

AH 1183
2019Z17062

Antwoord van staatssecretaris Visser (Defensie), mede namens de ministers van Defensie en van Financiën en de staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat (ontvangen 19 december 2019)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019-2020, nr. 267

1.

Hoe beoordeelt u de berichtgeving: ‘Nieuwe onderzeeboten: Nederlandse marine-industrie dreigt alleen kruimels te krijgen’[1] en het artikel ‘Het langzame herstel van de krijgsmacht’ in de Telegraaf van 3 juli jl.?

Ik heb kennis genomen van de genoemde berichten. De Kamer heeft vorige week de B-brief ontvangen van het project Vervanging Onderzeebootcapaciteit. Hierin zijn de besluiten opgenomen over het gewenste type onderzeeboot, het aantal aan te schaffen onderzeeboten, het budget dat daarvoor beschikbaar is, de *shortlist* van de kandidaat-werven en de verwervingsstrategie.

In de B-fase is ten aanzien van deze vier kandidaat-werven een aantal onderzoeken uitgevoerd. Er heeft een kosten-batenanalyse (KBA) plaatsgevonden, waarbij verschillende vervangingsopties zijn vergeleken. Binnen dit project worden deze alternatieven als varianten benoemd. In een apart onderzoek heeft Defensie de eigenschappen van deze werven tegen het licht gehouden. Verder heeft Defensie de mogelijkheden voor internationale samenwerking in kaart gebracht en heeft het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat onderzoek gedaan naar industriële aspecten. Als uitwerking van het Regeerakkoord is in november 2018 de Defensie Industrie Strategie (DIS) gepubliceerd. In februari 2019 is de DIS in de Tweede Kamer behandeld. Na de publicatie van de DIS is een aanvullend onderzoek uitgevoerd om te inventariseren in welke mate de kandidaat-werven een bijdrage kunnen leveren aan de doelstellingen van de DIS¹.

¹ Kamerstuk 34 225, nr.23

Bij de uiteindelijke keuze van een leverancier zullen onder andere factoren zoals beste boot voor de beste prijs, risicobeheersing en de uitwerking van het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie als uitgangspunten dienen. Vanuit een economische en industriële invalshoek is de toekomstige positie van het Nederlandse marinebouwcluster van belang, inclusief MKB en kennisinstituten. Na het gezamenlijk vaststellen van de gunningseisen, werkt het ministerie van Economische Zaken en Klimaat in een parallel spoor met de kandidaat-werven een industriële samenwerkingsovereenkomst uit. Tevens zijn wegingselementen zoals strategische samenwerking met NAVO-bondgenoten en andere strategische partners en bijdragen aan Europese defensiesamenwerking van belang.

2.

Erkent u de grote zorgen die vanuit de Nederlandse marine-industrie geuit worden over de toekomst van de Nederlandse marinebouw en het behoud van nationale strategische belangen en nationale militaire kennis?

Ik ben op de hoogte van opvattingen die leven in de Nederlandse marine-industrie. Ook is er het Triarii-rapport 'Economische effecten marinebouwcluster' dat de staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat op 10 september 2018 naar de Kamer heeft gestuurd.²

Voor Nederland is, zoals beschreven in de DIS, een sterk marinebouwcluster van strategisch belang teneinde de wezenlijke belangen van de nationale veiligheid te kunnen beschermen, ook tijdens de instandhouding van een wapensysteem.

3.

Kent u het artikel in de Financial Review 'Defence minister gets frank with French over submarine build' van 16 augustus 2019[2], en de uitzending 'Breaking French submarine contract a 'bargain' at \$330m[3]'?

4.

Kent u de berichtgeving uit het artikel: 'Onderhandelingen over toekomstige Leopard-tank verlopen stroef' over het

² Kamerstuk 31 125, nr. 90.

vastlopen van de onderhandelingen tussen twee Duitse bedrijven en een Frans bedrijf, omdat het Franse bedrijf een positie van 50% opeist in de ontwikkeling van de toekomstige Leopard 3 tank?

5a.

Kent u het artikel: 'U-Boote machen wieder Probleme'[4] over het niet-functioneren van de Duitse nieuwe onderzeeboten?

Ja

5b.

