

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Defensie over de **Uitkomst verwervingsvoorbereidingsfase vervanging onderzeebootcapaciteit (Kamerstuk 34 225, nr. 52)**.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
De Roon

Adjunct-griffier van de commissie,  
Manten

Nr	Vraag
1	Hoe staat uw uitspraak dat er in de offerte van Naval Group sprake is van brede betrokkenheid van de Nederlandse defensie- en veiligheid gerelateerde technologische industriële basis (NLDTIB) in verhouding tot uw uitspraak dat er honderden miljoenen, ten opzichte van een order van 5,6 miljard euro, naar Nederlandse bedrijven zal vloeien? Kunt u zo gedetailleerd mogelijk aangeven op welke manier en waar deze miljoenen de «supply chain» van Nederland versterken?
2	Wat was voor het kabinet de reden om in november 2019 te kiezen voor een open aanbestedingsprocedure? Zijn hier in een later stadium redenen aan toegevoegd? Zo ja, welke en wanneer?
3	Zijn er in de achterliggende periode in aanloop van of tijdens de aanbestedingsprocedure door de werven betrokken bij de aanbesteding of door de Nederlandse overheid toezeggingen gedaan die niet bekend zijn geworden bij de Tweede Kamer? Zo ja, welke en aan wie?
4	Wat zijn de gevolgen van de voorlopige gunning aan de Franse werf Naval voor de samenwerking op maritieme basis in Noord-Europa? Betekent dit dat deze samenwerking niet of nauwelijks meer zal plaatsvinden?
5	Waarom is er gekozen voor een strategische samenwerking met Frankrijk op het terrein van de bouw van schepen/boten voor de Koninklijke Marine? Komt hierdoor de continuïteit van de Nederlandse marinebouw niet in gevaar, die in de sectoragenda voor de Maritieme Maakindustrie van het kabinet van groot belang voor onze strategische autonomie wordt geacht?
6	Is er bij de beoordeling van de puntenscore voor de deelnemende werven gebruikgemaakt van een «multiplier»? Zo ja, op welke wijze? Wie heeft opdracht gegeven deze «multiplier» te hanteren voor wat betreft de puntentelling?
7	In hoeverre is de prijs van doorslaggevend belang geweest bij de keuze? Is dit belang gedurende het aanbestedingstraject nog groter geworden als gevolg van autonome prijsstijgingen door externe factoren? Was het daardoor in feite onmogelijk om een lage prijs te evenaren door het bieden van een kwalitatief betere boot en/of door een grotere Nederlandse industrieparticipatie?
8	In hoeverre is door het grote belang van de prijs in de weging een commerciële werf bij voorbaat kansloos in vergelijking met een staatsgesteunde werf? In hoeverre is deze overweging meegenomen gedurende de beslissingscriteria?
9	Kunt u een opsomming geven van de projecten die Naval Group en/of zijn voorganger DCNS in de laatste 25 jaar op tijd en binnen budget heeft opgeleverd? En welke niet?
10	Kunt u een vaststaande opsomming geven van de geverifieerde betrokkenheid van Nederlandse bedrijven bij de assistentie van de bouw door de Franse werf Naval? Zo nee, waarom niet en wanneer is die duidelijkheid er wel?
11	Wat is de omvang van de toegezegde betrokkenheid van de Nederlandse industrie bij de bouw door Naval?
12	Hoe ziet u de bredere toekomstige (veiligheids)samenwerking met Frankrijk concreet voor zich? Waar zou die uit moeten bestaan?
13	In hoeverre zijn de opgaven over de daadwerkelijke betrokkenheid van Nederlandse bedrijven in de industriële samenwerkingsovereenkomsten (ICA) daadwerkelijk gecheckt bij die bedrijven? Wat is het aandeel Nederlandse manjaren in de biedingen van de drie werven?

- 14 Kunt u een opsomming geven van de projecten die Damen Naval in de laatste 25 jaar op tijd en binnen budget heeft opgeleverd? En welke niet?
- 15 Hoe is het track record van Naval meegewogen in het gunningstraject, denk aan de déconfiture van de verwerving van 12 Australische boten en andere casussen?
- 16 Hoe verhoudt de gunning aan de Franse werf Naval zich tot de inhoud van de ambitieuze sectoragenda «No guts, no Glorie» over het belang van de Nederlandse maritieme maakindustrie en de actielijn daarin onze vitale nationale belangen zwaarder mee te wegen bij inkooptrajecten van de overheid met een zo groot mogelijke betrokkenheid van de Nederlandse maritieme maakindustrie?
- 17 Hoe is invulling gegeven aan het voornemen vanaf het begin van het besluitvormingsproces te sturen op het zoveel mogelijk richten van de toekomstige vervangingsprojecten van de Marine en de Rijksrederij op onze maritieme maakindustrie?
- 18 Hoe is het feit dat Naval Group's laatste onderzeebootproject, de Barracudaklasse, bijna 25 jaar besloeg tot oplevering van de eerste boot in het gunningstraject? Wat betekent dit voor de levertermijn van de nieuwe onderzeeboten? Hoe weet u zeker dat de boten binnen de gestelde termijn worden opgeleverd?
- 19 Wat is de contractuele verplichting van de ICA voor de Nederlandse maritieme industrie in een percentage van de order voor de onderzeeboten? Hoeveel is de directe betrokkenheid, dus leveringen van Nederlandse producten, systemen en kennis die direct in de onderzeeboot worden toegepast?
- 20 Welke afspraken zijn gemaakt over het (deels) overdragen van intellectueel eigendom om zo het reguliere onderhoud in Nederland door Nederlandse bedrijven te kunnen blijven uitvoeren?
- 21 Hoe is het strategische belang van maximale Nederlandse betrokkenheid meegewogen in de beoordeling?
- 22 Heeft de commissaris militaire productie (CMP), werkzaam voor het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, Nederlandse bedrijven bezocht die worden genoemd in de drie voorstellen? Heeft het Ministerie van EZK zich de «hardheid» van de industriële opvolging nagetrokken?
- 23 Kan er inzicht worden gegeven in de situatie die zou ontstaan als de puntentelling in de aanbesteding per werf wordt uitgesplitst naar prijs, kwaliteit en Nederlandse industriële betrokkenheid?
- 24 Welke werf scoort dan op de verschillende onderdelen het beste? Loopt de OEM-positie van de Damen-werf bij de bouw van oppervlakteschepen in de toekomst gevaar door de voorlopige gunning van de onderzeebootorder aan de Franse werf Naval? Kan Naval bijvoorbeeld via IHC meedingen bij de aanbesteding van de vervanger van het luchtverdedigings- en commandofregat (LCF)? Verzwakt dit de positie van de Nederlandse marinebouw niet binnen Europa?
- 25 In hoeverre is tijdens de procedure getoetst of hier sprake is van oneerlijke concurrentie door een Frans staatsbedrijf?
- 26 Is het juist dat de offertes van de werven kunnen worden verlengd tot 31 december 2024? Heeft een van de aanbidders daarover al duidelijkheid verschaft?
- 27 Klopt het dat de D-brief lijkt te suggereren dat er ook een strategische overweging ten grondslag ligt aan de keuze voor de Franse aanbieder? Is deze keuze gemaakt op andere, niet in de D-brief genoemde, overwegingen? Zo ja welke? Zo nee, waarom worden de strategische overwegingen dan genoemd?

