

Vergaderjaar 2021–2022

34 225

Toekomst van de Nederlandse onderzeedienst

Nr. 37

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 30 mei 2022

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Defensie over de brief van 1 april 2022 inzake de voortgangsrapportage vervanging onderzeebootcapaciteit 2022 (Kamerstuk 34 225, nr. 35).

De Staatssecretaris van Defensie heeft deze vragen beantwoord bij brief van 24 mei 2022. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
De Roon

Adjunct-griffier van de commissie,
Mittendorff

1.
Wat wordt bedoeld met het woord «kunnen» inzake het betrekken van de Nederlandse industrie en kennisinstellingen bij de waarborging van wezenlijke belangen van nationale veiligheid en Nederlandse strategische autonomie?

2.
Vormt betrokkenheid van Nederlandse strategische maritieme toeleveranciers een harde eis is bij de gunning van de opdracht?

3.
Welke aspecten van wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en strategische autonomie worden, conform de gewijzigde motie van het lid Van Wijngaarden c.s. (Kamerstuk 35 925 X, nr. 43) en de motie van het lid Stoffer c.s. (Kamerstuk 35 570 X, nr. 30), opgenomen in de offerteaanvraag?

11.
Worden de noties in de gewijzigde motie van het lid Van Wijngaarden c.s. en motie van het lid Stoffer c.s. t.a.v. onder meer Nederlandse strategische autonomie nadrukkelijk betrokken bij het vaststellen van de primaire en secundaire eisen?

31.
Is het mogelijk dat er geen enkele eis wordt gesteld over deelname van Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen aan ontwerp en bouw van onderzeeboten in de nieuwe verwervingsprocedure?

32.
Welke garanties zijn er dat Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen optimaal kunnen meedoen aan onderhoud en instandhouding van de onderzeeboten als er geen eisen worden gesteld aan hun deelname bij ontwerp en bouw? Is het niet veel lastiger optimaal bij te dragen aan onderhoud en instandhouding als een partij niet betrokken is geweest bij ontwerp en bouw?

46.
Hoe kan de focus op strategische autonomie, systeemsamenhang en top-klasse capaciteiten op een eenvoudige en heldere manier worden gewaarborgd zonder dat daarop door industriële participatie op wordt afgedongen?

62.
Hoe definieert u het behoud van bepaalde strategische autonomie binnen de nationale defensie-industrie? Oftewel, kunt u concreet aangeven hoe u zich inzet voor het behoud van een noodzakelijke kennisbasis binnen de nationale defensie-industrie ten bate van de gehele Europese strategische autonomie?

75.
Klopt het dat betrokkenheid van de Nederlandse strategische maritieme toeleveranciers géén harde eis is bij de gunning van de opdracht aan één van de kandidaat-werven?

76.
Wat zijn de aspecten van wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en strategische autonomie die u voornemens bent op te nemen in de offerteaanvraag?

115.
Kunnen het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie geborgd zijn zonder enige rol voor Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen, aangezien de voortgangsrapportage stelt dat eisen op dit gebied «kunnen leiden tot een bepaalde vorm van samenwerking» tussen de werf en de Nederlandse Defensie Technologische en Industriële Basis?

De verwervingsstrategie is erop gericht om door gebruikmaking van artikel 346 VWEU vanuit een wezenlijk nationaal veiligheidsbelang, kennis en capaciteit te waarborgen, ook met het oog op de instandhouding op termijn. De kandidaat-werven dienen te voldoen aan eisen ter waarborging van wezenlijke belangen van nationale veiligheid en strategische autonomie, waarbij de Nederlandse industrie en kennisinstellingen betrokken kunnen worden. Defensie zal voor de gegarandeerde toegang tot de daarmee samenhangende kennis, rechten en middelen daarom in belangrijke mate afspraken moeten maken met partijen uit het buitenland. In de hiervoor uitgewerkte maatregelen is de betrokkenheid van Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen bij de productie van (componenten van) kritieke systemen expliciet gemaakt zoals verzocht in de gewijzigde motie van het lid Van Wijngaarden c.s. (Kamerstuk 35 925 X, nr. 43) en de motie van het lid Stoffer c.s. (Kamerstuk 35 925 X, nr. 36), zonder specifieke bedrijven of kennisinstellingen te noemen.

Defensie is voornemens om in het leveringscontract van de onderzeeboten duidelijke afspraken te maken over de strategische autonomie, de toekomstige inrichting van de instandhouding en het daarvoor benodigde toekomstige partnerschap. Na contracttekening van de leveringsovereenkomst wordt de instandhouding nader vastgelegd, mede op basis van inzichten uit de fase waarin het gedetailleerde ontwerp voor de nieuwe onderzeeboot wordt bepaald. Voordeel hiervan is dat het instandhoudingsdeel voor het planbare onderhoud robuuster kan worden afgesproken, want na de gunning zijn meer werf-specifieke afspraken mogelijk. Daarnaast kan maatwerk met de winnende werf worden toegepast voor de uitwerking van de regierol van de Directie Materiële Instandhouding (DMI) in Den Helder en de bijbehorende instandhoudingsfilosofie. Door gebruiksrechten te verkrijgen wordt DMI zo goed mogelijk gepositioneerd om zelf Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen te betrekken bij de instandhouding gedurende de hele levensduur.

Conform de motie van het lid Stoffer c.s., die vraagt om het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie voor de onderzeebootcapaciteit te bestendigen en bevorderen (Kamerstuk 35 570 X, nr. 30 van 30 november 2020), zal Defensie in de D-fase eisen stellen ter borging van het wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie. Deze eisen kunnen leiden tot een bepaalde mate van samenwerking tussen de werf en de Nederlandse Defensie Technologische en Industriële Basis (NLDTIB).

De beoogde maatregelen in dit kader zijn nog onderwerp van besluitvorming en dit betreft commercieel vertrouwelijke informatie. De geselecteerde maatregelen zullen worden omgezet naar primaire eisen (knock-out criteria) dan wel secundaire eisen (gunningscriteria) ten behoeve van het tenderdossier. Hierover wordt de Kamer na de zomer vertrouwelijk geïnformeerd, voorafgaand aan de offerteaanvraag.

Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) werkt, zoals gemeld in de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24), in een parallel traject met de kandidaat-werven een industriële samenwerkingsovereenkomst uit. Het Ministerie van EZK ziet betrokkenheid van de Nederlandse industrie via drie soorten activiteiten:

1. Activiteiten tussen werven en Nederlandse industrie voortvloeiend uit de maatregelen ter waarborging van het wezenlijk belang van nationale veiligheid en strategische autonomie. Bij deze activiteiten is er een directe link met de hoofdcontracten van Defensie;

2. Activiteiten tussen werven en Nederlandse industrie die niet uit deze maatregelen volgen maar wel gerelateerd zijn aan het wapensysteem onderzeeboot en leiden tot een versterking van de gebieden van de DIS;
3. Activiteiten tussen werven en Nederlandse industrie die niet uit deze maatregelen volgen en niet gerelateerd zijn aan het wapensysteem onderzeeboot, maar wel leiden tot een versterking van de gebieden uit de DIS.

Deze overeenkomst heeft tot doel om, naast hetgeen voortvloeit uit de eisen voor de gunning die worden gesteld om het wezenlijke nationale veiligheidsbelang en de strategische autonomie te borgen, een zo groot mogelijke Nederlandse betrokkenheid vast te leggen die bijdraagt aan een versterking van de NLDTIB.

4. Welke binnen de Nederlandse maritieme industrie aanwezige kennis en kunde kan worden aangewend voor ontwerp, bouw en instandhouding van onderzeeboten?

77.

Kunt u reageren op het statement van Dutch Underwater Knowledge Center: «Als we nu niet meedoen in de ontwikkeling van de toekomstige onderzeeboten komen we nauwelijks meer aan bod bij de bouw en instandhouding. Daarmee wordt Defensie in hoge mate afhankelijk van beschikbare kennis en kunde uit het buitenland. Dit zal leiden tot een onnodige en ernstige aantasting van de strategische autonomie»?

Defensie draagt zorg voor de inzetbaarheid en het voortzettingsvermogen van de vervangende onderzeebootcapaciteit gedurende de levensduur, ongeacht het soort operaties en de coalitie waarbinnen deze plaatsvinden. Dat betekent niet dat Nederland binnen de eigen landsgrenzen onverkort zelf over al deze zaken dient te kunnen beschikken. Voor strategische autonomie is, zoals ook aangegeven in het Regeerakkoord, het hebben van een vitale defensiesector belangrijk. De Defensie Industrie Strategie (DIS) (Kamerstuk 31 125, nr. 92 van 2018) laat zien wat strategische autonomie op het niveau van de Krijgsmacht betekent en geeft richting aan waar Nederland al dan niet afhankelijk is. De DIS presenteert niet alleen de ambitie van de NLDTIB in termen van technologie- en kennisgebieden en industriële capaciteiten, maar geeft ook aan waar Nederland moet samenwerken en waar ons land afhankelijk is van andere landen. De DIS stelt ook dat «nationale autonomie op grond van wezenlijke belangen wellicht wenselijk is, maar praktisch onhaalbaar». Zoals demissionair Minister Kamp in oktober 2021 al heeft benadrukt, beschikt Defensie niet meer over de kennis en capaciteit om een centrale rol te vervullen in het ontwerp en de productie van nieuwe onderzeeboten. Er is sinds de jaren negentig geen Nederlandse werf meer die zelfstandig onderzeeboten kan ontwerpen en bouwen. Verder is de onderzeebootvervanging niet te vergelijken met vervangings-projecten voor bovenwaterschepen, waarbij wel de benodigde kennis en capaciteit in Nederland aanwezig is (met een belangrijke rol van Defensie).

Defensie is daarom in de D-fase gestart met de verwervingsvoorbereiding met drie buitenlandse kandidaat-werven. Het bepalen van de benodigde betrokkenheid van Defensie, Nederlandse kennisinstellingen en bedrijven wordt afgewogen in de driehoek product, tijd en geld.

Gedurende de aanbesteding maakt Defensie gebruik van kennisinstututen zoals TNO en MARIN en enkele Nederlandse bedrijven die Defensie ondersteunen bij de projectuitvoering.

In de beantwoording van de feitelijke vragen bij de basisrapportage (Kamerstuk 34 225, nr. 32) heeft Defensie reeds een appreciatie gegeven van de ambities van het Dutch Underwater Knowledge Center (DUKC). Daarbij is ingegaan op de mogelijkheden om daarbij aangesloten Nederlandse bedrijven te betrekken bij de verwerving en instandhouding van de nieuwe onderzeeboten. Ook zijn de beperkingen benoemd, gegeven de kaders van de B-brief en de in Nederland aanwezige kennis en capaciteit op onderzeebootgebied.

De drie kandidaat-werven zijn ervan op de hoogte gesteld dat Nederlandse bedrijven, waaronder ook de DUKC-bedrijven, via de verschillende sporen (zie het antwoord op vraag 1) een bijdrage kunnen leveren. Het is de verantwoordelijkheid van de Nederlandse bedrijven om zichzelf hiervoor optimaal te positioneren.

5.

Welke financiële risico's zijn er verbonden aan het ontkoppelen van de aanschaf en het onderhoud van de onderzeebootcapaciteit?

De twee belangrijkste consequenties zijn de vermindering van concurrentiedruk bij het sluiten van de nadere overeenkomsten en het niet langer kunnen gunnen op Life Cycle Costs (LCC). Binnen de LCC had een afweging gemaakt kunnen worden tussen kosten voor de levering en kosten voor de instandhouding. Deze consequenties impliceren ook financiële risico's. Om deze risico's te mitigeren worden in het leveringscontract afspraken gemaakt over de strategische autonomie, de toekomstige inrichting van de instandhouding en het daarvoor benodigde toekomstige partnerschap. Maatwerk met de winnende werf kan worden toegepast voor de uitwerking van de regierol van de Directie Materiële Instandhouding (DMI) in Den Helder en de bijbehorende instandhoudingsfilosofie. Er komt voorts een nog grotere nadruk te liggen op vastlegging van toegang tot de kostenopbouw / een kostenmodel van de werf om de prijs-kwaliteit verhouding te kunnen beoordelen.

