

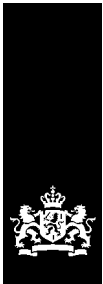
Ministerie van Defensie

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

Onze referentie

BS2022027040

Bij beantwoording datum, onze referentie en betreft vermelden.



Ministerie van Defensie

> Retouradres Postbus 20701 2500 ES Den Haag

de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Bezuidenhoutseweg 67
2594 AC Den Haag

Hierbij bied ik u, mede namens de minister van Economische Zaken en Klimaat, de antwoorden aan op de feitelijke vragen aan de staatssecretaris van Defensie over de offerteaanvraag vervanging onderzeebootcapaciteit.

Deze vragen werden ingezonden op 20 oktober 2022 met kenmerk 2022D42879.

De antwoorden op de vragen 4, 5, 8 en 32 bevatten vertrouwelijke informatie en zijn separaat vertrouwelijk aangeboden (BS2022027577).

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

mr. drs. C.A. van der Maat

Antwoorden op feitelijke vragen inzake de offerteaanvraag vervanging onderzeebootcapaciteit (ingezonden 20 oktober 2022, kenmerk 2022D42879)

1.

Is Nederland bereid Spanje weer toe te laten tot het aanbestedingsproces (zie <https://twitter.com/marineschepen/status/1581959012773691393>)? Zo nee, waarom niet?

Defensie wenst het bestaande verwervingstraject, zoals gerapporteerd aan uw Kamer in de B-brief (Kamerstuk 34225, nr. 24), met drie kandidaat-werven voort te zetten. In de B-brief is gemeld dat de Spaanse werf Navantia niet is geselecteerd omdat op basis van de destijds geleverde informatie de verwachting was dat deze werf niet de beoogde B-variant onderzeeboot kan bouwen. Gedurende meer dan een jaar is de dialoog gevoerd met de drie kandidaat-werven om voorstellen te bespreken en te bepalen of de eisen van Defensie uitvoerbaar zijn. Mede op basis van de hieruit verkregen informatie is het tenderdossier samengesteld. Het in deze fase alsnog betrekken van een werf zou afbreuk zou doen aan de zorgvuldigheid van het aanbestedingsproces en leiden tot vertraging. Het Spaanse ministerie van Defensie is in juli 2022 op de hoogte gesteld van het besluit om het huidige traject met de drie kandidaat-werven voort te zetten.

2.

Wordt de bedrijven gevraagd rekening te houden met de aanwezigheid van vrouwelijke opvarenden? Indien gemengd, wat betekent dit voor het ruimtebeslag en de extra kosten?

De Onderzeedienst vaart nu al met een gemengde bemanning op de Walrusklasse onderzeeboten. Dit zal ook op de vervanger van de Walrusklasse van toepassing zijn. Op de huidige onderzeeboten werkt men volgens het *one of the crew* principe waardoor de aanpassingen in de accommodatie minimaal zijn geweest. Dit bevalt goed. Defensie verwacht derhalve geen significant ruimtebeslag of extra kosten.

3.

Op welke manier wordt de richtlijn ‘meer Europese samenwerking’ uit de Defensienota meegenomen bij de beoordeling van de offertes?

Nederland investeert in een niche-capaciteit waaraan behoefte bestaat in de NAVO en de EU. Tegelijk is Europese samenwerking inherent aan de gekozen verwervingsstrategie. De kandidaat-werven zijn gevestigd in Europese landen en hebben een toeleveranciersketen die grotendeels uit Europese bedrijven bestaat. Alle drie de landen maken deel uit van de Europese Unie en na de beoogde toetreding van Zweden geldt hetzelfde voor het lidmaatschap van de NAVO. De aanschaf van de nieuwe onderzeeboten draagt bij aan bestendinging van de Europese industriële en technologische basis en vergroting van de Europese zelfredzaamheid. De keuze voor een werf impliceert dat de reeds bestaande samenwerking met het betreffende partnerland op defensiegebied verder kan worden ontwikkeld en geïntensiveerd. Voor deze samenwerking wordt separaat een *Memorandum of Understanding* (MoU) met het land van de winnende werf opgesteld. Ondertekening van het MoU is één van de voorwaarden voor ondertekening van het leveringscontract.

4.

Kunt u de verhouding prijs, kwaliteit en tijd in het beoordelingskader uitdrukken in percentages?

5.

Kunt u het meewegen van industriële participatie in het beoordelingskader in een percentage van het totaal uitdrukken?

8.

Wordt er gegund op de factor tijd?

32.

Hoe zwaar wordt de betrokkenheid van de Nederlandse defensie-industrie meegewogen in het gunningsmodel, dit in relatie tot de andere factoren zoals prijs en kwaliteit?

De antwoorden op de vragen 4, 5, 8 en 32 bevatten vertrouwelijke informatie en zijn separaat vertrouwelijk aangeboden (BS2022027577).

6.

Hoe gaat u, buiten het opnemen in het beoordelingskader, industriële participatie laten meewegen in het eindoordeel?

7.

Zijn er in de uiteindelijke gunning mogelijkheden om te kiezen voor een kandidaat die minder scoort in het totaal aantal punten maar aanzienlijk beter op industriële participatie?

34.