- 28 Welke «andere capaciteitssterreinen» zijn nog beschikbaar voor  
materieelsamenwerking in de toekomst tussen Nederland en  
Frankrijk, en waar wil het kabinet dan op inzetten?
- 29 Met welke landen bestaat op dit moment een samenwerking op  
onderzeebootgebied? Is dat met de Franse Marine nog niet het  
geval? Wat is hiervan de achtergrond?
- 30 Is het juist dat de regering van het Verenigd Koninkrijk (VK) er bij  
het kabinet op heeft aangedrongen te kiezen voor het Zweeds-/  
Nederlandse ontwerp van Saab-Damen, om de bestaande  
Brits-Nederlandse samenwerking op onderzeebootgebied niet  
verder te bemoeilijken?
- 31 In hoeverre betekent de strategische samenwerking met Frankrijk  
op onderzeebootgebied een complicatie voor de samenwerking  
met het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten (VS)?
- 32 Heeft u bij uw afweging voor strategische samenwerking en  
strategische consequenties ten aanzien van de gunning van de  
onderzeebootbouw de aanwezigheid van de Franse atoomwapen-  
capaciteit laten meewegen?
- 33 In hoeverre moet het gunningsbesluit worden gezien als een stap  
naar een grotere Frans-Europese autonomie op defensiegebied?
- 34 Onder welke voorwaarden kreeg een werf een groen licht met  
betrekking tot de ICA? En bij welk percentage van participatie van  
de Nederlandse industrie?
- 35 Welke extra risico's worden voorzien, aangezien in paragraaf 2.4.2  
van het ADR-rapport wordt geconstateerd dat er extra risico's zijn  
ten aanzien van de aanpassing van het ontwerp van de winnende  
werf aan de eisen van Defensie? Welke beheersmaatregelen zijn  
genomen?
- 36 Hoe is de objectiviteit in het proces van de totstandkoming en  
beoordeling van de ICA's geborgd? Heeft daar ook een onafhanke-  
lijke partij meegekeken?
- 37 Welke risico's ziet u voor de huidige planning? Hoeveel ruimte is er  
in de planning om deze risico's op te vangen?
- 38 Hoe verhoudt de betrokkenheid van de Nederlandse industrie op  
basis van de offerte en ICA van Naval Group zich tot de offertes en  
ICA's van de andere werven?
- 39 Wat zijn de financiële risico's als gevolg van het opsplitsen van  
aanschaf en instandhouding? Hoe groot en reëel zijn deze risico's?  
Wat valt te zeggen over het risico van een te lage inschatting van  
onderhoudskosten en het risico van uitstel en duurder onderhoud?  
Hoe gaat u borgen dat de winnende werf gestimuleerd wordt om  
de onderhoudskosten zo laag mogelijk te houden?
- 40 Hoe wordt geborgd dat de kwaliteit en voortgang van de winnende  
werf wordt bewaakt en dat afspraken en toezeggingen worden  
nagekomen, aangezien daar twijfels kunnen rijzen? Is het mogelijk  
dat een onafhankelijke partij zoals de Auditdienst Rijk (ADR)  
periodiek onderzoek doet naar het nakomen van de afspraken en  
toezeggingen van Naval Group en dat de Kamer hierover periodiek  
geïnformeerd wordt?
- 41 Hoe is de regierol van de Directie Materiële Instandhouding (DMI)  
en de rol van de Nederlandse Defensie-industrie bij onderhoud  
geborgd? Worden de gebruiksrechten volledig overgedragen?
- 42 Hoe is het proces bij de totstandkoming van de ICA verlopen?