6.

Welke gevolgen heeft het loskoppelen van de aanschaf en het onderhoud van de onderzeebootcapaciteit voor de betrokkenheid van de Nederlandse industrie en voor de Nederlandse strategische autonomie op lange termijn?

Defensie is voornemens om in het leveringscontract van de onderzeeboten afspraken te maken over de strategische autonomie, de toekomstige inrichting van de instandhouding en het daarvoor benodigde toekomstige partnerschap. Dit betekent dat, op basis van nog te selecteren maatregelen, eisen worden gesteld ten behoeve van het tenderdossier voor het leveringscontract. Door gebruiksrechten te verkrijgen wordt DMI zo goed mogelijk gepositioneerd om zelf Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen te betrekken bij de instandhouding gedurende de hele levensduur. Met de offerteaanvraag wordt concurrentie benut. De gunning leidt tot een keuze voor een werf en een product. Na contracttekening van de leveringsovereenkomst wordt de instandhouding nader vastgelegd, mede op basis van inzichten uit de fase waarin het gedetailleerde ontwerp voor de nieuwe onderzeeboot wordt bepaald. Door het loskoppelen van de levering en instandhouding kunnen Nederlandse bedrijven zich gericht positioneren voor werkzaamheden in de instandhouding. Afhankelijk van de afspraken over het toekomstige partnerschap en de mate van overdracht van rechten zullen deze werkzaamheden door Defensie dan wel door de buitenlandse hoofdaannemer of toeleveranciers worden uitgevraagd.

7.

Is de inzet dat met het verkrijgen van gebruiksrechten door de Dienst Materiële Instandhouding (DMI) ook het intellectueel property (IP) wordt overgedragen aan Nederland?

Het overnemen van de intellectuele eigendomsrechten is onevenredig kostbaar en bovendien inhoudelijk niet nodig. Defensie heeft in de eerste plaats behoefte aan de gebruiksrechten. Daarmee kan Defensie (sub)systemen, met hulp van expertise van anderen, onderhouden en operationeel relevant houden. Intellectuele eigendomsrechten zijn niet alleen eigendom van de kandidaat-werven en/of hun overheden, maar ook in handen van toeleveranciers van subsystemen uit de gehele toeleveranciersketen. Het is onmogelijk om met al deze partijen afspraken te maken over het overdragen van het intellectuele eigendomsrecht. Daarnaast is het onwaarschijnlijk dat leveranciers deze intellectuele eigendomsrechten aan Defensie overdragen. Immers daarmee geven zij het recht uit handen voor her-productie en doorverkoop, wat het einde van hun huidige businessmodel zou kunnen betekenen.

8.

Waarom zal het na gunning (eind 2023) naar verwachting nog zeker elf jaar duren voordat de eerste onderzeeboot wordt geleverd (2034 – 2037)?

De in de aanbestedingsbrief bij de voortgangsrapportage genoemde bandbreedte van 2034 – 2037 is mede tot stand gekomen met informatie uit de dialoog met de kandidaat-werven, en is naar aanleiding van de onderzoeken kritisch bezien door experts en defensiemedewerkers van buiten het projectteam. De bandbreedte geldt voor het moment waarop de eerste twee nieuwe onderzeeboten *fully operational capable* beschikbaar zullen zijn. De werkelijke levering van de eerste onderzeeboot is een aantal jaren eerder.

Na de gunning van het contract, voorzien voor eind 2023, volgen de nadere overeenkomsten voor de instandhouding, het gedetailleerd ontwerp, de start van de bouw, het ontwerpen en overdragen van opleidingstools, de fabriekstesten, de tewaterlating van de eerste boot, de *Harbour Acceptance Trials* en *Sea Acceptance Trials* (HAT/SAT), de levering van logistieke onderdelen / *integrated logistic support* en de overdracht aan Defensie. Daarna volgt een eerste opwerkperiode van de boot en bemanning, inclusief de operationele evaluatie daarvan. Vervolgens is de onderzeeboot volledig operationeel inzetbaar (*fully operational capable*).

9.

Wat zijn de primaire en secundaire eisen?

10.

Op basis waarvan worden de primaire en secundaire eisen voor de onderzeebootcapaciteit vastgesteld?

100.

Op basis waarvan wordt de afweging gemaakt tussen primaire en secundaire eisen? Kunt u de Kamer vertrouwelijk meenemen in die afweging?

Primaire eisen zijn eisen waaraan de kandidaat-werven moeten voldoen om een geldige inschrijving te kunnen indienen. Primaire eisen worden ook wel knock-out criteria genoemd. Secundaire eisen zijn eisen waarop door kandidaat-werven in de gunning punten kunnen worden gescoord. Werven kunnen zich op basis van hun invulling van secundaire eisen

onderscheiden. De beoordeling van de secundaire eisen leidt tot een gunningsvoorstel.

Eisen vloeien voort uit het Concept of Operations (CONOPS) en daaraan gerelateerde documenten zijn nog onderwerp van besluitvorming. Dit betreft commercieel vertrouwelijke informatie. Ik verwacht uw Kamer hierover na de zomer, voorafgaand aan de offerteaanvraag, vertrouwelijk te kunnen informeren. De vertrouwelijkheid is nodig omdat het om informatie gaat uit het tenderdossier.

11.

Worden de noties in de gewijzigde motie van het lid Van Wijngaarden c.s. en motie van het lid Stoffer c.s. t.a.v. onder meer Nederlandse strategische autonomie nadrukkelijk betrokken bij het vaststellen van de primaire en secundaire eisen?

Zie het antwoord op vraag 1.

12.

Wat is de inzet om de operationele inzetbaarheid van de Walrusklasse richting 2034–2037 maximaal in stand te houden?

Ten behoeve van een optimale operationele inzetbaarheid van de Walrusklasse tot midden jaren dertig heeft Defensie besloten twee onderzeeboten stapsgewijs eerder uit dienst te nemen. Dit is enerzijds bedoeld om de onderhoudsinspanning te richten op de twee langst doorvarende onderzeeboten. Anderzijds komen hierdoor ook meer reserve-onderdelen beschikbaar om de optimale inzet van de twee overgebleven onderzeeboten te waarborgen. Defensie zal bovendien blijven investeren in de twee langst doorvarende onderzeeboten door (delen van) systemen vervangen die niet meer onderhoudbaar zijn.

13.

Deelt u onverkort de opvatting dat Nederland over alle krijgsmachtonderdelen moet blijven beschikken? Hoe beoordeelt u de visie van defensiedeskundige Ko Colijn dat de marine het expeditionair varend vermogen moet beëindigen en zich richten op: «a) patrouillecapaciteit voor het Noordzeegebied en de Middellandse Zee, b) bewaking van vitale onderzeese internetkabels, c) mijnenvraagcapaciteit voor de Noordzee,» en dus niet over moet gaan tot de aanschaf van vervangende onderzeebootcapaciteit?¹

De krijgsmacht staat met haar drie hoofdtaken in dienst van Nederland om onze vrijheid, veiligheid en welvaart te beschermen. De diversiteit en complexiteit van de dreigingen waarmee we worden geconfronteerd, maken duidelijk dat de krijgsmacht in uiteenlopende scenario's snel en daadkrachtig inzetbaar moet zijn, vaak op meerdere plekken tegelijk, als onderdeel van internationale samenwerkingsverbanden en onder wisselende omstandigheden. Defensie kan zich niet slechts op één bepaalde dreiging of één bepaald soort optreden richten. Alle delen van de krijgsmacht zijn nodig om de taken van Defensie uit te kunnen voeren. Met het vergroten van de slagkracht van de marine kan Nederland in internationaal verband een geloofwaardige bijdrage leveren aan de gezamenlijke afschrikking en het optreden in het hoogste deel van het geweldsspectrum. Onderzeeboten zijn hier een cruciaal onderdeel van.

¹ Bron: <https://onsleger.nl/wp-content/uploads/2021/06/GEREDIGEERD-Het-kan-en-moet-beter-beter-twee-dingen-goed-doen-dan-drie-dingen-half.pdf>

Ook zijn onderzeeboten een onmisbare schakel in de inlichtingenketen en van groot belang voor de ondersteuning van de *special forces*. Dit kabinet investeert fors in Defensie. Tegelijk blijven keuzes nodig; Nederland kan en hoeft niet alles zelf te doen. Deze keuzes, en de gevolgen daarvan voor de krijgsmachtonderdelen, zullen worden toegelicht in de Defensienota 2022. Deze zal op korte termijn verschijnen.

14.

Is er volledige duidelijkheid over het budget dat met de aanschaf gemeoid is, nadat de Algemene Rekenkamer becijferde dat «het budget tenminste € 730 miljoen hoger ligt dan in de vertrouwelijke bijlage van de B-brief staat vermeld.» Houdt u een onzekerheidspercentage aan? Zo ja, hoe groot is dat?²

Zoals opgenomen in de bestuurlijke reactie op het concept rapport «Vizier op de vervanging van de onderzeeboten» wordt het door de Algemene Rekenkamer genoemde bedrag verklaard door de gehanteerde prijspeil-systematiek, de keuze om voor bepaalde systemen alleen *provisions for* te installeren en het budget voor exploitatie en correctief onderhoud.

In de aanbiedingsbrief bij de voortgangsrapportage heb ik uiteengezet dat het eisenpakket zoals uitgevraagd in de dialoog niet heeft geleid tot voorstellen van de werven die passen binnen de beoogde richtprijs en plafondprijs. Daarnaast bevat de risicoreservering geen ruimte meer om onvoorziene tegenvallers op te vangen. Derhalve zullen de kaders product, tijd en geld opnieuw worden beschouwd en zo nodig bijgesteld. Dit vormt de eerstvolgende mijlpaal (eisenpakket, beoordelingskader en gunningsmodel) in de verwervingsvoorbereiding, waarover de Kamer na de zomer vertrouwelijk zal worden geïnformeerd. Daarnaast zal ook de businesscase worden geactualiseerd, waarbij (de gevolgen van) de nieuwe uitgangspunten worden uitgewerkt, zoals het ontkoppelen van het leveringscontract en de instandhouding.

15.

Waarom legt u de kritiek op de enorme kostenstijging, van inmiddels ruim een miljard euro (om precies te zijn € 1,14 miljard) naast zich neer, zoals defensiedeskundige Colijn constateert?³

Zoals opgenomen in de bestuurlijke reactie op het concept rapport «Vizier op de vervanging van de onderzeeboten» wordt het grootste deel van de budgettaire stijging verklaard door de extra middelen die het vorige kabinet met het regeerakkoord beschikbaar heeft gesteld om de vervanging van de onderzeeboten mogelijk te maken. Aanvullend is gekozen voor vier boten van variant B, zoals toegelicht in de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24).

16.

Deelt u de visie dat «Ontwikkelen in eigen beheer met behulp van de eigen industrie, of het participeren hierin, ... in het verleden enkele keren weinig goeds gebracht, denk bv. aan de Walrus-affaire en de NH90-helikopter.»? Zo ja, waarom schuift u toch de eigen industrie prominent naar voren? Zo nee, welke garanties hebt u dat het nu goed gaat?⁴

² Bijlage bij Kamerstuk 34 225, nr. 27

³ Bron: <https://onsleger.nl/wp-content/uploads/2021/06/GEREDIGEERD-Het-kan-en-moet-beter-beter-twee-dingen-goed-doen-dan-drie-dingen-half.pdf>. Zie ook Bijlage bij Kamerstuk 34 225, nr. 27 <https://www.rekenkamer.nl/binaries/rekenkamer/documenten/publicaties/2020/10/12/vizier-op-de-vervanging->

⁴ Bron: <https://onsleger.nl/wp-content/uploads/2021/06/GEREDIGEERD-Het-kan-en-moet-beter-beter-twee-dingen-goed-doen-dan-drie-dingen-half.pdf>

Nederland beschikt sinds de jaren negentig niet meer over een zelfschepende onderzeebootindustrie. De nieuwe onderzeeboten worden daarom aangeschaft bij een buitenlandse hoofdaannemer, zijnde één van de drie kandidaat-werven. Zoals in reactie op eerdere schriftelijke vragen is toegelicht (Kamerstuk 34 225, nrs. 25 en 32), vormen bestaande ontwerpen van de drie buitenlandse kandidaat-werven het uitgangspunt. Dit is een wezenlijk ander startpunt dan in het verleden bij de Walrusklasse, waarbij Defensie met de bouwers vanaf de tekentafel samen een geheel nieuwe onderzeeboot heeft ontworpen, ontwikkeld en gebouwd.

