

de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Plein 2
25 11 CR Den Haag



Ministerie van Defensie

Datum 1 april 2021
Betreft Beantwoording vragen CDA inzake de vervanging van onderzeeboten

Ministerie van Defensie

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

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen van de leden Van Helvert en Palland (CDA) inzake Vervanging Onderzeeboten (ref. nr. 2021Z03741).

Onze referentie

BS2021005268

Afschrift aan

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

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Drs. B. Visser

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

mr. drs. M.C.G. Keijzer

Staatssecretaris van Economische Zaken & Klimaat

Antwoorden op vragen van de leden Van Helvert en Palland (CDA) inzake Vervanging Onderzeeboten (ref. nr. 2021Z03741)

1. Hoe beoordeelt u de berichtgeving over grote zorgen die geuit worden of de Nederlandse industrie aan boord komt van de nieuwe Nederlandse onderzeeboten? 1)

3. Herkent u zich in de bewering dat het selectieproces, met drie werven in concurrentiestelling, er juist toe leidt dat de kans aanzienlijk is dat er maar weinig strategische Nederlandse inbreng aan boord komt, en dat de praktijk heel anders dreigt uit te pakken dan de op papier uitgesproken wens van een zo groot mogelijke betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven?

9. Erkent u dat een deel van het MKB, waaronder nieuwe, jonge Nederlandse bedrijven, helemaal niet mee kan doen, terwijl zij in de toekomst van grote waarde kunnen zijn en dit onderzeebootproject juist een enorme aanjager kan zijn voor deze bedrijven?

De zorgen zijn bekend. Nederlandse bedrijven hebben van oudsher een stabiele basis in het maritieme domein, maar hebben ook te maken met geduchte internationale concurrentie. Het kabinet spant zich in om toonaangevende kennisinstellingen en innovatieve bedrijven te behouden, ook omdat ze, zoals beschreven in de Defensie Industrie Strategie (Kamerstuk 31125, nr. 92), vanuit nationale veiligheidsoptiek bezien, van belang zijn voor het behoud van operationeel voordeel en inzetzekerheid van de Nederlandse krijgsmacht. De Defensie Industrie Strategie maakt verder kenbaar dat Defensie er belang bij heeft om als launching customer bij te dragen aan de ontwikkeling en bouw van hoogwaardige oppervlakteschepen, zodat de zelscheppende marinebouw op dit terrein beschikbaar blijft.

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. Nederland zet zich in EU-verband in voor aanvullende maatregelen om te zorgen dat (mkb-)ondernemingen toegang krijgen tot toeleveranciersketens van defensiesystemen.

Zoals in de B-brief is aangegeven (Kamerstuk 34225, nr. 24) beschikt Nederland sinds de jaren negentig niet meer over zelscheppende onderzeebootindustrie. Daarom is internationale samenwerking randvoorwaardelijk en is gekozen voor de verwervingsstrategie in concurrentie met drie buitenlandse kandidaat-werven. Dat wil niet zeggen dat er geen Nederlandse industriële betrokkenheid kan zijn. De verwervingsstrategie is erop gericht om door gebruikmaking van artikel 346 VWEU vanuit een wezenlijk nationaal veiligheidsbelang, kennis en capaciteit te waarborgen, ook met het oog op de instandhouding op termijn. De voor de selectie en gunning gekozen benadering bevat eisen waar de winnende werf aan zal moeten voldoen, waarbij factoren zoals beste boot voor beste prijs, risicobeheersing en de uitwerking van het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie als uitgangspunten dienen. Defensie streeft er naar om bij het garanderen van essentiële nationale veiligheidsbelangen zo min mogelijk afhankelijk te zijn van andere landen, de (buitenlandse) industrie en/of bedrijven. Dit vergt een zekere mate van strategische autonomie om militaire capaciteit in stand te houden en operaties uit te voeren, ongeacht de coalitie waarbinnen inzet plaatsvindt. Defensie wil de nieuwe onderzeeboten gedurende hun levensduur

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

Daarnaast werkt het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK), zoals aangegeven in de B-brief (Kamerstuk 34225, nr. 24) gedurende de dialoog in een parallel traject met de kandidaat-werven een industriële samenwerkingsovereenkomst uit. Deze overeenkomst heeft tot doel om, bovenop hetgeen voortvloeit uit de eisen voor de gunning die worden gesteld om het wezenlijke nationale veiligheidsbelang en de strategische autonomie te borgen, een zo groot mogelijke Nederlandse betrokkenheid vast te leggen die bijdraagt aan een versterking van de Nederlandse defensie technologische en industriële basis (NLDTIB). Deze aanvullende activiteiten maken geen onderdeel uit van de primaire en secundaire eisen. De uitkomsten van het parallelle traject worden voorgelegd aan de ministeriële commissie.

2. Klopt het dat de voorzitter van de Onderzeebootraad in januari 2020 in de Tweede Kamer zei: het is "van belang om blijvend te beschikken over relevante kennis en daarmee de onderzeeboot gedurende de hele levensduur zelfstandig te kunnen inzetten en te kunnen onderhouden. Bij de inrichting van de vervolgfase dienen deze factoren leidend te zijn."? Onderschrijft het kabinet dit onomwonden?