Gaat het contract automatisch naar de werf die het hoogste scoort in de rangschikking op basis van de toegekende punten uit het gunningsmodel, of vindt er daarna nog een wegingsmoment plaats waarin bijvoorbeeld de ICA wordt meegewogen?

Na ontvangst van de offertes worden deze eerst beoordeeld op geldigheid en vervolgens op de wijze waarop deze invulling geven aan de gunningscriteria. Het resultaat van de beoordeling op basis van het gunningsmodel, bepaalt de rangschikking. Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat werkt met de kandidaat-werven daarnaast een industriële samenwerkingsovereenkomst (ICA) uit, die bijdraagt aan de doelstellingen van de Defensie Industrie Strategie (DIS). Deze overeenkomst heeft tot doel om een zo groot mogelijke Nederlandse betrokkenheid vast te leggen waarmee de Nederlandse defensie technologische en industriële basis (NL DTIB) kan worden versterkt. Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat zal de ICA-plannen van de drie kandidaat-werven evalueren en zijn bevindingen opstellen en aanbieden aan de Ministeriële Commissie Onderzeeboot Vervanging (MCOV). Na beoordeling van de geldige offertes en verificatie van de voortgang van het ICA tussen de werf en EZK, zal een voorlopig gunningsbesluit worden gemaakt. De Tweede Kamer wordt middels een D-brief geïnformeerd over de keuze voor het product en de geselecteerde werf met de daarbij vastgestelde oplevertermijn en prijs. Na parlementaire behandeling van de D-brief wordt het voorlopige besluit omgezet in een definitief besluit en kan Defensie het contract met de winnende werf tekenen.

9.

Hoe wordt er rekening gehouden met het signaal van de Nederlandse industrie dat zij enkel goed kan bijdragen aan het onderhoud indien zij betrokken is bij de bouw?

Nederlandse bedrijven kunnen worden betrokken bij het onderhoud, ook indien zij niet vanaf het begin bijdragen aan de bouw. Het verkrijgen van gebruiksrechten door Defensie betekent dat de Directie Materiele Instandhouding (DMI) in Den Helder (delen van) de instandhouding bij derde partijen kan beleggen.

Betrokkenheid van Nederlandse bedrijven kan, met het oog op de gehele levensduur van de onderzeeboten, via drie sporen tot stand komen:

1. Naast de geldigheidseisen heeft Defensie in het gunningsmodel een gunningscriterium opgenomen waarmee de werven zich kunnen onderscheiden door het (op licentiebasis) betrekken van Nederlandse bedrijven voor de (door)ontwikkeling, engineering, productie, assemblage en/of instandhouding van kritieke systemen. Hiermee stimuleert Defensie dat Nederlandse bedrijven vanaf het begin in de toeleveringsketen van de kandidaat-werven worden opgenomen ten behoeve van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang (WNV). De activiteiten zullen worden vastgelegd in een *WNV cooperation plan*.

2. Voorts houden het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) en Defensie samen druk op de uitwerking door de kandidaat-werven van een ICA. In deze ICA worden naast WNV de activiteiten opgenomen die betrekking hebben op de niet-kritieke systemen van de onderzeeboot, dan wel op overige activiteiten die leiden tot Nederlandse betrokkenheid. Defensie neemt in de conceptleveringsovereenkomst dan ook een verwijzing op naar de ICA. Er dient met de winnende werf in principe overeenstemming te zijn bereikt over deze ICA voordat Defensie overgaat tot tekenen van het leveringscontract.

3. Daarnaast moeten de kandidaat-werven met hun bieding voldoen aan eisen die Defensie in staat stellen om de instandhouding van de onderzeeboten zoveel mogelijk zelfstandig te organiseren met een regierol voor de DMI in Den Helder. De DMI wordt middels overdracht van kennis en ten minste gebruiksrechten zo goed mogelijk gepositioneerd om zelf de NL DTIB te kunnen betrekken bij de instandhouding gedurende de gehele levensduur.

10.

Waarom is de onderzeeboot in zijn geheel niet gedefinieerd als "kritiek systeem"?

Een onderzeeboot bestaat uit een veelvoud van systemen. Niet elk van deze systemen is kritiek met het oog op de operationele relevantie en de operationele inzetbaarheid van de onderzeeboten. Voor het onderhoud en de eventuele vervanging van niet-kritieke systemen hoeven geen extra zekerheden te worden ingebouwd omdat dit door meerdere leveranciers kan worden uitgevoerd en de beschikbaarheid geen belemmering zal vormen. Dit geldt bijvoorbeeld voor een ventilatiesysteem of apparatuur voor het kombuis. De in het *concept of operations* (CONOPS) beschreven militair-operationele capaciteiten van de onderzeeboot zijn vertaald naar functionele ketens die bestaan uit (sub)systemen. Voorts zijn criteria opgesteld om te bepalen welke (sub)systemen van de onderzeeboot kritiek zijn voor de strategische autonomie. De uitkomst van deze beoordeling is dat een subset van de systemen aangemerkt als kritiek systeem, en niet alle systemen of de onderzeeboot in zijn geheel. Zie ook het antwoord op vragen 36 en 37.

11.

Bent u ermee bekend dat Nederlandse bedrijven volgens de Nederlandse Industrie voor Defensie & Veiligheid (NIDV) en het Dutch Underwater Knowledge Center (DUKC) de sonars voor onderzeeboten kunnen leveren? Hoe beoordeelt u deze stelling?