Hoe beoordeelt u deze berichtgeving in het licht van een mogelijke samenwerking met de Duitse aanbieder voor de onderzeebootorder?

Internationale samenwerking is gekenmerkt als randvoorwaarde voor de vervanging van de Walrusklasse. Dit is noodzakelijk, omdat Nederland niet beschikt over een zelfschepende onderzeebootindustrie. Internationale samenwerking is daardoor een belangrijk onderdeel van de invulling van de vervangende onderzeebootcapaciteit, zowel in de verwerving als in de exploitatie. Uit het onderzoek dat is gedaan naar internationale samenwerking blijkt onder meer dat samenwerking met Duitsland, evenals die met Frankrijk en Zweden, kansen, risico's en mogelijkheden met zich mee brengt, afhankelijk van welk thema wordt beschouwd.

6a.

Erkent u in uw antwoord op vraag 23 feitelijke vragen Defensie-industrie strategie[5] dat 'Uitbesteding van een project aan een buitenlandse industrie kan leiden tot een erosie van het kennisniveau.'?

Uitbesteding van een project aan een buitenlandse industrie kan leiden tot verandering van het kennisniveau. Als de buitenlandse industrie een project uitvoert, kan het kennisniveau van Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen dalen, maar naarmate

zij meer worden ingeschakeld kan hun kennisniveau op peil blijven of zelfs stijgen.

Om het nationale veiligheidsbelang te borgen is in de DIS beschreven dat betrokkenheid bij de productie en instandhouding van de eigen industrie essentieel is voor het behoud en de versterking van de toegang van de Nederlandse industrie tot hoogwaardige kennis en capaciteiten. Hieruit volgt 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.

6b.

Klopt de analyse dat, doordat de order voor mijnenbestrijdingsvaartuigen gegeven is aan een Frans-Belgisch consortium, de Nederlandse kennis op mijnenbestrijdingsgebied (deels) erodeert en de Nederlandse industrie structureel een exportmarkt verloren heeft voor toekomstige mijnenbestrijdingsvaartuigen?

6c.

Klopt het dat de aanbesteding van de mijnenbestrijdingsschepen niet conform de Defensie Industrie Strategie (DIS) was?

De twee marinebouwprojecten van België en Nederland moeten in samenhang worden gezien. De twee landen hebben in 2016 afgesproken dat België de leiding heeft bij de mijnenbestrijdingscapaciteit en Nederland bij de M-fregatten. Het gevolgde aanbestedings- en gunningsproces voor de vervanging van de mijnenbestrijdingscapaciteit is uitgevoerd volgens de Belgische regels en procedures. Deze verdeling vloeit logischerwijs voort uit de taakspecialisatie binnen de intensieve marinesamenwerking tussen beide landen (BENESAM). De taakspecialisatie zorgt voor maximale interoperabiliteit en lagere kosten, maar is alleen mogelijk als beide landen beschikken over nagenoeg identiek materieel.

België en Nederland hebben voor de twee gezamenlijke vervangingsprojecten een “maatschappelijke return” *Memorandum of Understanding* (MoU) getekend. Aan Nederlandse kant was

hierbij het Commissariaat Militaire Productie van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (CMP) betrokken. In dit MoU is overeengekomen dat beide landen globaal streven naar een zo evenwichtig mogelijke verdeling van de maatschappelijke return. Afgesproken is dat ieder land vrij is in de keuze van het te doorlopen verwervingstraject. Aan Nederlandse kant zal Defensie voor de bouw van vier nieuwe M-fregatten – twee per land – zonder concurrentiestelling offertes aanvragen bij de Nederlandse industrie. Het Nederlandse bedrijfsleven en de kennisinstellingen worden daarmee maximaal betrokken bij het ontwerp, de bouw en de instandhouding van deze schepen.

België heeft voor het project van de mijnenbestrijdingscapaciteit een Europese aanbesteding uitgevoerd.³ Nederlandse bedrijven en kennisinstituten kunnen op verschillende manieren betrokken blijven bij kennisontwikkeling op het gebied van mijnenbestrijding. Zoals uiteengezet in de beantwoording van 19 april jl. van vragen over de D-brief⁴ zal Defensie op korte termijn enkele onderwaterdrones aanschaffen. Daarmee kan ervaring worden opgedaan om de latere invoering ervan soepeler te laten verlopen. Kennisinstituten zullen hierbij worden ingeschakeld. Daarnaast is in PESCO-verband een project gaande (PESCO MAS MCM) voor de ontwikkeling van onbemande apparatuur voor mijnenbestrijding dat kansen biedt voor Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen, ook ten aanzien van export.