Defensie wil de nieuwe onderzeeboten gedurende de gehele levensduur zelfstandig kunnen inzetten. Dat geldt ook voor het onderhoud tijdens missies en operaties. Dergelijk onderhoud kan vanuit veiligheids- en operationeel perspectief niet door de markt worden verricht. De Directie Materiële Instandhouding van de Koninklijke Marine in Den Helder voert de regie bij de instandhouding van de nieuwe capaciteit op het koppelvlak tussen operationele inzet en onderhoud. Vanwege de specifieke karakteristieken en werkwijze is het vanzelfsprekend dat de Nederlandse gouden driehoek daarbij betrokken wordt. De wijze waarop het volledige onderhoud wordt ingericht is nog niet bepaald. Hierover wordt dialoog gevoerd en is meer duidelijk aan het einde van de D-fase.

3. Herkent u zich in de bewering dat het selectieproces, met drie werven in concurrentiestelling, er juist toe leidt dat de kans aanzienlijk is dat er maar weinig strategische Nederlandse inbreng aan boord komt, en dat de praktijk heel anders dreigt uit te pakken dan de op papier uitgesproken wens van een zo groot mogelijke betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven?

Zie het antwoord op vraag 1, 3 en 9.

4. Erkent u dat het heel gebruikelijk is in de -succesvolle- 'Gouden Driehoek' benadering bij de marinebouw dat de Nederlandse bedrijven zich met één scheepswerf buigen over een ontwerp van een schip en dat, omdat Defensie nu met drie scheepswerven praat, deze bedrijven nu voor iedere werf een team met hun knapste koppen moet leveren, waarbij de informatie van de drie concurrenten niet onderling mag worden uitgewisseld?

In het Nederlandse marinebouwcluster ligt de focus op ontwikkeling en bouw van oppervlakteschepen. Sinds de jaren negentig heeft Nederland geen zelfscheppende onderzeebootindustrie. De nieuwe onderzeeboten worden daarom aangeschaft bij een buitenlandse hoofdaannemer, zijnde één van de drie kandidaat-werven. De bij bovenwaterschepen gangbare Gouden Driehoek benadering, is bij de vervanging van de onderzeeboten daarom niet één-op-één te hanteren.

Zoals vermeld in het Algemeen Overleg van 25 juni 2020 (Kamerstuk 27830, nr. 309) staat het ieder bedrijf vrij om eigen afwegingen te maken. Zo geldt dat als een bedrijf zelf de keuze maakt om zich te verbinden aan één van de kandidaat-werven, zoals dat reeds is gebeurd, dan wel men besluit met alle drie de kandidaat-werven te praten, dan is dat de eigen afweging.

5. Hoe beoordeelt u de berekening van de kosten die voor een bedrijf, dat drie teams van ingenieurs moet leveren, kunnen oplopen tot ruim een miljoen euro bij een dialooffase van twaalf maanden? Erkent u dat het nog maar de vraag is of deze uitgaven terugverdiend kunnen worden, waarbij twee van de drie werven zullen afvallen, en de meeste kosten dus gaan naar een samenwerking met verliezende partijen?

6. Wat vindt u van de bewering dat vrijwel geen enkel Nederlands defensiebedrijf deze kosten kan dragen en dat zij ook niet zomaar hun beste personeel kunnen inzetten in een project waarin tweederde van het werk hoe dan ook verloren gaat, terwijl zij niet door de overheid worden gecompenseerd?

De kosten en berekening die in vraag vijf genoemd worden kent het kabinet niet. Het is altijd de afweging van bedrijven zelf om mee te (willen) doen en te bepalen welke kosten zij daarbij willen maken.

Van een vergoeding voor offertekosten van mogelijke toeleveranciers is bij Defensie aanbestedingen voor materieelprojecten geen sprake, daarmee ook niet bij het programma Vervanging Onderzeeboten.

Voor zowel de kandidaat-werven als haar toeleveranciers, waaronder Nederlandse bedrijven, bestaan geen garanties ten aanzien van het gunnen van de opdracht. Dit verschilt overigens niet van andere opdrachten die Defensie c.q. de Rijksoverheid in concurrentie aanbesteedt.

7. Hebben de ministeries van Defensie en Economische Zaken en Klimaat deze financiële gevolgen besproken met strategische bedrijven, onder andere binnen het Dutch Underwater Knowledge Center (DUKC)? Zo nee, bent u bereid dit alsnog te doen om te zoeken naar een oplossing?

Het DUKC is vertegenwoordigd in de Gouden Driehoek waar ook Defensie, kennisinstituten en bedrijven deel van uitmaken. In die hoedanigheid spreekt het kabinet met het Nederlandse bedrijfsleven over een breed scala aan materieelprojecten. Dat gebeurt ook voor specifieke projecten. Zo heeft EZK, in samenwerking met de Netherlands Maritime Technology (NMT) en de Nederlandse Industrie voor Veiligheid en Defensie (NIDV), op 9 maart jl. een webinar georganiseerd om de Nederlandse industrie over de vervanging van de onderzeeboten te informeren. Het DUKC is echter geen forum om financiële afspraken te maken tussen de overheid en (een deel) van de Nederlandse industrie.

8. Klopt het dat de kleinere bedrijven uit de industrie niet eens voldoende experts in huis zullen hebben om drie separate teams te kunnen vormen?

Het is aan bedrijven om een afweging te maken op welke wijze zij zich willen en/of kunnen positioneren. Beschikbare kennis (van experts) kan daarbij een cruciale factor zijn.