14.

Bent u ermee bekend dat Nederlandse bedrijven volgens de NIDV en het DUKC de drukhuid voor onderzeeboten kunnen ontwerpen en produceren? Hoe beoordeelt u deze bewering?

25.

Hoeveel van deze kritieke systemen zouden door Nederlandse bedrijven geleverd kunnen worden? Anders gezegd: is er sprake van overlap tussen de door Defensie geïdentificeerde kritieke systemen en de lijst met systemen die de Nederlandse industrie kan leveren (zie bijgevoegde onderzeebootplaat)?

Ja, ik ben bekend met het door NIDV en DUKC gemaakte overzicht 'Nederlandse kennis en kunde voor de nieuwe Nederlandse onderzeeboot' van mei 2022. Op deze 'onderzeebootplaat' geven zij aan bij welke onderzeebootsystemen Nederlandse bedrijven een rol kunnen spelen. Vanwege de rubricering van de informatie over de systemen van de onderzeeboot die Defensie als kritieke systemen heeft aangemerkt, kan in de openbare of de vertrouwelijke beantwoording geen inzicht worden gegeven in de overlap.

Nederland beschikt sinds de jaren negentig niet meer over zelfscheppende onderzeebootindustrie. Daarom is gekozen voor de verwervingsstrategie in concurrentie met drie buitenlandse kandidaat-werven. Zoals gemeld in de voortgangsrapportage op 1 april 2022 (Kamerstuk 34225, nr. 35), is uit de dialoogrondes inzichtelijk geworden dat naar het zich laat aanzien een deel van de door Defensie geïdentificeerde kritieke systemen (op componentenniveau) door Nederlandse bedrijven kunnen worden geleverd.

12.

Zijn er op dit moment bedrijven in Nederland die sonars voor het opsporen van onderzeeboten produceren, exporteren en/of leveren aan de Nederlandse marine?

13.

Zijn er op dit moment bij de onderzeeboten en fregatten van de marine in Nederland geproduceerde sonars in gebruik? Zo ja, wanneer is de meest recente in Nederland geproduceerde sonar geleverd aan de marine en zijn de meest recent in dienst genomen marineschepen, of schepen die nu besteld worden, zoals het Combat Support Ship en de Anti-Submarine

Warfare-fregatten, voorzien van sonars van Nederlandse bedrijven?

Een compleet sonarsysteem van de onderzeeboot bestaat uit meerdere eenvoudige (sub)systemen die met elkaar geïntegreerd moeten worden. In Nederland is op dit moment één van deze subsystemen in een pril stadium van ontwikkeling. Defensie werkt met het betreffende bedrijf samen voor de ontwikkeling van innovatieve militaire producten. Er zijn op dit moment geen in Nederland geproduceerde sonarsystemen in gebruik bij de marine. Wel ontwikkelt

TNO modules voor de verwerking en analyse van ruwe data ('*processing*') van de sonars voor de nieuwe *Anti-Submarine Warfare*-fregatten.

15.

Kan de nieuwe onderzeeboot binnen de aangepaste eisen nog voldoen aan alle taken die de marine nu heeft (binnen de NAVO, maar ook andere operaties zoals het afzetten van speciale eenheden) met de Walrusklasse?

Ja, de eisen zijn zo opgesteld dat de nieuwe onderzeeboot alle taken kan uitvoeren die de Walrusklasse nu ook uitvoert. De onderzeeboten vormen een belangrijke en veel gevraagde niche-capaciteit, waarop bondgenoten en partners de komende decennia moeten kunnen blijven rekenen.

Uitgangspunt bij het aanpassen van de eisen is geweest dat deze blijven leiden tot een relevant inzetbare, expeditieonderzeeboot van de B-variant. Met deze nieuwe boot kan Nederland de niche-capaciteit binnen de NAVO blijven leveren.

16.

Zitten er bij de zes items *Government Furnished Equipment, Information, Software (GFx)* ook items van Nederlandse bedrijven?

20.

Hoe is in het selecteren van de zes items (kritieke systemen) rekening gehouden met de in Nederland aanwezige kennis en expertise om conform moties de betrokkenheid van de Nederlandse defensie-industrie te stimuleren?

Bij de beoordeling door Defensie of items als *Government Furnished equipment/information/software* (GFx) worden aangemerkt, staat de operationele behoefte voorop. Indien een gedeelte van de operationele behoefte alleen via een *government-to-government* traject kan worden ingevuld, worden de betreffende items door Defensie ingekocht en aan de werf ter beschikking gesteld als GFx. De werf moet hiervoor ruimte in het ontwerp maken. Bij de uiteindelijke keuze speelt ook de risicoafweging een belangrijke rol. De (financiële en integratie) risico's worden afgewogen tegen de operationele meerwaarde en het belang van voortzetting van bestaande strategische samenwerkingen. Na het doorlopen van dit afwegingsproces is de uitkomst dat er geen items als GFx zijn aangemerkt die worden geproduceerd of geleverd door Nederlandse bedrijven.

17.

Voor welke mid life updates heeft het verhoogde bedrag gereserveerd voor de onderzeeboten gevolgen? Hoe lang is deze vertraging en op basis waarvan schat u deze in als acceptabel?

