar (geluid onder water) is het belangrijkste en meest traditionele onderzeeboot detectie systeem, onderverdeeld in passieve sonar (luisteren naar uitgestraald geluid van de onderzeeboot) en actieve sonar (sterke geluidssignalen uitzenden en luisteren naar echo's). Met name in laagfrequente actieve sonar zijn de afgelopen jaren grote ontwikkelingen gemaakt. Bij de Koninklijke Marine hebben de *Low Frequency Active Passive Sonar* (LFAPS) aan boord van de M-fregatten en *Helicopter Long Range Sonar* (HELTRAS) op de NH-90 helikopter hun intreden gedaan. Ook internationaal bij NAVO- en niet-NAVO-landen zijn dergelijke systemen in gebruik genomen. Onder gunstige omstandigheden kunnen onderzeeboten hiermee op grote afstanden worden gedetecteerd. Moderne onderzeebootontwerpen maken gebruik van speciale rompvormen en geluidsabsorberende materialen om de detecteerbaarheid middels actieve sonar te verminderen. Dit concept is vergelijkbaar met de *stealth* eigenschappen van de F-35. TNO-studies wijzen uit dat de detectie afstanden waarop dit soort onderzeeboten kunnen worden waargenomen, sterk zijn afgenomen ten opzichte van de huidige generatie onderzeeboten. Daarnaast kunnen onderzeeboten de complexe maritieme omgeving gebruiken om detectie te voorkomen.

Naast sonar bestaan er diverse andere onderzeebootdetectiesystemen. Masten van een onderzeeboot, bijvoorbeeld een periscoop, kunnen worden gedetecteerd met radar, infrarood of elektro-optische systemen. Het magnetisme van de romp kan worden gedetecteerd door magnetometers, waarin in het afgelopen decennium grote ontwikkelingen plaatsvinden. Als de onderzeeboot zijn dieselmotoren aanzet om zijn batterijen op te laden, is deze eenvoudiger te detecteren met radar, infrarood, elektro-optische systemen en passieve sonar. Om deze effecten te mitigeren zullen functionele eisen aan het ontwerp gesteld worden, waaronder *air independent propulsion*, waarmee de onderzeeboot minder vaak dieselmotoren hoeft te gebruiken. Ook voor deze detectiesystemen geldt dat de complexe maritieme omgeving detectie moeilijker kan maken.

Technologische ontwikkelingen werken ook sterk in het tactische voordeel van een onderzeeboot. Naast het verminderen van detecteerbaarheid, stellen moderne sensor- en wapensystemen de onderzeeboot in staat om vanaf grotere afstanden het gewenste effect te kunnen bereiken, omdat onderzeeboten in hetzelfde domein (het water) opereren.

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?

Defensie heeft kennis op gebied van moderne magnetische sensoren. TNO heeft recent onderzoek gedaan naar deze technieken en vastgelegd in hoog gerubriceerde rapporten. DMO raadpleegt deze rapporten bij het opstellen van het programma van eisen.

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?

In *Anti-Submarine Warfare* (ASW) bestaan de volgende typen eenheden die onderzeeboten kunnen bestrijden:

Oppervlakteschepen. Alle oppervlakte gevechtseenheden (korvetten/fregatten/destroyers/kruisers) hebben een basisfunctionaliteit in ASW, sommige zijn hier speciaal voor uitgerust en hebben aanvullende capaciteiten (bijvoorbeeld het Nederlandse M-fregat). Oppervlakteschepen kunnen met actieve en/of passieve sonar, geplaatst op de romp of vanuit gesleepte apparatuur, onderzeeboten opsporen. Ook radar, infrarood en elektro-optische systemen kunnen hiervoor worden ingezet. Daarnaast zijn zij uitgerust met torpedo's om onderzeeboten uit te kunnen schakelen. Oppervlakteschepen hebben als voordeel dat zij lange tijd op zee kunnen verblijven en uitgebreide communicatie mogelijkheden hebben. Oppervlakteschepen worden vaak ingezet om maritieme eenheden met een grote waarde te verdedigen, zoals vliegdekschepen of amfibische landingsschepen.

Maritieme helikopters. *Maritime Patrol Helicopters* (MPH), zoals de Nederlandse NH-90 beschikken over *Helicopter Dipping Sonar* (HDS), een sonar aan een kabel die vanuit de helikopter in zee wordt gehangen. Ook leggen MPHs actieve of passieve sonarboeien in het water, die akoestische data via een radioverbinding naar de helikopter sturen. Daarnaast beschikken zij over radar, infrarood, elektro-optische systemen en torpedo's of dieptebommen. Vanwege hun beperkte uithoudingsvermogen (ongeveer 4 uur) en snelheid opereren zij in de nabijheid van oppervlakteschepen of dicht bij de kust. Omdat onderzeeboten (nog) niet over anti-luchtdoel systemen beschikken kunnen helikopters, onbedreigd, relatief dichtbij een onderzeeboot vliegen en daardoor de onderzeeboten beter detecteren.

Maritieme patrouillevliegtuigen. *Maritime Patrol Aircraft* (MPA), zoals de P-3C Orion die de Koninklijke Marine tot 2005 in gebruik had, beschikken over een groot aantal actieve en passieve sonarboeien, waarmee zij naar onderzeeboten kunnen zoeken. Ook zijn ze uitgerust met radar, infrarood, elektro-optische systemen en torpedo's. In vergelijking met MPH's hebben zij een grote bemanning, waarmee ze veel informatie kunnen verwerken. Vanwege hun hoge uithoudingsvermogen (ongeveer 14 uur) en kruissnelheid, kunnen zij vanaf vliegbases aan de wal grote zeegebieden patrouilleren.

Onderzeeboten. Ook onderzeeboten worden ingezet voor ASW taken. Met passieve sonar luisteren zij naar de aanwezigheid van andere onderzeeboten. De torpedo's aan boord zijn inzetbaar tegen oppervlakteschepen maar geoptimaliseerd voor het aanvallen van onderzeeboten. In de confrontatie tussen twee onderzeeboten wordt het voordeel beslist door sonarprestaties, minimalisering van uitgestraald geruis, effectiviteit van wapensystemen, effectiviteit van torpedo defensie systemen en getraindheid van de bemanning.

Onbemande systemen. Onbemande systemen voor ASW is een nieuwe ontwikkeling. Momenteel zijn er nog geen systemen ingezet die deze taak uitvoeren. In de toekomst zullen maritieme strijdkrachten een netwerk van onbemande vliegtuigen, oppervlakte eenheden en onderwaterrobots inzetten die tot taak hebben om onderzeeboten op te sporen. Voorbeelden van concepten variëren van kleine drones met radar of magnetometers en onbemande bootjes met *dipping* sonar die worden ingezet vanaf een schip tot grote onbemande schepen of onderzeeboten die zelfstandig vanuit een haven opereren. De ontwikkeling van deze onbemande systemen wordt door Defensie gevolgd. Momenteel vormt het nog geen concrete bedreiging voor eigen onderzeeboten.

Zeemijnen. Door middel van zeemijnen kan in specifieke zeegebieden de toegang door onderzeeboten worden bemoeilijkt. Er bestaan specifieke zeemijnen die op onderzeeboten zijn gericht. Zogenaamde *propelled warhead* mijnen kunnen onderzeeboten detecteren, waarna zij een explosieve lading met een torpedo, onderwaterraket of positief drijfvermogen richting de onderzeeboot brengen. Om in gebieden met mijnendreiging te opereren kan een onderzeeboot onbemande onderwaterrobots inzetten om mijnen op te sporen. Ook hebben zij een *mine avoidance sonar* aan boord waarmee zij zeemijnen kunnen detecteren en ontwijken.

Satellieten. Satellieten worden ingezet voor ASW door interceptie van communicatie signalen van onderzeeboten. Ook bestaan er concepten voor satellieten die door middel van laserlicht onderzeeboten kunnen detecteren of die de oppervlaktegolven kunnen detecteren. De toepasbaarheid en effectiviteit hiervan is onbekend.

63

Welke soorten inlichtingen kunnen door een onderzeeboot worden verzameld die niet via andere technologie, zoals bijvoorbeeld satellieten of drones, kunnen worden verzameld?

Het gelijktijdig, langdurig verzamelen en integreren van verschillende data, maakt dat data kan worden aangeleverd als toepasbare informatie en inlichtingen. Hierbij moet de sensor het gedrag van het inlichtingen doel niet verstoren. Deze capaciteit maakt een onderzeeboot een uniek wapensysteem voor inlichtingen vergaren. Vrijwel alle soorten inlichtingen data kunnen uit technische oogpunt door andere technologie worden vergaard. Het heimelijk ter plaatse krijgen en langdurig houden van deze technologie, is in veel gevallen niet mogelijk. Bijvoorbeeld, een onderwater drone met een sonar kan akoestische inlichtingen verzamelen. Echter, het is niet mogelijk deze drone op honderden zeemijlen van zijn bestuurder en data analist effectief langdurig in te zetten zonder gedetecteerd te worden.

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?

Zie het antwoord op vraag 24, 28, 48, 52, 265 en 267.

65

Is met de NAVO-partners afgestemd dat met de vervanging van de Walrus geen nichecapaciteit wordt beoogd (terwijl de Walrusklasse 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?

240

Erkent u dat de huidige Nederlandse onderzeeboten een internationaal belangrijke en veelgevraagde niche-capaciteit zijn, juist vanwege de unieke capaciteiten van de Walrusklasse? 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 Walrusklasse?

De Walrusklasse is een expeditieaire, grote, conventioneel (niet nucleair) voortgestuwde onderzeeboot (SSK) met grote maritieme slagkracht. De combinatie tussen deze vier eigenschappen maakt dat men over nichecapaciteit spreekt. Expeditieair betekent dat het deel van de wereld waarin de Walrusklasse kan opereren ver buiten direct aan Nederland grenzende wateren strekt. Hiervoor zijn een groot uithoudingsvermogen, actieradius en logistieke zelfstandigheid benodigd, waarover de Walrusklasse beschikt. Deze eigenschap is over het algemeen alleen aan nucleair voortgestuwde onderzeeboten (SSN) toebedeeld. De vaareigenschappen en tactische kenmerken van een conventionele onderzeeboot maakt dat de Walrusklasse in relatief (t.o.v. een SSN) ondiep en nauw vaarwater kan opereren. De grootte van de Walrusklasse biedt de mogelijkheid om een grote bemanning, specialisten en diverse (wapen) *payload* mee te nemen. Hiermee voert de Walrusklasse verschillende soorten en langdurige missies uit. Een andere factor is dat andere NAVO-leden niet over vergelijkbare boten beschikken. Dit kan in de toekomst veranderen.

Met de functionele eisen voor de B-variant kan de nieuwe onderzeeboot dezelfde militaire effecten bereiken als de Walrusklasse en toekomstbestendig zijn voor de beoogde levensduur, zodat niet alleen de huidige maar ook de verwachte *NATO capability targets* behaald kunnen worden. De nieuwe onderzeeboot zou net zoals de Walrusklasse als nichecapaciteit kunnen worden aangemerkt. Een andere factor is dat andere NAVO-leden niet over vergelijkbare boten beschikken. In hoeverre de B-variant uiteindelijk een nichecapaciteit is hangt af van wat partnerlanden aanschaffen.