9. Erkent u dat een deel van het MKB, waaronder nieuwe, jonge Nederlandse bedrijven, helemaal niet mee kan doen, terwijl zij in de toekomst van grote waarde kunnen zijn en dit onderzeebootproject juist een enorme aanjager kan zijn voor deze bedrijven?

Zie het antwoord op vraag 1, 3 en 9.

10. Klopt het dat bedrijven de ideeën die ze aandragen bij de werven gratis met deze werven moeten delen, zonder garantie dat ze samen zullen gaan werken en waarbij de werven aan de haal kunnen gaan met hun geheimen, tenzij contractueel wordt vastgelegd dat ze dit niet mogen? In hoeverre leidt dit tot extra kosten, risico's en een hogere drempel voor Nederlandse bedrijven om aan boord te komen bij de nieuwe Nederlandse onderzeeboten?

11. Erkent u dat wanneer een toeleverancier zich aan een niet winnende partij committeert, de kennis van die partij voor de Nederlandse Defensie industrie verloren kan gaan?

Het kabinet verplicht toeleveranciers niet om hun kennis te delen. Bedrijven zijn dan ook zelf verantwoordelijk voor de keuze om betrokken te willen zijn bij de nieuwe onderzeeboten en voor het maken van afspraken en voorwaarden met één of meerdere kandidaat-werven waarbinnen zij kennis en kunde delen.

12. Deelt u de conclusie dat Nederlandse bedrijven, om aan boord te komen van Nederlandse onderzeeboten, het moeten uitvechten met bestaande partners van de scheepswerven, tegen gegarandeerd enorme kosten?

13. Klopt het Naval Group, tkMS en Saab de Nederlandse industrie niet nodig hebben voor hun onderzeeboten en hun eigen keten aan toeleveranciers hebben? Erkent u dat uiteindelijk de buitenlandse werf bepaalt of Nederlandse bedrijven aan boord komen, te meer omdat het kabinet nog steeds geen harde eis heeft gesteld aan industriële participatie van de Nederlandse Gouden Driehoek?

14. In hoeverre is er sprake van een level playing field voor de Nederlandse industrie, als het kabinet geen eisen stelt aan de industriële participatie?

15. Kunt u gedetailleerd (desnoods vertrouwelijk) toelichten hoe de strategische autonomie zal worden gewaarborgd wanneer het kabinet geen eisen stelt aan strategische industriële participatie?

34. Deelt u de opvatting dat met alleen toekomstig onderhoud aan de nieuwe onderzeeboten de kennis in Nederland niet behouden kan blijven en de betrokken bedrijven niet kunnen blijven bestaan?

35. Hoe kunt u kennisbehoud en de positie van de Nederlandse marinebouw garanderen als het de strategische toeleveranciers nagenoeg onmogelijk wordt gemaakt (vanwege kosten e.d.) om deel te nemen aan het proces? Erkent u dat, als we nu die spelers niet betrekken en investeren in die kennisbasis, dat er een kennisachterstand wordt gecreëerd waardoor we uiteindelijk alsnog afhankelijk worden van buitenlandse spelers en dit in tegenspraak is met het beleid opgesteld in de Defensie Industrie Strategie, namelijk behoud van strategische kennisbasis om zelf onderhoud en instandhouding te kunnen doen vanwege nationaal veiligheidsbelang?

36. Erkent u dat, wanneer er wordt gekozen om met een van de drie consortia verder te gaan, dit de enige mogelijkheid geeft om in deze cruciale ontwerpfase alsnog het Gouden ecosysteem te benutten en strategische spelers te betrekken? Bent u bereid op korte termijn knock-out criteria op te stellen om dit mogelijk te maken en daarmee uitvoering te geven aan de motie Bruins Slot?

In de verwervingsvoorbereidingsfase van het Defensie Materieel Proces (DMP), D-fase genoemd, zijn twee sporen die leiden tot het betrekken van de Nederlandse kennisinstellingen en industrie.

Het eerste spoor is dat Defensie, en daarbij geholpen door kennisinstellingen, dialoog voert, de offerte-uitvraag uitwerkt en offertes beoordeelt om te komen tot een keuze voor een werf en product. De verwervingsstrategie is erop gericht om door gebruikmaking van artikel 346 VWEU vanuit een wezenlijk nationaal veiligheidsbelang, kennis en capaciteit te waarborgen, ook met het oog op de instandhouding op termijn. Defensie wil de nieuwe onderzeeboten gedurende hun levensduur zelfstandig kunnen inzetten en onderhouden en zal daarbij een beroep moeten doen op in Nederland aanwezige kennis en technologie. Defensie zal daarbij, na toetsing in de dialoog, in de D-fase eisen stellen ter borging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie. Dit zijn enerzijds primaire eisen, ook wel knock-out criteria genoemd, anderzijds betreffen dit eisen waarop in de gunning punten kunnen worden gescoord, ook wel aangeduid als secundaire eisen. De vaststelling dat niet wordt voldaan aan een of meer primaire eisen kan leiden tot het afvallen van een kandidaat-werf. De secundaire eisen worden aan de hand van een kosten-batenanalyse op prijs-kwaliteit beoordeeld. De beoordeling van de secundaire eisen leidt tot een gunningsvoorstel.

Het is aan de buitenlandse kandidaat-werven om tot een offerte te komen die aan de primaire eisen (knock-out criteria) voldoet en die de beste prijs-kwaliteit verhouding biedt op de secundaire eisen.