In vertrouwelijke bijlage I van de brief over de offerteaanvraag (30 september 2022) zijn de projecten inzichtelijk gemaakt die, bij het identiek blijven van het beschikbare budget en mede afhankelijk van de contractprijs voor zowel het leverings- als dienstencontract, één of twee jaar later worden uitgevoerd in de jaren na de huidige planperiode (vanaf 2037). Het gaat om beperkt uitstel ten

opzichte van de huidige lange termijn planning. De effecten hiervan op de operationele gereedheid zijn beperkt. Of het ophogen van het budget voor de vervanging van de onderzeebootcapaciteit ook daadwerkelijk tot een vertraging van andere projecten zal leiden is nog niet te zeggen. Dit is bijvoorbeeld ook afhankelijk van het al dan niet optreden van risico's waarvoor geld is gereserveerd in de risicoreservering van het programma.

18.

Hoe hoog schat u de kans dat de offertes te ver af zitten van de richtprijs? Wat gebeurt er in dat geval met het aanbestedingstraject en wordt daar reeds rekening mee gehouden?

In het aanbestedingstraject wordt met verschillende scenario's rekening gehouden. Vanwege het commercieel vertrouwelijke karakter van dit traject kunnen geen uitspraken worden gedaan over verwachtingen ten aanzien van de te ontvangen offertes. Mocht na ontvangst van de offertes blijken dat de prijs van de winnende bieding leidt tot onaanvaardbare verdringingseffecten, dan kan Defensie alsnog tot een ander traject besluiten, zoals een nieuwe offerteaanvraag of heroverweging van de investering.

19.

Waarom wordt er geen harde eis gesteld dat Nederlandse kennisinstellingen betrokken moeten worden ter waarborging van wezenlijke belangen van nationale veiligheid (WNV) en strategische autonomie?

22.

Kunt u nader ingaan op het WNV-gunningscriterium waarmee de werven zich kunnen onderscheiden door het (op licentiebasis) betrekken van Nederlandse bedrijven voor de (door)ontwikkeling, engineering, productie, assemblage en/of instandhouding van kritieke systemen? Waarom wordt de bij de Nederlandse industrie en kennisinstututen aanwezige technologie, kennis en expertise op het gebied van onderzeeboten, onderwatertechnologie en andere maritieme technologie die voor onderzeeboten gebruikt kan worden binnen het Nederlandse onderzeeboot-ecosysteem, kennelijk niet beschouwd als nationaal veiligheidsbelang, maar wil Defensie slechts 'stimuleren' dat Nederlandse bedrijven in de toeleveringsketen van de kandidaat-werven worden opgenomen ten behoeve van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang?

28.

In welke mate wordt er bij de offerteaanvraag rekening gehouden met de noodzaak voor het behoud van kennis van kritische systemen die in Nederland beschikbaar zijn?

TNO, Marin en enkele Nederlandse bedrijven ondersteunen Defensie in de D-fase bij het analyseren en valideren van de voorstellen van de kandidaat-werven. Daarnaast staat het de kandidaat-werven vrij om afspraken te maken met de Nederlandse kennisinstellingen, voor zover dit niet strijdig is met de activiteiten die betreffende instellingen in opdracht van Defensie doen.

Defensie verlangt leveringszekerheid in de ontwikkel-, toeleverings- en instandhoudingsketen door gegarandeerde toegang tot en beschikbaarheid van kennis, rechten, mensen en middelen rondom kritieke systemen van de onderzeeboot. De kandidaat-werven dienen in hun offerte te voldoen aan de eisen ter waarborging van wezenlijke belangen van nationale veiligheid en strategische autonomie, waarbij de Nederlandse industrie en kennisinstellingen betrokken kunnen worden. Daarnaast werken de kandidaat-werven een industriële samenwerkingsovereenkomst uit met het ministerie van Economische Zaken en Klimaat die bijdraagt aan de doelstellingen van de Defensie Industrie Strategie (DIS). Deze overeenkomst heeft tot doel om een zo groot mogelijke Nederlandse betrokkenheid vast te leggen waarmee de Nederlandse defensie technologische en industriële basis (NLDTIB) kan worden versterkt.

Defensie schrijft niet voor welke bedrijven en kennisinstellingen in de bieding van de kandidaat-werven moeten worden opgenomen. De werf is verantwoordelijk voor het ontwerp en de daarbij gemaakte keuzes. Het is aan de kandidaat-werven om hun offerte zo aantrekkelijk mogelijk te maken om zich te onderscheiden van de andere kandidaten, de verwervingsstrategie berust immers op concurrentie. Het is de verantwoordelijkheid van Nederlandse bedrijven zelf om hun producten onder de aandacht te brengen bij de kandidaat-werven.

Tegelijk is het palet aan primaire en secundaire eisen, en de verschillende sporen waarlangs betrokkenheid van Nederlandse industrie en kennisinstellingen tot stand kan komen, allesbehalve vrijblijvend. Nederlandse betrokkenheid maakt deel uit van de weging in het gunningsmodel. Wil de kandidaat-werf zich onderscheiden ten opzichte van de concurrentie en vervolgens kunnen overgaan tot ondertekening van het leveringscontract, dan zal deze de beste invulling moeten geven aan de gunningscriteria, en aan de geldigheidseisen (primaire eisen) moeten voldoen. De kandidaat-werf moet daarnaast met het ministerie van EZK in overeenstemming bereiken over de industriële samenwerkingsovereenkomst.