De gezamenlijke vervanging door België en Nederland van de mijnenbestrijdingscapaciteit en de M-fregatten sluit goed aan bij de Defensie Industrie Strategie, waarin nadrukkelijk aandacht wordt gegeven aan internationale samenwerking. In het kader van de samenwerking met België worden het Nederlandse bedrijfsleven en de kennisinstellingen maximaal betrokken bij het ontwerp, de bouw en de instandhouding van de nieuwe fregatten.

6d.

Zal de aanbesteding van de onderzeeboten nu wél conform de DIS gaan?

³ Kamerstuk 27 830, nr. 280

⁴ Kamerstuk 27 830, nr. 282

Voor de wijze van aanbesteding verwijs ik u naar de vorige week verzonden B-brief.

6e.

Hoe beoordeelt u het risico van kennis-erosie voor het later kunnen uitvoeren door de Nederlandse marinebouw van het benodigde onderhoud en upgrades aan de onderzeeboten, waarin Nederland nu excelleert, indien niet over het intellectual property (IP) van deze onderzeeboten kan worden beschikt?

6g.

Bent u bereid om werven uit te sluiten die het IP niet willen delen, zodat erosie van strategische kennis kan worden voorkomen?

In de D-fase van het project worden de aspecten van de DIS nader uitgewerkt. Garanties hiervoor worden in het begin van deze fase besproken met de kandidaat-werven en via hen met de betreffende overheden. Deze garanties moeten worden vastgelegd in afspraken met de betreffende overheden en met de kandidaat-werven. Hierbij moet onder meer worden gedacht aan gebruiksrechten inzake intellectueel eigendomsrecht.

6f.

Hoe beoordeelt u het voortbestaan van de Nederlandse marinebouwcluster wanneer er wordt gekozen voor een hoofdaannemer die geen structureel partnerschap heeft met de Nederlandse marinebouw en niet bereid is tot het volledig delen van het intellectuele property (IP)?

21.

In hoeverre heeft het kabinet de ambitie om onderzeebootbouw in Nederland te stimuleren?

Vanuit een economische en industriële invalshoek is de toekomstige positie van

het Nederlandse marinebouwcluster van belang, inclusief MKB en kennisinstituten. Voor Nederland is, zoals beschreven in de DIS, een sterk marinebouwcluster van strategisch belang teneinde de

wezenlijke belangen van de nationale veiligheid te kunnen beschermen, ook tijdens de instandhouding van een wapensysteem. Meerdere aspecten zijn hierbij relevant, waaronder de mate waarin Nederland kan beschikken over de vereiste kennis en toegang tot intellectueel eigendom om de onderzeeboten autonoom in te zetten, in stand te kunnen houden en te kunnen moderniseren en verbeteren.

Het is van essentieel belang voor de vervangende onderzeebootcapaciteit als strategisch wapensysteem dat bij de exploitatie en het lange termijn onderhoud (inclusief *mid-life updates*) de Nederlandse Defensie Technologische & Industriële Basis (NL-DTIB⁵) wordt betrokken. De NL-DTIB is bekend met de nationale karakteristieken en werkwijzen, die redelijk uniek zijn. De NL-DTIB is onder meer op succesvolle wijze betrokken geweest bij het Instandhoudingsprogramma van de Walrusklasse onderzeeboten. Door deze bekendheid en betrokkenheid kan zij naar verwachting op een goede wijze onder andere de functie van systeem- integrator invullen en daarmee het nationaal belang dienen gedurende de levensduur van de onderzeeboot. Alleen met een goede instandhouding blijft het wapensysteem gedurende de levensduur zijn waarde behouden. Vanuit nationaal veiligheidsbelang moet Nederland via de NL-DTIB gedurende de gehele levensduurfase beschikken over capaciteiten die handelingsvermogen en soevereine inzet van de onderzeeboot garanderen. Alle kandidaat-werven hebben de intentie getoond om invulling te geven aan DIS-aspecten.