De kandidaat-werven zijn voor de vervanging van de onderzeebootcapaciteit zelf verantwoordelijk voor het ontwerp en dienen daarbij te voldoen aan de eisen die Defensie stelt. TNO, Marin en enkele Nederlandse bedrijven ondersteunen Defensie in de D-fase bij het analyseren en valideren van de voorstellen van de kandidaat-werven.

17.

Deelt u de opvatting dat het gezien de toenemende vertragingen onder sterk veranderende geopolitieke verhoudingen (zowel op het gebied van internationale relaties als technologische ontwikkelingen) zinnig is opnieuw te beoordelen of de keuze voor de vervanging van de onderzeebootcapaciteit de beste besteding is van de financiële middelen en dat het daarom noodzakelijk is een stap terug te zetten in het materieelverwervingsproces? Zo nee, waarom niet?

18.

Is het gezien de toegenomen spanningen in Europa nog steeds zinnig een wereldwijd inzetbare onderzeeboot aan te schaffen, een keuze die gepaard gaat met hoge kosten, in plaats van een boot die ingezet kan worden in de (Noord-)Europese wateren? Zo nee, kunt u aangeven waarom dat deze spanningen niet andere conclusies leidt?

37.

Wat maakt de Nederlandse onderzeebootcapaciteit een niche ten opzichte van onze NAVO-bondgenoten?

Het antwoord op vraag 17 is nee, de aanschaf van nieuwe onderzeeboten is van rechtstreeks belang voor de nationale veiligheid van Nederland als zeevarende natie en voor de bescherming van het Koninkrijk waaronder de Caribische gebiedsdelen. Een onderzeeboot is een strategisch wapensysteem, dat ook tactisch ingezet kan worden en vormt daarmee een essentiële schakel in het maritieme optreden. Het belangrijkste kenmerk van een onderzeeboot is dat deze onder water vrijwel onvindbaar is. Dat maakt de onderzeeboot uitermate geschikt voor het beschermen van de aanvoerlijnen over zee, het beschermen van de eigen vlootverbanden, het opsporen en elimineren van vijandelijke onderzeeboten en oppervlakteschepen, het afzetten en oppikken van *special forces*, het vergaren, analyseren en delen van inlichtingen en het bijdragen aan operaties op en rond de zeebodem. De onderzeeboot kan dit lange tijd ongezien en op grote afstand van de thuisbasis wereldwijd uitvoeren. Deze maritieme slagkracht maakt de onderzeeboot tot één van onze belangrijkste wapensystemen.

Met de huidige Walrusklasse onderzeeboten beschikt Nederland over een expeditieaire, middelgrote, conventioneel (niet nucleair) voortgestuwde onderzeeboot met aanzienlijke maritieme slagkracht. De combinatie van deze vier eigenschappen maakt dat men over niche-capaciteit spreekt. Expeditionair betekent dat het deel van de wereld waarin de Walrusklasse kan opereren ver buiten de direct aan Nederland grenzende wateren strekt, waarvoor een groot uithoudingsvermogen, actieradius en

logistieke zelfstandigheid nodig zijn. Van deze eigenschap is over het algemeen alleen sprake bij een nucleair voortgestuwde onderzeeboot. De vaareigenschappen en tactische kenmerken van een conventionele onderzeeboot maken dat de Walrusklasse – ten opzichte van een nucleaire boot – in relatief ondiep en nauw vaarwater kan opereren. De grootte van de Walrusklasse biedt de mogelijkheid om een grote bemanning, specialisten en diverse wapens mee te nemen. Hiermee voert de Nederlandse Onderzeedienst verschillende soorten missies uit waarvoor zij wereldwijd hoog staat aangeschreven. Daarnaast dringt de NAVO bij Nederland aan op vervanging. Onderzeeboten vormen een belangrijke en veel gevraagde niche-capaciteit die Nederland kan bijdragen aan de NAVO en aan de EU. Tenslotte heeft Defensie de grondwettelijke taak het grondgebied van het gehele Koninkrijk te beschermen, waaronder het Caribisch gebied. Daarin vervult de onderzeeboot een essentiële rol.

De toegenomen spanningen in Europa tonen aan hoe grillig geopolitieke ontwikkelingen zijn. De huidige veiligheidssituatie onderstreept hoe belangrijk het is dat de NAVO-partners blijven investeren in hun (niche-)capaciteiten. Een wereldwijd inzetbare onderzeeboot zorgt ervoor dat waar spanningen ook toenemen, Defensie een bijdrage kan leveren aan de internationale veiligheid en het beschermen van de Nederlandse belangen. De spanningen in Europa waar u aan refereert, onderstrepen derhalve nut en noodzaak van het onderzeeboot wapen.

Een stap terugzetten in het verwervingsproces zou tot nog meer vertraging leiden en daardoor de kans op een *capability gap* aanzienlijk vergroten. Defensie is van mening dat de aangebrachte focus door het stopzetten van de dialoog en het vervroegd overgaan tot offerteaanvraag moet leiden tot het zo veel mogelijk beperken van vertraging en daarmee de kans verkleinen op een eventuele *capability gap*.

19.

Kunt u een tussentijdse appreciatie geven van het aanbod van de werven, zowel qua kostenverwachting, snelheid van levering, als capaciteit?

Nee, omdat het project op de basis van concurrentiestelling wordt gerealiseerd waarbij het waarborgen van commerciële vertrouwelijkheid en van een *level playing field* een belangrijke rol speelt, gaat Defensie terughoudend om met het verstrekken van de informatie die gedeeld is door de kandidaat-werven.

20.

Wat is de precieze taak van de landsadvocaat bij het beoordelen van de risico's van het afbreken van de dialoog in het licht van ongeldige offertes en mogelijk hogere kosten?

De landsadvocaat is gevraagd te adviseren over het inrichten van de aangepaste procedure. Dit betreft ook de voorgestelde beheersmaatregelen voor de risico's die samenhangen met een offerteaanvraag in concurrentie zonder verdere dialoog.

21.

Kunt u nader bepalen wat u bedoelt met «zoveel mogelijk waarborgen» van de continuïteit teneinde twee Walrusklasse-onderzeeboten in de vaart te houden? Wanneer kunt u bepalen of dat het geval is?

Planmatig is er tijdens de transitie naar de nieuwe onderzeebootcapaciteit minimaal één onderzeeboot beschikbaar voor inzet. Dat betekent dat Defensie in die periode planmatig minimaal twee boten bezit.

Het langer dan gepland doorvaren met de Walrusklasse is mogelijk, mits de benodigde investeringen worden uitgevoerd om inzetbaar en operationeel relevant te blijven. De Militaire Zeewaardigheid Autoriteit zal continu blijven beoordelen of het veilig is om met de Walrusklasse te blijven doorvaren. Ten aanzien van de nieuwe capaciteit wordt aan de kandidaat-werven gevraagd een optimale productieplanning en bijbehorend leveringsschema op te stellen. De productieplanning van de winnende werf wordt uiteindelijk contractueel vastgelegd.

22.

Waarom is het brede programma van eisen dat bij de dialoog is gebruikt niet eerder teruggebracht tot de kaderstelling van de B-brief van 13 december 2019 (Kamerstuk 34 225, nr. 24)?

23.

Leidt de geambieerde behoefte niet toch tot de zogenoemde A-variant onderzeeboot, zoals in de B-brief omschreven? Waarom wordt uitgegaan van specifiek maatwerk voor Nederland zonder compromissen te sluiten?

66.

Waarom is het brede programma van eisen dat leidt tot een A-variant onderzeeboot nog niet teruggebracht tot de kaderstelling van de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24)?

97.

Is er bij het unieke ontwerp waar nu op wordt aangestuurd en de militaire behoefte zoals gesteld in het Concept of Operations nog sprake van een bemande onderzeeboot variant B zoals gecommuniceerd in de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24)? Wat zijn hiervan de gevolgen ten opzichte van de verwerving van een bestaand ontwerp met beperkte aanpassingen (in de B-brief beschreven als de «geambieerde behoefte»)?

Het concept programma van eisen dat is gebruikt bij de dialoog is gebaseerd op de kaderstelling van de B-brief, waarbij de B-variant de specifieke Nederlandse Defensie behoeftestelling weergeeft. Doelstelling van de dialoog was om in dialoog met de kandidaat-werven het programma van eisen te toetsen op haalbaarheid om te komen tot een tenderdossier.

Onderzeeboten worden doorgaans niet van de plank gekocht. De keuzes die gemaakt worden in de ontwerpfase van een onderzeeboot bepalen het uiteindelijke integrale gebalanceerde ontwerp.

24.

Wat is de impact van een uniek ontwerp op het taakstellend budget en het risicoprofiel? Is het taakstellende budget ontoereikend? Is interdepartementaal overeenstemming bereikt om het budget, los van de gebruikelijke inflatiecorrectie, te verhogen?

34.

Betekent de constatering dat wat de werven aanbieden niet past binnen de richtprijs en plafondprijs, en dat daarnaast door schaarste en inflatie de prijzen op de defensiemarkt stijgen, dat om binnen het projectbudget te blijven er afbreuk gedaan moet worden aan de operationele wensen van de marine? Zou een ophoging van het projectbudget een kwalitatief betere boot opleveren?

35.

Betekent de constatering dat wat de werven aanbieden niet past binnen de richtprijs en plafondprijs, en dat daarnaast door schaarste en inflatie de prijzen op de defensiemarkt stijgen, dat om binnen het projectbudget te blijven er afbreuk gedaan moet worden aan de operationele wensen van de marine? Zou een ophoging van het projectbudget een kwalitatief betere boot opleveren?

90.

Gelet op uw stelling dat datgene wat de werven aanbieden nog niet in de richtprijs/plafondprijs past en dat er in de risicoreservering geen ruimte is voor onverwachte tegenvallers, welke consequenties heeft dit voor de kwaliteit van de boot of de plafondprijs?

94.

Wat voor impact heeft de mogelijke keuze van een uniek ontwerp voor het taakstellend budget en het risicoprofiel ten opzichte van de kaderstelling in de B-brief?

99.

Kunt u de Kamer vertrouwelijk informeren over de gevolgen van de wijzigingen in de verwerving voor het taakstellend budget?

Zoals uiteengezet in de aanbiedingsbrief bij de voorgangsrapportage zal Defensie in de komende periode een beoordelingskader en gunningsmodel opstellen. Dit is inclusief primaire en secundaire eisen met de afwegingen ten aanzien van product, tijd en geld. Het uitgangspunt hierbij blijft de beste boot voor de beste prijs. De genoemde brief vermeldt dat het eisenpakket zoals uitgevraagd in de dialoog niet heeft geleid tot voorstellen van de werven die passen binnen de beoogde richtprijs en plafondprijs. Daarnaast bevat de risicoreservering geen ruimte meer om onvoorziene tegenvallers op te vangen. Derhalve zullen de kaders product, tijd en geld opnieuw worden beschouwd en zo nodig bijgesteld. Dit vormt de eerstvolgende mijlpaal (eisenpakket, beoordelingskader en gunningsmodel) in de verwervingsvoorbereiding, waarover de Kamer na de zomer vertrouwelijk zal worden geïnformeerd. Daarnaast zal ook de businesscase worden geactualiseerd, waarbij uitgangspunten worden uitgewerkt zoals het ontkoppelen van het leveringscontract en de instandhouding evenals het in balans brengen van de risicoreservering en basisraming.

