

2021Z03741

(ingezonden 25 februari 2021)

Vragen van de leden Van Helvert en Palland (beiden CDA) aan de staatssecretarissen van Defensie en van Economische Zaken en Klimaat en de minister-president en over het bericht 'Gaaf de Nederlandse industrie aan boord van Nederlandse onderzeeboten?'

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)
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 zelfstandige levensduur te kunnen inzetten en te kunnen onderhouden. Bij de inrichting van de vervolgfase dienen deze factoren leidend te zijn."? Onderschrijft het kabinet dit onomwonden?
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?
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?
5. Hoe beoordeelt u de berekening van de kosten die voor een bedrijf, dat drie teams van ingenieurs moet leveren, kunnen oplopen tot ruim één miljoen euro bij een dialoofphase 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?

7. Hebben de ministeries van Defensie en van 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?

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?

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?

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?

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?

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?

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 nee, 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?

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 en wanneer? Kunt u dit toelichten?

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?

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

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 winstoogmerk 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?

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.”?

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?

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 dieselektrische onderzeeboten?

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)

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?

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 een 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?

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’?

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?

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

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?

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

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 kennisinstututen, 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?

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, 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?

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 erkent u 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?

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?

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)

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

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

2) Kamerstuk 34225-25, antwoord op vragen 54 en 217

3) Kamerstuk 34225-24

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

5) Kamerstuk 35570 X-63

6) Kamerstuk 27830-309

7) Kamerstuk 31125-96

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-vervangning-walrusklasse-onderzeeboten/>

10) Kamerstuk 35570 X-63