Zie ook het antwoord op vraag 6e.

6g.

Bent u bereid om werven uit te sluiten die het IP niet willen delen, zodat erosie van strategische kennis kan worden voorkomen?

Zie het antwoord op vraag 6e.

6h.

Kunt u alle onderdelen van vraag 6 separaat beantwoorden?

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

Vragen zijn zoveel als mogelijk separaat beantwoord. Daar waar vragen een relatie hebben worden deze in samenhang beantwoord.

7a.

Erkent u dat een goed functionerend samenwerkingsverband zoals 'de Gouden Driehoek' noodzakelijk is voor het beste product voor de beste prijs binnen de gegeven tijd?

7b.

Deelt u de opvatting dat het vroegtijdig betrekken van de Nederlandse 'Gouden Driehoek' bij het ontwikkelen van de nieuwe onderzeeboot, sterk zal bijdragen aan een ontwerp dat later tegen lage kosten is te onderhouden en slimmer kan worden voorbereid op toekomstige upgrades?

8b.

Kan de werking van de 'Gouden Driehoek', waarin gezamenlijk oplossingen voor technische problemen worden gezocht, kosten en vertraging voorkomen, waardoor de ontwikkelrisico's aanzienlijk lager liggen?

Een intensieve samenwerking tussen overheid, kennisinstellingen en bedrijfsleven in de zogenoemde 'gouden driehoek' kan bijdragen aan de ontwikkeling van technologisch geavanceerde producten en met een hoge operationele inzetbaarheid tegen zo laag mogelijke kosten.

Voor Nederland is een zelfscheppend marinebouwcluster van strategisch belang. Aangezien Nederland echter niet beschikt over een zelfscheppende onderzeebootindustrie, is voor de vervanging van de Walrusklasse-onderzeeboten internationale samenwerking noodzakelijk.

Zie ook het laatste deel van het antwoord bij vraag 1.

8a.

Klopt het dat voor een product dat niet van de plank kan worden gekocht maar waaraan een ontwikkelingsfase vastzit, met nog onbekende technische risico's, concurrentiestelling niet per definitie leidt tot een lagere prijs?

Dit alles is afhankelijk van de ontwikkeling van het product.

8b.

Kan de werking van de 'Gouden Driehoek', waarin gezamenlijk oplossingen voor technische problemen worden gezocht, kosten en vertraging voorkomen, waardoor de ontwikkelrisico's aanzienlijk lager liggen?

Zie het antwoord op vraag 7a.

9.

In hoeverre kennen de verschillende aanbieders een werkwijze van gezamenlijk ontwikkelen en bouwen zoals binnen de Nederlandse 'Gouden Driehoek', die er de laatste decennia in resulteerde dat Nederlandse marineschepen immer op tijd en binnen budget werden opgeleverd?

Alle kandidaat-werven hebben intentie getoond om invulling te geven aan de DIS aspecten. Zo heeft Naval Group onder meer aangegeven met Royal IHC samen te werken, heeft Saab Kockums de samenwerking gezocht met Damen Schelde Naval Shipbuilding en heeft tkMS aangegeven de bouw van onderzeeboten in de Noordkop te laten plaatsvinden. De exacte afspraken tussen kandidaat-werven en (door hen benoemde) samenwerkingspartners zullen in de volgende fase van het project door Defensie nader worden onderzocht. Defensie doet dit onder meer met het ministerie van EZK.

10.

Klopt het dat het voor Defensie in geval van concurrentiestelling heel lastig kan worden om de volledige informatie van subsystemen beschikbaar te krijgen, omdat

buitenlandse aanbieders vanwege eigen nationale veiligheidsbelangen niet volledig open kaart zullen spelen over hun landeigen, strategische innovaties en militaire kennis?

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

11a.

Welke kwaliteitsimpuls kunnen nieuwe orders voor de Nederlandse marinebouw opleveren, zowel op het gebied van onderzeeboten als daarbuiten in de civiele Nederlandse maritieme industrie?