25.

Waarom wordt er geen prioriteit gegeven aan tijdige levering in plaats van het creëren van een «capability gap» die ten koste gaat van de Nederlandse bijdrage aan NAVO en bovendien de continuïteit van de onderzeedienst in gevaar brengt?

Defensie heeft ervoor gekozen om de verwervingsvoorbereiding voort te zetten volgens het snelst haalbare en verantwoorde tijdpad. Door het besluit het proces aan te passen zoals gemeld in de voortgangsrapportage en nog dit jaar een offerteaanvraag uit te sturen, beoogt Defensie het risico op een *capability gap* zo beperkt mogelijk te houden. Zie ook het antwoord op vraag 47.

26.

Bestaat de scherpere inhoudelijke afbakening van het programma alleen uit het doorknippen van de belangrijke band tussen de verwerving van de onderzeeboten en de instandhouding ervan? Zo nee, wat zijn de andere afbakeningen?

De besluiten die in de brief en voortgangsrapportage van 1 april jl. zijn vermeld, betreffen een scherpere inhoudelijke afbakening, langer

doorvaren van de Walrusklasse en effectievere governance. De inhoudelijke afbakening bestaat uit de volgende onderdelen. Allereerst is dat het loskoppelen van de levering en de instandhouding. Daarnaast betekent de inhoudelijke afbakening dat de uitwerking van het eisenpakket binnen het budget meer wordt gericht op de specifieke eisen die Nederland aan het onderzeebootontwerp stelt om in NAVO-verband de komende decennia in een niche-capaciteit te kunnen blijven voorzien. Dit betekent dat *provisions for* zijn voorzien om de boten toekomstbestendig te maken en dat de boten ook geschikt zullen moeten zijn voor het lanceren van langeafstands-raketten. Tot slot, heeft Defensie ervoor gekozen om de verweringsvoorbereiding voort te zetten volgens het snelst haalbare en verantwoorde tijdspad. Een stap voorwaarts is nodig om gericht toe te werken naar de offerteaanvraag, gunning en werkkeuze.

27.

Bij hoeveel Walrus onderzeeboten is het instandhoudingsprogramma volledig afgerond?

Twee onderzeeboten zijn volledig voorzien van de aanpassingen die onder het instandhoudingsprogramma vallen. Bij een derde onderzeeboot wordt op dit moment het instandhoudingsprogramma uitgevoerd. De vierde onderzeeboot is de eerste die uit de vaart genomen wordt, hierbij wordt het instandhoudingsprogramma niet meer uitgevoerd.

28.

Hoe kan een Walrus onderzeeboot zonder het instandhoudingsprogramma te hebben doorlopen onderdelen leveren aan de twee onderzeeboten die operationeel blijven en wel deze upgrade hebben gehad?

Het instandhoudingsprogramma van de Walrusklasse had grotendeels betrekking op de hardware en software van de sensor- en wapensystemen. Hierbij is niet alle hardware van deze installaties vervangen. Zo is er bijvoorbeeld een periscoop vervangen door een optronische mast, maar is één van de oorspronkelijke periscopen behouden. De onderzeeboot bestaat echter uit veel meer systemen. Juist de systemen die niet zijn vervangen hebben onderdelen die niet, of steeds minder goed op de markt te verkrijgen zijn. De enige onderzeeboot die geen instandhoudingsprogramma ondergaat heeft deze componenten ook. Het is derhalve goed mogelijk om van deze boot componenten te hergebruiken.

29.

Wanneer moeten de eerste twee onderzeeboten worden geleverd als deze in de periode 2034–2037 volledig operationeel inzetbaar moeten zijn? Wanneer worden de overige twee nieuwe onderzeeboten geleverd?

De momenten van levering van de onderzeeboten verschillen per kandidaat-werf. Zoals vermeld in het antwoord op vraag 8 beslaat de periode tussen levering van de eerste onderzeeboot en het volledig operationeel inzetbaar hebben van de eerste twee onderzeeboten een aantal jaren. De indicatie van levering van de eerste onderzeeboot ligt tussen 2031 en 2035. Het leveringsschema is afhankelijk van de te selecteren kandidaat-werf. Aan de kandidaat-werven wordt gevraagd een optimale productieplanning en bijbehorend leveringsschema op te stellen. De productieplanning van de winnende werf wordt uiteindelijk contractueel vastgelegd. Schematisch is de transitieperiode weergegeven in figuur 1 van de voortgangsrapportage.

30.

Waarom is voor de levering van eerste twee onderzeeboten slechts een indicatieve tijdsruimte tussen 2035–2038 uitgetrokken?

Waar ik met de focusaanpak indicatief vanuit ga, is dat het beoogde moment waarop de eerste twee nieuwe onderzeeboten *fully operational capable* beschikbaar zijn, naar verwachting valt in de jaren 2034 – 2037. De werkelijke levering van de eerste onderzeeboot is een aantal jaren eerder. Het rapport over de tijdsoverschrijdingen, zoals dat met uw Kamer is gedeeld, adviseert voor verder liggende mijlpalen om een bandbreedte te hanteren. Dit advies is overgenomen. Zoals gezegd, wordt de indicatieve planning geactualiseerd bij het bereiken van een mijlpaal of zodra er nieuwe informatie beschikbaar is die daartoe aanleiding geeft.

31. Is het mogelijk dat er geen enkele eis wordt gesteld over deelname van Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen aan ontwerp en bouw van onderzeeboten in de nieuwe verwervingsprocedure?

32. Welke garanties zijn er dat Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen optimaal kunnen meedoen aan onderhoud en instandhouding van de onderzeeboten als er geen eisen worden gesteld aan hun deelname bij ontwerp en bouw? Is het niet veel lastiger optimaal bij te dragen aan onderhoud en instandhouding als een partij niet betrokken is geweest bij ontwerp en bouw?

Zie het antwoord op vraag 1.

33. Welke noodzakelijke aanpassingen zijn er bij het onderhoudsconcept van de Walrus nodig? Met welke beperkingen van inzetbaarheid moet rekening worden gehouden? Is het in de praktijk mogelijk dat slechts één onderzeeboot operationeel is?

Defensie verwacht dat er behalve het planmatige onderhoud (conceptueel vergelijkbaar met een grote of kleine beurt, inclusief APK, bij een personenauto) per boot meer incidenteel onderhoud aan de Walrusklasse nodig zal zijn. Oudere systemen vertonen immers meer storingen. Om aan die toenemende vraag naar incidenteel onderhoud te voldoen, faseert Defensie de oudste twee boten getrapd uit waardoor meer reservedelen beschikbaar komen en er in totaal minder vaak sprake is van onderhoudsmomenten. Hoe groot per boot de toenemende incidentele onderhoudsvraag exact wordt, valt echter niet te voorspellen. Daarnaast raken er systemen obsoleet, wat wil zeggen dat ze niet meer onderhoudbaar zijn door ouderdom, gebrek aan reservedelen of wegvallende ondersteuning door de fabrikant. Systemen waarop dit van toepassing is, behoeven modificaties om ze inzetbaar en relevant te houden. Deze modificaties zijn inspanningen die ook meer vragen van de instandhouder.

Planmatig is er tijdens de transitie naar de nieuwe onderzeebootcapaciteit minimaal één onderzeeboot beschikbaar voor inzet. Dat betekent dat Defensie in die periode planmatig minimaal twee boten bezit.

34. Betekent de constatering dat wat de werven aanbieden niet past binnen de richtprijs en plafondprijs, en dat daarnaast door schaarste en inflatie de prijzen op de defensiemarkt stijgen, dat om binnen het projectbudget te blijven er afbreuk gedaan moet worden aan de operationele wensen van de marine? Zou een

ophoging van het projectbudget een kwalitatief betere boot opleveren?

Zie het antwoord op vraag 24.

35.

Betekent de constatering dat wat de werven aanbieden niet past binnen de richtprijs en plafondprijs, en dat daarnaast door schaarste en inflatie de prijzen op de defensiemarkt stijgen, dat om binnen het projectbudget te blijven er afbreuk gedaan moet worden aan de operationele wensen van de marine? Zou een ophoging van het projectbudget een kwalitatief betere boot opleveren?

Zie het antwoord op vraag 24.

36.

Wat is de definitie van «tot op zekere hoogte» in de wens om onderzeeboten door Defensie zelf te kunnen laten onderhouden in de voortgangsrapportage? Hoe wordt deze hoogte gekwantificeerd? En hoe verhoudt zich dit tot de wens van de Kamer uit de gewijzigde motie van het lid Van Wijngaarden c.s. (Kamerstuk 35 925 X, nr. 43) dat «Defensie, Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen onderhoud aan en upgrades van de boot gedurende de gehele levensfase zo zelfstandig mogelijk kunnen uitvoeren»? Wordt er hierbij naast onderhoud door Defensie zelf ook als criterium meegenomen dat de Nederlandse Defensie Technologische en Industriële Basis onderhoud aan de onderzeeboten kan uitvoeren in samenwerking met Defensie?

Defensie draagt zorg voor de inzetbaarheid en het voortzettingsvermogen van de vervangende onderzeebootcapaciteit gedurende de levensduur, ongeacht het soort operaties en de coalitie waarbinnen deze plaatsvinden. Dat betekent niet dat Nederland binnen de eigen landsgrenzen onverkort over al deze zaken zelf dient te kunnen beschikken. De DIS stelt dat «nationale autonomie op grond van wezenlijke belangen wellicht wenselijk is, maar praktisch onhaalbaar». Dit geldt ook voor de onderzeeboten. Nederland beschikt immers sinds de jaren negentig niet meer over een zelscheppende onderzeebootindustrie. Defensie is daarom in de D-fase gestart met de verwervingsvoorbereiding met drie buitenlandse kandidaat-werven. Het bepalen van de benodigde betrokkenheid van Defensie, Nederlandse kennisinstellingen en bedrijven wordt afgewogen in de driehoek product, tijd en geld.

37.

Wat maakt de Nederlandse onderzeebootcapaciteit een niche ten opzichte van onze NAVO-bondgenoten?

Zie het antwoord op vraag 17.

38.

In welk opzicht wijkt de 212 CD E van Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS) af van de verlangde niche capaciteit?

40.

In welk opzicht wijkt de door Israël bestelde speciale 212-versie van TKMS af van de verlangde niche capaciteit?

41.

In welk opzicht wijkt de A26-klasse van SAAB af van de verlangde niche capaciteit?

42.

In welk opzicht wijkt de Scorpène van Naval af van de verlangde niche capaciteit?

Het programma wordt op basis van concurrentiestelling gerealiseerd waarbij het waarborgen van commerciële vertrouwelijkheid een belangrijke rol speelt, net zoals de borging van het *level playing field*. Om die reden gaat Defensie terughoudend om met het verstrekken van informatie over de specifieke ontwerpen van de kandidaat-werven.

Genoemde ontwerpen hebben als gemene deler dat deze zijn gemaakt voor en/of verkocht aan landen die zich concentreren op het verdedigen van hun eigen territoriale wateren en daarmee dichtbij huis opereren. Het expeditionaire karakter van de Nederlandse onderzeebootcapaciteit vraagt om onderzeeboten die lange periodes op afstand van hun thuisbasis of een *forward operating base* (FOB) zelfvoorzienend moeten kunnen opereren. Zie ook antwoord op de vragen 18 en 37 betreffende niche-capaciteiten.

39.

Waarom stelt Defensie het belang van instandhouding boven een top-klasse ontwerp en bouw, nu duidelijk is geworden en besloten dat deze twee losgekoppeld moeten worden?

