

2019Z17062

Vragen van de leden **Van Helvert** en **Amhaouch** (beiden CDA), **Bosman** (VVD), **Kerstens** (PvdA), **Bruins** en **Voordewind** (beiden ChristenUnie) en **Stoffer** (SGP) aan de Ministers van Defensie en van Financiën en de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat over *de berichtgeving «Nieuwe onderzeeboten: Nederlandse marine-industrie dreigt alleen kruimels te krijgen»* (ingezonden 12 september 2019).

Vraag 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.?

Vraag 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?

Vraag 3

Kent u het artikel in de Financial Review «Defence Minister gets frank with French over submarine build» van 16 augustus 2019², en de uitzending «Breaking French submarine contract a «bargain» at \$ 330m³»?

Vraag 4

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

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

Vraag 5

Kent u het artikel: «U-Boote machen wieder Probleme»⁴ over het niet-functioneren van de Duitse nieuwe onderzeeboten? Hoe beoordeelt u deze berichtgeving in het licht van een mogelijke samenwerking met de Duitse aanbieder voor de onderzeebootorder?

Vraag 6

Erkent u in uw antwoord op vraag 23 feitelijke vragen Defensie-industrie strategie⁵ dat «Uitbesteding van een project aan een buitenlandse industrie kan leiden tot een erosie van het kennisniveau.»? 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? Klopt het dat de aanbesteding van de mijnenbestrijdingsschepen niet conform de Defensie Industrie Strategie (DIS) was? Zal de aanbesteding van de onderzeeboten nu wél conform de DIS gaan? 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? 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)? Bent u bereid om werven uit te sluiten die het IP niet willen delen, zodat erosie van strategische kennis kan worden voorkomen? Kunt u alle onderdelen van vraag 6 separaat beantwoorden?

Vraag 7

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? 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?

Vraag 8

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? 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?

Vraag 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?

Vraag 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?

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

⁵ kamerstuk 31 125 nr. 95

Vraag 11

Welke kwaliteitsimpuls kunnen nieuwe orders voor de Nederlandse marinebouw opleveren, zowel op het gebied van onderzeeboten als daarbuiten in de civiele Nederlandse maritieme industrie? Bent u bereid de spin-off en spill-over effecten te onderzoeken van Nederlandse industriële participatie?

Vraag 12

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? 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?

Vraag 13

In hoeverre vraagt de internationale veiligheidssituatie om meer, conventioneel aangedreven, vooral expeditionaire onderzeeboten die goedkoper en minder complex zijn dan nucleaire onderzeeboten? 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? Klopt het dat het hiervoor voorwaarde is dat in ieder geval het IP van deze boten door de buitenlandse partner volledig moet worden gedeeld? Hoe zijn de ervaringen van eventuele export van de Walrusklasse destijds?

Vraag 14

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

Vraag 15

Staat u nog steeds achter de navolgende zinsnedes in de Kamerbrief met stand van zaken project «Vervanging onderzeebootcapaciteit» van 24 april 2019⁶: » 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.»? Kunt u precies aangeven wat voor onderzoeken hiertoe zijn verricht en kunt u die uitkomsten zo volledig mogelijk met de Kamer delen?

Vraag 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:

- 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 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;

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

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

- 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;
- 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;
- 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 schreef⁸;
- 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;
- 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);
- Het risico dat Damen nog nooit een onderzeeboot zelf heeft gebouwd en hoe dit risico wordt beheerst?

Vraag 17

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? 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?

Vraag 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?

Vraag 19

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? Bent u aldus bereid werkelijk uitvoering te geven aan de -breed in de Kamer aangenomen- motie Bruins Slot⁹ 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? Bent u derhalve bereid om af te zien van verdere concurrentiestelling?

Vraag 20

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

Vraag 21

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

Vraag 22

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

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

⁹ Kamerstuk 31 125, nr. 96