Nieuwe orders voor de bouw van marineschepen waarbij Nederlandse bedrijven zijn betrokken, kunnen een impuls geven aan zowel de economische en financiële positie van de sector als aan het kennisniveau. De kennis die is opgedaan bij marinebouwprojecten kan bovendien worden benut in het civiele domein.

11b.

Bent u bereid de spin-off en spill-over effecten te onderzoeken van Nederlandse industriële participatie?

Het kabinet heeft vorig jaar de DIS uitgebracht, waarin onder andere is ingegaan op de economische kansen voor de defensiesector. Ook het in het antwoord op vraag 2 genoemde Triarii-rapport gaat in op deze aspecten. Het kabinet zal uw Kamer dit jaar nog een overzicht geven van de economische positie en kerncijfers van de Nederlandse defensie-industrie. Voor een nieuw onderzoek bestaat geen aanleiding.

12a.

Erkent u dat de Nederlandse defensie-industrie in het nadeel verkeert ten opzichte van sommige buitenlandse staatsbedrijven, die op velerlei wijze kunnen rekenen op steun van hun overheid?

In het algemeen geldt dat een Nederlandse onderneming die zich benadeeld voelt door buitenlandse concurrentie en daarbij het vermoeden heeft dat de relevante aanbestedingsprocedure en gunning door een EU-lidstaat niet correct is doorlopen, een kort geding kan starten om voorlopige maatregelen te laten nemen om de beweerde inbreuk ongedaan te maken of te voorkomen dat de betrokken belangen verder worden geschaad. Dit kan bijvoorbeeld doordat de Nederlandse onderneming in een kort geding procedure inzet op het laten vernietigen van een gunningsbesluit en het opnieuw laten doen van de aanbestedingsprocedure.

Ook kan de Nederlandse onderneming, als er ten onrechte niet Europees is aanbesteed, een bodemprocedure starten voor het vernietigen van de overeenkomst en eventueel een schadevergoeding eisen. Daarnaast kan de Nederlandse onderneming bij de nationale rechter van de desbetreffende lidstaat een procedure aanspannen met de klacht dat er sprake is van ongeoorloofde staatssteun, of een klacht over ongeoorloofde staatssteun indienen bij de Europese Commissie. De Europese Commissie kan vervolgens een onderzoek instellen en volledige terugvordering van de staatssteun gelasten bij de betrokken EU-lidstaat.

De Nederlandse overheid is zelf niet in staat om bevoordeling van ondernemingen door andere landen als zodanig te voorkomen. Wel kan de Nederlandse overheid indien relevante informatie beschikbaar is, dit delen met de Europese Commissie en het betrekken bij de beoordeling van abnormaal lage inschrijvingen. De Europese Commissie is – onder toezicht van het Hof van Justitie – exclusief bevoegd ten aanzien van de toetsing van de verenigbaarheid van staatssteun van EU-lidstaten met de Europese regels. Voor zover het gaat om bevoordeling van ondernemingen door landen die niet tot de EU behoren, kan de Europese Commissie in het kader van de gemeenschappelijke handelspolitiek optreden.

12b.

Deelt u de opvatting dat nu doorgaan met een langdurig proces van concurrentiestelling de Nederlandse marinebouw extra benadeelt, doordat sommige buitenlandse aanbieders de verdragingskosten kunnen opvangen door staatssteun?

Nee, met de gekozen aanbesteding in concurrentie blijft conform de huidige planning ondertekening van het contract voorzien in 2022.

13a.

In hoeverre vraagt de internationale veiligheidssituatie om meer, conventioneel aangedreven, vooral expeditionaire onderzeeboten die goedkoper en minder complex zijn dan nucleaire onderzeeboten?

De NAVO heeft in juni 2018, in het kader van de tweejaarlijkse *NATO Defence Planning Capability Review*, bij Nederland aangedrongen op vervanging van de Walrusklasse-onderzeeboten (bijlage bij Kamerstuk 28 676, nr. 299 van 5 juli 2018). De NAVO noemt deze en andere vervangingsprojecten 'urgent'. Daarbij heeft de NAVO zich niet uitgelaten over het type onderzeeboot dat Nederland zou moeten aanschaffen. De NAVO en de EU vragen in algemene zin bij de lidstaten regelmatig aandacht voor capaciteiten voor onderzeebootbestrijding.