21.

Waarom noemt u de motie van het lid Van Helvert c.s. (Kamerstuk 35570-X, nr. 63) niet? Wordt cruciale technologie, kennis en expertise (op het gebied van onderzeeboten, onderwatertechnologie en andere maritieme technologie die voor onderzeeboten gebruikt kan worden binnen het Nederlandse onderzeeboot-ecosysteem) bij de Nederlandse Gouden Driehoek na toetsing gekwalificeerd als nationaal veiligheidsbelang dat voor de toekomstige onderzeeboten gebruikt dient te worden? Zo nee, waarom niet?

31.

Erkent u dat de Gouden Driehoek-benadering bij marinebouwprojecten heeft gezorgd voor relatief lage aanschafprijzen en levensduurkosten? Erkent u dat substantiële betrokkenheid van de Nederlandse kennisinstituten en industrie bij ontwerp en bouw van de nieuwe onderzeeboten kan bijdragen aan relatief lage levensduurkosten, zoals bij de huidige Walrusklasse-onderzeeboten? DMO

De motie Van Helvert c.s. (Kamerstuk 35570-X, nr. 63) verzoekt de regering om de voor onderzeeboten relevante technologie, kennis en expertise van de Nederlandse Gouden Driehoek na toetsing te kwalificeren als nationaal veiligheidsbelang. Deze motie ligt in het verlengde van de eerdere motie Bruins-

Slot (Kamerstuk 31125, nr. 96), die verzocht om het ontwerp, de ontwikkeling, bouw, instandhouding en eindregie van onderzeeboten binnen de gouden driehoek te accommoderen.

Het kabinet heeft in de B-brief (Kamerstuk 34225, nr. 24) uiteengezet belang te hechten aan de betrokkenheid van de Nederlandse Defensie Technologische & Industriële Basis (NLDTIB) bij de bouw en de instandhouding van de nieuwe onderzeeboten. Met de eisen ter waarborging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie zorgt Defensie ervoor dat kan worden beschikt over de relevante kennis en capaciteit om de onderzeeboten gedurende de gehele levensduur zoveel mogelijk zelfstandig te kunnen inzetten en te onderhouden. De benodigde betrokkenheid van Defensie, Nederlandse kennisinstellingen en bedrijven wordt afgewogen binnen de kaders product, tijd en geld.

In dit kader is tevens toegelicht dat de onderzeebootvervanging niet is te vergelijken met vervangingsprojecten voor bovenwaterschepen, waarvoor de benodigde kennis en capaciteit in Nederland aanwezig is. Ten tijde van het ontwerp en de bouw van de Walrusklasse beschikte Nederland over een zelscheppende onderzeebootindustrie. Er is echter sinds de jaren negentig geen Nederlandse werf meer die zelfstandig onderzeeboten kan ontwerpen en bouwen. Defensie beschikt niet meer over de kennis en capaciteit om een centrale rol te vervullen in het ontwerp en de productie van nieuwe onderzeeboten. Een onderzeeboot is een zeer complex wapensysteem, de kennis daarover is niet op korte termijn op te bouwen. Defensie is daarom in de D-fase gestart met de verwervingsvoorbereiding met drie buitenlandse kandidaat-werven.

Het kabinet ziet graag Nederlandse betrokkenheid tot stand komen.

In de dialoog is verkend welke eisen vanuit een wezenlijk nationaal veiligheidsbelang (WNV) en strategische autonomie aan de buitenlandse kandidaat-werven worden gesteld. Daarbij is nadrukkelijk ook aandacht geschonken aan de rol die door Defensie, bijvoorbeeld door de DMI, en door de industrie en kennisinstellingen kan worden vervuld. Over de uitwerking van de WNV-eisen en de wijze waarop deze worden meegewogen in de gunning is de Tweede Kamer geïnformeerd tijdens een besloten technische briefing over de offerteaanvraag op 18 oktober 2022.

Daarnaast werkt het ministerie van Economische Zaken en Klimaat in een parallel traject met de kandidaat-werven een industriële samenwerkingsovereenkomst uit, die bijdraagt aan de doelstellingen van de Defensie Industrie Strategie (DIS). Deze overeenkomst heeft tot doel om, bovenop hetgeen voortvloeit uit de WNV-eisen, een zo groot mogelijke Nederlandse betrokkenheid vast te leggen die bijdraagt aan een versterking van de NLDTIB. Hierbij gaat het ook om een versterking van de NLDTIB die verder reikt dan het programma onderzeebootvervanging.

De motie Van Helvert c.s. verzoekt tevens om de exportkansen van de drie kandidaat-werven voor de Nederlandse marinebouw in kaart te brengen. In de voortgangsrapportage op 1 april 2022 (Kamerstuk 34225, nr. 35) is gemeld dat er, mede als gevolg van het besluit om focus aan te brengen in de verwervingsvoorbereiding, geen mogelijkheid is om conform de motie Van Helvert c.s. voorafgaand aan de gunning de kandidaat-werven te bevragen over exportkansen.

23.

Wordt er bij de industriële samenwerkingsovereenkomst ook afgesproken dat het intellectueel eigendom in bezit blijft van Defensie?