- 43 Waarom vraagt, volgens de ADR, de inrichting van programmabeheersing nog de nodige aandacht om te komen tot de vaststelling ervan voor de start van de realisatiefase? Wat is de situatie van de inrichting van de programmabeheersing op dit moment en wat moet er nog gebeuren? Is Defensie wel voldoende in staat om de kwaliteit en voortgang van de winnende werf te borgen zodat afspraken en toezeggingen worden nagekomen, aangezien daar twijfels kunnen rijzen? Hoe wordt dit geborgd? Is het mogelijk dat ook de ADR een nadere toelichting geeft?
- 44 Waarom wil het kabinet zoveel mogelijk aansluiten bij het kwaliteitssysteem van de winnende werf? Erkent het kabinet dat dat ook het risico van de slager die zijn eigen vlees keurt in zich heeft?
- 45 Hoe is geborgd dat de uiteindelijke leveringen voldoen aan onze kwaliteitseisen? In hoeverre is geborgd dat er ook extern toezicht komt op de kwaliteit van de leveringen?
- 46 Kunt u kwalitatief en kwantitatief naast elkaar zetten (i) hoeveel omzet uit de opdracht toevalt aan Nederlandse bedrijven, respectievelijk aan buitenlandse aanbieders, (ii) hoeveel procent dit van de totale opdrachtsom is, (iii) welke afhankelijkheden en voorwaarden verbonden zijn aan deze percentages en getallen bij elk van de partijen, (iv) hoeveel middelen van elk van de aanbiederijen in de komende 20 jaar zouden toevallen aan Nederlandse partners, inclusief onderhoud en doorontwikkeling van de schepen, en (v) bevestigen dat, respectievelijk uiteenzetten, waarom de keuze voor Naval Group de meeste financiële middelen in ons eigen land houdt, ofwel waarom dit de beste keuze is voor de Nederlandse maritieme maakindustrie?
- 47 Kunt u uitweiden waarom de aanbieding van Naval Group is gepresenteerd als «drie groene stoplichten»? Kunt u tevens toelichten middels kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing bij welk percentage of bedrag aan Nederlandse bijdragen in het project, het stoplicht op groen gaat? Welke selectiecriteria zijn op dit punt aangehouden in de aanbesteding van de onderzeeboten?
- 48 Klopt het dat van de drie aanbieders de Naval Group het minste bijdraagt aan de Nederlandse strategische autonomie? Kunt u uiteenzetten hoe de verhoudingen liggen?
- 49 Kunt u toelichten hoeveel Nederlandse bedrijven daadwerkelijk direct zullen bijdragen aan de bouw van de onderzeeboten? Kunt u een concreet aantal en bedrag noemen en kunt u aangeven hoeveel van deze partijen daadwerkelijk gecontracteerd zijn, hoeveel contracten nog in ontwikkeling zijn en bij hoeveel van de genoemde bedrijven sprake is van een niet bindende intentie, ofwel een verkenning?
- 50 In hoeverre is de aanbesteding van de vier onderzeeboten bij Naval Group te vergelijken met de mislukte order van Australië met betrekking tot de onderzeeboten?
- 51 Kunt u garanderen dat bij de gunning aan het Franse Naval Group niet dezelfde contractuele problemen zullen opspelen, zoals de geraamde kosten die al verdubbeld bleken te zijn voordat de bouw feitelijk begon en dat de beloofde industriële samenwerking niet geëffectueerd werd, omdat er in Australië geen geschikte bedrijven zouden zijn? Kunt u gedetailleerd toelichten welke waarborgen hiertoe zijn getroffen? Welke mate van juridische houdbaarheid hebben die waarborgen? Kunt u op dit punt tevens een garantie van de landsadvocaat overleggen om de juridische houdbaarheid te ondersteunen?
- 52 Heeft de betrouwbaarheid van de te kiezen partner een officiële rol gespeeld bij de voorlopige keuze? Zo ja, hoe scoren Naval, Saab en ThyssenKrupp hierin en hoe is die score tot stand gekomen?

- 53 In hoeverre kunt u de Nederlandse inbreng garanderen?
- 54 Welke gunnings-, subgunnings- en subsubgunningscriteria zijn gehanteerd voor het veiligstellen van een zo groot mogelijke bijdrage van Nederlandse content en het Nederlandse bedrijfsleven? Welke eisen zijn op dit punt gesteld aan het borgen van juridische zekerheid over hetgeen door een inschrijver op dit punt wordt aangeboden?
- 55 Wat is de hardheid van de samenwerkingsovereenkomsten die Naval Group met Nederlandse bedrijven aangaat en welke garanties op nakoming zijn daarin opgenomen?
- 56 Kunt u benoemen of kwalitatief en kwantitatief sancties zijn opgenomen wanneer de contractuele verplichting van de ICA voor de Nederlandse maritieme industrie niet worden nagekomen? Kunt u de Kamer een oordeel van de landsadvocaat toesturen over de hardheid en garanties die met deze sancties verbonden zijn?
- 57 Kunt u kwalitatief en zo mogelijk ook kwantitatief reflecteren op het effect op het Nederlandse verdienvermogen van de verschillende aanbiedingen, zowel in termen van directe als indirecte financiële effecten?
- 58 Hoe kwalificeert u het belang van de laagste prijs voor de aanbesteding in verhouding met het behoud van verdienvermogen in Nederland?
- 59 Kunt u tevens toelichten hoe dit aspect (vraag 58) is meegewogen in de gunnings-, subgunnings- en subsubgunningscriteria en schetsen hoe dit criterium zich verhoudt tot andere gunningscriteria? Kunt u toelichten in welke mate, zowel kwalitatief als kwantitatief, Nederlandse bedrijven betrokken worden bij het onderhouden van de onderzeevloot na oplevering daarvan? Welke zekerheden zijn op dit punt geborgd, voor welke periode en hoe is uitgesloten dat onderhoud gaandeweg toch naar een ander land verplaatst wordt, waardoor het verdienvermogen van de Nederlandse maritieme maakindustrie afneemt?
- 60 Wat zijn de belangrijkste factoren die hebben geleid tot de beslissing om Naval Group de opdracht van de onderzeeboten toe te kennen?
- 61 Kunt u de scorematrix voor de gunningscriteria voor elk van de drie beoordeelde aanbiedingen naast elkaar plaatsen en de Kamer dit in afschrift toesturen?
- 62 Klopt het dat volgens u Naval Group een brede groep van Nederlandse bedrijven en kennisinstituten betreft en dat Naval goed heeft gekeken naar wat de Nederlandse industrie kan bieden en een gebalanceerd, veelzijdig en realistisch voorstel heeft ingediend? Kunt u uitleggen wat dit inhoudt? Wat is de definitie van «goed gekeken»? Wat is de definitie van «gebalanceerd» en wanneer is geen sprake van een gebalanceerd voorstel? Wat is de definitie van «veelzijdig» en wanneer is geen sprake van een veelzijdig voorstel? Wat is de definitie van «realistisch» en wanneer is geen sprake van een realistisch voorstel? Hoe zijn deze criteria meegewogen in de gunnings-, subgunnings- en subsubgunningscriteria, welk gewicht kwam daaraan per criterium toe en hoe zijn de aanbiedingen op deze punten onderling ten opzichte van elkaar vergeleken? Hoe scoorden de andere aanbiedingen op de criteria «goed gekeken», «gebalanceerd» en «realistisch»?
- 63 Ligt volgens u de kracht van de ICA van Naval Group in de diversiteit van de activiteiten, het hoogtechnologische en innovatieve karakter van de activiteiten, en de brede betrokkenheid van de NLDTIB? Hoe kwalificeert dit tegenover de biedingen van de andere twee partijen?