13b.

In hoeverre versterkt deze tendens de exportpositie van Nederland, indien de ontwikkeling en bouw van de vervanger van de Walrus-klasse binnen de Nederlandse Marinebouw met haar buitenlandse partner plaats vindt?

Nederland beschikt niet over een zelfscheppende onderzeebootindustrie. Internationale samenwerking met een buitenlandse leverancier is noodzakelijk. Wel is het mogelijk dat Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen worden gepositioneerd om deel te gaan uitmaken van toeleveringsketens op onderzeebootgebied.

13c.

Klopt het dat het hiervoor voorwaarde is dat in ieder geval het IP van deze boten door de buitenlandse partner volledig moet worden gedeeld?

Vanuit nationaal veiligheidsbelang verlangt Defensie het overdraagbaar gebruiksrecht om zorg te dragen dat gedurende de gehele levensduur de instandhouding wordt gegarandeerd.

13d.

Hoe zijn de ervaringen van eventuele export van de Walrusklasse destijds?

Er is geen export geweest van Walrusklasse-onderzeeboten.

14a.

Nu alle marktpartijen een gelijkwaardige samenwerking met de Nederlandse maritieme industrie pretenderen, is de participatie van Nederlandse (toe)leveranciers en kennisinstellingen bij al die marktpartijen (nagenoeg) gelijk?

De exacte afspraken tussen kandidaat-werven en (door hen benoemde) Nederlandse samenwerkingspartners zullen in de volgende fase van het project door Defensie nader worden onderzocht.

14b.

In hoeverre versterkt samenwerking met deze marktpartijen de Nederlandse positie in de consolidatie van de Europese marinebouw?

Op het gebied van marine-oppervlakteschepen wordt in Europa steeds meer samengewerkt, maar een verdergaande consolidatie is op dit moment nog onzeker. Soevereine staten beschouwen hun marinebouwcapaciteit vaak als een strategisch belang en

Nederland vormt, zoals beschreven in de DIS, daarop geen uitzondering. De ondernemingen in de sector zelf nemen daarbij ook weer een eigen positie in. De mate en het tempo waarin de consolidatie zal doorzetten, is dan ook moeilijk te voorspellen.

15a.

Staat u nog steeds achter de navolgende zinsnedes in de Kamerbrief met stand van zaken project 'Vervanging onderzeebootcapaciteit' van 24 april 2019[6]: ' In november vorig jaar hebben Defensie en EZK de Defensie Industrie Strategie (DIS) gepresenteerd (Kamerstuk 31 125, nr. 92). Vervolgens hebben enkele werven of hun overheden nieuwe of aangepaste plannen over de industriële aspecten van de onderzeebootvervanging gepresenteerd. Op grond hiervan is besloten een aanvullend onderzoek te doen waarin alle vier de genoemde werven worden betrokken.'?

Ja.

15b.

Kunt u precies aangeven wat voor onderzoeken hiertoe zijn verricht en kunt u die uitkomsten zo volledig mogelijk met de Kamer delen?

In de B-fase van het project Vervanging Onderzeebootcapaciteit is ten aanzien van de kandidaat-werven een aantal onderzoeken uitgevoerd. Er heeft een kosten-batenanalyse (KBA) plaatsgevonden, waarbij verschillende vervangingsopties zijn vergeleken. In een apart onderzoek heeft Defensie de eigenschappen van de werven tegen het licht gehouden. Verder heeft Defensie de mogelijkheden voor internationale samenwerking in kaart gebracht en heeft het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) onderzoek gedaan naar industriële aspecten. Als uitwerking van het Regeerakkoord is in november 2018 de Defensie Industrie Strategie (DIS) gepubliceerd. In februari 2019 is de DIS in de Tweede Kamer behandeld. Na de publicatie van de DIS is een aanvullend onderzoek uitgevoerd om te inventariseren in welke mate de kandidaat-werven een bijdrage kunnen leveren aan de doelstellingen van de DIS.⁶ De belangrijkste

⁶ Kamerstuk 34 225, nr.23

resultaten van hierboven benoemde onderzoeken zijn verwoord in de B-brief vervangende onderzeebootcapaciteit.

16.