Defensie heeft de ambitie om de beste boot voor de beste prijs te hebben, maar ook de beste boot gedurende de levensduur te houden. Bij het loskoppelen van de levering en de instandhouding blijft deze ambitie gehandhaafd.

40.

In welk opzicht wijkt de door Israël bestelde speciale 212-versie van TKMS af van de verlangde niche capaciteit?

Zie het antwoord op vraag 38.

41.

In welk opzicht wijkt de A26-klasse van SAAB af van de verlangde niche capaciteit?

Zie het antwoord op vraag 38.

42.

In welk opzicht wijkt de Scorpène van Naval af van de verlangde niche capaciteit?

Zie het antwoord op vraag 38.

43.

Wat is er de afgelopen 7 jaar (sinds het verschijnen van de A-brief) aan mijlpalen bereikt bij het project vervanging onderzeebootcapaciteit?

De A-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 13 van 2016) kan worden gezien als de eerste mijlpaal: het stellen van een formele behoefte en daarmee de start van het Defensie Materieel Proces voor de vervanging van de onderzeebootcapaciteit. Vervolgens is met de B-brief de onderzoeksfase afgerond waarbij is gekozen voor een variant onderzeeboot, het aantal te verwerven boten, het gereserveerde budget, de shortlist van de kandidaat-werven en de verwervingsstrategie. Vervolgens is de huidige verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase) gestart. In de D-fase zijn allereerst de kaders voor de dialoog bepaald. Vervolgens heeft in 2021 de dialoog plaatsgevonden.

Defensie werkt nu aan de voorbereiding van een offerteaanvraag in concurrentie op basis van een leveringscontract.

44. Welke toekomstige mijlpalen heeft u gedefinieerd?

De eerstvolgende mijlpaal betreft het beoordelingskader, gunningsmodel en eisenpakket. Hierbij zal ik uw Kamer vertrouwelijk informeren over de afweging tussen primaire en secundaire eisen en de gevolgen voor strategische autonomie, zoals gevraagd in de gewijzigde motie van het lid Van Wijngaarden c.s. (Kamerstuk 35 925 X, nr. 43). Ik verwacht uw Kamer hierover na de zomer, voorafgaand aan de offerteaanvraag, vertrouwelijk te kunnen informeren. De vertrouwelijkheid is nodig omdat het om informatie gaat uit het tenderdossier.

Defensie werkt vervolgens toe naar het uitsturen van een offerteaanvraag voor het leveringscontract. Een volgende mijlpaal betreft het gunningsbesluit, waaronder de D-brief. Na de parlementaire behandeling van de D-brief zal Defensie de overeenkomst met de werf bekrachtigen door het contract met de werf, en daarnaast het Memorandum of Understanding met de desbetreffende nationale overheid, te ondertekenen.

De volgende stappen betreffen onder meer de nadere overeenkomsten voor de instandhouding, het gedetailleerd ontwerp, de start van de bouw, het ontwerpen en overdragen van opleidingstools, de fabriekstesten, de te waterlating van de eerste boot, de *Harbour Acceptance Trials* en *Sea Acceptance Trials* (HAT/SAT), de levering van logistieke onderdelen / *integrated logistic support*, de overdracht aan Defensie, het eerste opwerktraject om boot en bemanning gereed te krijgen voor inzet, inclusief de operationele evaluatie daarvan, het eerste planbare onderhoud, enzovoorts.

Zoals gemeld in de aanbiedingsbrief bij de voortgangsrapportage is een belangrijke les dat Defensie in de planning en bij aannames over doorlooptijden rekening moet houden met onzekerheden en met buffers om onvoorziene tegenvallers op te kunnen vangen. Bij het bereiken van de eerste mijlpaal, of zodra er nieuwe informatie beschikbaar is die daartoe aanleiding geeft, wordt de indicatieve planning geactualiseerd.

45. Wat gaat u doen om de reële kans op een capability gap te mitigeren?

Het vervangingstraject is een proces van de lange adem, maar met een scherpere inhoudelijke afbakening, effectievere governance en geactualiseerde projectkaders, kan Defensie de komende periode gericht vervolgstappen zetten.

Door het besluit het proces aan te passen, zoals gemeld in de voortgangsrapportage, en nog dit jaar een offerteaanvraag uit te sturen, beoogt Defensie het risico op een *capability gap* zo beperkt mogelijk te houden. Daarnaast zal Defensie voor het langer doorvaren met de Walrusklasse (delen van) systemen vervangen die niet meer onderhoudbaar zijn. Om de komende jaren operationeel inzetbaar te blijven worden extra investeringen gedaan aan de twee overgebleven onderzeeboten.

46. Hoe kan de focus op strategische autonomie, systeemsamenhang en top-klasse capaciteiten op een eenvoudige en heldere manier

worden gewaarborgd zonder dat daarop door industriële participatie op wordt afgedongen?

Zie het antwoord op vraag 4.

47.

Ziet u mogelijkheden om bij een mogelijk capability gap de kennis te behouden door bijvoorbeeld personeel bij bondgenoten onder te brengen?

68.

In welke mate kan de substantieel uitgestelde planning leiden tot een capability gap die niet alleen ten koste gaat van de noodzakelijke en urgente bijdrage aan NAVO, maar ook de continuïteit van onze onderzeedienst ernstig in gevaar brengt?

96.

Is het nu in de praktijk zo dat er van de vier onderzeeboten altijd twee in onderhoud zijn? Zo ja, betekent dit dat het bij de intentie om twee onderzeeboten in de vaart te houden in de praktijk neerkomt dat er enkel één boot tegelijk op missie kan en er daarmee een aanzienlijk capability gap ontstaat?

104.

Wat zijn de directe gevolgen van de verloren capaciteit voor de internationale veiligheid wanneer één en daarna twee onderzeeërs uit de vaart worden gehaald?

107.

Hoe wordt ervoor gezorgd dat de kennis en kunde van het personeel niet verloren gaat bij een capability gap?

109.

Hoe reëel acht u de kans van een capability gap?

113.

Zijn er afspraken gemaakt met NAVO-partners om het gat wat in de maritieme capaciteit valt gezamenlijk op te vangen?

Door de uitvoering van het instandhoudingsprogramma Walrusklasse (IPW) is het de afgelopen jaren veelvuldig voorgekomen dat twee onderzeeboten in onderhoud waren. Door het afronden van IPW zullen beide onderzeeboten vaak tegelijkertijd beschikbaar zijn om naar zee te gaan. Dit betekent niet dat beide boten altijd tegelijkertijd kunnen worden ingezet voor missies. De gereedstellingscyclus leidt ertoe dat onderzeeboten planmatig tijd moeten besteden aan onderhoud en opwerken naar gereedheid voor inzet. Hierdoor zal Defensie in staat zijn om alleen de kortstondige inzet van een onderzeeboot te garanderen. De Aanwijzing Gereedstelling Defensie (AGDEF) zal hierop worden aangepast. De NAVO gebruikt het NATO Defence Planning Proces (NDPP) om de capaciteiten van de NAVO zo efficiënt en effectief mogelijk te beheren. Hierin zal de beperktere Nederlandse capaciteit worden verwerkt.

Planmatig is er minimaal één onderzeeboot beschikbaar (d.w.z. op een bepaald aantal dagen *notice to move* of reeds op zee) voor nationale of NAVO inzet.

De directe gevolgen voor de (inter-)nationale veiligheid van een verminderde beschikbaarheid van inzetbare onderzeeboten zijn niet meetbaar, noch te voorspellen. Er zal minder flexibiliteit zijn. Hier zal bij geplande operaties rekening mee worden gehouden, maar bij onvoorziene omstandigheden kan het voorkomen dat de onderzeebootcapaciteit niet beschikbaar is, omdat deze reeds is ingezet.

Het structureel onderbrengen van Nederlandse militairen bij internationale partners leidt niet per se tot kennisbehoud. Procedures zijn uniek en sterk verbonden aan de specifieke onderzeeboot en de systemen aan

boord. Er zijn weinig landen die onderzeeboten op dezelfde manier inzetten en het inzetten van onderzeeboten heeft een grote mate van vertrouwelijkheid. Daarnaast is het trainen van een bemanning als geheel met de Nederlandse procedures belangrijk voor een goed inzetbaar wapensysteem. Dat is niet mogelijk als een klein deel van de bemanning of individuele militairen op een buitenlandse boot varen.

Voor kennisbehoud zullen bemanningen wisselen tussen de varende onderzeeboten. Door veelvuldig te wisselen met bemanningen tussen de varende onderzeeboten wordt borging van kennis en kunde zo veel mogelijk gegarandeerd en worden de beschikbare vaardagen per boot zo efficiënt mogelijk gebruikt door de operationele bemanningen.

48.

Waarom neemt u de voorgestelde maatregel om de afstand tot uitvoering te verkleinen niet over?

Zoals toegelicht in bijlage 1 van de voortgangsrapportage zijn drie maatregelen niet overgenomen. Deze maatregelen hebben als oogmerk om de afstand tot de uitvoering te verkleinen en tegelijk het projectteam te versterken. Deze maatregelen zouden er in de praktijk echter toe leiden dat staffunctionarissen van de Bestuursstaf en liaisons worden ingezet in de werkstromen van het projectteam en daardoor *de facto* deel gaan uitmaken van de uitvoering. Ook het voeren van het secretariaat van de stuurgroep vanuit het projectteam zou de rollenscheiding tussen beleid en uitvoering diffuus maken.

Van het dertigtal maatregelen dat Defensie heeft omarmd, draagt aan aantal maatregelen bij tot verkleining van de afstand tot de uitvoering. De nieuw aangestelde programmadirecteur adviseert het bestuurlijke niveau en geeft tegelijk leiding aan de uitvoering van het project. Ook is de aanbeveling overgenomen om een programmaoverleg in het leven te roepen met vertegenwoordigers van de Defensie Materieel Organisatie (DMO), Bestuursstaf en het Commando Zee strijdkrachten (CZSK). De versterking van het projectteam komt in navolging van de maatregelen op andere wijze tot stand (zie het antwoord op vraag 102).

49.

Wat is het verschil tussen het opgeheven program board en het opgerichte programmaoverleg?

De program board betrof een vergadering op directorenniveau, voorgezeten door de voormalige programmamanager. De program board kwam ongeveer één keer per maand bijeen. Deze program board is opgeheven. Het opgerichte interne programmaoverleg is daarentegen op *subject matter expert* niveau, komt in de huidige fase regelmatig bijeen, en wordt voorgezeten door de programmadirecteur. Hiermee wordt beoogd de afstand tussen het bestuurlijk niveau en het projectteam te verkleinen, wordt intensiever informatie uitgewisseld en gezamenlijk de besluitvorming in de governance voorbereid.

50.

Op welke wijze wordt kennis en expertise van de actief dienende onderzeebootbemanning betrokken bij de verwerving?

55.

Op welke wijze wordt de actief dienende onderzeebootbemanning betrokken bij het opstellen van het gunningsmodel?

CSZK is al sinds de start van het project betrokken. De kennis en expertise van de actief dienende onderzeebootbemanningen worden betrokken bij

de verwerving via een introductiecommissie bij het CZSK. De groepscommandant van de onderzeedienst is voorzitter van de introductiecommissie. De commissie adviseert bij het opstellen van het programma van eisen. Tevens zijn actief dienende militairen van de onderzeedienst werkzaam als projectmedewerkers binnen de Bestuursstaf en de Defensie Materieel Organisatie. Deze militairen rouleren regelmatig met de actief dienende onderzeeboot bemanningen. Tot slot wordt bij de uitwerking van het eisenpakket en het gunningsmodel en voor de beoordeling van offertes kennis en expertise van (ex-)onderzeeboot opvarenden (*Subject Matter Experts*) benut.

51.