- 64 Wat betekent het, dat in de gebalanceerde ICA een aanzienlijk deel van de Nederlandse maritieme defensie-industrie vertegenwoordigd is, in getallen of percentages? Wat is de definitie van «aanzienlijk»? Hoe verhoudt het oordeel «aanzienlijk» uit de ICA van Naval zich ten opzichte van de ICA's van Saab en Thyssen-Krupp? Hoe hebben de drie partijen onderling ten opzichte van elkaar gescoord op het criterium dat «de Nederlandse maritieme defensie-industrie vertegenwoordigd is»?
- 65 Kunt u de wezenlijke strategische verandering gezien de eerdere nauwe samenwerking met de Noordelijke NAVO-landen duiden? Waarom is de keuze voor Naval op dit punt de beste en waarom is die keuze beter dan een keuze voor Saab-Damen, nu juist die combinatie gaat om de Noordelijke NAVO-landen?
- 66 Kunt u toelichten of er in de procedures is meegewogen dat staatsbedrijven voordelen hebben op het gebied van het nemen van financiële risico's? Zo ja, hoe zijn deze voordelen in de afweging van de offertes gemitigeerd?
- 67 Kunt u toelichten waarom er, ondanks de voordelen van staatsbedrijven op het gebied van garanties en financiële risico's die kunnen leiden tot een groot prijsverschil, volgens u geen reden is voor een onderzoek naar een gelijk speelveld?
- 68 Kunt u gedetailleerd ingaan op de berichtgeving van De Telegraaf, waarin stond dat Frankrijk beschikt over wetgeving die Franse bedrijven toestaat om spionageactiviteiten uit te voeren in andere staten? Is dat juist en beschikt Frankrijk over dergelijke wetgeving? Hoe beoordeelt u dat principe? Hoe beoordeelt u het feit dat u voornemens bent om een Franse partij de opdracht voor de bouw van onderzeeboten te gunnen, die daartoe moet samenwerken met Nederlandse bedrijven waarop dan dus ook spionageactiviteiten mogelijk zijn? Welk risico op het weglekken van strategische, nationale kennis van onze maakindustrie ziet u op dit punt? Welke maatregelen kunt u treffen op dit punt en heeft u die ook getroffen? Zo ja, hoe? Heeft u de berichtgeving geverifieerd bij zowel uw Franse als uw Zweedse ambtsgenoot en bij de beide betrokken bedrijven Saab en Naval?
- 69 Kunt u aangeven waar er mogelijk knelpunten kunnen ontstaan tot het tijdig opleveren van de eerste onderzeeboot?
- 70 In hoeverre zijn de huidige onderzeeboten nog modern en geavanceerd genoeg om tot in de jaren '30 door te varen?
- 71 Is het uit te sluiten dat de huidige onderzeeboten eerder aan vervanging toe zijn?
- 72 Hoe zijn we ervan verzekerd dat ten tijde van de ingebruikneming van de onderzeeboten ook de «state of the art» elektronische oorlogvoering wordt toegepast?
- 73 Welke kandidaatwerf heeft het beste gescoord op de gunningscriteria afgezien van de prijs? Is dit de beste onderzeeboot van de drie aanbiedingen?
- 74 Welke kandidaatwerf heeft de grootste Nederlandse participatie uitgedrukt in euro's?
- 75 Tot welke datum zijn de ingediende offertes geldig?
- 76 Hoe en wanneer zijn de gunningscriteria en de ICA tegen elkaar gewogen?
- 77 Wanneer is er in 2019 in de ministerraad, dan wel in de ministeriële onderraden en overleggen, over de vervanging van de onderzeeboten gesproken? Kunt u voor ieder gesprek aangeven welke bewindspersonen daarbij aanwezig zijn geweest?

- 78 Zijn er aanwijzingen dat er, naast Saab in 2019, Nederlandse bedrijven en/of kennisinstituten zijn gehackt of bespioneerd in dit proces? Wat betekent de noodzaak van het stellen van deze vraag voor de bescherming van de Nederlandse veiligheidsbelangen? Bent u het ermee eens dat een strategische samenwerking aangaan met een land dat actief spionage inzet om Nederlandse besluitvorming te beïnvloeden niet wenselijk is?
- 79 Hoe schat u het risico in dat Nederlandse bedrijven en kennisinstituten die meewerken aan de vervanging van de onderzeeboten het slachtoffer worden van economische spionage?
- 80 Kunt expliciteren waarom Defensie «onder de indruk van de maturiteit van het bod van Naval» is? Hoe verschilt dit van de andere ontwerpen? Op welke manier is de maturiteit van de ontwerpen onderdeel geweest van de gunningscriteria?
- 81 Wat waren de minimale eisen om een groen stoplicht te krijgen voor de ICA?
- 82 Hoeveel industriële participatie of andere gerelateerde verplichtingen hebben bedrijven uit Frankrijk, Duitsland en Zweden in Nederland openstaan? Zijn er in het verleden vertragingen opgetreden bij de invulling van deze verplichtingen door bedrijven uit de eerdergenoemde landen? Zo ja, kunt u dit kwantificeren?
- 83 Wat is de verhouding tussen de directe industriële participatie van de drie aanbiedende werven in de aangeboden ICA's per 28 november 2023?
- 84 Wanneer is het gunningsmodel en de daarbij behorende verhouding tussen kwaliteit, prijs en autonomie vastgesteld? Op welke wijze is dit gunningsmodel aangepast voor inflatie in de indexering en andere prijsopdrijvende effecten in de periode tussen het vastgestelde gunningsmodel en datum prijspeil van de offertes om te voorkomen dat de prijs een onevenredig aandeel in het gunningsmodel heeft?
- 85 Loopt de zelscheppendheid van de Nederlandse marinebouw in de toekomst gevaar door de voorlopige gunning van de onderzeebootorder aan de Franse werf Naval Group, gezien de verregaande samenwerking met Frankrijk op materieelgebied zoals benoemd in de D-brief? Hoe bent u van plan te voorkomen dat Naval Group meedingt bij de aanbesteding van de vervanger van het luchtverdedigings- en commandofregat (LCF)?
- 86 Kunt u garanderen dat de offerteprijs de prijs is waarvoor u gaat tekenen? Zo nee, hoeveel stijgt de prijs?
- 87 Heeft het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat een inschatting gemaakt van de effecten van de concurrerende ICA's op de levenslange instandhouding van de te vervangen onderzeeboten, met inbegrip van een bredere Nederlandse betrokkenheid die zou leiden tot een grotere monetaire terugvloei naar de staatskas over de periode van instandhouding? Zo niet, waarom is dit niet gedaan, en kan dit inzicht alsnog worden gegeven op basis van de aangeboden ICA's per 28 november 2023?
- 88 Kunt u nader onderzoek doen naar de «all-over» economische en sleuteltechnologie-effecten van een aanbesteding aan Naval Group (Frankrijk) vis-à-vis de Zweedse of Duitse aanbidding? Kunnen hierbij de indirecte effecten worden meegenomen zoals de mogelijkheid een nieuwe hightech exportmarkt («de maritieme ASML») te ontwikkelen, de instandhouding van de onderzeeboten, spill-over effecten naar het civiele scheepsbouwdomain en de inzet van het Nederlandse MKB en kennisinstellingen?