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)?

De in de B-fase onderzochte concepten van onderzeeboten worden beschouwd als MOTs, aangezien hiervoor geen ontwikkelingstraject benodigd is, maar alleen aanpassingen nodig zijn op bestaande gebalanceerde ontwerpen om te voldoen aan de specifieke eisen van Defensie. De keuzes die gemaakt worden in de designfase van een onderzeeboot dragen in meer of mindere mate bij aan het uiteindelijke integrale gebalanceerde ontwerp. Dit ontwerp resulteert voor elk type onderzeeboot in zijn eigen unieke ontwerplimieten waarbinnen geoptimaliseerd kan worden. Door te kiezen voor een MOTs-ontwerp met aanpassingen binnen deze ontwerplimieten wordt invulling gegeven aan de Nederlandse behoefte en worden de risico's van budget- en tijdoverschrijding beperkt. In hoeverre dit uiteindelijk een nichecapaciteit is hangt af van wat partnerlanden aanschaffen.

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?

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?

Defensie acht de B-variant significant onderscheidend om een verschil te maken t.o.v. de proliferatie van onderzeeboten door niet Westerse landen. De B-variant voldoet aan de operationele behoefte van de CDS.

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?

Zie het antwoord op vraag 29, 30, 31, 46, 70, 84, 85, 117 en 169.

70

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? 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?

Zie het antwoord op vraag 29, 30, 31, 46, 69, 84, 85, 117 en 169.

71

Kunt u aangeven hoeveel hoger de levensduurkosten van de A-variant zijn? Betreft het de investeringskosten, de exploitatiekosten of allebei?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

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 onstabiele situatie 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?

De gekozen variant B valt binnen het beschikbare levensduurkostenbudget en voldoet aan de operationele behoefte van Defensie.

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?

Defensie neemt alle dreigingen voor Nederland en haar bondgenootschappelijke belangen serieus, ook de dreigingen van hybride aard. Als wereldwijd inzetbaar platform is een onderzeeboot in staat op unieke en adequate wijze een bijdrage te leveren aan het identificeren, onderkennen en mitigeren van dergelijke dreiging. Daarbij kan een onderzeeboot gebruik maken van de inzet van speciale eenheden. Bij dergelijke inzet, zoals bij de meeste onderzeebootoperaties, zijn heimelijkheid en uithoudingsvermogen de belangrijkste eigenschappen van een onderzeeboot. Omdat een *forward operating base* niet onder alle omstandigheden nodig is, en niet dichtbij het daadwerkelijke inzetgebied hoeft te liggen, wordt het aspect van heimelijkheid hierdoor niet of nauwelijks aangetast.

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?

Investeren in onderzeebootcapaciteit vormt een belangrijke ambitie van Rusland. Het Noordelijk deel van de Atlantische Oceaan is voor Rusland een van de meest belangrijke inzetgebieden voor haar onderzeeboten. Rusland heeft voor dit gebied ongeveer 30 actieve onderzeeboten beschikbaar, met uiteenlopende doelstellingen, en heeft een zelfde aantal onderzeeboten in reparatie, productie of onderhoud.

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?

China heeft zich de laatste jaren in toenemende mate gericht op het exporteren van onderzeeboten, hoofdzakelijk de conventionele typen (dieselelektrische) onderzeeboten van de oudere Ming klasse en de nieuwe Yuan klasse. China heeft inmiddels overeenkomsten met Bangladesh en Pakistan voor de levering van een aantal van deze boten, en China voert gesprekken met landen als Algerije, Cuba, Egypte, Libië, Myanmar, Verenigde Arabische Emiraten en Venezuela als potentiële markten. Het is nog onduidelijk over hoeveel aantallen onderzeeboten dit zal gaan, maar enkele tientallen in totaal is te verwachten over de komende jaren.

Tot het Westen worden in deze context NAVO-lidstaten en vertrouwde partners gerekend met een onderzeebootcapaciteit.

76

Kunt u het beroep op artikel 346 VWEU nader motiveren?

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?

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?

Om gebruik te maken van artikel 346 VWEU moet er sprake zijn van militair materieel waarbij geldt dat er aan vier voorwaarden moet zijn voldaan:

1. Het aan te schaffen materieel moet voorkomen op de lijst van producten en bijbehorende diensten, behorende bij artikel 346 VWEU, lid 1 punt b (de 1958 lijst);
2. De lidstaat roept de uitzondering in op grond van wezenlijke belangen van nationale veiligheid;
3. De mededingingsverhoudingen op de markt voor civiele producten mogen niet worden verstoord; en
4. De maatregel (het beroep op art. 346 VWEU) moet noodzakelijk en proportioneel zijn.

Bij het project Vervanging Onderzeeboten wordt aan deze voorwaarden voldaan. De bescherming van wezenlijke belangen van nationale veiligheid en het in dat kader zeker stellen van het door Nederland soeverein kunnen handelen om de inzet van de

onderzeeboten op korte en lange termijn te kunnen garanderen tezamen met een adequate bescherming van gerubriceerde informatie rechtvaardigen het doen van een beroep op artikel 346 VWEU voor de verwervingsstrategie. Het beschikbaar houden, versterken c.q. uitbreiden binnen de NL-DTIB van kennis en kunde zoals beschreven in de DIS-2018 is daarbij van essentieel belang. Doordat Nederland niet beschikt over een zelscheppende onderzeebootbouw geeft een beroep op artikel 346 VWEU de Nederlandse overheid een handvat om met een valide basis de participatie van de NL-DTIB van buitenlandse gegadigden te verlangen. Onder meer omdat in de B-fase nog niet bekend is geworden in welke mate de buitenlandse kandidaat-werven de NL-DTIB zullen inschakelen is het hierbij hanteren van de strategie concurrentiestelling gevolgd door onderhandelingen de meest logische keuze. Door de dialoog met meerdere kandidaat-werven krijgt Defensie onder concurrentiedruk meerdere beelden van hetgeen realistisch gezien haalbaar is binnen product, tijd en geld. Hiermee verstevigt Defensie haar onderhandelingspositie naar de kandidaat werven en is zij in staat om een beter product binnen budget te verwerven. Door de parallelle dialogen met de drie uit te nodigen kandidaat-werven bouwt Defensie versneld een stevige informatie- en kennispositie op om in een meer evenwichtige relatie het contract met de winnende kandidaat werf te kunnen sluiten.

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?

Met de betrokken landen heeft Nederland veiligheidsverdragen om de uitwisseling van gerubriceerde informatie te regelen. Deze veiligheidsverdragen zijn randvoorwaardelijk voor het veilig kunnen uitwisselen van gevoelige informatie. Op basis van de Algemene Beveiligingseisen voor Defensie Opdrachten (ABDO) wordt informatie-uitwisseling met de industrie geregeld. Aanvullend gelden er specifieke beveiligingseisen voor het project Vervanging Onderzeeboten welke tijdens de dialoogfase van kracht zullen zijn en zijn vastgelegd in de zogenaamde *Project Security Instruction*, waaraan de kandidaat-werven zich gecommitteerd hebben.

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?

Een beroep op artikel 346 VWEU geeft Defensie meer ruimte om de wezenlijke belangen van nationale veiligheid veilig te stellen dan de waarborgen die de procedures en specifieke bepalingen van de ADV daarvoor bieden.

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?

Zie het antwoord op vraag 76, 178 en 179.

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?

Het uitgangspunt is dat participatie van de NL-DTIB de wezenlijke belangen van nationale veiligheid zeker moet stellen. Aan de daarvoor benodigde omvang van participatie is niet vooraf een percentage te koppelen.

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?

Defensie realiseert haar projecten met de DIS als een van de uitgangspunten. Het gaat hier om geaccordeerd beleid. De wezenlijke belangen van nationale veiligheid zijn hierbij leidend en worden door Defensie omgezet naar functionele eisen voor het project. De DIS stelt dat in het verwervingstraject het uitgangspunt is "het beste product voor de beste prijs met een zo groot mogelijke betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven." Het is op dit moment nog niet vast te stellen of de betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven zal leiden tot prijsopdrijving. Voor dit project is een taakstellend budget vastgesteld.

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?

Zie het antwoord op vraag 68.

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?

Zie het antwoord op vraag 29, 30, 31, 46, 69, 70, 85, 117 en 169.

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?

Zie het antwoord op vraag 29, 30, 31, 46, 69, 70, 84, 117 en 169.

86

Aan welke voorwaarden moet zijn voldaan om betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven te mogen vereisen?

Voor Nederland is, zoals beschreven in de DIS, een sterk marinebouwcluster van strategisch belang teneinde de wezenlijke belangen van de nationale veiligheid te kunnen beschermen, ook tijdens de instandhouding van een wapensysteem. Meerdere aspecten zijn hierbij relevant, waaronder de mate waarin Nederland kan beschikken over de vereiste kennis en toegang tot intellectueel eigendom om de onderzeeboten autonoom in te zetten, in stand te kunnen houden en te kunnen modificeren.

Het is van belang voor de vervangende onderzeebootcapaciteit als strategisch wapensysteem dat bij de exploitatie en het lange termijn onderhoud (inclusief *mid-life updates*) de NL-DTIB wordt betrokken. De NL-DTIB is bekend met de nationale karakteristieken en werkwijzen.

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?

Het Instandhoudingsprogramma van de Walrusklasse onderzeeboten wordt in opdracht van de DMO door de Directie Materiele Instandhouding van de Koninklijke Marine en de DMO in nauwe samenwerking met de Nederlandse marinebouwindustrie uitgevoerd. Bij de voorbereiding van dit programma zijn ook de kennisinstellingen betrokken. Het Nederlandse bedrijfsleven en de kennisinstellingen leveren daarmee een belangrijke bijdrage aan het instandhoudingsprogramma.

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?

Het risico dat een gepasseerde kandidaat zich met succes (juridisch) kan verzetten tegen een besluit om deze te passeren is beperkt, mits Defensie in staat is dit besluit geobjectiveerd te motiveren. Dit past bij de tot nu toe aan de kandidaat-werven overhandigde *Requests for Information* waarin uitdrukkelijk is opgenomen dat het daarbij niet gaat om een *Request for Proposal* en dat aan het ontvangen en beantwoorden van de *Requests for Information* geen rechten kunnen worden ontleend.

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?

De keuze wordt gebaseerd op een vergelijking/beoordeling van de ontvangen offertes en een nog in te richten beoordelingskader.

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?

Het kunnen beschikken over de gebruiksrechten binnen de NL-DTIB van de technische informatie, waaronder IPR, is een voorwaarde om gedurende de levensduur van de onderzeeboten in een zo groot mogelijke mate soeverein en onafhankelijk de onderzeeboten te kunnen opereren, onderhouden en modificeren middels bijvoorbeeld een *mid life update*. Deze eis zal worden meegenomen bij het opstellen van het programma van eisen.

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?

Staatssteun of andere staatsinvloeden maakten geen onderdeel uit van de onderzoeken in de B-fase.