Kunt u in de beantwoording van deze schriftelijke vragen in ieder geval in detail ingaan op de volgende onderdelen, waarbij (waar van toepassing) wordt verwezen naar de artikelen genoemd in vraag 1, 3, 4 en 5:

16a.

het al dan niet ter beschikking hebben van voldoende capaciteit binnen Defensie om nog langer uitvoering te kunnen geven aan een proces van concurrentiestelling met twee of meer verschillende aanbieders, mede gezien de grote druk die er nu al op de organisatie staat, zoals onder meer gesteld - en door u erkend - in het rapport: 'Economische effecten marinebouwcluster'[7];

De balans voor de kennis en informatie over de ontwikkeling, engineering en bouw van onderzeeboten (en alles wat daarmee samenhangt) helt tussen Defensie en de kandidaat-werven over in de richting van de industrie. Bij een verwervingsvoorbereiding in concurrentie heeft Defensie de mogelijkheid om de informatie van meerdere aanbieders te vergelijken om genoemde onbalans te ondervangen.

16b.

de risico's, die ook voor Nederland kunnen ontstaan, welke zich inmiddels manifesteren in Australië door het conflictueuze verloop van de totstandkoming van afspraken rondom brede inschakeling van het Australische bedrijfsleven tussen de Franse bouwer Naval Group en de opdrachtgever Australië;

Bij het vaststellen van eisen en gunningscriteria wordt onder meer risicobeheersing meegenomen.

16c.

het risico dat de mate van Nederlandse participatie bij de werkwijze van Naval Group rondom de mijnenbestrijdingsschepen op eenzelfde manier zal gelden bij de onderzeeboten: vrijwel geen participatie;

Nederland verwerft de M-fregatten voor België en Nederland en België draagt zorg voor de vervanging van de mijnenbestrijdingscapaciteit van beide landen. Daarbij wordt wederzijds geen industriële participatie verlangd.

16d.

het risico dat Naval Group een Nederlandse partner heeft aangezocht die geen marinebouwer is en daarom nog niet beschikt over gedegen kennis en ervaring noch over de benodigde faciliteiten;

16e.

de risico's rondom de door Duitsland reeds met Noorwegen gemaakte afspraken over de belegging van het onderhoud in Noorwegen, hetgeen blokkerend werkt op het rondmaken van de 'business- case' in Den Helder zoals de Duitse aanbieder in een brief op 21 februari 2019 aan de gemeenteraad van Den Helder schreef[8];

16f.

de risico's van de extra tijd, meer investeringen en extra technische risico's die binnen het Duitse aanbod liggen om Den Helder om te toveren tot een Europese 'Submarine Valley', door onder andere een tweede droogdok te bouwen;

16h.

Het risico dat Damen nog nooit een onderzeeboot zelf heeft gebouwd en hoe dit risico wordt beheerst?

De exacte afspraken tussen kandidaat-werven en (door hen benoemde) Nederlandse samenwerkingspartners zullen in de volgende fase van het project door Defensie nader worden onderzocht. Dit doet Defensie onder meer met het ministerie van EZK. Risicobeheersing maakt hier deel van uit.

16g.

de rol van de Nederlandse marinebouw in de laatste upgrades van de Walrusklasse (hoe beoordeelt u deze rol, wat zegt dit over het kennisniveau binnen het Nederlandse marinebouwcluster en welke aandeel heeft Damen gehad in de laatste upgrade van de Walrusklasse);

Defensie heeft voor de ontwerpactiviteiten en de uitvoering van het project 'Instandhouding Walrusklasse onderzeeboten' voornamelijk Nederlandse bedrijven ingeschakeld, voor zover deze activiteiten niet door Defensie zelf zijn uitgevoerd. Een deel van deze bedrijven (14 in totaal) heeft zich verenigd in het Dutch Underwater Knowledge Center (DUKC). Damen is één van deze bedrijven. Voor de inzet en instandhouding van de onderzeeboten van de Walrusklasse is in Nederland voldoende kennis beschikbaar. De benodigde apparatuur voor dit project is voor een deel afkomstig van buitenlandse leveranciers mede omdat Nederlandse leveranciers niet voor elk onderdeel de noodzakelijke producten kunnen leveren. Het in het antwoord op vraag 2 genoemde Triarii-rapport gaat nader op deze aspecten in.