Daarnaast is er een tweede spoor waarbij EZK met de kandidaat-werven een industriële samenwerkingsovereenkomst uitwerkt om ook in brede zin activiteiten vast te leggen die bijdragen aan de versterking van de NLDTIB. Vanuit een economische en industriële invalshoek is de toekomstige positie van het Nederlandse marinebouwcluster immers van belang, inclusief het midden- en kleinbedrijf en kennisinstututen. Deze aanvullende activiteiten maken geen onderdeel uit van de primaire en secundaire eisen. Daarnaast is het ook voor kandidaat-werven interessant om Nederlandse bedrijven te betrekken, vanwege specifieke kennis van de Nederlandse behoeftes, maar ook omdat het bijdraagt aan een verbreding van hun leveringsketens. EZK gaat een overeenkomst met de winnende kandidaat-werf sluiten. Deze overeenkomst heeft tot doel om aanvullende Nederlandse betrokkenheid vast te leggen, bovenop hetgeen voortvloeit uit de eisen voor de gunning die worden gesteld om het wezenlijke nationale veiligheidsbelang en de strategische autonomie te borgen (in het eerste spoor). Om hiertoe te komen worden tijdens de dialoog gesprekken gevoerd met de drie kandidaat-werven.

14. In hoeverre is er sprake van een level playing field voor de Nederlandse industrie, als het kabinet geen eisen stelt aan de industriële participatie?

Zie het antwoord op vraag 12, 13, 14, 15, 34, 35 en 36.

15. Kunt u gedetailleerd (desnoods vertrouwelijk) toelichten hoe de strategische autonomie zal worden gewaarborgd wanneer het kabinet geen eisen stelt aan strategische industriële participatie?

Zie het antwoord op vraag 12, 13, 14,15, 34, 35 en 36.

16. Bent u bereid harde eisen te stellen in de nog op te stellen industriële samenwerkingsovereenkomst, zowel qua kwantiteit als kwaliteit van industriële activiteiten? Zo nee, waarom niet?

Het kabinet zet zich op twee manieren in voor betrokkenheid van de industrie. De betrokkenheid van de Nederlandse industrie kan volgen uit eisen die het kabinet stelt aan de werf ten aanzien van de wezenlijke nationale veiligheidsbelangen en strategische autonomie. Defensie zal daarbij, na toetsing in de dialoog, in de D-fase eisen stellen ter borging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie. Dit zijn primaire eisen (knock-out criteria) en secundaire eisen. Daarnaast gaat EZK een aanvullende industriële samenwerkingsovereenkomst afsluiten, die bijdraagt aan de doelstellingen van de Defensie Industrie Strategie.

17. Bent u bereid bijvoorbeeld de eis te stellen voor een percentage van tenminste 60% aan Nederlandse content? Zo ja, kan daarbij onderscheid worden gemaakt tussen strategische en niet strategische componenten en systemen? Zo niet, kunt u dan een gedetailleerde terugkoppeling geven van de gevolgen van het niet betrekken van Nederlandse content ten aanzien van bouw, onderhoud en instandhouding op het gebied van behoud van strategische kennis en het terugverdienen van geïnvesteerde kosten over de gehele levensduur?

Het kabinet stelt eisen ten aanzien van de borging van het wezenlijke nationale veiligheidsbelang en de strategische autonomie. Deze zullen in hoge mate bepalend zijn voor de mate van betrokkenheid van de Nederlandse industrie. Defensie zal daarbij, na toetsing in de dialoog, in de D-fase eisen stellen ter borging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie. Daarnaast gaat EZK een aanvullende industriële samenwerkingsovereenkomst afsluiten, die bijdraagt aan de doelstellingen van de Defensie Industrie Strategie. Bij het programma Vervanging Onderzeeboten wordt vooraf geen percentage voor industriële participatie opgelegd.

18. Deelt u de opvatting dat de participatie van de Nederlandse industrie en kennisinstututen, zowel kwalitatief als kwantitatief, nadrukkelijk een wegingsfactor bij de selectie van de werf en de gunning van het contract dient te zijn? Heeft hierover binnen de Ministeriële Commissie Onderzeebootvervanging (MCOV) besluitvorming plaatsgevonden? 2) Zo ja, welke, wanneer? Kunt u dit toelichten?

De MCOV heeft op 5 februari jl. de kaders voor de dialoog met de kandidaat-werven aanvaard. Sindsdien is de dialoog gestart.

Zoals reeds gemeld zijn er twee sporen waarvan enerzijds het spoor van het wezenlijk nationale veiligheidsbelang en strategische autonomie en anderzijds het spoor van EZK voor de industriële samenwerkingsovereenkomst.

19. Deelt u de opvatting dat het, gezien het in de B-brief opgenomen streven van het kabinet naar het beste product voor de beste prijs met een zo groot mogelijke betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven, logisch is dat industriële participatie mee moet wegen in de selectie van de werf? 3) Zo nee, waarom niet?

In de B-brief staat dat Defensie voor elke verwerving een afweging maakt voor de meest passende strategie met als uitgangspunt: beste product voor de beste prijs met een zo groot mogelijke betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven. Omdat Nederland niet beschikt over zelscheppende onderzeebootindustrie is internationale samenwerking in dit programma onontkoombaar, zowel in de verwerving als in de exploitatie. Vandaar dat drie buitenlandse kandidaat-werven in de race zijn voor de gunning.