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?

De kandidaat-werven hebben aangegeven dat zij samenwerkingen zijn aangegaan of (willen) onderzoeken met Nederlandse onderleveranciers. Wat de inhoud, vorm en juridische basis van deze afspraken (precies) zijn, is door de werven niet aan Defensie formeel bekend gemaakt. Het is op dit moment nog niet vast te stellen bij welke werf het nationale belang het best zal worden geborgd. De uitwerking van het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie zijn onder meer factoren die in de volgende fase uitgangspunten vormen voor de eisen en *knock out*- en gunningscriteria in de aanbestedingsprocedure.

93

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:

- **Wie wordt eindverantwoordelijk voor het resultaat, NL-DTIB of de Prime Contractor?**
- **Is NL-DTIB een rechtspersoon die aangesproken kan worden? Wie gaat de system trade-offs maken?**
- **Als de leverancier eindverantwoordelijk is, wat wordt dan de rol van de system integrator?**
- **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?**
- **Wie beslist over de keuze van onderaannemers?**
- **Wie is er verantwoordelijk voor non-conformances?**
- **Wie is er verantwoordelijk voor de planning?**
- **Wie is er verantwoordelijk voor de kostenbeheersing?**

De kandidaat-werf is en blijft eindverantwoordelijk voor de uitvoering van de overeenkomst, inclusief planning en kostenbeheersing. Het plaatsen van een opdracht bij een buitenlandse hoofdaannemer biedt nog steeds ruimte voor de NL-DTIB om bij te dragen aan de systeemintegratie in het kader van het soeverein en onafhankelijk kunnen handelen tijdens de instandhoudingsfase (levensduur) van de boten. De betrokkenheid van de NL-DTIB bij de engineering- en bouw activiteiten wordt van belang geacht. Mocht er tijdens de bouw sprake zijn van *Government Furnished Equipment* (GFE) dan zal worden vastgelegd wie voor welk deel van de integratie verantwoordelijk is. Risico's inzake product, tijd en geld zullen daar waar mogelijk en verantwoord worden belegd bij de kandidaat-werf.

94

Welke besparing in euro's zou het kiezen voor de nul-variant precies opleveren?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

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?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

96

Kunt u het randvoorwaardelijke karakter van internationale samenwerking nader toelichten? Welke internationale samenwerking is minimaal vereist voor de doorgang van het project?

Nederland beschikt niet over een zelscheppende onderzeebootindustrie en daardoor is internationale samenwerking een belangrijk onderdeel van de invulling van de vervangende onderzeebootcapaciteit, zowel in de verwerving als in de exploitatie. Een kandidaat-werf moet minimaal voldoen aan de Algemene Beveiligingseisen voor Defensie Opdrachten

(ABDO) om gerubriceerde informatie te mogen ontvangen en verwerken. Dit betekent dat er tussen de Nederlandse overheid en het betreffende vestigingsland van de kandidaat-werf een overeenkomst dient te zijn waarmee de veiligheid en de bescherming van gerubriceerde informatie zeker gesteld kan worden. Deze overeenkomst verkleint gevaren voor de nationale veiligheid en zou ook verstoring op de uitvoering van het project moeten voorkomen die ontstaan door veranderende politieke verhoudingen tussen Nederland en het vestigingsland van een kandidaat-werf.

97

Is internationale samenwerking met andere landen randvoorwaardelijk voor het project, of volstaat internationale samenwerking met buitenlandse industrie?

Nederland beschikt niet over een zelscheppende onderzeebootindustrie en daardoor is internationale samenwerking een belangrijk onderdeel bij het project Vervanging Onderzeeboten, zowel in de verwerving als in de exploitatie. Internationale samenwerking met alleen de buitenlandse industrie volstaat niet; voor bijvoorbeeld de invulling van de eisen in het kader van ABDO, die zijn weerslag vindt in de *project security instruction* (PSI), zullen afspraken op overheidsniveau moeten worden gemaakt. De detail invulling van dergelijke afspraken zal van land tot land kunnen verschillen, al naar gelang de relatie van de betreffende industrie en het land van vestiging.

98

Kunt u de uitkomsten van het onderzoek naar de kansen, risico's en mogelijkheden van internationale samenwerking met de Kamer delen?

Zie het antwoord op vraag 23, 151, 235 en 236.

99

Hoe kan het Franse Naval invulling geven aan de DIS-aspecten?

Alle kandidaat-werven hebben de intentie getoond om invulling te geven aan DIS-aspecten. In verband met het vertrouwelijke karakter van deze informatie kan ik deze niet openbaar delen. Zie verder het antwoord op vraag 23, 98, 151, 235 en 236.

Vanuit Defensie zullen er eisen worden gesteld in het kader van het borgen van de wezenlijke belangen van nationale veiligheid. De kandidaat-werven zullen aan de hand daarvan maatregelen moeten voorstellen hoe zij daar invulling aan zullen geven. De wijze waarop zij dat doen zal pas beoordeeld kunnen worden aan de hand van de door de werven met de in hun offertes geformuleerde maatregelen in relatie tot het door hen aangeboden product.

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?

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?

In de B-fase is een onderzoek uitgevoerd naar de wijze waarop Defensie internationale samenwerking in het project Vervanging Onderzeeboten kan benutten. Hieruit blijkt onder meer dat maritieme samenwerking in het onderwaterdomein met Duitsland, Frankrijk en Zweden op verschillende elementen verschillend scoren afhankelijk van welk thema wordt beschouwd. Als thema's zijn ontwerp en bouw, *life cycle sustainment*, gereed stellen en opereren, politiek-strategische samenwerking, operationeel samenwerkingspotentieel, en gelijkwaardigheid en wederkerigheid beschouwd.

Zie verder vraag 23, 98, 151, 235 en 236.

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?

De dialoogfase biedt de ruimte om in samenwerking met de kandidaat-werven tot een betaalbaar programma van eisen te komen dat in de behoefte voorziet, waarbij tevens eisen op het gebied van de bijdrage aan het wezenlijk belang van nationale veiligheid kunnen worden afgedwongen. Vanuit het oogpunt van dit wezenlijk veiligheidsbelang en om de strategische autonomie te borgen zal een bepaalde betrokkenheid van de NL-DTIB worden geëist. Dit betekent dat de kandidaat-werven aan de daarvoor te stellen eisen moeten voldoen. Na de dialoog vindt de gunning plaats op grond van beoordeling van in te dienen offertes aan de hand van een in de verwervingsvoorbereidingsfase op te stellen beoordelingskader.

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?

De Walrusklasse bestaat uit vier onderzeeboten. Deze boten hebben (Zr.Ms. Zeeleeuw, 2017 en Dolfijn 2019) of krijgen (Zr.Ms. Bruinvis en Walrus) een levensverlengend onderhoud, waardoor ze ongeveer 10 jaar langer inzetbaar zijn. Zr.Ms. Zeeleeuw zal rond 2027 uitfasen. De andere boten zijn dan nog beschikbaar waardoor Nederland nog steeds over een onderzeebootcapaciteit beschikt.

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 besliscriteria? Worden deze effecten meegewogen in de (multicriteria)analyses in de DMP-D fase?

Zie het antwoord op vraag 100.

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?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

105

Erkent u dat één van de gunstige karakteristieken van de Walrusklasse 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 Walrusklasse), waarbij de uiteindelijke totaalkosten vergelijkbaar worden met een 'MOTS' B-variant?

Defensie heeft alleen gedetailleerd inzicht in de levensduurkosten (*Life Cycle Costs*, LCC) van de huidige onderzeeboten van de Walrusklasse, maar niet in de LCC van de huidige onderzeeboten van buitenlandse marines.

In de KBA zijn de levensduurkosten van de verschillende varianten onderzocht. Hieruit is niet naar voren gekomen dat variant A qua levensduurkosten vergelijkbaar is met variant B.

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?

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?

Navantia is afgefallen omdat de door hen aangeleverde informatie, in antwoord op de diverse RFI's, door Defensie is beoordeeld als onvoldoende/ontoereikende invulling van de Nederlandse behoefte voor de vervangende onderzeebootcapaciteit.

De bredere internationale samenwerking met Spanje speelde dan ook geen rol bij de keuze om Navantia niet te selecteren. Er zijn tal van aanknopingspunten voor samenwerking met Spanje, zowel op militair terrein als op breder veiligheidsterrein.

Nederland beschouwt Spanje als een belangrijke strategische partner, zowel bilateraal als in EU, NAVO en VN-verband. Op verschillende beleidsterreinen zijn onze landen gelijkgezind. Spanje zet zich net als Nederland actief in om het multilaterale stelsel – dat onder druk staat – te behouden. Dit blijkt onder andere uit een actieve inzet in multilaterale- en veiligheidsstructuren, en het Spaanse lidmaatschap van de Mensenrechtenraad. Spanje en Nederland nemen elk deel aan verschillende missies en operaties in EU-verband (onder andere in de Sahel), in NAVO-kader (onder andere in Afghanistan en Litouwen), en aan de anti-ISIS coalitie in Irak. Ook werkt Nederland samen met Spanje in bijvoorbeeld het European Air Transport Command, en de European Gendarmerie Force (EGF). Spanje en Nederland maken ook beiden deel uit van de anti-piraterij missie ATALANTA.

Tijdens haar lidmaatschap van de VN Veiligheidsraad heeft Spanje middels het thema mensensmokkel indirect migratie geagendeerd, waar Nederland later in de VNVR op heeft voortgebouwd. Spanje is al jaren actief in landen van herkomst en opende verschillende ambassades in West-Afrika en de Sahel. Nederland ziet Spanje zodoende als een waardevolle partner in regionale veiligheidskwesties, met speciale focus op gebieden waar

gedeelde belangen samenkomen zoals Noord-Afrika, de Sahel en het Caribisch gebied. In het bijzonder is Spanje erin geslaagd effectieve partnerschappen met Noord-Afrikaanse landen op te zetten. Ook draagt Spanje net als Nederland in de Sahel bij aan verschillende initiatieven die tot doel hebben om de stabiliteit te vergroten en de veiligheid van Europa te waarborgen (waaronder informatiedeling en aftasten verdere operationele samenwerking). Verder is Spanje een belangrijke bondgenoot in contraterrorisme en de omgang met *Foreign Terrorist Fighters*, inclusief mensenhandel en illegale immigratie.

Onder meer vanwege bovengenoemde is de Nederlandse ambassade in Madrid in 2019 uitgebreid met een uitgezonden officier van justitie, een uitgezonden defensieattaché, evenals verhoogde politie- en KMAR-capaciteit, waaronder strategische detacheringen bij de Spaanse nationale politie en de *Guardia Civil*. Deze capaciteit zet zich in om samen met de Spaanse autoriteiten grensoverschrijdende ernstige criminaliteit, terrorisme en migratie gerelateerde criminaliteit terug te dringen.

107

Kunt u aangeven wat de technische en/of operationele verschillen zijn tussen een homeland security onderzeeboot en een expeditieaire 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?

120

Wat is het verschil tussen de homeland security versus de expeditieaire variant, die in de A-brief werden aangekondigd, en de varianten A en C in de kostenbatenanalyse?