16h.

Het risico dat Damen nog nooit een onderzeeboot zelf heeft gebouwd en hoe dit risico wordt beheerst?

Zie het antwoord bij vraag 16d.

17a.

Indien uit het laatste onderzoek, waarbij de input van alle betrokken marktpartijen aan de DIS is getoetst, blijkt dat een bepaalde hoofdaannemer het meest bijdraagt aan het gedachtengoed uit de DIS en dus aan een belangrijk streven uit het Regeerakkoord (behouden en vergroten eigen handelingsvermogen), bent u dan bereid om op basis daarvan nu de keuze te maken voor die marktpartij?

Geen van de kandidaat-werven kwam in de onderzoeken als unanieme winnaar naar voren. Dit heeft geleid tot een

verwervingsstrategie in concurrentie, onder artikel 346 VWEU, met drie kandidaat-werven: Naval Group, Saab Kockums en tkMS.

17b.

Zo niet, kunt u dan in de B-brief zo precies mogelijk aangeven welke factoren ervoor zorgen dat u die keuze nu niet kunt maken?

Zie het antwoord op vraag 17a.

18.

Is het oordeel van de eindgebruiker (CSZK) meegewogen in uw besluit dat in de B-brief aan de Kamer wordt gestuurd? Zo ja, is deze in lijn met uw besluit? Zo nee, waarom niet?

Bij elk materieelproject is het advies van de Commandant der Strijdkrachten (CDS) als behoeftesteller en tevens hoogste militair adviseur relevant. De CDS betreft daarbij zijn ondercommandanten, in dit geval CZSK.

19a.

Bent u bereid, nu artikel 346 Verdrag betreffende de werking van de EU (VWEU) wordt ingeroepen, te besluiten om bij voltooiing van de B-fase de keuze te maken om verder te gaan met die marktpartij die geen beperkingen kent op intellectual property?

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

19b.

Bent u aldus bereid werkelijk uitvoering te geven aan de -breed in de Kamer aangenomen- motie Bruins Slot[9] die

erop is gericht het ontwerp, de ontwikkeling, de bouw, de instandhouding en de eindregie (rol van integrator) binnen de Nederlandse 'Gouden Driehoek' te beleggen?

Zoals ik in de B-brief heb vermeld zal ik uitvoering geven aan de motie Bruins Slot c.s..

19c.

Bent u derhalve bereid om af te zien van verdere concurrentiestelling?

Nee.

20.

In hoeverre zijn alle aanbieders in staat om op de krappe arbeidsmarkt voldoende technisch personeel te rekruteren voor de bouw van onderzeeboten in Den Helder, Vlissingen of Kinderdijk?

De exacte afspraken tussen kandidaat-werven en (door hen benoemde) Nederlandse samenwerkingspartners zullen in de volgende fase van het project door Defensie nader worden onderzocht.

21.

In hoeverre heeft het kabinet de ambitie om onderzeebootbouw in Nederland te stimuleren?

Zie antwoord bij vraag 6f.

22.

Kunt u alle (ook deel-)vragen separaat beantwoorden?

Vragen zijn zoveel als mogelijk separaat beantwoord. Daar waar vragen een relatie hebben worden deze in samenhang beantwoord.

[1] <https://marineschepen.nl/nieuws/Toch-weer-onzekere-tijden-voor-Nederlandse-marine-industrie-120419.html>

[2] <https://www.afr.com/politics/federal/defence-minister-gets-frank-with-french-over-submarine-build-20190716-p527oi>

[3] https://www.skynews.com.au/details/_6069020976001

[4] <https://www.kn-online.de/Nachrichten/Schleswig-Holstein/Deutsche-Marine-U-Boote-machen-wieder-Probleme-Reparatur-in-Kiel>

[5] Kamerstuk 31125 nr. 95

[6] <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/04/24/kamerbrief-met-stand-van-zaken-project-vervang-ing-onderzeebootcapaciteit>

[7] https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2018Z15688&did=2018D43380

[8] <https://denhelderactueel.nl/2019/02/thyssenkrupp-informeert-helderse-gemeenteraad/>

[9] Kamerstuk 31125, nr. 96