- 89 In hoeverre is de Nederlandse onderzeedienst en de instandhouding van de onderzeeboten kwetsbaar door de keuze voor Naval Group in vergelijking tot de andere aanbieders, waarbij Nederland (naast Pakistan, India, Brazilië en Maleisië) nu één van de vele kleinere onderzeediensten zal zijn voor Naval Group? Hoe verhoudt zich dit tot de beoogde waarborging van vitale belangen van Nederland zoals verwoord in de recente sectoragenda voor een toekomstbestendige maritieme maakindustrie?
- 90 Waarom vergroot het kabinet bewust de afhankelijkheid van Frankrijk, terwijl er genoeg capaciteiten zijn in eigen land – en Indonesië, India en Brazilië, samen met Naval Group wel in eigen land bouwen – om een strategisch project als onderzeeboten veel meer nationaal en in evenwichtige Europese samenwerking op te pakken?
- 91 Kan Defensie een inventarisatie geven in de kennisdomeinen die in Nederland ontbreken en in Indonesië, India en Brazilië blijkbaar wel aanwezig zijn, aangezien deze landen in hun eigen land bouwen, waarop Defensie steeds de conclusie trekt dat Nederland de kennis niet meer bezit om in Nederland onderzeeboten te bouwen?
- 92 Welk belang is vanuit Nederland gediend met een keuze voor Naval Group waarmee verdere marktconsolidatie wordt bestemd op het gebied van zowel oppervlakteschepen, zoals fregatten en mijnenvegers, als onderzeeboten?
- 93 Zal er buiten deze aanbesteding eveneens een Frans-Nederlands defensiepact worden gesloten zoals Frankrijk in 2021 met Griekenland is overeengekomen ten tijde van de aanbesteding voor Griekse fregatten inclusief veiligheidsgaranties? Zo ja, welke? Zo niet, is dit dan geen gemiste kans? Waarom is niet afgesproken dat Frankrijk (een deel van) haar oppervlakte vloot aanbesteedt bij de Nederlandse marinebouw?
- 94 Wat zijn de effecten van een consumerende Nederlandse Defensie die grotendeels haar Marine heeft aanbesteed bij buitenlandse partijen?
- 95 Hoe is de mathematische verdeling tussen de drie «ingrediënten» – «beste boot voor de beste prijs», risicobeheersing, en de waarborging van het wezenlijke nationale veiligheidsbelang en strategische autonomie – in het gunningsmodel, zoals benadrukt in de brieven aan het parlement en het debat op 24 maart 2013?
- 96 Welke harde minimale eisen van daadwerkelijke Nederlandse industriële participatie zijn vastgesteld en welke stimulansen zijn er geïmplementeerd in het gunningsmodel, zoals beschreven in de B-brief? Hoe zwaar hebben deze factoren meegewogen in het totale gunningsmodel?
- 97 Welk onderscheid in de weging is er gemaakt tussen onderzeeboot gerelateerde industriële participatie en niet-onderzeeboot gerelateerde industriële participatie gezien het herhaalde belang van de waarborging van wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie die u heeft benadrukt met betrekking tot het onderzeebootprogramma?
- 98 Welk percentage was intern bepaald als het minimum voor het verkrijgen van het zogenaamde «groene licht» voor de ICA, ondanks dat Minister Adriaansens aan de Kamer meldde dat er geen minimum en maximum was vastgesteld voor de inbreng van de kandidaten? Hoe wordt een (veel) grotere inbreng van andere kandidaten meegewogen, gezien het feit dat volgens uw brief er naast de WNV-eisen een zo groot mogelijke Nederlandse betrokkenheid moet worden vastgelegd?