Een van de aanpassingen in het proces dat in de Voortgangsrapportage wordt benoemd is de inhoudelijk afbakening waarbij er een scheiding zal worden aangebracht tussen de aanschaf van de onderzeeboten en het onderhoud gedurende de gehele levensduur. Bent u bekend met het rapport «Lessen van de JSF» van de Algemene Rekenkamer waar een van de getrokken lessen (les 7) is om de exploitatie en life-cycle kosten mee te nemen in de afweging bij de aanschaf? Kunt u onderbouwen waarom er toch wordt gekozen voor het loskoppelen van het onderhoud in plaats van single-source te gaan waarbij deze loskoppeling niet nodig zou zijn?

Het is mede op basis van het genoemde rapport «Lessen van de JSF» (Bijlage bij Kamerstuk 26 488, nr. 447) dat voor de dialoog is ingezet op een aanbesteding gericht op de levensduurkosten. De kandidaat-werven hebben alle drie (los van elkaar) aangegeven dat het doelgerichter is om de aanschaf van de onderzeeboten los te knippen van het onderhoud. Het voordeel is dan ook dat Defensie concretere afspraken kan maken over het planbare onderhoud. Dit maakt het ook mogelijk afspraken te maken over de instandhoudingsfilosofie en het langdurige partnerschap tussen de DMI in Den Helder en de winnende werf, met betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven. Alle drie de kandidaat-werven bleken niet bereid om een prestatiecontract voor onderhoud af te sluiten bij de contracttekening, vanwege het ontbreken van een gedetailleerd onderzeebootontwerp (dit wordt pas na contracttekening tijdens de engineering fase in detail bekend) en onzekerheid over het exacte gebruiksprofiel. Deze inzichten en de vaststelling dat voortzetting van de dialoog volgens de aanvankelijk gekozen systematiek verdere vertraging van het programma zou betekenen, hebben meegewogen in het besluit om de gunning toe te spitsen op de leveringsovereenkomst. Na contracttekening van de leveringsovereenkomst wordt de instandhouding nader vastgelegd, mede op basis van inzichten uit de fase waarin het gedetailleerde ontwerp voor de nieuwe onderzeeboot wordt bepaald.

52.

Klopt het dat het «red team» eigenlijk net zoals een «red card holder» de verwerving tijdelijk kan stoppen?

53.

Welke functionarissen, onderdelen en rangen moeten er in het «red team» vertegenwoordigd zijn?

54.

Zullen in het red team ook actief dienende onderzeebootbemanningen worden betrokken?

Het «red team» heeft niet de bevoegdheid om de verwervingsprocedure te stoppen. Het «red team» geeft, gevraagd en ongevraagd, advies en tegenspraak aan het projectteam. Het «red team» bestaat uit deskundigen

uit de Defensie Materieel Organisatie die geen deel uitmaken van het projectteam en die op basis van hun kennis en ervaring opgedaan bij andere materieelprojecten het projectteam kunnen adviseren en *challengen*. Binnen het «red team» zijn geen actief dienende onderzeebootbemanningleden betrokken.

55.

Op welke wijze wordt de actief dienende onderzeebootbemanning betrokken bij het opstellen van het gunningsmodel?

Zie het antwoord op vraag 50.

56.

Waarom wordt de beperkte onderhoudscapaciteit van de Directie Materiële Instandhouding (DMI) niet versterkt door meer samen te werken met de maritieme industrie?

63.

Op welke wijze zou een door CZSK begeleide uitbesteding van onderhoudstaken aan de huidige Walrusklasse een oplossing zijn om de boten meer en beter in de vaart te houden?

Onderzeeboten zijn unieke schepen, die zijn ontworpen om onder water te worden ingezet tot op grote diepte en daarbij zeer stil moeten kunnen opereren. Dat betekent dat een belangrijk gedeelte van het onderhoud van de boot unieke kennis en ervaring vergt. Die kennis en ervaring zijn in het geval van de Walrusklasse vaak alleen aanwezig bij de DMI van het CZSK en soms (vaak op deelsysteem- of zelfs componentniveau) bij externe bedrijven. DMI werkt reeds samen met civiele bedrijven en dat is complementair.

57.

Wat wordt er bespaard met het uit de vaart nemen van het eerste nog niet onderhouden platform?

Het niet uitvoeren van het Instandhoudingsprogramma Walrusklasse (IPW) op de eerste onderzeeboot die uit de vaart wordt genomen levert geen besparingen op wat betreft de aankoop van onderdelen. Deze contracten zijn reeds lang geleden getekend en de aankopen zijn gedaan en niet herroepbaar. De aangekochte onderdelen komen beschikbaar voor de drie resterende boten. Wel wordt met het in stappen uit de vaart nemen van twee onderzeeboten budget bespaard in de materiële exploitatie van CZSK. Deze besparing wordt gebruikt om de extra kosten van het langer doorvaren van de Walrusklasse te dempen. Hierover is de Kamer in de vertrouwelijke bijlagen bij de voortgangsrapportage geïnformeerd.

58.

Wat zou u anders doen indien u het project overnieuw mocht doen?

Tegelijk met de voortgangsrapportage heeft de Kamer de onderzoeksrapporten ontvangen van Andersson Elffers Felix (AEF) en van de afdeling managementinformatie van de Hoofddirectie Financiën en Control van Defensie. AEF heeft ter aanvulling een overkoepelende reflectie opgesteld van de onderzoeken in samenhang, met daarin de belangrijkste aandachtspunten ter besluitvorming. Defensie heeft het overgrote deel van de aanbevelingen overgenomen, wat resulteert in een dertigtal maatregelen (het overzicht is toegevoegd in bijlage 1 bij de voortgangsrapportage). Uiteraard had Defensie liever in een eerder stadium deze maatregelen op eigen initiatief getroffen. De maatregelen behelzen onder

meer effectievere governance en communicatie, verbeterde planning en professionalisering van het risicomanagement.

59.

Hoe kan het dat een week voor het verschijnen van de Basisrapportage op 28 mei 2021, er een concept rapportage lag waar duidelijk werd dat de haalbaarheid 0% was en dit uiteindelijk niet in de basisrapportage terecht is gekomen?

De risicorapportage over het eerste kwartaal van 2021 is in de governance voor het eerst besproken in de (ambtelijke) program board van 11 mei 2021. Daarbij is geconcludeerd dat de conceptrapportage nog veel vragen oproep, mede vanwege onbekendheid met de daarin gehanteerde (probabilistische) analysemethode. Besloten is om de leesbaarheid te verbeteren alvorens het document vast te stellen. De risicorapportage over het eerste kwartaal van 2021 leidde hierdoor niet meer tot aanpassing van de passages over de planning in de basisrapportage waaraan op dat moment de laatste hand werd gelegd. Op 22 juni 2022 is de risicorapportage besproken in de stuurgroep. De informatie uit de eerste dialoogronde, waarvan de resultaten zijn uitgewerkt gedurende de zomermaanden, bevestigde het beeld dat de planning substantieel moest worden aangepast. De toenmalige Minister van Defensie heeft de Kamer hierover op 27 oktober 2021 geïnformeerd (Kamerstuk 34 225, nr. 34). De bevindingen uit het onderzoek naar de tijdsoverschrijdingen hebben onder meer geresulteerd in maatregelen om de systematiek van risicorapportages verder te professionaliseren en de communicatie te verbeteren.

60.

Op welk moment zijn de in 2015 door CZSK intern gemelde risico's op het in gedrang komen van de gereedheid met de Kamer gedeeld?

De informatie waarnaar in het rapport naar de tijdsoverschrijdingen wordt verwezen, heeft betrekking op zorgen die vanuit een deel van de organisatie zijn geuit bij de planning uit het interne DMP-A document voor de vervanging van de onderzeebootcapaciteit. De Kamer is over de besluitvorming omtrent het DMP-A document geïnformeerd met de A-brief van 17 juni 2016 (Kamerstuk 34 225, nr. 13). Hierin is gemeld dat in de planning rekening werd gehouden met de beschikbaarheid van de eerste onderzeeboot in Nederland vanaf 2027. Dit was twee jaar later dan het eerder, in 2015 aan de Kamer gemelde voornemen om de onderzeeboten vanaf 2025 te vervangen (Kamerstuk 34 225, nr. 1).

61.

Op welke wijze wilt u het gebruiksrecht op intellectueel eigendom inzetten als de oorspronkelijke ontwerper en bouwer niet wil meewerken?

78.

Betekent het verkrijgen van gebruiksrechten door DMI ook dat intellectual property (IP) wordt overgedragen aan Nederland?

79.

Kan gedetailleerd aangegeven worden of bij Defensie voldoende kennis aanwezig is om gebruikersrechten van IP te benutten?

80.

Kan aangegeven worden hoe het verkrijgen van gebruiksrechten door DMI vormgegeven zal worden?

81.

Wat betekent het verkrijgen van gebruiksrechten door DMI voor de betrokkenheid van de Nederlandse industrie bij onderhoud van de onderzeeboten?

Het leveringscontract voor de onderzeeboten richt zich in de eerste plaats op het verkrijgen van (niet-exclusieve) gebruiksrechten waarmee Defensie de instandhouding van de onderzeeboten zelfstandig kan en mag organiseren. Dit betekent dat Defensie het recht heeft en beschikt over de kennis om zelf de onderzeeboten in stand te houden. Het gaat in het algemeen dus niet over de intellectuele eigendomsrechten. Deze blijven eigendom van de betreffende leverancier.

Naast de reeds aanwezige kennis binnen DMI op het gebied van instandhouding van de Walrusklasse, wordt in het leveringscontract verdere kennisoverdracht voor het benutten van de gebruiksrechten gewaarborgd middels trainingen en aansluitende technische ondersteuning door de werf. Zoals toegelicht in de voortgangsrapportage wordt DMI door het verkrijgen van de gebruiksrechten zo goed mogelijk gepositioneerd om zelfstandig en met (Nederlandse) bedrijven en kennisinstellingen de instandhouding uit te voeren. DMI hoeft niet noodzakelijkerwijs alle kennis en capaciteiten zelf in huis te hebben. Het leveringscontract voor de onderzeeboten zal bindende bepalingen bevatten over het verkrijgen van gebruiksrechten. Bij inschrijving dienen de kandidaat-werven deze bepalingen zonder voorbehoud te accepteren. Het verkrijgen van gebruiksrechten door Defensie betekent ook dat DMI (delen van) de instandhouding bij derde partijen kan beleggen.

62.

Hoe definieert u het behoud van bepaalde strategische autonomie binnen de nationale defensie-industrie? Oftewel, kunt u concreet aangeven hoe u zich inzet voor het behoud van een noodzakelijke kennisbasis binnen de nationale defensie-industrie ten bate van de gehele Europese strategische autonomie?

Zie het antwoord op vraag 42.

63.

Op welke wijze zou een door CZSK begeleide uitbesteding van onderhoudstaken aan de huidige Walrusklasse een oplossing zijn om de boten meer en beter in de vaart te houden?

Zie het antwoord op vraag 56.

64.

Wat wordt verstaan onder een uniek ontwerp en hoe verhoudt zich dat met het nu toe gehanteerde begrip gemodificeerde Military Off The Shelf (MOTS)?

93.

Hoe verhoudt het «uniek ontwerp» zich tot de gemodificeerde MOTS en het toetsingskader «verwerving van de plank» zoals eerder gecommuniceerd met de Kamer in de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24)?

103.

In welke categorie van het beleid «van de plank, tenzij...» valt het materieelproject vervanging onderzeeboten?

Zoals eerder toegelicht (onder meer Kamerstuk 34 225, nrs. 25 en 31) vormen de bestaande ontwerpen van de kandidaat-werven het uitgangspunt en is er geen sprake van de ontwikkeling van een geheel nieuwe onderzeeboot «vanaf de tekentafel». De door Defensie beoogde aanpassingen resulteren in een specifieke, op de Nederlandse behoefte toegesneden unieke configuratie voor de toekomstige onderzeeboot. Deze configuratie berust niet op een geheel nieuw ontwerp, maar bouwt voort op bestaande configuraties en technische oplossingen die de kandidaat-

werven al in gebruik of ontwikkeling hebben en die in onderlinge samenhang leiden tot een uniek ontwerp dat invulling geeft aan de eisen van Defensie. In het toetsingskader «Verwerving van de plank» uit 2011 ((Kamerstuk 32 733, nr. 77) wordt dit getypeerd als «MOTS evolved» (gemodificeerde MOTS). Hiermee wordt hetzelfde bedoeld als in antwoord op vragen over de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 25) met de termen «bestaand gebalanceerd MOTS-ontwerp dat wordt aangepast aan Nederlandse specifieke eisen».