143

Kunt u toelichten waarom de homeland security en de expeditieaire variant niet terug te brengen zijn tot van elkaar onderscheidende varianten, terwijl er in de kostenbatenanalyse wel onderscheid wordt gemaakt op basis van de mogelijkheid van wereldwijde (heimelijke) inzetbaarheid?

Gaandeweg de B-fase bleek dat 'de' expeditieaire onderzeeboot en 'de' homelandsecurity onderzeeboot als zodanig niet terug te brengen zijn tot specifiek onderscheidende parameters. Derhalve zijn deze beide opties gecombineerd in één: de bemande onderzeeboot. De bemande onderzeeboot zoals beschouwd in de kosten-batenanalyse bestaat uit verschillende varianten (A, B, C en D) die zich qua functionaliteit en prestatie onderscheiden maar kun je niet scharen onder de 'homeland' of 'expeditieaire' onderzeeboot omdat dat onderscheid niet duidelijk genoeg bleek.

Het verschil tussen de A- en C-variant staat in de kernkarakteristieken tabel in de B-brief.

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)?

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?

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?

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'?

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?

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. De B-variant is in alle beoogde inzetgebieden inzetbaar net als de Walrusklasse, maar niet altijd direct vanuit Den Helder. Een *forward operating base* (FOB) is een bestaande veilige haven (civiel of militair) waar de onderzeeboot wordt bevoorraad om zijn uithoudingsvermogen (brandstof, voeding en andere logistiek) te herstellen na een lange transit of operatie. Defensie hoeft een FOB niet zelf op te zetten. De kosten van havenbezoeken vallen doorgaans onder het gereedstellingsbudget of kunnen bij inzet worden verhaald op het Budget Internationale Veiligheid (BIV). Een bezoek aan een FOB schaadt de heimelijkheid van de onderzeeboot nauwelijks. Een voorbeeld van een FOB is Souda Bay op Kreta (militair). Hier kan worden bevoorraad voordat een onderzeeboot het Suez kanaal passeert of elders gaat opereren in de Middellandse Zee. De Azoren zijn een voorbeeld van een civiele FOB. De actieradius van de B-variant is dusdanig groot dat het operatiegebied van daaruit voldoende onduidelijk blijft. Defensie erkent daarom niet dat het wezenlijke van onderzeeboot-inzet voor een zeer belangrijk deel verloren gaat door het gebruik van een FOB.

In de kosten-batenanalyse zijn kosten opgenomen voor het gebruik van buitenlandse havens. De basis voor de raming zijn de kosten van de huidige Walrusklasse die ook gebruik maakt van buitenlandse havens als Forward Operating Base. Deze kosten zijn in de analyse voor alle varianten gelijk verondersteld. Deze aanname was voor de kostenbatenanalyse gerechtvaardigd gelet op de geringe omvang van deze kosten ten opzichte van de totale levensduurkosten.

109

Binnen welk bereik kan de gekozen B-variant onderzeeboot inlichtingen verwerven?

Het is in bovenstaande onduidelijk wat met 'bereik' wordt bedoeld. Het bereik van de verschillende sensoren waarmee inlichtingen worden verzameld is met name gelimiteerd door natuurkundige wetten. De functionele eisen die de geografische afstanden vanaf Nederland beschrijven, waarop de B-variant een patrouille kan uitvoeren, zijn geclassificeerd. Het openbaar bekend stellen van deze afstanden schaadt in de toekomst de heimelijkheid van de nieuwe onderzeeboten. Zie verder het antwoord op vraag 40.

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?

De aanschaf van nieuwe onderzeeboten is van rechtstreeks belang voor de nationale veiligheid van Nederland als zeevarende natie. De B-variant is geschikt voor het beschermen 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 en het bijdragen aan operaties op en rond de zeebodem. De B-variant kan dit lange tijd ongezien en op grote afstand van de thuisbasis wereldwijd uitvoeren, zowel binnen als buiten het NAVO verantwoordelijkheidsgebied.

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?

Zie het antwoord op vragen 41, 116, 125 en 126.

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 Herijkingsnota? Zo nee, waarom niet?

Zowel de A- als de B-variant voldoet aan de behoefte van Defensie. De A-variant scoort in de KBA hoger op baten en kosten dan de B-variant. In de onderzoeksfase (B-fase) is zoals vastgelegd in het Defensie Materieel Proces een studie gedaan naar de mogelijke invulling van deze behoefte. Op basis van diverse factoren, waaronder het beschikbare financiële volume en het aantal van vier onderzeeboten, is uiteindelijk een keuze gemaakt voor de B-variant. Zoals in de beantwoording van andere vragen reeds aangegeven beschikt Defensie hiermee op termijn over een onderzeeboot met op zijn minst dezelfde militaire effecten als de Walrusklasse en die toekomstbestendig zijn voor de beoogde levensduur. Zoals aangegeven in de B-brief voldoet variant B aan de operationele behoefte van Defensie. Derhalve is een herziening van het projectvolume niet voorzien.

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?

Zie het antwoord op vraag 108, 121, 129, 130 en 135.

114

In hoeverre voldoet de B-variant niet aan de functionele eisen, zoals geformuleerd in de A-brief?

Variant B voldoet aan de in de A-brief gestelde functionele eisen en daarmee aan de operationele behoefte van Defensie.

115

Welke beperkingen brengen een kleinere torpedo-opslagruimte en een kleinere romp met zich als het gaat om toekomstige doorontwikkeling en modificaties?

Een kleinere torpedo-opslagruimte resulteert niet in beperkingen op het gebied van toekomstige doorontwikkelingen en modificaties. De beperkingen die een kleinere torpedo-opslagruimte met zich meebrengt zijn alleen van toepassing op de flexibiliteit van de onderzeeboot gedurende een missie, zie het antwoord op vraag 132.

Naast de compromissen zoals beschreven in het antwoord op vraag 41, zal een kleinere romp mogelijk van invloed zijn op de implementatie van toekomstige ontwikkelingen en modificaties. Er is enerzijds minder ruimte om bestaande componenten te vervangen door modificaties die meer ruimte vragen dan het oorspronkelijke systeem, anderzijds is er minder reservecapaciteit in ondersteunende systemen zoals koeling en beschikbaar elektrisch vermogen.

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?

Zie het antwoord op vragen 41, 111, 125 en 126.

117

Kunt u nader toelichten waarom geen ontwikkeltraject wordt voorzien, hoewel de varianten kunnen zijn opgebouwd uit meerdere concepten van verschillende leveranciers?

Zie het antwoord op vraag 29, 30, 31, 46, 69, 70, 84, 85 en 169.

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?

De onderzochte concepten worden beschouwd als 'van de plank beschikbaar' aangezien hiervoor geen ontwikkelingstraject benodigd is, maar alleen aanpassingen nodig zijn op bestaande ontwerpen om te voldoen aan de specifieke eisen van Defensie. Het één op één

overnemen van een bestaand ontwerp zonder het doen van deze aanpassingen zal resulteren in een voor Defensie suboptimaal platform met beperkte inzetbaarheid op de kwaliteiten zoals benoemd in het antwoord op vraag 58.

119

Welke risico's ziet u voor het project doordat kennelijk aanpassingen van bestaande ontwerpen nodig zijn?

De keuzes die gemaakt worden in de designfase van een onderzeeboot dragen in meer of mindere mate bij aan het uiteindelijke integrale gebalanceerde ontwerp. Dit ontwerp resulteert voor elk type onderzeeboot in zijn eigen unieke ontwerpplimieten waarbinnen geoptimaliseerd kan worden. Door te kiezen voor een MOTS-ontwerp met aanpassingen binnen deze ontwerpplimieten worden de risico's van budget- en tijdoverschrijding beperkt.

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 kostenbatenanalyse?

Zie het antwoord op vraag 107 en 143.

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?

Zie het antwoord op vraag 108, 113, 129, 130 en 135.

122

Kunt u inzichtelijk maken wat de kosten van het gebruik van forward bases voor de B-variant per jaar zullen zijn?

In de kosten-batenanalyse zijn kosten opgenomen voor het gebruik van buitenlandse havens. De basis voor de raming zijn de kosten van de huidige Walrusklasse die ook gebruik maakt van buitenlandse havens als Forward Operating Base. Deze kosten zijn in de analyse voor alle varianten gelijk verondersteld. Deze aanname was voor de kostenbatenanalyse gerechtvaardigd gelet op de geringe omvang van deze kosten ten opzichte van de totale levensduurkosten.

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?

Voor het uitvoeren van de kosten-baten analyse (KBA) zijn de vier kandidaat-werven om informatie verzocht over door hen te leveren onderzeebootconcepten/-ontwerpen. Op basis van die concepten zijn tijdens het onderzoek de onderzeebootvarianten A t/m D ontwikkeld met een clusteringsmethode. Uit de KBA van de vier varianten, als onderdeel van het onderzoek, is gebleken dat onderzeebootvariant D operationele capaciteiten heeft die onvoldoende tegemoetkomen aan de behoefte van Defensie. Bovendien liggen de geschatte levensduurkosten van deze variant ruim boven het beschikbare budget van Defensie. Deze kennis over capaciteiten en kosten komt voort uit de Kosten Baten Analyse (KBA).

124

Betreft variant D een nucleair aangedreven onderzeeboot?

Nee.

125

Kunt u alle compromissen ten opzichte van de behoefte van variant B toelichten?

Zie het antwoord op vragen 41, 111, 116 en 126.

126

Waarom beschouwt u de benodigde compromissen ten opzichte van de behoefte van variant B als acceptabel?

Zie het antwoord op vragen 41, 111, 116 en 125.

127

Kunt u de in de B-brief beschreven kernkarakteristieken van de varianten ook beschrijven voor de huidige Walrusklasse?

Zie het antwoord op vraag 40, 42, 131, 140 en 145.

128

Bent u bereid toepassing van de motie Belhaj en te onderzoeken om inpassing van de A-variant mogelijk te maken? Zo nee, waarom niet?

De motie Belhaj verzoekt om een materieelproject aan te wijzen waarbij alternatieve financiering het uitgangspunt is. Alternatieve financiering leidt niet tot extra beschikbaar budget op de Defensiebegroting. Alternatieve financiering is doorgaans zelfs duurder voor Defensie, omdat marktpartijen tegen een hogere rente lenen dan de rijksoverheid. Het op alternatieve wijze financieren van een project ligt daarom alleen in de rede als sprake is van doelmatigheidsvoordelen voor Defensie, bijvoorbeeld als sprake is van risicodeling met de markt.

Voordat een financieringsconstructie gekozen wordt, moet eerst zekerheid zijn over het beschikbare budget, Defensie kan immers niet meer financiering aantrekken dan het in de begroting beschikbare budget. Dat zou op gespannen voet staan met het budgetrecht van uw Kamer. Het benutten van alternatieve financiering om de aanschaf van de duurdere A-variant mogelijk te maken is daarom niet aan de orde. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken en het binnen de Defensiebegroting beschikbare budget en het aantal van vier onderzeeboten, heeft Defensie gekozen voor onderzeebootvariant B.

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?