Niettemin moet Defensie ernaar streven om bij het garanderen van essentiële nationale veiligheidsbelangen zo min mogelijk afhankelijk te zijn van andere landen, de (buitenlandse) industrie en/of bedrijven. Dit vergt een zekere mate van strategische autonomie om militaire capaciteit in stand te houden en operaties uit te voeren, ongeacht de coalitie waarbinnen inzet plaatsvindt. Zoals aangegeven in de B-brief geeft de borging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en strategische autonomie hier invulling aan.

Daarnaast is er een tweede spoor waarbij EZK in een parallel traject met de kandidaat-werven een industriële samenwerkingsovereenkomst uitwerkt. Voor meer informatie over deze sporen verwijzen wij naar het antwoord op de vragen 12, 13, 14, 15, 34, 35 en 36.

Bij het programma Vervanging Onderzeeboten wordt vooraf geen percentage voor industriële participatie opgelegd. De capaciteiten van de Nederlandse

industrie gericht op oppervlakteschepen is aanzienlijk anders dan die voor onderzeeboten. Voor de vervangende onderzeebootcapaciteit is internationale samenwerking een randvoorwaarde omdat Nederland niet beschikt over een zelscheppende onderzeebootindustrie.

20. Erkent u dat de Kamer moet instemmen met het verwervingsbesluit en er dus geen contract kan worden getekend zonder parlementaire goedkeuring vooraf?

Na besluitvorming in het kabinet informeert Defensie, conform het Defensie Materieel Proces, met de D-brief de Tweede Kamer over de keuze voor het product en de werf. Na parlementaire behandeling zal Defensie, zoals gebruikelijk, de overeenkomst met de winnende werf bekrachtigen.

21. Klopt de veronderstelling dat, als het Nederlandse bedrijfsleven hoge kosten moet maken om aan boord te komen, dit gevolgen zal hebben voor de prijs van de onderzeeboten, ervan uitgaande dat bedrijven een winst oogmerk hebben en deze kosten (deels) zullen doorberekenen aan de werf en daarmee aan Defensie? Hoe verhoudt zich dit tot het uitgangspunt van het kabinet dat concurrentiestelling leidt tot een lagere prijs?

Deze veronderstelling kan het kabinet niet bevestigen.

22. Bent u bekend met het artikel van NMT op 13 maart 2020 4) en het citaat van Voorzitter van Dutch Underwater Knowledge Center (DUKC) Harm Kappen: "We moeten onze krachten kunnen bundelen en richten op één partij om de gehele ontwikkeling van dit complexe platform samen met de beoogde onderzeebootbouwer uit te voeren. Dit is de enige manier waarop we straks de instandhouding nét zo succesvol kunnen uitvoeren als we nu doen voor de huidige Walrus-klasse onderzeeboten."?

Ja, het kabinet is bekend met die berichtgeving.

23. Erkent u dat de kennis van onderzeeboottechnologie nog volop aanwezig is Nederland, bij kennisinstututen, DMO, de marine en bij de industrie? En erkent u dat juist door die kennis de gehele instandhouding en upgrade van de Walrusklasse in Nederland succesvol en tegen relatief lage kosten kon worden uitgevoerd?

De kennis binnen Defensie en de Nederlandse maritieme industrie is in voldoende mate aanwezig om het onderhoud en deels de modificaties van de huidige onderzeebootcapaciteit (Walrusklasse) uit te voeren. Dit onderhoud vindt plaats in de gouden driehoek, waarbij Defensie, de kennisinstututen en ook Nederlandse bedrijven nauw samenwerken. Bij het Instandhoudingsprogramma Walrusklasse heeft Defensie echter ook voor een groot deel gebruik moeten maken van buitenlandse leveranciers.

24. Erkent u bovendien dat die aanwezige kennis zich onderscheidt van de kennis van de buitenlandse aanbieders omdat die kennis zeer specifiek is op het gebied van langdurige onderzeebootoperaties ver van huis met dieselelektrische onderzeeboten?

De kennis om langdurig onderzeebootoperaties ver van huis uit te voeren met dieselelektrische onderzeeboten is zeer specifiek en de afgelopen decennia opgebouwd door en aanwezig binnen de Koninklijke Marine. In dit kader heb ik u eerder gemeld dat Nederland met de Walrusklasse over een nichecapaciteit beschikt. Het zijn relatief grote boten die langdurig zelfstandig en ondanks hun grootte heimelijk dicht onder de kust kunnen opereren. De noodzakelijke kennis heeft betrekking op veel verschillende terreinen, waaronder de samenstelling en opleiding van bemanningen, de operationele ondersteuning tijdens inzet en de mogelijkheid om nabij een operatiegebied ver van huis bemanningen te kunnen wisselen. Waar het onderhoud en instandhouding van de onderzeeboten betreft, leveren Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen een bijdrage aan het in de vaart houden en optimaal inzetten van de Walrusklasse.

25. Erkent u dat het voor de strategische autonomie en het nationale veiligheidsbelang cruciaal is om die specifieke kennisbasis te behouden, ook in het licht van de motie Helvert/Stoffer? 5)

Ja, de keuzes die worden gemaakt ter borging van het wezenlijke nationale veiligheidsbelang en de strategische autonomie bepalen welke kennis cruciaal zal zijn voor de vervangende onderzeebootcapaciteit.