65.

Kunt u aangeven of werven, zonder de inhoudelijke en diepgaande gesprekken, wel voldoende informatie hebben om hun offerte op te baseren?

Defensie en de werven hebben in de dialoog in 2021 uitvoerig gesproken over de (concept) eisen van Defensie. De dialoog onderstreept het belang van nader toespitsen van het eisenpakket. De offerteaanvraag zal dan ook duidelijk omschrijven aan welke eisen (de levering van) de nieuwe onderzeeboot zal moeten voldoen, zodat de werven voldoende informatie ontvangen om een offerte te kunnen opstellen.

66.

Waarom is het brede programma van eisen dat leidt tot een A-variant onderzeeboot nog niet teruggebracht tot de kaderstelling van de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24)?

Zie het antwoord op vraag 22.

67.

Klopt het dat unieke ontwerpen in de regel leiden tot substantiële overschrijdingen van de kosten en aanzienlijke vertragingen in de levering, zoals blijkt uit recente ervaringen in Spanje, Australië en Zweden?

Het verwerven van onderzeeboten is complex en vergt meerdere jaren van voorbereiding waarbij verschillende interne en externe factoren de uiteindelijke levertijd en kosten bepalen. Dit is gebleken bij de invoering van de Walrusklasse maar is ook de ervaring in andere landen die over onderzeebootcapaciteit beschikken. Er is geen eenduidige relatie te leggen tussen het gekozen onderzeebootontwerp en de ontwikkeling van de levertijd en kosten.

68.

In welke mate kan de substantieel uitgestelde planning leiden tot een capability gap die niet alleen ten koste gaat van de noodzakelijke en urgente bijdrage aan NAVO, maar ook de continuïteit van onze onderzeedienst ernstig in gevaar brengt?

Zie het antwoord op vraag 47.

69.

Kunt u aangeven waarom in de nieuwe aanpak de focus alsnog op de drie-eenheid tijd, geld en product gebaseerd is van het COTS/MOTS-beleid, die volgens de Kamerbrief beleidsdoorklaring «Van de plank, tenzij.» achterhaald is, in plaats van meer focus op de kwaliteit of de innovatie van het materieel dat verworven is?

Het programma vervanging onderzeebootcapaciteit gaat uit van bestaande ontwerpen van de kandidaat-werven die worden aangepast op

basis van het programma van eisen van Defensie. In de te verwerven niche- capaciteit is ruimte voor de kandidaat-werven voor innovatie binnen de daarvoor vastgestelde kaders ten aanzien van product, tijd en geld. Naar aanleiding van de beleidsdoorlichting Commercial / Military Off The Shelf (COTS/MOTS) (Kamerstuk 31 516, nr. 34) wordt het toetsingskader «verwerving van de plank» geactualiseerd.

70.

Op welke wijze wordt er aandacht besteed aan de synergetische mogelijkheden om internationaal samen te werken met strategische partners op het gebied van operaties, oefeningen, training, onderhoud en logistiek, zoals bij de F35?

De Nederlandse onderzeeboot is een niche-capaciteit in bondgenootschappelijk verband. Alleen de onderzeebootcapaciteit van Canada is hiermee vergelijkbaar. Canada is echter nog niet bezig met het vervangen van de huidige Victoria-klasse.

De synergie bij de verwerving van de F35, waarbij meerdere bondgenoten eenzelfde capaciteit bezitten, inzetten en instandhouden, kan dus niet worden geëvenaard bij de vervanging van de onderzeebootcapaciteit. Niettemin zal voor bepaalde items, waaronder *Government Furnished Equipment*, waar mogelijk worden samengewerkt met strategische partners voor instandhouding zoals upgrades. Daarnaast zal Defensie in bondgenootschappelijk verband operaties, oefeningen en trainingen blijven uitvoeren, zoals dat ook het geval is bij de Walrusklasse. Deze gezamenlijke activiteiten blijven voor zowel Nederland als het NAVO-bondgenootschap zeer relevant.

71.

Waarom wordt er niet gestreefd naar intensieve samenwerking voor zowel verwerving als inzet met strategische partners, zoals Noorwegen en Duitsland, die momenteel gezamenlijk een nieuwe serie onderzeeboten aanschaffen op basis van vergelijkbare Concept of Operations als Nederland (langdurige missies in alle Europese NAVO wateren en ver daarbuiten)?

72.

In hoeverre is het Nederlandse nationale Concept of Operations uniek in vergelijking met de NAVO en onze omliggende landen, met name Noorwegen en Duitsland die momenteel ook expeditie-onaire onderzeeboten aanschaffen?

73.

In hoeverre is het Nederlandse nationale Concept of Operations uniek in vergelijking met de NAVO en onze omliggende landen zoals Frankrijk die momenteel ook expeditie-onaire onderzeeboten bouwen?

Nederland onderscheidt zich ten opzichte van bondgenoten en partners met een specifieke, wereldwijde wijze van opereren met conventionele onderzeeboten, binnen de NAVO een niche capaciteit (zie het antwoord op vraag 18). De behoefte voor de vervanger van de Walrusklasse berust op de wens om te blijven beschikken over een dergelijke capaciteit, die zich wat betreft de inzetmogelijkheden ergens zal bevinden op het spectrum tussen grote nucleair aangedreven onderzeeboten en kleinere conventionele onderzeeboten die primair opereren in de wateren rond Europa. Verschillende typen onderzeeboten – nucleair en conventioneel – vullen elkaar aan in internationaal verband.

74.

Waarom wordt er na gunning, nu voorzien eind 2023, nog minimaal een jaar uitgetrokken om te komen tot een bouwcontract, terwijl bij de B-brief nog werd uitgegaan van ondertekening van een bouwcontract direct na gunning?

Tussen het gunningsvoorstel van Defensie en de contractondertekening is tijd ingepland voor de parlementaire behandeling, hierbij wordt indicatief uitgegaan van zes maanden. Pas na de parlementaire behandeling kan er overgegaan worden tot contractondertekening (leveringscontract).

75.

Klopt het dat betrokkenheid van de Nederlandse strategische maritieme toeleveranciers géén harde eis is bij de gunning van de opdracht aan één van de kandidaat-werven?

76.

Wat zijn de aspecten van wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en strategische autonomie die u voornemens bent op te nemen in de offerteaanvraag?

Zie het antwoord op vraag 1.

77.

Kunt u reageren op het statement van Dutch Underwater Knowledge Center: «Als we nu niet meedoen in de ontwikkeling van de toekomstige onderzeeboten komen we nauwelijks meer aan bod bij de bouw en instandhouding. Daarmee wordt Defensie in hoge mate afhankelijk van beschikbare kennis en kunde uit het buitenland. Dit zal leiden tot een onnodige en ernstige aantasting van de strategische autonomie»?

Zie het antwoord op vraag 4.

78.

Betekent het verkrijgen van gebruiksrechten door DMI ook dat intellectual property (IP) wordt overgedragen aan Nederland?

Zie het antwoord op vraag 61.

79.

Kan gedetailleerd aangegeven worden of bij Defensie voldoende kennis aanwezig is om gebruikersrechten van IP te benutten?

Zie het antwoord op vraag 61.

80.

Kan aangegeven worden hoe het verkrijgen van gebruiksrechten door DMI vormgegeven zal worden?

Zie het antwoord op vraag 61.

81.

Wat betekent het verkrijgen van gebruiksrechten door DMI voor de betrokkenheid van de Nederlandse industrie bij onderhoud van de onderzeeboten?

Zie het antwoord op vraag 61.

82.

Wat wordt er bedoeld met een industriële samenwerkingsovereenkomst? Betreft dit afspraken op het gebied van industriële

participatie? Welke afspraken worden er beoogd in deze samenwerkingsovereenkomst vast te leggen?

EZK werkt, zoals gemeld in de B-brief, in een parallel traject met de kandidaat-werven een industriële samenwerkingsovereenkomst uit. Zie ook het antwoord op vraag 1. EZK ziet betrokkenheid van de Nederlandse industrie via drie soorten activiteiten:

- 1) Activiteiten tussen werven en Nederlandse industrie voortvloeiend uit de maatregelen ter waarborging van het wezenlijk belang van nationale veiligheid en strategische autonomie. Bij deze activiteiten is er dus een directe link met de hoofdcontracten van Defensie;
- 2) Activiteiten tussen werven en Nederlandse industrie die niet uit deze maatregelen volgen maar wel gerelateerd zijn aan het wapensysteem onderzeeboot en leiden tot een versterking van de gebieden van de DIS;
- 3) Activiteiten tussen werven en Nederlandse industrie die niet uit deze maatregelen volgen en niet gerelateerd zijn aan het wapensysteem onderzeeboot, maar wel leiden tot een versterking van de gebieden uit de DIS.

Deze overeenkomst heeft tot doel om, naast hetgeen voortvloeit uit de eisen voor de gunning die worden gesteld om het wezenlijke nationale veiligheidsbelang en de strategische autonomie te borgen, een zo groot mogelijke Nederlandse betrokkenheid vast te leggen die bijdraagt aan een versterking van de NLDTIB.

83.

Kunt u ten behoeve van de leesbaarheid de informatie in de volgende voortgangsrapportage inzichtelijker weergeven? De heldere opbouw en visualisaties in de voortgangsrapportage verwerving F-35 zijn hier een goed voorbeeld voor.

Bij de voortgangsrapportages over het grote project vervanging onderzeebootcapaciteit is de inzet om zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de informatiebehoefte van de Kamer volgens de uitgangspuntennotitie en de Regeling Grote Projecten. Afhankelijk van de fase waarin het programma verkeert, wordt gezocht naar een passende vorm en opbouw, waarbij visualisaties behulpzaam kunnen zijn. Ik zal bezien of de voortgangsrapportage met meer visualisaties kan worden ondersteund.

84.

Kunt u de afwijkingen ten opzichte van de basisrapportage helder inzichtelijk maken?

In deze voortgangsrapportage is conform de uitgangspuntennotitie en de Regeling Grote Projecten allereerst informatie over ontwikkelingen en wijzigingen sinds de vorige rapportage opgenomen. Dat betreft onder meer informatie over de gevoerde dialoogrondes en de onderzoeken. Daarnaast bevat (de aanbiedingsbrief bij) de voortgangsrapportage informatie over de in maart jl. genomen besluiten over het vervolg van het programma: een scherpere inhoudelijke afbakening, langer doorvaren van de Walrusklasse, en effectievere governance.

85.

Kunt u conform de uitgangspuntennotitie de volgende informatie verstrekken:

- a) **Een overzichtelijke en actuele planning van het project waarin duidelijk wordt welke informatie de Kamer wanneer ontvangt en welke mijlpalen er zijn.**

- b) **Een risico paragraaf met daarin een beschrijving van de risico's. De risico's dienen te worden gekwantificeerd en systematisch in beeld worden gebracht.**
- c) **Inzicht in de inpassing in het investeringsprogramma van Defensie en mogelijke verdringingseffecten op andere investeringsprojecten?**
- Informatie over de planning (ad. a) is opgenomen in de aanbiedingsbrief bij de voortgangsrapportage van 1 april jl., pagina 7 en 8.
 - Informatie over de geïdentificeerde top-10 risico's (ad. b) is opgenomen in de vertrouwelijke bijlage bij de voortgangsrapportage van 1 april jl. genaamd «Top-risico's van programma V-OZBT», pagina 4. Hierbij is geen gekwantificeerde onderbouwing gegeven omdat dit ten onrechte de indruk van nauwkeurigheid zou wekken en daarmee schijnzekerheid zou bieden omdat naar aanleiding van de besluiten over het vervolg van het programma de risicoraming opnieuw moet worden geactualiseerd. De volgende voortgangsrapportage zal gekwantificeerde risico-informatie bevatten.
 - De financiële informatie (ad. c) is niet wezenlijk veranderd ten opzichte van de informatie in de basisrapportage van 28 mei 2021 (Kamerstuk 34 225, nr. 31) en hierover is derhalve in de voortgangsrapportage geen afwijking gerapporteerd. De beperkte aanpassingen in dit kader zijn verwerkt in de vertrouwelijke bijlage bij de voortgangsrapportage over het levensduurkostenbudget. Zie ook het antwoord op vraag 24.