Zie het antwoord op vraag 108, 113, 121, 130 en 135.

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'?

Zie het antwoord op vraag 108, 113, 121, 129 en 135.

131

Hoe verhouden de A-, B- en C-varianten qua kernkarakteristieken zich tot de huidige Walrusklasse (afgezien van de leeftijd van de Walrusklasse)?

Zie het antwoord op vraag 40, 42, 127, 140 en 145.

132

Welke mindere flexibiliteit biedt die kleinere torpedo-opslagruimte? Flexibiliteit waartoe?

Een kleinere torpedo-opslagruimte biedt minder flexibiliteit om meerdere missie-types gedurende een inzet te ondersteunen. De torpedo-opslagruimte wordt namelijk niet alleen voor torpedo's gebruikt, maar ook voor andere wapensystemen zoals onbemande vaartuigen en benodigdheden voor inzet van speciale eenheden. Hoe kleiner de torpedo opslagruimte, hoe meer keuzes er moeten worden gemaakt voor vertrek uit een haven.

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?

Conform de met de Tweede Kamer overeengekomen procedure van "DMP bij de tijd" maakt Defensie gebruik van een kosten-batenanalyse om alternatieven met elkaar te vergelijken. Hierbij worden de kosten, baten en risico's van alternatieven inzichtelijk gemaakt. Voor het opstellen van de kosten-batenanalyse is gebruik gemaakt van de door Defensie opgestelde Instructie kosten-batenanalyse, die op haar beurt berust op de Handleiding Publieke Business Case zoals die begin 2015 door het ministerie van Financiën is uitgegeven. In deze methodiek is afgesproken dat Defensie zich uitsluitend richt op directe effecten; indirecte effecten worden derhalve niet meegenomen. Het betreft geen maatschappelijke kosten-batenanalyse.

134

Met welke beperkingen kan variant B meerdere missie-types gedurende een inzet ondersteunen?

De nieuwe onderzeeboot wordt geacht meer dan tien verschillende soorten missies uit te kunnen voeren. De grootte van- en variatie in wapens die kunnen worden meegenomen voor verschillende missiedoeleinden zijn geclassificeerd vanuit tactisch oogpunt.

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?

Zie het antwoord op vraag 108, 113, 121, 129 en 130.

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?

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?

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?

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?

De kosten-batenanalyse heeft zich niet beperkt tot een analyse van een vlootomvang van drie onderzeeboten. De kosten-batenanalyse is uitgevoerd voor een vlootomvang van drie, vier en vijf onderzeeboten. De uitkomst van de kosten-batenanalyse is dat de onderzeebootvariant B met een vlootomvang van drie onderzeeboten de 'best value for money' levert binnen het toenmalig vastgestelde levensduurkostenbudget.

Defensie heeft vervolgens op basis van de in de B-brief benoemde factoren (de huidige inzetdoelstelling van de Walrusklasse-onderzeeboten in normale omstandigheden, de inzetdoelstelling van de NAVO in een conflictsituatie, en onvoorzien incidenteel onderhoud als gevolg van opgetreden defecten) het aantal onderzeeboten vastgesteld op vier. Op grond van dit besluit is het levensduurkostenbudget aangepast.

Gegeven het besluit voor vier onderzeeboten en het bijgestelde levensduurkostenbudget biedt de onderzeebootvariant B in aantal van vier onderzeeboten de hoogst mogelijke baten binnen het (bijgestelde) levensduurkostenbudget.

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?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

138

Hoeveel hoger zijn de levensduurkosten van variant A vergeleken met het beschikbare budget?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

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?**

Zie het antwoord op vraag 32 en 34.

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?

Zie het antwoord op vraag 40, 42, 127, 131, 140 en 145.

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?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

142

Hoeveel hoger zijn de levensduurkosten van variant A vergeleken met het beschikbare budget?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

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 kostenbatenanalyse wel onderscheid wordt gemaakt op basis van de mogelijkheid van wereldwijde (heimelijke) inzetbaarheid?

Zie het antwoord op vraag 107 en 120.

144

Op welke punten wijkt variant B af van de in het DMP-A vastgelegde eisen?

Variant B wijkt niet af van de in de DMP-A fase vastgelegde functionele eisen.

145

Hoe verhouden de kwaliteiten van de B-variant zich tot de prestaties van de Walrusklasse? 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?

Zie het antwoord op vraag 40, 42, 127, 131 en 140.

146

Herinnert u zich de gecombineerde B/C-brief 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?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

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?

Zie het antwoord op vraag 136, 147, 157, 158, 159 en 161.

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?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

149

Vallen de levensduurkosten van variant A (met drie boten) buiten het oorspronkelijk beschikbare budget, of ook buiten het verhoogde, taakstellende budget?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

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?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

151

Kunt u de Kamer inzicht geven in (de resultaten van) de onderliggende studies en onderzoeken die in de B-brief worden genoemd?

Zie het antwoord op vraag 23, 98, 151, 235 en 236.

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?

Inmiddels vaart de Walrusklasse met een gemengde bemanning. Hiervoor zijn minimale fysieke aanpassingen gemaakt die geen extra ruimte in beslag nemen. De bemanning vaart volgens het *'one of the crew'* principe en dit wordt ook voorzien voor de nieuwe onderzeeboten. De accommodatie zal geschikt zijn voor zowel mannen als vrouwen. Het feit dat er gemengd gevaren zal worden vraagt geen extra accommodatieruimte.

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?

De huidige vloot van vier onderzeeboten van de Walrusklasse is benodigd om aan zowel de nationale als NAVO inzetbaarheidsdoelstellingen te voldoen. In het kader van de B-fase is beschouwd of met toekomstige technieken, onderhoudsfilosofieën en bemanningsconcepten een kleiner aantal onderzeeboten volstaat. Dat blijkt niet realistisch. Ook met onderhoudscycli van de aangeboden concepten zijn vier onderzeeboten benodigd om aan de inzetbaarheidsdoelstellingen te voldoen.

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?

In het NATO Bluebook uit 2017 staan de huidige NAVO *capability targets* voor de lidstaten. De *capability targets* voor Nederlandse onderzeeboten zijn gebaseerd op de huidige capaciteit. Een wens voor vervanging wordt niet officieel uitgesproken. In 2021 komt een

nieuw Bluebook uit, voortvloeiend uit onder andere *NATO Defence Planning Process (NDPP) apportionment sessions*.

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'?

De CDS legt de nationale operationele gereedheidseisen vast in de Aanwijzing Gereedheid Defensie (AGDEF). Dit document wordt jaarlijks uitgebracht en baseert zich onder andere op de Defensienota 2018, NAVO *capability targets* en de beschikbaarheid van wapensystemen. De huidige inzetbaarheidsdoelstelling is vanwege het Instandhoudingsprogramma Walrusklasse (IPW) tijdelijk bijgesteld naar een onderzeeboot gereed voor langdurig inzet. Het IPW neemt namelijk meer tijd in beslag dan een normale onderhoudsperiode. De inzetbaarheidsdoelstelling uit de B-brief is in overeenstemming met de oorspronkelijke eisen, die ook voor de nieuwe onderzeeboten zullen gelden.

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?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

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?

Zie het antwoord op vraag 136, 147 en 161.

160

Hoe hoog is het destijds in de Defensienota benoemde budget voor levensduurkosten? Waar in de Defensienota is dit budget te vinden?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

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?

Zie het antwoord op vraag 136, 147, 157, 158 en 159.

162

Hoe groot is de aanpassing in euro's teneinde het beschikbare budget voor vier onderzeeboten te kunnen verwerven?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

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?

De Duitse en Nederlandse ministers en staatssecretarissen van Defensie hebben regelmatig contact, waarbij onder andere marinesamenwerking aan de orde komt. De Duitse overheid heeft daarnaast interesse getoond in het verkennen van samenwerking op het maritieme vlak. Het leggen van een verband tussen Duitse orders en de opdracht voor Nederlandse onderzeeboten is niet aan de orde. In de B-brief is de verwervingsstrategie vastgelegd. Het verwervingsvoorbereidingsproces wordt met drie kandidaat-werven vervolgd.

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?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

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?

Zie het antwoord op vraag 106.

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?

In de DMP D-fase zal rekening worden gehouden met de bouwcapaciteit van de kandidaat-werven voor de komende jaren. Het is niet aan Defensie om een uitspraak te doen over zaken, zoals orderverwerking en capaciteit, die de kandidaat-werven aangaan.

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?

170

Kunt u toelichten waarom nu reeds een taakstellend budget is vastgesteld in plaats van een bandbreedte?

Op basis van de in de B-fase uitgevoerde kosten-batenanalyse is een taakstellend budget vastgesteld voor de vervanging van de onderzeebootcapaciteit, deze informatie is in een commercieel vertrouwelijke bijlage met uw Kamer gedeeld. Dit is in lijn met het advies van de Algemene Rekenkamer over de A-brief van de vervangende onderzeebootcapaciteit, waarin verzocht is om inzicht te geven in de financiële randvoorwaarden van het project en de toezegging van de minister in haar brief van 20 september 2016 "reactie op de brief van de ARK (5 oktober 2016) over de A-brief vervanging onderzeebootcapaciteit" dat de B-brief vergezeld zal gaan van een commercieel-vertrouwelijke bijlage met nadere financiële informatie. Vanwege de bijzondere aard van het project en deze toezegging, is afgeweken van de standaardinformatie conform het 'DMP bij de tijd', waarbij in de B-brief een financiële bandbreedte wordt vermeld.

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?

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?

In het taakstellend levensduurkostenbudget is een risicoreservering opgenomen. Aanpassingen op de bestaande ontwerpen zijn daar onderdeel van en de daarmee samenhangende risico's zullen in de dialoog met de werven verder worden gekwantificeerd.

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?

Zie het antwoord op vraag 29, 30, 31, 46, 69, 70, 84, 85 en 117.

170

Kunt u toelichten waarom nu reeds een taakstellend budget is vastgesteld in plaats van een bandbreedte?

Zie het antwoord op vraag 167.

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?

Zie het antwoord op vraag 168.

172

Vallen de levensduurkosten van variant A (met drie boten) buiten het oorspronkelijk beschikbare budget, of ook buiten het verhoogde, taakstellende budget?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

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?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

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 neen, waarom niet?

Aan de hand van onder andere het CONOPS voor het project Vervanging Onderzeeboten en de materialisering van de DIS worden eisen geformuleerd ten aanzien van het opereren met, het instandhouden en het toekomstig modificeren van de nieuwe onderzeeboten gedurende de levensduur. Eén en ander zal aandachtspunt zijn tijdens de dialoog met het streven dat er inzake de aspecten die onder verantwoordelijkheid van de werf vallen contractuele afspraken worden overeengekomen, zodat deze juridisch afdwingbaar zijn. Onder andere op basis van een risico-inschatting wordt bepaald welke kostenafspraken voor welke termijn worden vastgelegd, mede gezien sommige aspecten die afhankelijk zijn van het gebruiksprofiel en inzet van de boot.