26. Erkent u dat belangrijke Nederlandse kennis aanwezig is bij bedrijven die zich bezighouden met bijvoorbeeld elektrische systemen, automatisering en engineering? En erkent u dat zij in de beginfase mee moeten werken aan het ontwerp en samen met de winnende werf aan de basis moeten staan van de nieuwe boot?

Er is Nederlandse kennis aanwezig bij bedrijven die zich bezighouden met bijvoorbeeld elektrische systemen, automatisering en engineering, evenals andere deelgebieden. Defensie koopt uiteindelijk bij een buitenlandse werf een bestaand ontwerp dat door de werf aangepast wordt aan de Nederlandse eisen. De voor de selectie en gunning gekozen benadering bevat eisen waar de winnende kandidaat-werf aan zal moeten voldoen. Via deze eisen wordt Nederlandse kennis en kunde betrokken bij de bouw en de instandhouding van de nieuwe onderzeeboten, met het oog op het wezenlijke nationale veiligheidsbelang en de strategische autonomie. De invulling hiervan betreffen in de verwervingsvoorbereiding deels knock-out criteria (primaire eisen) en deels eisen die aan de hand van een kosten-batenanalyse op prijs-kwaliteit worden beoordeeld (secundaire eisen).

Daarnaast werkt EZK in een parallel traject met de kandidaat-werven een industriële samenwerkingsovereenkomst uit. Deze overeenkomst heeft tot doel om aanvullende Nederlandse betrokkenheid vast te leggen, ter verdere versterking van de NLDTIB, bovenop hetgeen voortvloeit uit de eisen voor de gunning die worden gesteld om het wezenlijke nationale veiligheidsbelang en de strategische autonomie te borgen.

27. Hoe kan de Nederlandse Gouden Driehoek aan boord komen en ook later de instandhouding succesvol uitvoeren, als zij niet of nauwelijks betrokken wordt bij het ontwerp van de nieuwe onderzeeboten? Waarom zou een buitenlandse aanbieder kiezen voor Nederlands bedrijf in plaats

van voor haar eigen toeleveranciersketen in eigen land als de kennis van dat Nederlandse bedrijf geen cruciaal onderdeel is in het ontwerp?

Een kandidaat-werf kan kiezen voor een Nederlands bedrijf vanuit verschillende oogpunten. Allereerst stelt Defensie ter waarborging van het wezenlijke nationale veiligheidsbelang en de strategische autonomie eisen aan de kandidaat-werven. Ten tweede zullen kandidaat-werven met EZK in een parallel traject een industriële samenwerkingsovereenkomst uitwerken.

Zie verder het antwoord op vraag 12, 13, 14, 15, 34, 35 en 36.

28. Wat blijft er over van het huidige in vele decennia opgebouwde Nederlandse onderzeeboot-`ecosysteem' binnen de Gouden Driehoek, als een deel van de industrie in deze fase niet mee kan doen en een ander slechts voor één van de drie werven zal kiezen en daarmee mogelijk ook buiten de boot valt? Hoeveel ruimte is er nog voor kwalitatief hoogwaardige betrokkenheid als het ontwerp straks al vastligt? Wordt het zeer succesvolle en kosteneffectieve Nederlandse onderzeeboot-ecosysteem uit elkaar getrokken en overgelaten aan 'internationale marktwerking'?

Het doel van de vervanging van de onderzeeboten is om te komen tot de beste boot, voor de beste prijs, met oog voor risicobeheersing en de uitwerking van het wezenlijke nationale veiligheidsbelang en de strategische autonomie. Concurrentiestelling wordt door Defensie benut om tot de beste keuze te komen.

Zie verder het antwoord op vragen 12, 13, 14, 15, 34, 35 en 36.

29. Erkent u dat als het ontwerp al vaststaat, het nadien integreren van de Nederlandse industriële kennis in veel gevallen niet meer mogelijk is, en, als het wel kan, aanzienlijk duurder wordt en meer risico's oplevert?

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 5 maart 2020 (Kamerstuk 34255, nr. 25) heeft onderzoek gedurende de B-fase aangetoond dat verschillende bestaande ontwerpen verkrijgbaar zijn die invulling kunnen geven aan de, in de onderzoeksfase gekozen, B-variant. De bestaande gebalanceerde ontwerpen dienen te worden aangepast om te voldoen aan de specifieke eisen van Defensie. 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. Voor het borgen van het wezenlijke nationale veiligheidsbelang en de strategische autonomie worden op basis van de dialoog eisen gesteld. De verwervingsvoorbereiding is er juist op gericht om tijdens het gedetailleerd ontwerp en de bouw systemen te kunnen integreren die voortkomen uit onze eisen om zo te voorkomen dat het later niet meer mogelijk is of aanzienlijk duurder wordt.

30. Erkent u dat het nu niet betrekken van de strategische spelers uit het DUKC mogelijk desastreuze gevolgen heeft voor het behoud van strategische kennisbasis en kunnen uitvoeren van instandhouding en upgrades en daarmee behoud van nationale veiligheidsbelangen?

Defensie zal het wezenlijke nationale veiligheidsbelang en de strategische autonomie borgen om militaire capaciteit in stand te houden en operaties uit te voeren, ongeacht de coalitie waarbinnen inzet plaatsvindt. Het spoor ter borging van het wezenlijke nationale veiligheidsbelang en de strategische autonomie leidt, na toetsing in de dialoog, tot eisen waar de kandidaat-werven in hun offertes invulling aan dienen te geven. Dit zijn enerzijds knock-out eisen, anderzijds betreffen dit secundaire eisen waarop in de gunning punten kunnen worden gescoord.