- 99 Hoe verschilt de ICA die, als een juridisch bindende commerciële overeenkomst volgens Nederlands recht zal gelden, van de vroegere offset overeenkomsten, indien dit niet identiek is?
- 100 Wat houden de kritische challengers in, waarover wordt gesproken in het beoordelingsproces van de offertes, en wat is de rol geweest van deze challengers?
- 101 Welke specifieke maatregelen heeft u binnen het kader van het onderzeebootprogramma genomen om een gelijk speelveld te waarborgen, zoals vermeld in uw brief «DIS in nieuwe geopolitieke context» (Kamerstuk 31 125, nr. 123) aan de Tweede Kamer, waarin u refereert aan een gebrek aan een gelijk speelveld in de defensie-markt en de intentie tot het implementeren van een actievere industriepolitiek voor meer eerlijke concurrentie?
- 102 Hoe kunt u onder concurrentie contracteren als er geen realistisch alternatief is, aangezien u in de D-brief schrijft dat daar waar CZSK/DMI niet onafhankelijk kan opereren van de leverancier, en er geen realistisch alternatief is voor de leverancier, zijn noodzakelijke diensten zoveel als mogelijk op voorhand onder concurrentie gecontracteerd worden?
- 103 Waarom heeft het demissionaire kabinet ervoor gekozen om een buitengewoon drastische koerswijziging op strategisch veiligheidsgebied te maken door te besluiten tot een strategische maritieme samenwerking met Frankrijk, gezien het feit dat er al intensieve samenwerkingen zijn met Noord-Europese landen en het Verenigd Koninkrijk, en het potentieel voor maritieme industriële samenwerking in Noord-Europa? Zijn er adviezen van De Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV) die hieraan ten grondslag liggen?
- 104 Op welke momenten (tijdstippen) kan Defensie op basis van de prestaties van de winnende werf zonder financiële consequenties het contract beëindigen?
- 105 Hoe worden ICA's beoordeeld? Hoe gaat Defensie de definitieve ICA's blijvend monitoren en zorgen dat afspraken over en weer worden nageleefd?
- 106 Zal de voorlopig toegekende onderzeeër grote en kostbare aanpassingen nodig hebben binnen het onderzeebootprogramma om TLAM en MARK48 te kunnen lanceren of worden die modificatiekosten volledig doorgeschoven naar andere programma's?
- 107 Wat zijn de garanties dat ISS-werkzaamheden in Nederland worden uitgevoerd?
- 108 Heeft de, al dan niet, invulling van de ICA van de winnende werf invloed op het betaalschema van het onderzeebootprogramma? Wat zijn eventueel de consequenties van het niet tijdig nakomen van de gecontracteerde ICA?
- 109 Hoe verhoudt de aankondiging dat honderden miljoenen euro's naar Nederlandse bedrijven zullen gaan, zich tot het totale projectbudget van ongeveer 5,5 miljard euro zoals vermeld in de D-brief? In het bijzonder, gezien het feit dat dit waarschijnlijk betekent dat hoogstens 10% van de waarde van de order naar Nederlandse bedrijven zal gaan, hoe verhoudt dit zich tot grote militaire aanbestedingen van andere landen, zoals het F126-project van Duitsland waar 70% van het werk in Duitsland wordt uitgevoerd?
- 110 Hoe verhoudt de aankondiging van Naval Group om met tien Nederlandse bedrijven samen te willen werken zich tot de biedingen van TKMS en Saab? Hebben deze bedrijven bevestigd dat ze technische biedingen en offertes aan Naval Group hebben verstrekt, zoals op 28 november toen de ICA werd gesloten?

- 111 Is het haalbaar om direct na de EDC te beginnen met de gedetailleerde engineeringfase voor de Blackword Barracuda, gezien het feit dat dit een volledig nieuw ontwerp lijkt te zijn met verschillende rompdiameter, lengte en tonnage dan de eerdere Barracuda-varianten? Zal er wellicht eerst een definitiefase en basisengineeringfase moeten plaatsvinden? En zo ja, is hiervoor voldoende tijd toegewezen in het projectschema zoals vermeld in de D-brief?
- 112 Hoe zal Defensie ervoor zorgen dat de kosten van het Nederlandse onderzeebotenproject niet dezelfde stijging ondergaan als het Shortfin Barracuda-project voor Australië, dat oorspronkelijk begon met een begroting van 50 miljard Australische dollar en uiteindelijk toenam tot 90 miljard Australische dollar voordat het werd geannuleerd?
- 113 Welke strategische hefboomen heeft Defensie om prijsstijgingen en vertragingen tegen te gaan, en bestaat er een back-up plan voor een dergelijk scenario?
- 114 Hoe realistisch is het dat Nederlandse bedrijven betrokken worden bij het onderhoud van de onderzeeërs als ze niet betrokken zijn bij de productie? Is er een kennisoverdracht overeengekomen met Naval Group? Hoe worden deze bedrijven gecompenseerd voor de tijd en moeite die ze steken in het opbouwen van de kennis gezien ze de kennis niet opbouwen tijdens de ontwikkelings- en productiefase?
- 115 Waar komt het grote prijsverschil vandaan, kijkende naar de prijsstelling van Naval Group die relatief laag is in vergelijking met de recente order van Scorpène van Indonesië en de order voor TKMS van Noorwegen?
- 116 Zijn er bepaalde weggingen veranderd met betrekking tot het betrekken van de Nederlandse industrie tijdens het wervingsproces?
- 117 In hoeverre zijn de ervaringen in Australië, zoals gemeld door voormalig Minister-President Scott Morrison en Naval Group Australia directeur John Davis, waarbij de order van Naval in Australië zowel qua tijdlijn en budget buiten de perken liep en de samenwerking met lokale industrie werd afgeschaald, meegewogen in de gunning van het Nederlandse onderzeebootprogramma, gezien het feit dat u aangaf dat er tijdens de AUKUS-samenwerking lessen zijn meegenomen door een gezant naar Australië?
- 118 In hoeverre is staatssteun meegewogen in de prijsverschillen, gezien de prioriteit in de Defensie Industriële Strategie (DIS) om de Nederlandse Maritieme Industrie fors te ondersteunen en het feit dat Nederland deelneemt aan een Noordelijke alliantie van marinebouw om «non-level playing fields» in de Maritieme Maakindustrie tegen te gaan?
- 119 Hoe is de beslissing voor een strategisch partnerschap met Frankrijk tot stand gekomen, zoals beschreven in de D-brief? Betekent deze keuze dat Nederland zich weg beweegt van samenwerkingen met de VS, het VK en de andere Five Eyes? Wat zijn de implicaties van deze keuze voor onze rol in de Northern Naval Capability Cooperation? Is er met ons parlement besproken dat Nederland ervoor kiest om met Frankrijk samen te werken op het gebied van bescherming?
- 120 Wat houdt de inrichting van de programmabeheersing in en hoe wordt hier aandacht aan gegeven? Welke rol spelen onder meer de Auditdienst Rijk en de Algemene Rekenkamer bij de rest van het projectproces? Kunt u daar meer over uitweiden?