175

Het beschikbare budget is aangepast en vastgesteld als taakstellend budget. Hoe hoog is dit budget?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

176

Wat wordt ermee bedoeld dat het beschikbare budget is aangepast?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

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 bevoorradingschip? Waarom gaat u bij de onderzeeboten wél over tot internationale concurrentiestelling, terwijl u nota bene artikel 346 VWEU inroept?

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?

Het verschil met de M-fregatten en het *Combat Support Ship* (CSS) is dat Nederland wel beschikt over een zelscheppende defensie industrie inzake het bouwen van oppervlakteschepen zoals M-fregatten en het CSS, maar sinds meer dan 25 jaar niet meer beschikt over een zelscheppende onderzeebootbouwindustrie. Als gevolg hiervan is internationale samenwerking een belangrijke randvoorwaarde voor de uitvoering van het project. Concurrentiestelling stelt Defensie in staat om verschillende aanbiedingen te vergelijken en zodoende de beste prijs-kwaliteit verhouding en gunstige contractvoorwaarden af te dwingen. Dit geldt nadrukkelijk ook voor de invulling van het borgen van de DIS. Daarmee worden de risico's ten aanzien van product, tijd en geld optimaal beheerst.

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?

Zie het antwoord op vraag 76, 79 en 179.

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?

Zie het antwoord op vraag 76, 79 en 178.

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?

Zie het antwoord op vraag 47.

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?

Zie het antwoord op vraag 49.

182

De upgrade van de Walrusklasse (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?

Zie het antwoord op vraag 51.

183

Kunt u één ander Europees land noemen met een relevante onderzeebootindustrie dat niet nationaal, zonder concurrentiestelling, nieuwe onderzeeboten verwerft?

Nee, het aanbestedingsproces van andere landen is mij niet volledig bekend. Italië (Todaro-klasse) en Spanje (Agosta-klasse) beschikken over een relevante onderzeebootindustrie, hebben onderzeeboten aangeschaft bij een buitenlandse hoofdaannemer, maar bouwen deze onder licentie in eigen land. Voor Nederland behoort dit niet tot de mogelijkheden omdat Nederland niet beschikt over een zelscheppende onderzeebootbouw industrie die binnen de gestelde termijn een onderzeeboot zou kunnen bouwen.

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 , 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. in dit opzicht niet uit?

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.?

Het kabinet hecht belang aan de betrokkenheid van Nederlandse bedrijven bij de bouw en de instandhouding van de nieuwe onderzeeboten. Uitgangspunt voor de realisatie is een bestaand ontwerp dat middels engineering activiteiten wordt aangepast aan Nederlands specifieke eisen. Vanuit het oogpunt van dit wezenlijk veiligheidsbelang en om de strategische autonomie te borgen zal een bepaalde betrokkenheid van de NL-DTIB worden geëist. Dit betekent dat de kandidaat-werven aan de daarvoor te stellen eisen moeten voldoen. De betrokkenheid van de NL-DTIB bij de engineering- en bouw activiteiten wordt van belang geacht zodat gedurende de levensduur van de boten de instandhouding en toekomstige modificaties binnen de NL-DTIB geacommodeerd kunnen worden.

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?

Gezien de positie van de kandidaat-werven die al decennialang onderzeeboten bouwen en leveren wordt niet verwacht dat deze hun integratiekennis van een complex systeem als een onderzeeboot via de NL-DTIB zullen verrijken. Het omgekeerde zal eerder gebeuren namelijk dat de NL-DTIB de bij haar aanwezige integratiekennis inzake een complex wapensysteem als de onderzeeboot juist kan uitbreiden door het verlangen van betrokkenheid van de NL-DTIB bij de bouw.

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 "concurrentiegericht dialoog" voor een uiterst complex wapensysteem als een onderzeeboot dreigt te leiden tot een technisch suboptimaal product?

203

Zijn de fundamentele keuzes voor belangrijke operationele capaciteiten, zoals de romp-samenstelling, het luchtonafhankelijke 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?

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 familievorming 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?

Een onderzeeboot is een uiterst complex wapensysteem waarin alle keuzes die gemaakt worden in de designfase in meer of mindere mate bijdragen aan het uiteindelijke integrale gebalanceerde ontwerp. Dit ontwerp resulteert voor elk type onderzeeboot in zijn eigen unieke ontwerplimieten waarbinnen geoptimaliseerd kan worden. De complexiteit van het ontwerp verschilt daarmee wezenlijk van het ontwerp van een oppervlakteschip, zowel militair als civiel. Door in het programma van eisen functioneel te specificeren stuurt Defensie op het vervullen van het gewenste operationele effect zoals vastgesteld in de militair operationele behoefte en laat Defensie daarmee de keuze voor de technische oplossing aan de kandidaat-werf. De door de werf gekozen technische oplossing zal moeten voldoen aan de functionele eisen van Defensie om onderdeel uit te maken van een geldige bieding zoals die aan de hand van de na de dialoog te verzenden offertevraag moet worden ingediend. Het is te verwachten dat de NL-DTIB vanaf het begin van de verwervingsvoorbereidingsfase reeds door de kandidaat-werven worden betrokken.

Tijdens de dialoog worden ook de eventueel noodzakelijke mogelijkheden voor het inbrengen van *Government Furnished Equipment/Information/Software* (GFE/GFI/GFS) besproken. Na de dialoog vindt de gunning plaats op grond van een beoordeling van ontvangen offertes en een in de verwervingsvoorbereidingsfase op te stellen beoordelingskader.

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?

Nederland beschikt al meer dan 25 jaar niet meer over een zelscheppende onderzeebootbouwindustrie. Daarom is internationale samenwerking randvoorwaardelijk en is gekozen voor concurrentiestelling tussen drie kandidaat-werven waarbij eisen gesteld zullen worden in het kader van het betrekken van de NL-DTIB.

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?

Zie het antwoord op vraag 177.

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?

Hoewel de voorziene verwervingsstrategie parallellen kent met de aanbestedingsmethodiek "concurrentiegerichte dialoog" van de Aanbestedingswet Defensie en Veiligheid, geeft een beroep op art. 346 VWEU Defensie meer ruimte om de wezenlijke belangen van nationale veiligheid veilig te stellen. Zie verder de antwoorden op de vragen 76, 79, 177 en 178.

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?

Het nationaal borgen van technische kennis met betrekking tot het uitvoeren van engineering activiteiten, bouwen en instandhouden van een onderzeebootcapaciteit is een noodzakelijke voorwaarde om als Nederland gedurende de levensduur met deze boten soeverein en onafhankelijk te kunnen optreden en ze daarbij ook te onderhouden en modificeren indien noodzakelijk. In de verwervingsvoorbereidingsfase worden de eisen, *knock out*- en gunningscriteria en wegingsfactoren vastgesteld, mede om invulling te geven aan het borgen van deze wezenlijke belangen van nationale veiligheid.

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 kennisinstituten, zodat zij daarmee gedurende de gebruiksfase richting kunnen geven aan onderhoud, vernieuwing en inzet?

Het in de verwervingsvoorbereidingsfase te ontwikkelen beoordelingskader zal onder andere het borgen van de wezenlijke belangen van nationale veiligheid omvatten. Om in dat kader soeverein en onafhankelijk te kunnen handelen dient de NL-DTIB en daarmee ook Defensie, te kunnen beschikken over een bepaalde mate van overdraagbare gebruiksrechten van technische informatie en kennis. Daartoe zullen afspraken worden gemaakt over technologieoverdracht.

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?

Defensie wil een langdurig partnerschap aangaan met de uiteindelijk te kiezen werf waarmee het zekerstellen van de wezenlijke belangen van nationale veiligheid gedurende de levensduur van de boten geborgd moet worden. Het borgen van de kennis, kunde en voor de onderzeeboot onderkende industriële capaciteiten binnen de NL-DTIB gedurende de levensduur zal onderdeel zijn van de materialisering van de DIS. In de af te sluiten contracten/overeenkomsten worden voorwaarden opgenomen aangaande de invulling van het nationaal veiligheidsbelang.

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?

Het kabinet hecht belang aan de betrokkenheid van Nederlandse bedrijven bij de bouw en de instandhouding van de nieuwe onderzeeboten. In de af te sluiten contracten/overeenkomsten worden voorwaarden opgenomen aangaande de invulling van het nationaal veiligheidsbelang

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?

Als voortvloeisel van de Walrus-affaire in de jaren tachtig van de vorige eeuw heeft Defensie het Defensie Materieel Proces (DMP) opgezet. Binnen dit proces heeft Defensie voor de sturing en beheersing interne regelgeving gebaseerd op internationaal erkende *best practices*. Ook op het gebied van projectmanagement is sinds de Walrus-affaire veel veranderd en geprofessionaliseerd. Defensie hanteert een standaardaanpak voor project- en programmamanagement en een standaardaanpak voor de competentieontwikkeling van projectleiders. De standaardaanpak sluit aan bij algemeen geaccepteerde standaarden voor project- en programmamanagement. De standaard voor projectmanagement binnen Defensie is de PRINCE2 (*PRojects IN a Controlled Environment*) methodiek, een gestructureerde generieke aanpak voor projectmanagement, wederom, gebaseerd op *best practices*.

Technische en operationele aanpassingen dienen een bepaalde technische volwassenheid, zogenaamde TRL-level, te hebben waarbij vooraf een inschatting wordt gemaakt wat de gevolgen en risico's zijn op de aspecten product, tijd en geld om dergelijke aanpassingen mee te nemen in de te verwerven onderzeebootcapaciteit.

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?

Kwaliteitsbewaking zal een van de voorwaarden zijn binnen de te sluiten overeenkomsten voor bouw en instandhouding van de boten. Daarnaast zal vanuit Defensie mogelijk ook een onafhankelijk classificatiebureau worden ingeschakeld. Met het verlangen van betrokkenheid van de NL-DTIB bij de engineering activiteiten en bouw van de boten moet zeker gesteld worden dat Nederland middels de NL-DTIB de boten gedurende de levensduur onafhankelijk kan onderhouden en modificeren (bijvoorbeeld het uitvoeren van een MLU). In de af te sluiten contracten/overeenkomsten worden voorwaarden opgenomen aangaande de invulling van het nationaal veiligheidsbelang.

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?

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?

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?

231

Herinnert u zich het ADR-rapport over de A-fase uit 2017, 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?

Binnen de huidige conjunctuurfase blijft het vullen van de personeelsformatie bij Defensie een continu risico waar actieve beheersmaatregelen voor nodig zijn. Met gerichte personeelsplannen benut Defensie niettemin maximaal de mogelijkheden op de arbeidsmarkt. Binnen dit kader wordt ook de personele capaciteit beheerst die nodig is voor het verwerven van de nieuwe onderzeeboten. Per managementfase van het project worden de benodigde capaciteiten in kaart gebracht, en waar nodig wordt die capaciteit aangevuld met ingehuurde competenties.