31. Herinnert u zich de uitspraak van de Staatssecretaris van Defensie 6), in reactie op uitvoering van de motie Bruins Slot 7): 'Volgens mij is de oproep van u en uw voorganger relevant, namelijk: hoe zorg je ervoor dat je de Nederlandse Gouden Driehoek er zo veel mogelijk bij betreft? Door ervoor te zorgen dat ze inderdaad worden betrokken bij het ontwerp en bij de bouw en dat ze zo veel mogelijk al aan tafel zitten. Dat doen we in ieder geval met de kennisinstellingen. Daarnaast hebben we te maken met bedrijven die zich wel of niet hebben gecommitteerd. Daar geldt dat expliciet moet worden gekeken op welke manier dat kan.'? Op welke wijze zit het bedrijfsleven nu 'aan tafel' met het kabinet? Op welke wijze wordt de Gouden Driehoek in deze cruciale fase, waarin het ontwerp wordt bepaald, betrokken? Of voert u de motie Bruins Slot niet uit?

Zie het antwoord op de vragen 29 en 30.

32. Erkent u dat de corona-crisis de Nederlandse maritieme maakindustrie hard en langdurig raakt? Heeft u begrip voor het pleidooi van Netherlands Maritime Technology (NMT) voor extra maatregelen ten behoeve van de industrie, ook bij de marinebouw? 8)

Het kabinet heeft oog voor de economische gevolgen van de corona-pandemie, ook voor specifieke sectoren die het lastig hebben, zoals de maritieme maakindustrie. Om deze reden heeft het kabinet onder meer generieke steunpakketten beschikbaar gesteld voor het bedrijfsleven. Daarnaast heeft Defensie in oktober 2020 aan de Tweede Kamer bericht over de lessen die Defensie als vitale sector tijdens de eerste periode van de coronapandemie heeft geleerd, ook ten aanzien van de Defensie en veiligheidsindustrie, en samen met de industrie stappen heeft gezet (Kamerstuk 35570 X, nr. 10).

33. Bent u bereid het pleidooi van NMT te omarmen om nu, eventueel separaat van de lopende procedure met de hoofdaannemers, te investeren in de ontwikkeling van innovatieve technologie van de Nederlandse toeleveranciers en kennisinstellingen, om ervoor te zorgen dat cruciale kennis over bouw en onderhoud van onderzeeboten voor Nederland behouden blijft en straks bij gunning ook beschikbaar is? 9) Zo nee, waarom niet?

Defensie wil de nieuwe onderzeeboten gedurende hun levensduur zelfstandig kunnen inzetten en onderhouden en zal daarbij een beroep moeten doen op in Nederland aanwezige kennis en technologie.

Er zijn reeds verschillende instrumenten gericht op de versterking van het innovatieve vermogen van de maritieme sector in den brede, zoals bijvoorbeeld

de Subsidie Duurzame Scheepsbouw. Deze subsidie biedt de mogelijkheid om praktijkervaring op te doen met innovaties. Dit kunnen ook innovaties zijn voor toepassing in de marinebouw. Maritieme bedrijven kunnen voorts aansluiten bij Topconsortia voor Kennis en Innovatie (TKI) van de Topsector Water & Maritiem. Het TKI kan zelfstandig besluiten, indien zij dit wenst, om een deel van het Publiek Private Samenwerkingsbudget aan te wenden ten bate van innovaties in het marinebouwcluster. Daarnaast is er binnen het topsectorbeleid speciaal budget beschikbaar voor innovaties door het mkb in de regeling Mkb-innovatiestimulering Regio en Topsectoren (MIT). Deze budgetten staan ook open voor het mkb uit het marinebouwcluster.

34. Deelt u de opvatting dat met alleen toekomstig onderhoud aan de nieuwe onderzeeboten de kennis in Nederland niet behouden kan blijven en de betrokken bedrijven niet kunnen blijven bestaan?

Zie het antwoord op vraag 12, 13, 14, 15, 34, 35 en 36.

35. Hoe kunt u kennisbehoud en de positie van de Nederlandse marinebouw garanderen als het de strategische toeleveranciers nagenoeg onmogelijk wordt gemaakt (vanwege kosten e.d.) om deel te nemen aan het proces? Erkent u dat, als we nu die spelers niet betrekken en investeren in die kennisbasis, dat er een kennisachterstand wordt gecreëerd waardoor we uiteindelijk alsnog afhankelijk worden van buitenlandse spelers en dit in tegenspraak is met het beleid opgesteld in de Defensie Industrie Strategie, namelijk behoud van strategische kennisbasis om zelf onderhoud en instandhouding te kunnen doen vanwege nationaal veiligheidsbelang?

Zie het antwoord op vraag 12, 13, 14, 15, 34, 35 en 36.

36. Erkent u dat, wanneer er wordt gekozen om met een van de drie consortia verder te gaan, dit de enige mogelijkheid geeft om in deze cruciale ontwerpfase alsnog het Gouden ecosysteem te benutten en strategische spelers te betrekken? Bent u bereid op korte termijn knock-out criteria op te stellen om dit mogelijk te maken en daarmee uitvoering te geven aan de motie Bruins Slot?

Zie het antwoord op vraag 12, 13, 14, 15, 34, 35 en 36.