- 121 Is er formeel of informeel informatie ingewonnen over hoe onze partners in de Five Eyes over deze gunning denken? Zo ja, welke zienswijze hebben zij met het Defensie gedeeld? Zo nee, waarom niet?
- 122 Wanneer werd er «groen» gegeven in de stoplichten-procedure? Is er verschil tussen lichtgroen en donkergroen? Wat was het kantelpunt naar «groen» binnen de ICA-evaluatie?
- 123 Hoe worden het belang van interne kwaliteitsborging binnen de programmaorganisatie en het toezicht op de voortgang en de kwaliteit van de werkzaamheden van de werf gezien?
- 124 Hoe kan er onder concurrentie worden gecontracteerd ten aanzien van het onderhoud gedurende de levenscyclus als er geen realistisch alternatief is voor de winnende leverancier, zoals beschreven in de D-brief, waarin staat dat CZSK/DMI de bij het onderhoud gedurende de levenscyclus noodzakelijke diensten zoveel mogelijk op voorhand onder concurrentie dient te contracteren bij de winnende werf?
- 125 Hoe worden de financiële risico's beheerst ten aanzien van het verdere onderhoud van de onderzeeboten?
- 126 Kunt u beschrijven hoe het bezwaarproces in zijn algemeenheid is vormgegeven, aangezien in de media is vermeld dat TKMS bezwaar maakt tegen de voorgenomen gunning? Kan het bezwaar nog impact hebben op de verdere gunning en uitvoering van dit proces?
- 127 Leidt het veranderen en toenemen van dreigingen in de afgelopen jaren tot risico's of gedachten rondom het ontwerp, rekening houdend met de bescherming van de bodem van de Noordzee, elektronische oorlogsvoering en toegenomen kennis en kunde op het gebied van sensoren, zowel van onze bondgenoten als van onze tegenstanders?
- 128 Was «prijs» onderdeel van de gunningcriteria? In welke mate heeft dat meegespeeld?
- 129 Kunt u iets zeggen over het prijsverschil tussen de scheepswerven? Hoe groot is dat prijsverschil?
- 130 Wanneer wordt de ICA hard? Voor of na de gunning?
- 131 Wat zijn de aanvullende risico's waar de Kamer volgens het ADR-rapport onvoldoende over is geïnformeerd?
- 132 Op welke wijze wordt er toezicht gehouden op het verloop van de planning van het project? Kan hierbij expliciet worden ingegaan op de vraag welke lessen uit eerdere grote projecten getrokken zijn om vertraging te voorkomen?
- 133 Wie zijn de kritische challengers die betrokken zijn geweest bij de beoordeling van de offertes en wat is precies hun rol geweest?
- 134 Hoe is de objectiviteit in het proces van de totstandkoming en beoordeling van de ICA's geborgd? Heeft daar ook een onafhankelijke partij meegekeken?
- 135 Kunt u iets zeggen over hoe de betrokkenheid van de Nederlandse industrie op basis van de offerte en ICA van Naval Group zich verhoudt tot de offertes en ICA's van de andere werven?
- 136 Hoe is de regierol van DMI en de rol van de Nederlandse Defensie-industrie bij onderhoud geborgd? Worden de gebruiksrechten volledig overgedragen?
- 137 Is het mogelijk dat een onafhankelijke partij, zoals bijvoorbeeld de ADR, periodiek onderzoek kan doen naar het nakomen van de afspraken en toezeggingen van Naval Group en dat de Kamer hierover periodiek geïnformeerd wordt?

- 138 Wat is de stand van zaken met betrekking tot de inrichting van de programmaorganisatie en programmabeheersing en hoe wordt de interne kwaliteitsborging en het toezicht op de voortgang en kwaliteit van de werkzaamheden van Naval Group hierin opgenomen?
- 139 Kunt u in de Gateway Review ook de inrichting van de programma-beheersing in de realisatiefase laten beoordelen?
- 140 Kunt u de Gateway Review met de Kamer delen zodra deze afgerond is?
- 141 Hoe gaat u de financiële risico's als gevolg van het opsplitsen van de aanschaf en de instandhouding ondervangen?
- 142 Hoe gaat u ervoor zorgen dat de kosten voor instandhouding goed ingeschat worden en dat hier voldoende financiële ruimte voor beschikbaar komt?
- 143 Hoe gaat u borgen dat de winnende werf gestimuleerd wordt om de onderhoudskosten zo laag mogelijk te houden?
- 144 Wanneer wordt het instandhoudingsbudget geactualiseerd op basis van de gunning aan Naval Group?
- 145 Kunt u inzicht geven in de tijdlijnen die verbonden zijn aan de verschillende deelfases na contracttekening?
- 146 Welke risico's ziet u voor de huidige planning? Hoeveel ruimte heeft u in de planning om deze risico's op te vangen?
- 147 Kunt u de Kamer voortaan, desnoods vertrouwelijk, meer inzicht geven in de risico's en risicoreservering conform de afspraken in de uitgangspuntennotitie?
- 148 Kunt u in een volgende technische briefing over dit project ook gedetailleerd ingaan op het risicodossier?
- 149 Wat is uw reflectie op de constatering van de ADR dat het beschikbare bedrag om onbenoemde risico's op de kunnen vangen beperkt is?
- 150 Wanneer verwacht u dat de Onderzeedienst de strategische personeelsplanning gebaseerd op het bemannings- en onderhoudsconcept in kan voeren?
- 151 Kunt u iets dieper ingaan op de huidige uitstroom van personeel en het tekort aan specifiek (technisch) personeel? Is de uitstroom hoger dan verwacht? Wat zijn de redenen voor uitstroom? Welke maatregelen worden genomen om uitstroom te beperken?
- 152 Waarom is de bemannings- en trainingsfilosofie gewijzigd naar vijf bemanningen voor vier boten en hoe verhoudt dit zich tot de schijnbaar gehandhaafde filosofie van twee operationele onderzeeboten? Heeft dit een effect op de gereedheid?
- 153 Passen de benodigde infrastructurele en vastgoedaanpassingen in het budget van het project «Uitbreiding afmeercapaciteit» in de Nieuwe Haven?
- 154 Kan de precieze tijdlijn voor het vervolg van de vervanging van de onderzeebootcapaciteit worden gegeven, met daarbij de nu reeds bekende data en de bandbreedtes waarbinnen volgende fasen uitgevoerd zullen worden?
- 155 Welke offerte scoorde het hoogst op het beste product voor de beste prijs, welke scoorde als tweede, en welke scoorde als derde?
- 156 Welke offerte scoorde het hoogst op het aspect risicobeheersing? Welke als tweede en welke als derde?
- 157 Welke offerte scoorde het hoogst op het aspect waarborging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang? Welke scoorde als tweede en welke als derde?
- 158 Welke offerte scoorde het hoogst op het aspect strategische autonomie? Welke als tweede en welke als derde?
- 159 Hoe definieert u «waardige opvolger»? Is dit voldoen aan dezelfde eisen of veel zaken nog beter doen? Zijn de eisen niet anders voor wat de Marine nu nodig heeft?