Voor de verwervingsvoorbereidingsfase betekent dit dat voldoende capaciteit beschikbaar moet komen voor het kunnen voeren van de dialoog met de kandidaat-werven en daarna het beoordelen van de aangereikte offertes. De daarvoor benodigde kennis bij Defensie over de ontwikkeling, engineering en bouw van onderzeeboten (en alles wat daarmee samenhangt) is in vergelijking met betreffende werven beperkt (asymmetrie). Door het programma van eisen functioneel te specificeren en de technische oplossing om in deze functionele behoefte te voorzien door de kandidaat-werven aan te laten leveren, wordt Defensie in staat gesteld de informatie van meerdere aanbieders te vergelijken. De asymmetrie wordt op deze wijze ondervangen en risico's in deze categorie worden daarmee voor een belangrijk deel gemitigeerd.

198

Bestaat er binnen Defensie zorg over de kwalitatieve en kwantitatieve vulling van de voor de D-fase van het project benodigde personele formatie?

Zie het antwoord op vraag 197, 205, 206, 213, 214 en 231.

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?

Het daadwerkelijk leveren van onderdelen gaat spelen nadat een overeenkomst met de kandidaat-werf is gesloten. Doordat er op dat moment sprake zal zijn van een één op één situatie wordt het overdragen van gebruiksrechten van de technische informatie beperkt tot één partij. Het is aan de kandidaat-werven en betrokken NL-DTIB hoe zij in het voortraject informatie met elkaar uitwisselen en onder welke voorwaarden.

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?

Uitgangspunt voor Defensie is dat zij overdraagbare gebruiksrechten zal bedingen voor defensiedoeleinden (het gebruik door of ten behoeve van de Nederlandse krijgsmacht in de ruimste zin van het woord) wat inhoudt dat Defensie deze niet mag gebruiken voor commercialisering.

201

Wordt, in het kader van het aangaan van een langdurig strategisch partnerschap, de instandhouding in de vorm van een prestatiecontract gerealiseerd?

De vorm van de overeenkomst inzake instandhouding is afhankelijk van het resultaat van werkverdeling tussen Defensie en de markt die tijdens de D-fase tot stand komt.

202

Wanneer heeft u het programma van eisen uiterlijk gereed?

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 verstreken 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?

Defensie heeft een programma van eisen in conceptvorm. Met dit concept programma van eisen start Defensie de dialoog in de verwervingsvoorbereidingsfase met de overgebleven drie kandidaat-werven. Tijdens de verwervingsvoorbereidingsfase wordt onder concurrentiedruk toegewerkt naar het definitieve programma van eisen dat haalbaar is

binnen product/kwaliteit, tijd en geld. Die eisen vormen een fundament voor de na de dialoog uit te vragen offertes en het uiteindelijk te sluiten contract met de gekozen werf.

203

Zijn de fundamentele keuzes voor belangrijke operationele capaciteiten, zoals de romp-samenstelling, het luchttonafhankelijke 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?

Zie het antwoord op vraag 186, 203, 209 en 210.

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?

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?

Het project Vervanging Onderzeeboten is aangemerkt onder de Regeling Grote Projecten. Over de invulling van de wijze van rapporteren wacht ik uw Uitgangspuntennotitie af. De eisen en criteria die worden vastgesteld kunnen onderdeel zijn van rapportages aan uw Kamer, tenzij dit niet mogelijk is vanwege commerciële vertrouwelijkheid of operationele geheimhouding.

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?

Zie het antwoord op vraag 197, 198, 206, 213, 214 en 231.

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?

Zie het antwoord op vraag 197, 198, 205, 213, 214 en 231.

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 kennisinstituten 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?

Vanuit het oogpunt van het wezenlijk veiligheidsbelang zal een bepaald niveau van inzet van NL-DTIB noodzakelijk zijn. Dit betekent dat de kandidaat-werven aan de daarvoor te stellen eisen moeten voldoen. Daarnaast, los van het betrekken van de NL-DTIB op grond van het nationaal wezenlijke belang van veiligheid, heeft EZK de mogelijkheid om eisen te stellen aan de industriële samenwerking met de Nederlandse industrie.

Het kabinet hecht belang aan de betrokkenheid van Nederlandse bedrijven bij de bouw en de instandhouding van de nieuwe onderzeeboten. Gedurende de D-fase wordt door EZK een dialoog gevoerd met de kandidaat-werven en worden de aspecten van industriële samenwerking geconcretiseerd. Bij afronding van de dialoog ontstaat pas een volledig beeld ten aanzien van de economische impact van elk van de drie proposities.

De uiteindelijke afweging maakt het kabinet op basis van factoren zoals beste boot voor de beste prijs, risicobeheersing, de bijdrage aan het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie.

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?

Aan het einde van de verwervingsvoorbereidingsfase ontvangt u met de D-brief de benodigde informatie over de keuze voor het product en de werf. Die keuze wordt gebaseerd op een vergelijking van de ontvangen offertes en een nog in te richten beoordelingskader.

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 familievorming binnen de vloot en defensie?

Zie het antwoord op vraag 186, 203, 209 en 210.

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?

Zie het antwoord op vraag 186, 203, 209 en 210.

211

De gekozen verwervingsstrategie in concurrentie betekent uitstel van een keuze voor één leverancier. Zo wordt de Nederlandse industrie positie op de Europese defensiemarkt 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?

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?

Omdat Nederland al meer dan 25 jaar geen zelfscheppende onderzeebootbouwindustrie meer heeft, is internationale samenwerking op industrieel gebied onontbeerlijk. Derhalve kiest Defensie voor een proces op basis van concurrentiestelling. Doordat geen van de partijen momenteel op basis van de beoordeelde informatie onderscheidend is, kan niet gesteld worden dat één van de geselecteerde partijen een betere bijdrage aan de bescherming van de wezenlijke belangen van de nationale veiligheid kan leveren dan de andere partijen. De verwervingsstrategie in concurrentie stelt Defensie in staat om verschillende aanbiedingen te vergelijken en zodoende de beste prijs-kwaliteit verhouding en gunstige contractvoorwaarden af te dwingen. Dit geldt nadrukkelijk ook voor de invulling van aspecten uit de DIS. Tevens is Defensie hiermee in staat de risico's voor product, tijd en geld optimaal te beheersen.

212

Hoe en wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over mogelijke 'go/no go' momenten?

De informatievoorziening over het project Vervanging Onderzeeboten verloopt via het reguliere Defensie Materieel Proces en de Regeling Grote Projecten.

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?

Zie het antwoord op vraag 197, 198, 205, 206, 214 en 231.

214

Erkent u dat het door capaciteitsgebrek en de noodzaak tot externe inhuur, een zeer 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?

Zie het antwoord op vraag 197, 198, 205, 206, 213 en 231.

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?

Een zo goed mogelijke positie verkrijgen in de toeleveringsketens van buitenlandse werven richt zich vooral op de industriële capaciteiten die van belang worden geacht voor de onderzeeboten waarmee een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan strategische autonomie en het daaraan gekoppelde beschermen van de wezenlijke belangen van nationale veiligheid.

216

Verstaat u onder 'de beste boot voor de beste prijs' ook de lifecycle kosten?

Ja. Defensie heeft in de onderzoeksfase uitdrukkelijk aandacht gehad voor de levensduurkosten van de gehele Onderzeedienst, het taakstellende budget is hierop gebaseerd. In de verwervingsvoorbereidingsfase zal dit ook het geval zijn.

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?

Zie het antwoord op vraag 54.

218

Kan de Kamer zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval voorafgaand aan besluitvorming over de werfkeuze, 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?

Zie het antwoord op vraag 26, 50, 55.

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?

Zie het antwoord bij vraag 204.

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?

Strategische autonomie betreft de gegarandeerde beschikbaarheid van (inter)nationale middelen (zoals kennis, technologie, industrie en rechten) die noodzakelijk zijn om militaire capaciteiten in stand te houden en operaties uit te voeren, ongeacht de coalitie waarbinnen inzet plaatsvindt. Dit is ook het uitgangspunt van de DIS, met als doel om de nationale belangen te kunnen waarborgen. Dit geldt dus niet alleen voor onderzeeboten.

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.?

Zie het antwoord op vraag 184.

222

Zal bij de keuze voor een in Nederland gevestigd consortium ook de eis gelden van een industriële samenwerkingsovereenkomst door het ministerie van EZK?

De drie 'kandidaat-werven die in aanmerking komen voor de overeenkomst van de bouw en levering van de onderzeeboten, zijn geen van allen gevestigd in Nederland. Derhalve is er geen sprake van een in Nederland gevestigd consortium waar een overeenkomst mee gesloten zal worden.

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 werfkeuze? 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?

Zie het antwoord op vraag 56.

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?

Bij het opstellen van de DIS heeft het kabinet reeds de consolidatie van de Europese scheepsbouwsector in ogenschouw genomen. Ik verwijs voorts naar het antwoord op vraag 56. Over de bouw van de vervangers van de M-fregatten wordt u separaat geïnformeerd.

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?

Zie het antwoord op vraag 211.

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?

Middels het vastleggen van voorwaarden via een *Memorandum of Understanding* op het niveau van *Government to Government* (G2G) moet zeker gesteld worden dat de betreffende overheid hier de garanties voor afgeeft, waardoor de uiteindelijk te kiezen werf

kan voldoen aan de eisen die gesteld worden ter bescherming van de wezenlijke belangen van nationale veiligheid.

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?

Een gecombineerd hoofdaannemerschap van een buitenlandse en Nederlandse werf is in deze aanbesteding niet aan de orde. De kandidaat-werven zijn allen de *design authority* van het bestaande ontwerp en daarmee eindverantwoordelijk voor de uiteindelijk aan Nederland te leveren boot die voldoet aan de Nederlandse eisen. Met een gecombineerd hoofdaannemerschap ontstaat er een gedeelde verantwoordelijkheid die niet gewenst is omdat het hebben van één hoofdverantwoordelijke als aanspreekpunt risico's inzake bijvoorbeeld verantwoordelijkheid mitigeert.

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?

In de verwervingsvoorbereidingsfase worden de eisen, *knock out*- en gunningscriteria en wegingsfactoren vastgesteld, waarbij factoren zoals beste boot voor de beste prijs, risicobeheersing en de uitwerking van het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie als uitgangspunten dienen.

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?

Zie het antwoord op vraag 37, 230, 238 en 239.

230

Herinnert u zich het rapport van de Auditdienst Rijk, 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?

Zie het antwoord op vraag 37, 229, 238 en 239.

231

Herinnert u zich het ADR-rapport over de A-fase uit 2017, 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?

Zie het antwoord op vraag 197, 198, 205, 206, 213 en 214.

232

Heeft het gebruik van artikel 346 VWEU consequenties voor de samenwerking met internationale partners en/of defensiesamenwerking in EU-verband?

Aangezien het aanbestedingstraject wordt uitgevoerd onder toepassing van artikel 346 VWEU kan een verwervingsstrategie worden vormgegeven naar keuze zonder toepassing van Europese aanbestedingsregels. In dit geval heeft het gebruik van artikel 346 VWEU geen consequenties voor de samenwerking met internationale partners omdat gekozen is voor een gerichte strategie van concurrentiestelling dat zal leiden tot samenwerking met een Europese werf.

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?

De gerichte strategie van concurrentiestelling zal leiden tot samenwerking met een Europese werf. Dat past dus in de Nederlandse beleidsinzet ter versterking van Europese defensiesamenwerking.