Bij de offerteaanvraag gaat het in het algemeen niet over de overdracht van intellectuele eigendomsrechten aan Defensie, of het bij Defensie in bezit blijven van intellectueel eigendom. Het leveringscontract voor de onderzeeboten richt zich op het verkrijgen van ten minste gebruiksrechten waarmee Defensie de instandhouding van de onderzeeboten zelfstandig kan en mag organiseren. Dit betekent dat Defensie het recht heeft en beschikt over de kennis om zelf de onderzeeboten in stand te houden. Het verkrijgen van gebruiksrechten door Defensie betekent ook dat DMI (delen van) de instandhouding bij derde partijen kan beleggen.

De kandidaat-werven bepalen zelf bij de uitwerking van de industriële samenwerkingsovereenkomst met Economische Zaken en Klimaat of zij activiteiten willen opnemen waarbij afspraken moeten worden gemaakt over de overdracht van intellectueel eigendom.

24.

Waarom wordt er geen industriële samenwerkingsovereenkomst getekend met alle kandidaat-werven, aangezien de aanbesteding is losgekoppeld?

Met alle drie de kandidaat-werven wordt een industriële samenwerkingsovereenkomst uitgewerkt. Deze worden door het ministerie van Economische Zaken en Klimaat geëvalueerd en de bevindingen worden aan de MCOV aangeboden. Alleen met de winnende werf wordt ook daadwerkelijk een industriële samenwerkingsovereenkomst getekend. In het leveringscontract zullen afspraken worden vastgelegd over de inrichting van de instandhouding. In de industriële samenwerkingsovereenkomst kunnen eveneens afspraken worden gemaakt over activiteiten rond de instandhouding die passen binnen dit kader. Deze overeenkomst kan zo nodig worden aangevuld na ondertekening van het leveringscontract.

26.

Waarom is er voor een Industrial Cooperation Agreement (ICA) gekozen? Waarom is er niet gekozen om het gunningscriterium uit het eerste spoor ook op de secundaire systemen toe te passen?

Een industriële samenwerkingsovereenkomst is een gangbaar middel om samenwerking vast te leggen tussen een buitenlandse leverancier en de Nederlandse defensie-technologische industriële basis, gericht op versterking van de gebieden uit de Defensie Industrie Strategie (DIS).

Het gunningscriterium uit het eerste spoor ziet op het betrekken van de Nederlandse defensie-technologische industriële basis bij kritieke systemen van de onderzeeboot.

Betrokkenheid van de Nederlandse defensie-technologische industriële basis bij de niet-kritieke systemen is weliswaar wenselijk, omdat hiermee de Nederlandse defensie-technologische industriële basis verder wordt versterkt, maar is niet vereist voor de waarborging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang.

Middels de uitwerking van een ICA worden de werven wel gestimuleerd om dergelijke betrokkenheid tot stand te laten komen.

27.

Welke kritische systemen vallen precies onder de WNV?

38.

Hoeveel kritieke systemen zijn er voor de nieuwe onderzeeboten geïdentificeerd?

Defensie heeft 42 systemen van de onderzeeboot aangemerkt als kritieke systemen. Dit betreft in enkele gevallen *government furnished equipment, information, software* (GFx) waarvoor de kandidaat-werven ruimte in hun ontwerp moeten maken. GFx hebben bijvoorbeeld betrekking op bewapening en beveiligde communicatie en informatienetwerken. Vanwege de rubricering van de onderliggende informatie kunnen de aard, de samenstelling en de herkomst van de kritieke systemen niet nader worden gespecificeerd, ook niet in de vertrouwelijke beantwoording.

29.

Klopt het dat u slechts een rol voor de Nederlandse marinebouw weggelegd ziet als toeleverancier van een buitenlandse werf? Hoe verhoudt zich dit tot de opvatting dat de Nederlandse marinebouw excelleert in het integreren van systemen van derden en veel minder uniek is als toeleverancier van onderdelen (zie <https://www.kivi.nl/afdelingen/defensie-en-veiligheid/nieuws/artikel/position-paper-marinebouw>)? Klopt het bovendien dat toeleveranciers slechts door de opdrachtgever ontwikkelde producten produceren, en daarbij geen eigen kennis voor doorontwikkeling en vernieuwing ontwikkelen? Hoe kan de Nederlandse industrie een (hoogwaardige) rol krijgen in de instandhouding en doorontwikkeling van de toekomstige onderzeeboten en daarmee bijdragen aan de beoogde strategische autonomie?

In het Nederlandse marinebouwcluster ligt de focus op oppervlakteschepen. Sommige bedrijven hebben de ambitie om een groot aandeel te hebben in het ontwerp, de bouw en de instandhouding gedurende de levensduur van de nieuwe onderzeeboten. Deze bedrijven kunnen naar eigen zeggen bij de bouw een groot deel van de assemblage, installatie en integratie van technische systemen voor hun rekening nemen. Het kabinet onderschrijft dit ten dele, maar ziet gegeven de kaders van de B-brief en de in Nederland aanwezige kennis en capaciteit op onderzeebootgebied ook wezenlijke beperkingen. De nieuwe onderzeeboten worden 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 niet één-op-één te hanteren (zie ook het antwoord op vraag 21).