- 160 Kan het kabinet het voldoen of ruimschoots voldoen en overtreffen van operationele behoeften nader toelichten?
- 161 Welke bedrijven gaat DMI inschakelen bij instandhouding en wat gaat Defensie zelf doen? Wat is hierbij de rol van het project «werf van de toekomst»?
- 162 Wat is momenteel het tijdspad van nu tot de vier onderzeeboten te water gaan? Wat zijn de risico's die het tijdspad kunnen vertragen?
- 163 Wat is de onderbouwing voor de keuze niet tijdens verwerving maar wel bij instandhouding gebruik te maken van art. 346 VWEU?
- 164 Gelet op de informatie die in media terug te vinden was voor het verzenden van de D-brief, zijn de non-disclosure agreements tijdens het proces ergens geschonden?
- 165 Kunt u aangeven hoeveel procent van de bedrijven die benodigd zijn bij de ontwikkeling van de nieuwe onderzeeboten uit Nederlandse bedrijven bestaat?
- 166 Kunt u aangeven in hoeverre de Nederlandse industrie wordt betrokken bij het onderhoud van de nieuwe onderzeeboten?
- 167 Wanneer verwacht u dat het «derde groene licht» behaald zal worden?
- 168 Welke juridisch bindende afspraken worden beoogd met Naval Group inzake de ontwikkeling van de ICA?
- 169 Wat leidde tot het faillissement van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij in de jaren 90?
- 170 Kunt u aangeven waarom Nederland niet meer beschikt over zelscheppende onderzeeboot bouw?
- 171 Kunt u toelichten wat het uit de vaart nemen van twee van de vier onderzeeboten betekent voor de cyclus van opwerken en inzet met minder schepen?
- 172 Kunt u aangeven wat u van plan bent met de Walrusklasse-onderzeeboten wanneer ze uit de vaart gaan?
- 173 Op basis waarvan zijn de vier militaire functionaliteiten gekozen?
- 174 Hoe wordt de kwaliteit tijdens de bouw gemonitord en voor het in gebruik nemen gecheckt?
- 175 Wat kunt u oogmerken onder de zin «een realistisch, gebalanceerd, veelzijdig en realistisch voorstel» in relatie tot wat de Nederlandse industrie kan bieden?
- 176 Hoe verhoudt de balans die de offerte van Naval Group biedt wat betreft het beste product voor de beste prijs, risicobeheersing en de waarborging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie zich tot de balans van de andere twee offertes op deze specifieke aspecten? Op welke aspecten was de offerte van Naval beter dan de andere, op welke minder en wat heeft de doorslag gegeven?
- 177 Met wie wordt het instandhoudingscontract getekend? Hoe is de rolverdeling tussen Defensie, producerende werf en andere bedrijven en kennisinstaties bij instandhouding?
- 178 Wat moet worden verstaan onder «een aanzienlijk aandeel» en «een duidelijke impuls», aangezien te lezen valt dat de gebalanceerde ICA een aanzienlijk deel van de Nederlandse maritieme defensie-industrie vertegenwoordigt en dat het een duidelijke impuls zal geven aan de Nederlandse (maritieme) defensie-industrie?
- 179 Op welk proces berust het inschakelen van Nederlandse bedrijven door Defensie?
- 180 Er wordt gesproken over samenwerking tussen de werf en de Nederlandse industrie en kennisinstututen. Hoe is geborgd dat deze samenwerking ook in ruime mate plaats gaat vinden?
- 181 Kunt u voorbeelden geven van eerdere missies die onze onderzeeboten met andere landen draaiden? Is dit al vaker met Frankrijk geweest?

- 182 Kunt u specifiek voor de onderzeebootdienst cijfers over instroom en uitstroom van personeel geven voor de afgelopen drie tot vijf jaar?
- 183 Hoe wordt gewaarborgd dat Nederlandse bedrijven toetreden tot toeleveringsketens van Naval Group?
- 184 Worden de systemen en componenten die zich ook in de onderzeeboten van Frankrijk bevinden in de toekomst mogelijk ontwikkeld door Nederlandse bedrijven?
- 185 In hoeverre kan de nationale overheid van de winnende werf afwijken van de Memorandum of Understanding (MoU)?
- 186 Wat betekent de materieelsamenwerking met Frankrijk voor de concurrentiepositie van de Nederlandse markt?
- 187 Hoeveel vaardagen per jaar heeft de onderzeebootdienst in de afgelopen drie tot vijf jaar gehad? Hoeveel neemt dat naar verwachting af in de komende jaren als er boten uit gebruik worden genomen?
- 188 In de toekomst moeten vijf bemanningen beschikbaar zijn voor vier onderzeeboten. Betekent dit dan dat een set bemanning niet aan een vaste boot is gekoppeld?
- 189 Welke mogelijkheden zijn er voor de opleiding van komende capaciteit van de Onderzeedienst?
- 190 In hoeverre zal Defensie samenwerken in de training van personeel voor de nieuwe klasse onderzeeboten met Frankrijk?
- 191 Kunt u aangeven of er budgettaire gevolgen zijn voor de opleiding, training en gereedstelling?
- 192 Kunt u aangeven in hoeverre personeel dat wordt getraind voor de komende onderzeebootklasse al ingezet wordt op de bestaande onderzeeboten?
- 193 Zijn er al bedrijven die zich in de Maintenance Valley willen gaan vestigen om dit te ondersteunen?
- 194 Hoeveel procent van de betrokken bedrijven zal Nederlands zijn in de instandhouding?
- 195 Hoe noemenswaardig is de spreiding van de voorgestelde betrokkenheid van Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen?
- 196 Kunt u uiteenzetten wat de impact is van de gunning van dit type onderzeeboten op de werkgelegenheid in de regio Den Helder?
- 197 Kunt u aangeven of het ontwikkelen van vastgoed en infrastructuur, alsook de simulatoren en werktuigen voor de instandhouding ook worden geleverd door Nederlandse bedrijven?
- 198 Kunt u aangeven hoeveel kosten worden verwacht voor de instandhouding van de onderzeeboten?
- 199 Welke mogelijkheden bestaan er mocht de winnende werf niet voldoen aan de gestelde eisen en afspraken?
- 200 Kunt u aangeven of er beperkingen zijn bij de inzet van de verouderde klasse en de nieuwe klasse?