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?

Zie verder vraag 23, 98 en 151.

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?

In zijn algemeenheid kan het ontbreken van een NAVO-lidmaatschap interoperabiliteit bij operationele samenwerkingen beïnvloeden. Zweden is wel lid van de EU en heeft bovendien een langjarig partnerschap met de NAVO.

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?

Zie het antwoord op vraag 37, 229 en 230.

240

Erkent u dat de huidige Nederlandse onderzeeboten een internationaal belangrijke en veelgevraagde niche-capaciteit zijn, juist vanwege de unieke capaciteiten van de Walrusklasse? 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 Walrusklasse?

Zie het antwoord op vraag 65.

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 verstreken 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?

Zie het antwoord op vraag 202.

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?

Er zijn nog geen fundamentele keuzes gemaakt. Defensie zal in de D-fase een programma van eisen formuleren. Onderdeel daarvan is een dialoog met de kandidaat-werven om het concept programma van eisen te verifiëren op realisme en uitvoerbaarheid. Het is vervolgens aan de kandidaat-werven om te voldoen aan de definitieve eisen en daarbij fundamentele keuzes te maken omtrent zaken als rompsamenstelling, *combat management* systeem en buitenlucht onafhankelijke voortstuwing. De beoordeling welk ontwerp het beste is, inclusief de DIS-aspecten, zal onderdeel zijn van het nog vast te stellen beoordelingskader.

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?

Een open boekhouding met een gedetailleerde begeleiding van de opdrachtgever is geen standaard binnen de marinebouw. Nederland komt voor de aanschaf van de marineschepen

meestal in de daarvoor gesloten contracten vaste basisprijzen overeen. Wel zijn de aan de offertes ten grondslag liggende calculaties altijd door de Audit Dienst Rijk aan een voorcalculatorisch onderzoek onderworpen. Een dergelijk voorcalculatorisch onderzoek wordt ook voorzien bij het project onderzeeboten.

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?

Doel van de dialoog is om de eisen die zijn vastgelegd in het concept programma van eisen tijdens de dialoog te verifiëren op realisme en uitvoerbaarheid. Daarbij dienen tijdens dit proces de kandidaat-werven aan te tonen dat zij de eisen ook daadwerkelijk kunnen vervullen. Hiermee wordt het risico van niet kunnen voldoen nadat het contract is getekend zoveel als mogelijk gemitigeerd. Dit laat overigens onverlet dat inzake het presteren van het systeem de werf integraal verantwoordelijk wordt gehouden. Wanneer dus tijdens systeemtesten blijkt dat aan bepaalde vereisten onvoldoende invulling is gegeven, is het aan de werf deze voor eigen rekening en risico op te lossen. Zie tevens het antwoord op vraag 44.

245

Erkent u dat onder de toe te passen "aanbesteding 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?

Uitgangspunt is dat gunning gaat plaatsvinden aan de hand van de levensduurkosten zoals die met behulp van de KBA zijn bepaald. Het levensduurkostenbudget is als taakstellend gedefinieerd. Derhalve wordt er naar gestreefd om in de overeenkomst voorwaarden op te nemen om het risico van overschrijding te mitigeren, waardoor het risico van een te lage prijs voor de bouw van de boten zoveel als mogelijk wordt gemitigeerd. Ook het uitvoeren van een voorcalculatorisch onderzoek draagt bij aan de mitigatie van dit risico. Zie tevens het antwoord op vraag 44.

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?

De contractvorm en maatregelen inzake het mitigeren van met de contractvorm verbonden risico's zullen bepaald worden aan de hand van de resultaten van de met de kandidaat-werven te voeren dialoog. Hierbij zullen voorwaarden inzake het implementeren van toekomstige technische ontwikkelingen een aandachtspunt zijn.

247

Wordt een risicoreservering aangehouden voor onverwachte kosten?

Zie commercieel vertrouwelijke bijlage.

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?

Gedurende de B-fase van het project Vervanging Onderzeeboten is de ADR gevraagd om zorg te dragen voor de procesbewaking tijdens de expertsessies, die zijn uitgevoerd in het kader van de kosten-baten analyse (KBA). Hierover heeft de ADR op 13 maart 2018 een rapport gepubliceerd, zie:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/03/13/methodiek-expertsessies-groepsresultaat-vrijwel-geheel-gevolgd>.

Ook is de ADR als toehoorder vertegenwoordigd in de interne stuurgroep: het Onderzeebootberaad.

251

Kunt u toelichten waarom u er niet voor heeft gekozen opnieuw een klankbordgroep in te stellen, zoals bij de A-brief?

De externe toetsing die in de A-fase is verricht, is anders van aard dan de externe toetsing die in de B-fase heeft plaatsgevonden. De toetsing van de Klankbordgroep in de A-fase richtte zich primair op de onderbouwing door Defensie van de behoefte aan vervangende onderzeebootcapaciteit. De voornaamste vraag daarbij was: waarom is er behoefte aan vervanging van de onderzeebootcapaciteit? De B-fase richtte zich veeleer op de nadere invulling van de behoefte aan vervanging. Deze fase verlangde andere onderzoeksmethoden en mate van inhoudelijke kennis. Zo is in de B-fase veel meer gebruik gemaakt van de kennis en expertise van bijvoorbeeld TNO en Marin. In de B-fase is bovendien de Interdepartementale Coördinatie Groep actief betrokken geweest.

252

Erkent u dat de zeer beperkte design-verantwoordelijkheid die Nederland in het F-35-programma heeft gedragen zich op geen enkele wijze verhoudt tot de verantwoordelijkheid die Nederland heeft bij de vervanging van de Walrusklasse? En dat een-op-een vergelijking van de beide programma's alleen maar kan leiden tot het trekken van onjuiste conclusies?

Een uitgangspunt voor het project Vervanging Onderzeeboten is dat de kandidaat-werven de aanbiedingen baseren op bestaande ontwerpen. Op grond van specifieke eisen van Defensie kunnen er aanpassingen nodig zijn op deze bestaande ontwerpen, maar van een ontwikkeltraject is geen sprake en de design-verantwoordelijkheid blijft bij de aanbieders. Een een-op-een vergelijking van beide programma's is niet aan de orde.

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?

Zoals in de B-brief is aangegeven zal naar verwachting in 2022, op basis van de op dit moment bekende informatie, tot gunning van een contract worden overgegaan. De gunning kan conform het DMP alleen plaatsvinden na goedkeuring van de D-brief in de Tweede Kamer. De D-brief wordt daarmee ook in 2022 verwacht. Het klopt dat dit later is dan in de A-brief is beschreven. De reden hiervoor is een langere doorlooptijd van de onderzoeksfase dan ten tijde van het verzenden van de A-brief werd verwacht. Tevens is in 2019 een onderzoek naar DIS-aspecten uitgevoerd, wat niet in de planning van de A-brief was meegenomen.

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?

Zie het antwoord op vraag 25 en 38.

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?

Zie het antwoord op vraag 53.

257

Welke frequentie is voorzien voor de vergaderingen van de ministeriële commissie?

De MCOV zal in beginsel elke vier weken bijeen komen. Dit kan op een later moment, in onderling overleg, worden aangepast.

258

Herinnert u zich het onderzoek naar aanleiding van de A-fase , 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?

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?

In de B-fase is geconstateerd dat interdepartementale kaders en besluiten nodig zijn om in de projectomgeving stappen te kunnen zetten. Het instellen van een ministeriële commissie is bedoeld om deze interdepartementale besluitvorming in te bedden en daarmee een goede projectuitvoering mogelijk te maken. De opmerking van de ADR dat de brede en zware opzet van de governance structuur ten koste kan gaan van de slagvaardigheid van de projectuitvoering, is daarbij een aandachtspunt. In de ministeriële commissie zal oog zijn voor het in balans houden van beide aspecten. Indien dat noodzakelijk wordt geacht, kunnen tussentijdse commissievergaderingen plaatsvinden om de benodigde sturing en kaderstelling te bepalen, zodat de projectuitvoering slagvaardig blijft.

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?

CZSK is als eindgebruiker/gereedsteller een belangrijke partij in het project Vervanging Onderzeeboten. CZSK neemt deel aan het Onderzeebootberaad, zijnde de Defensiestuurgroep van het project Vervanging Onderzeeboten. Het Onderzeebootberaad bereidt de stukken voor de Hoog-ambtelijke Commissie Onderzeeboot Vervanging (HCOV), het voorportaal van de Ministeriële Commissie Onderzeeboot Vervanging (MCOV), voor en geeft interne sturing aan het project. De Defensiebelangen, waaronder die van CZSK, worden bovendien door de bewindspersonen van Defensie ingebracht in de MCOV.

260

Welke ministers zullen deelnemen aan de ministeriële commissie?

In de MCOV zitten de volgende kerndepartementen: Algemene Zaken, Buitenlandse Zaken, Defensie, Economische Zaken en Klimaat, en Financiën. In de MCOV zitten daarnaast Onderwijs Cultuur en Wetenschap, en Sociale Zaken en Werkgelegenheid. In de MCOV zijn daarmee alle regeringspartijen vertegenwoordigd. Indien de samenstelling van de Ministerraad verandert, bijvoorbeeld door verkiezingen, kan de samenstelling van de commissie (anders dan de kerndepartementen) wijzigen.

261

Zal de minister-president de vergaderingen van de ministeriële commissie voorzitten?

Ja.

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?

Belangrijke beslissingen, zoals de initiële beslissing om F35's aan te schaffen, worden in de Ministerraad genomen. Dat zelfde geldt voor het project Vervanging Onderzeeboten. Defensie heeft als verantwoordelijk departement een belangrijke rol in de voorbereiding van deze besluitvorming.

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?

Zie het antwoord op vraag 258.

264

Wat wordt precies bedoeld met 'sourcing' tijdens de volgende fase van het project?

Defensie onderzoekt dan of zij een investering, dienst of activiteit (volledig) zelf moet uitvoeren of dat zij die (beter) kan verkrijgen door samenwerking met de industrie of uitbesteding. Sourcing is er altijd op gericht de uitvoering van de kerntaken van Defensie doeltreffend en doelmatig te ondersteunen.

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 Walrusklasse aan de gestelde eisen voldoet en op tijd, binnen budget wordt geleverd voor de mannen en vrouwen van de Koninklijke Marine?

Zie het antwoord op vraag 24, 28, 48, 52, 64 en 267.

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?

Aan de hand van de materialisering van de DIS worden eisen geformuleerd ten aanzien van het door Nederland soeverein en onafhankelijk kunnen opereren met, instandhouden van en het toekomstig modificeren van de nieuwe onderzeeboten gedurende de levensduur. Betrokkenheid hierbij van de NL-DTIB ter aanvulling van het nationaal veiligheidsbelang is randvoorwaardelijk.

Uw Kamer zal periodiek door mijn collega van EZK (aan de hand van reguliere rapportages) worden geïnformeerd over Industriële Participatie.

267

Als in 2022 tot gunning wordt overgegaan, is de eerste boot dan in 2028 beschikbaar?

Zie het antwoord op vraag 24, 28, 48, 52, 64 en 265.