Zoals toegelicht in de beantwoording van de vragen van de leden Van Helvert en Palland (Kamerstuk 2234, 1 april 2021) en in de beantwoording van de vragen over de basisrapportage (Kamerstuk 34225, nr. 32) moet de Nederlandse industrie zich aan de voorkant positioneren in de leverketen van de kandidaat-werven. De Nederlandse bedrijven zullen rechtstreeks met de kandidaat-werven in gesprek moeten gaan om gezamenlijk te beoordelen of Nederlandse (deel)systemen en componenten geïntegreerd kunnen worden in het ontwerp van

de kandidaat-leveranciers. De drie kandidaat-werven zijn ervan op de hoogte gesteld dat Nederlandse bedrijven via de verschillende sporen een bijdrage kunnen leveren. Het is de verantwoordelijkheid van de Nederlandse bedrijven om zichzelf hiervoor optimaal te positioneren.

Defensie heeft in het gunningsmodel een gunningscriterium opgenomen waarmee de werven zich kunnen onderscheiden door het (op licentiebasis) betrekken van Nederlandse bedrijven voor de (door)ontwikkeling, engineering, productie, assemblage en/of instandhouding van kritieke systemen. Hiermee stimuleert Defensie dat Nederlandse bedrijven in de toeleveringsketen van de kandidaat-werven worden opgenomen ten behoeve van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang (WNV).

30.

Hoe beoordeelt u de grote zorgen die vanuit de Nederlandse industrie (NIDV, NMT en FME en VNO-NCW) geuit zijn (zie https://www.vno-ncw.nl/sites/default/files/brief_tbv_cd_materieel_defensie_29_juni.pdf)? Kunt u expliciet ingaan op elk van onderstaande zorgen en aangeven in hoeverre u deze adresseert: A. Door bij de aanschaf geen harde eisen te stellen over de betrokkenheid van de Nederlandse industrie op het gebied van hoogwaardige technologie kan de Nederlandse (toeleverings-) industrie mogelijk pas aanhaken vanaf het moment van de instandhouding van de boten (rond 2040); B. Hierdoor ontstaat een reële kans dat de maritieme maakindustrie (bestaande uit veel mkb-bedrijven) de bestaande kennis en kunde die nodig is op het gebied van instandhouding niet zo lang bij zich weet te houden en dus tegen die tijd niet meer in staat is om hier een rol van betekenis te kunnen spelen; C. Daarnaast is het zonder intensieve betrokkenheid bij ontwikkeling en bouw, nagenoeg onmogelijk om voldoende kennis te ontwikkelen en op te bouwen om een rol te kunnen spelen bij de instandhouding en het upgraden van technologische onderdelen en kritische systemen; D. Daarbij zorgt het loskoppelen van de afspraken rondom aanschaf van de instandhouding dat de buitenlandse werf van keuze na het gunnen van het contract voor de bouw weinig stimulans meer heeft om op hoogtechnologische systemen de Nederlandse industrie en toeleveranciers te betrekken?

Ad A. Het kabinet deelt niet de zorg dat de Nederlandse industrie mogelijk pas vanaf het moment van de instandhouding kan worden betrokken. Zie het antwoord op vragen 9 en 19.

Ad B. 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. Bij het Instandhoudingsprogramma Walrusklasse heeft Defensie ook voor een groot deel gebruik moeten maken van buitenlandse leveranciers. Defensie draagt zorg voor de inzetbaarheid en het voortzettingsvermogen van de vervangende onderzeebootcapaciteit gedurende de levensduur, ongeacht het soort operaties en de coalitie waarbinnen deze plaatsvinden. Dat betekent echter niet dat Nederland binnen de eigen landsgrenzen onverkort zelf over alle kennis en capaciteit moet beschikken.

Ad C. Betrokkenheid van Nederlandse bedrijven gedurende de levensduur van de onderzeeboot kan via drie sporen tot stand komen (zie antwoord vraag 9). Voor strategische autonomie is, zoals ook aangegeven in het Regeerakkoord, het hebben van een vitale defensiesector belangrijk. De Defensie Industrie Strategie (DIS) (Kamerstuk 31125, nr. 92) laat zien wat strategische autonomie op het niveau van de Krijgsmacht betekent en geeft richting aan waar Nederland al dan niet afhankelijk is. De DIS presenteert niet alleen de ambitie van de NLDTIB in termen van technologie- en kennisgebieden en industriële capaciteiten, maar geeft ook aan waar Nederland moet samenwerken en waar ons land afhankelijk is van andere landen. De Kamer is separaat per brief geïnformeerd over de DIS in de nieuwe geopolitieke context (kenmerk BS2022026055).

Ad D. Defensie zal in het leveringscontract van de onderzeeboten afspraken maken over de strategische autonomie, de toekomstige inrichting van de instandhouding en het daarvoor benodigde toekomstige partnerschap. Door ten minste gebruiksrechten te verkrijgen wordt DMI zo goed mogelijk gepositioneerd om zelf Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen te betrekken bij de instandhouding gedurende de hele levensduur. Door het loskoppelen van de levering en instandhouding kunnen Nederlandse bedrijven zich gericht positioneren voor werkzaamheden in de instandhouding. Zie ook het antwoord op vraag 33.

33.