37. Waarom geeft u aan dat u exportkansen pas wil benutten na gunning? Erkent u dat om exportkansen te hebben juist nu afspraken moeten worden gemaakt? En dat Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen moeten worden betrokken om exportkansen überhaupt te kunnen benutten, omdat na gunning alles al is vastgelegd en het betrekken van partijen die nu geen onderdeel zijn van de ontwerpfase alleen maar extra kosten met zich meebrengt? Waarom zou een buitenlandse werf dat dan doen?

Zoals eerder gemeld in mijn brief van 19 januari jl. zijn exportkansen van Nederlandse kennis en technologie naar verwachting in de D-fase nog niet bekend. Naar aanleiding van de motie Van Helvert/Stoffer (Kamerstuk 35570-X-63) zal ik, voorafgaand aan de gunning, tijdens de dialoog de kandidaat-werven bevragen over exportkansen.

38. Deelt u de opvatting van experts, die stellen dat wanneer de werf gekozen is, het ontwerp vrijwel vaststaat, de kosten zijn berekend en de belangrijkste keuzes zijn gemaakt, het te laat is voor exportkansen voor de Nederlandse industrie, waarbij Nederlandse bedrijven die geen deel uitmaken van het winnende team, in elk geval buiten boord vallen?

De eisen die ter borging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie gelden, zullen door de kandidaat-werven in hun offerte dienen te worden geadresseerd. Daarnaast geldt, zoals bij ieder regulier project, dat de hoofdaannemer in de realisatiefase onderdelen van het product door toeleveranciers en onderaannemers zal laten leveren en uitvoeren. Doorgaans vraagt de hoofdaannemer na de offerte te hebben gewonnen, daarvoor onderdelen en diensten aan de markt uit. Het is dus niet zo dat de uitvoeringswijze bij de offerte volledig vast staat. Uw aanneme dat het voor de Nederlandse industrie na gunning te laat is voor (export)kansen, delen wij niet. Kansen voor de Nederlandse industrie kunnen zich derhalve ook na afronding van de D-fase voordoen.

39. Ziet u in dat overdracht en/of het delen van intellectuele eigendomsrechten door een buitenlandse werf van grote meerwaarde kan zijn voor de exportkansen van de Nederlandse industrie en veel meer exportpotentieel mogelijk maakt dan gebruiksrechten? Erkent u dat als er alleen gebruiksrechten zijn, er géén launching customer mogelijkheden zijn voor Nederland, maar wél voor de buitenlandse werf, die de voor Nederland ontworpen en gebouwde onderzeeboten over de hele wereld kan verkopen, zonder betrokkenheid van de Nederlandse industrie? Bent u bereid uitgebreid in te gaan op deze aspecten bij de uitvoering van de motie Van Helvert/Stoffer? 10)

Zoals in de B-brief (Kamerstuk 34225, nr. 24) is vermeld, gaat het kabinet bij de verwerving van de nieuwe onderzeeboten uit van de B-variant en bestaande ontwerpen (Military off the Shelf (MOTS)) van drie buitenlandse kandidaat-werven. Aan het gekozen ontwerp zullen aanpassingen benodigd zijn om te voldoen aan de specifieke eisen van Defensie. Zoals in de brief van 5 maart 2020 (Kamerstuk 34225, nr. 25) is aangegeven, is het aanschaffen van een MOTS-ontwerp één van de risico mitigerende maatregelen.

Indien de winnende werf de voor Nederland te bouwen onderzeeboten ook naar andere landen exporteert, vindt export vanuit de kandidaat-werf plaats. Mogelijk zijn Nederlandse partijen daarbij toeleverancier. Nederlandse partijen die betrokken zijn bij een buitenlands product zijn zelf verantwoordelijk voor het borgen van hun rechten.

40. Bent u bereid deze vragen separaat en uiterlijk 15 maart a.s. te beantwoorden?

Het is, gelet op de veelheid en benodigde interdepartementale afstemming, niet gelukt om de vragen op 15 maart te beantwoorden. Vanwege de samenhang van de vragen is de separate beantwoording van de vragen van de leden Van Helvert en Palland over de vervangende onderzeebootcapaciteit niet mogelijk gebleken. De vragen zijn zo veel mogelijk separaat geadresseerd.

[1] <https://marineschepen.nl/nieuws/Gaat-de-Nederlandse-industrie-aan-boord-van-Nederlandse-onderzeeboten-180221.html>

[2] Zie ook
<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2020/03/05/beantwoording-kamervragen-over-vervanging-onderzeeboten/beantwoording-kamervragen-over-vervanging-onderzeeboten.pdf>,
antwoord op vragen 54 en 217

[3] Kamerstuk 34225, nr. 24

[4] NMT maakt zich zorgen om goede uitkomst voor de Nederlandse Marinebouwindustrie - Netherlands Maritime Technology

[5] Kamerstuk 35570 X, nr. 63

[6] Kamerstuk 27 830, nr. 309

[7] Kamerstuk 31125, nr. 96

[8] <https://maritimetechnology.nl/nmt-vraagt-om-extra-maatregelen-voor-de-nederlandse-maritieme-maakindustrie-als-gevolg-van-de-corona-crisis/>

[9] <https://maritimetechnology.nl/nu-investeren-in-kennis-bij-nederlandse-toeleveranciers-voor-vervanging-walrusklasse-onderzeeboten/>

[10] Kamerstuk 35570 X, nr. 63