Deelt u de opvatting dat dankzij de Nederlandse industrie en kennisinstituten de instandhoudings- en exploitatiekosten van de huidige onderzeeboten relatief laag zijn in vergelijking met buitenlandse equivalente onderzeeboten? Erkent u dat het belang van substantiële betrokkenheid van industrie en kennisinstituten bij het ontwerp en de bouw van de nieuwe onderzeeboten alleen maar is toegenomen nu er een knip is gemaakt tussen aanschaffkosten en levensduurkosten, waarbij deze laatste kennelijk geen rol meer spelen in het beoordelingskader en gunningsmodel?

Defensie heeft geen inzicht in de instandhoudings- en exploitatiekosten van buitenlandse onderzeeboten, waardoor het niet mogelijk is om deze kosten af te zetten tegen de instandhoudings- en exploitatiekosten van de Walrus-klasse onderzeeboten.

De Nederlandse betrokkenheid kan via verschillende sporen tot stand komen en de daarvoor genomen maatregelen hebben betrekking op de gehele levensduur van de onderzeeboot.

Zoals toegelicht in de beantwoording van de vragen over de voortgangsrapportage, zijn er voor Defensie (financiële) risico's verbonden aan de ontkoppeling van de aanschaf en het onderhoud, maar kan dit ook kansen bieden. Na contracttekening van de leveringsovereenkomst wordt de instandhouding nader vastgelegd, mede op basis van inzichten uit de fase waarin het gedetailleerde ontwerp voor de nieuwe onderzeeboot wordt bepaald. Voordeel hiervan is dat het instandhoudingsdeel voor het planbare onderhoud robuuster kan worden afgesproken, want na de gunning zijn meer werf-specifieke afspraken mogelijk. Daarnaast kan maatwerk met de winnende werf worden toegepast voor de uitwerking van de regierol van de Directie Materiële Instandhouding (DMI) in Den Helder en de bijbehorende instandhoudingsfilosofie. Door gebruiksrechten te

verkrijgen wordt DMI zo goed mogelijk gepositioneerd om zelf Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen te betrekken bij de instandhouding gedurende de hele levensduur. Daarnaast bevat het leveringscontract voorwaarden voor het instandhoudingscontract. Het doel hiervan is het risico op *vendor lock-in*, een te grote afhankelijkheid van een werf, te mitigeren.

35.

Waarom is het niet mogelijk openbaar te maken wat in het gunningsmodel de zwaarte is van het WNV-gunningscriterium waarmee de werven zich kunnen onderscheiden door het (op licentiebasis) betrekken van Nederlandse bedrijven voor de (door)ontwikkeling, engineering, productie, assemblage en/of instandhouding van kritieke systemen? Als dit niet mogelijk is, kunt u toelichten wat de redenen precies zijn? Gaat het bijvoorbeeld om commerciële of juridische bezwaren en welk wetsartikel uit bijvoorbeeld artikel 346 of de aanbestedingsregels betreft het dan precies?

39.

Kunt u nader motiveren waarom het hele tenderdossier vertrouwelijk is? Kunt u de weging van de verschillende criteria in het gunningsmodel openbaar delen, zodat de Kamer in het openbaar inzicht krijgt hoe de betrokkenheid van de Nederlandse defensie-industrie meegewogen wordt?

Vanwege de rubricering van de onderliggende informatie kunnen de kritieke systemen en de daarmee samenhangende (WNV-)eisen niet openbaar worden gemaakt en ook niet vertrouwelijk worden gedeeld (zie ook antwoord vraag 27). De rubricering is nodig omdat kennis van de kritieke systemen het makkelijker maakt voor (potentiële) tegenstanders om gericht inlichtingen te verzamelen en eventuele kwetsbaarheden te identificeren.

De gunningscriteria zijn op hoofdlijnen met de Kamer gedeeld in de vertrouwelijke bijlage II bij de brief over de offerteaanvraag van 30 september 2022. Over de uitwerking van de WNV-eisen en de wijze waarop deze worden meegewogen in de gunning is de Kamer nader geïnformeerd tijdens een besloten technische briefing over de offerteaanvraag op 18 oktober 2022.

Het openbaar maken van (delen van) het tenderdossier kan de aanbestedingsprocedure beïnvloeden en de positie van Defensie, en daarmee de belangen van de Staat, schaden.

36.

Wat is het verschil tussen kritieke systemen en niet-kritieke systemen?

37.

Hoe wordt het verschil tussen kritieke systemen en niet-kritieke systemen bepaald?

Defensie wil de onderzeeboten zoveel mogelijk zelf kunnen inzetten en onderhouden en verlangt leveringszekerheid in de ontwikkel-, toeleverings- en instandhoudingsketen door gegarandeerde toegang tot en beschikbaarheid van kennis, rechten, mensen en middelen rondom kritieke systemen van de onderzeeboot. De in het *concept of operations* (CONOPS) beschreven militair-operationele capaciteiten van de onderzeeboot zijn vertaald naar functionele ketens die bestaan uit (sub)systemen. Voorts zijn criteria opgesteld om te bepalen

welke (sub)systemen van de onderzeeboot kritiek zijn voor de strategische autonomie. De lijst van kritieke systemen bestaat enerzijds uit systemen die kritiek zijn met het oog op behoud van militaire capaciteiten (operationele relevantie) en anderzijds uit systemen die kritiek zijn voor de operationele inzetbaarheid. Alle overige systemen zijn niet-kritieke systemen.