86.

Waar wordt versneld, gelet op uw stelling dat u de besluiten versnelt?

Defensie heeft ervoor gekozen om de verwervingsvoorbereiding voort te zetten volgens het snelst haalbare en verantwoorde tijdsplan. Het is nu nodig een stap voorwaarts te zetten en de concurrentiegerichtte offerte-aanvraag zijn werk te laten doen. Er wordt op basis van alle tot dusver verkregen informatie nu concreet toegewerkt naar een offerteaanvraag op basis van een leveringscontract. In de planning wordt geen tijd meer ingeruimd voor het resterende deel van de dialoog. Deze toegespitste aanpak scheelt tijd ten opzichte van de eerder toegepaste dialoog-aanpak en leidt ook tot meer focus bij de kandidaat-werven.

87.

Kunt u toelichten waardoor de uitloop in planning (D-fase: 2 jaar en bouwfase: 3 jaar) wordt veroorzaakt?

De onderzoeken naar de oorzaken van tijdsoverschrijdingen en de doorlichting van de programmaorganisatie maken duidelijk wat de afgelopen jaren niet goed is gegaan in het vervangingsprogramma. Gevolg daarvan was dat intern en extern werd vastgehouden aan een niet realistische planning. In de gekozen focus aanpak die is beschreven in de voortgangsrapportage zijn realistische doorlooptijden opgenomen. Deze informatie is mede tot stand gekomen met informatie uit de dialoog met de kandidaat-werven, en is naar aanleiding van de onderzoeken kritisch bezien door experts en defensie medewerkers van buiten het projectteam. Dit heeft ook geleid tot de toepassing van bandbreedtes en buffers om tegenvallers te kunnen opvangen. De bijgestelde planning laat een verschuiving zien van meerdere jaren bij zowel het geschatte moment van contracttekening, als het moment waarop de nieuwe boten instromen.

88.

Hoe stabiel is de huidige planning? Verwacht u nog meer uitloop?

De huidige planning tot aan het versturen van de offerteaanvraag is stabiel. Mijlpalen verder in de toekomst zijn aangeduid met bandbreedtes

en worden bij het bereiken van de eerstvolgende mijlpaal geactualiseerd en in meer detail opgesteld. In de planning zijn buffers ingebouwd om verdere uitloop te voorkomen. Daarbij is het belangrijk realistisch te zijn. Tegenvallers kunnen altijd optreden, zoals vertraging in de bouw en beproevingen, ongeldige biedingen, of ontwikkelingen in de geopolitieke situatie waarop nu nog geen zicht is. Zie ook vraag 30 en 45.

89.

Zou de instemming van de Kamer die u nu vraagt, niet pas na de afronding van deze onderzoeken moeten komen, Gelet op uw stelling dat een aantal onderzoeken nog afgerond moet worden zoals een juridisch advies over de aanbesteding, actualisatie van de business case en herijking van het risicoprofiel en de risicoreservering?

De Tweede Kamer zal ik op meerdere momenten in het proces betrekken. Bij de eerstvolgende mijlpaal, zijnde het beoordelingskader, gunningsmodel en eisenpakket, zal ik uw Kamer vertrouwelijk informeren over de afweging tussen primaire en secundaire eisen en de gevolgen voor strategische autonomie die voortvloeien uit de daaraan gerelateerde gemaakte keuzes, zoals gevraagd in de gewijzigde motie van het lid Van Wijngaarden c.s. (Kamerstuk 35 925 X, nr. 43). Ik verwacht uw Kamer hierover na de zomer, voorafgaand aan de offerteaanvraag vertrouwelijk te kunnen informeren. De vertrouwelijkheid is nodig omdat het om informatie gaat uit het tenderdossier.

Defensie werkt vervolgens toe naar het uitsturen van een offerteaanvraag voor het leveringscontract, inclusief aspecten van wezenlijk nationaal veiligheidsbelang en strategische autonomie waar de Kamer om heeft verzocht in de gewijzigde motie van het lid Van Wijngaarden c.s. (Kamerstuk 35 925 X, nr. 43) en de motie van het lid Stoffer c.s. (Kamerstuk 35 925 X, nr. 36). In het leveringscontract zorgt Defensie voor voldoende waarborgen om de instandhouding vanuit de regierol in Den Helder duurzaam vorm te kunnen geven, bijvoorbeeld door te investeren in gebruiksrechten en infrastructuur. Defensie gunt hierbij om inhoudelijke redenen niet op levensduurkosten en contracteert instandhouding na de keuze voor een werf en een product. Hierdoor zijn de instandhoudingsfilosofie en het langdurige partnerschap tussen de DMI in Den Helder en de winnende werf, met betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven en kennisinstellingen, beter op te zetten.

De planning wordt stap voor stap gezien en bijgesteld, waar nodig. Defensie streeft ernaar de offerteaanvraag in het laatste kwartaal van 2022 te kunnen sturen naar de kandidaat-werven, gevolgd door een offerte-traject van naar schatting een jaar tot het gunningsbesluit. Deze periode van een jaar berust op de aanname dat Defensie ten minste één geldige bieding ontvangt. Ik zal de Tweede Kamer vervolgens middels een D-brief informeren over de keuze voor het product en de geselecteerde werf met de daarbij vastgestelde oplevertermijn en prijs. Na parlementaire behandeling van de D-brief zal Defensie de overeenkomst met de werf bekrachtigen, door het contract met de werf, en daarnaast het Memorandum of Understanding met de desbetreffende nationale overheid, te ondertekenen.

90.

Gelet op uw stelling dat datgene wat de werven aanbieden nog niet in de richtprijs/plafondprijs past en dat er in de risicoreservering geen ruimte is voor onverwachte tegenvallers, welke consequenties heeft dit voor de kwaliteit van de boot of de plafondprijs?

Zie het antwoord op vraag 24.

91.

Waarom zijn de transitiekosten nu buiten het projectbudget geplaatst? Deze maakten eerst wel onderdeel uit van het projectbudget?

Zoals vermeld in de voortgangsrapportage op pagina 13 dienen eventuele transitiekosten gedekt te worden binnen het taakstellend budget.

92.

Hoe gaat u in de gunningsfase borgen dat er voor de werf een stimulans/prikkel is om de onderhouds- en exploitatiekosten zo laag mogelijk te houden?

In het leveringscontract maakt Defensie afspraken over de strategisch autonomie, de toekomstige inrichting van de instandhouding en het daarvoor benodigde toekomstige partnerschap. Maatwerk met de winnende werf kan worden toegepast voor de uitwerking van de regierol van de Directie Materiële Instandhouding (DMI) in Den Helder en de bijbehorende instandhoudingsfilosofie. Door gebruiksrechten te verkrijgen wordt DMI zo goed mogelijk gepositioneerd om zelf Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen te betrekken voor de instandhouding gedurende de hele levensduur. Er komt voorts een nog grotere nadruk te liggen op vastlegging van toegang tot de kostenopbouw / een kostenmodel van de werf om de prijs-kwaliteit verhouding te kunnen beoordelen.

93.

Hoe verhoudt het «uniek ontwerp» zich tot de gemodificeerde MOTS en het toetsingskader «verwerving van de plank» zoals eerder gecommuniceerd met de Kamer in de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24)?

Zie het antwoord op vraag 64.

94.

Wat voor impact heeft de mogelijke keuze van een uniek ontwerp voor het taakstellend budget en het risicoprofiel ten opzichte van de kaderstelling in de B-brief?

Zie het antwoord op vraag 24.

95.

Hoe verschillen de werven in leveringstijd en welke invloed heeft dat op de indicatieve planning?

Omdat het project op de basis van concurrentiestelling wordt gerealiseerd waarbij het waarborgen van commerciële vertrouwelijkheid en van een *level playing field* een belangrijke rol speelt, is Defensie terughoudend met het verstrekken van de informatie die gedeeld is door de kandidaat-werven.

Bij inschrijving zullen de kandidaat-werven een bindende leveringsplanning moeten indienen, die mogelijk kan afwijken van de informatie die verstrekt is tijdens de dialoog.

96.

Is het nu in de praktijk zo dat er van de vier onderzeeboten altijd twee in onderhoud zijn? Zo ja, betekent dit dat het bij de intentie om twee onderzeeboten in de vaart te houden in de praktijk

neerkomt dat er enkel één boot tegelijk op missie kan en er daarmee een aanzienlijk capability gap ontstaat?

Zie het antwoord op vraag 47.

97.

Is er bij het unieke ontwerp waar nu op wordt aangestuurd en de militaire behoefte zoals gesteld in het Concept of Operations nog sprake van een bemande onderzeeboot variant B zoals gecommuniceerd in de B-brief (Kamerstuk 34 225, nr. 24)? Wat zijn hiervan de gevolgen ten opzichte van de verwerving van een bestaand ontwerp met beperkte aanpassingen (in de B-brief beschreven als de «geambieerde behoefte»)?

Zie het antwoord op vraag 23.

98.

Welke risico's zijn er verbonden aan het kiezen voor een uniek ontwerp op financieel gebied en qua tijd?

De top 10 risico's op geld en tijd met peildatum 31 december 2021 zijn opgenomen in vertrouwelijke bijlage 2 bij de voortgangsrapportage. De risicoraming wordt periodiek geactualiseerd op basis van actuele ontwikkelingen. Zo zullen in de eerstvolgende risicoraming de besluiten over het vervolg van het programma zijn verwerkt. De volgende voortgangsrapportage zal gekwantificeerde risico-informatie bevatten. Zie ook het antwoord op vraag 85.

99.

Kunt u de Kamer vertrouwelijk informeren over de gevolgen van de wijzigingen in de verwerving voor het taakstellend budget?

Zie het antwoord op vraag 24.

100.

Op basis waarvan wordt de afweging gemaakt tussen primaire en secundaire eisen? Kunt u de Kamer vertrouwelijk meenemen in die afweging?

Zie het antwoord op vraag 9.

101.

Hoe gaat de verwervingsstrategie voor de instandhouding van de onderzeeboten eruitzien?

Nadere contractuele afspraken over de instandhouding volgen op de gunning en ondertekening van het leveringscontract met de winnende werf. In het leveringscontract zorgt Defensie voor waarborgen om de instandhouding vanuit de regierol in Den Helder vorm te kunnen geven, bijvoorbeeld door te investeren in gebruiksrechten en infrastructuur. Daarnaast waarborgt het leveringscontract randvoorwaarden voor het instandhoudingscontract. Het doel hiervan is het risico op *vendor lock-in*, een te grote afhankelijkheid van een werf, te mitigeren.

102.

Hoeveel FTE reserveert u in totaal voor de verwerving van het materieelproject vervanging onderzeeboten? Is dit voldoende?

Mede naar aanleiding van het onderzoeksrapport over de tijdsoverschrijdingen is de capaciteit substantieel vergroot het afgelopen kwartaal. Op

dit moment zijn bij de Defensie Materieel Organisatie (DMO) 39 FTE gereserveerd voor het programma vervanging onderzeebootcapaciteit. Naast deze 39 FTE wordt specialistisch personeel (op dit moment rond de 10 FTE) extern ingehuurd en werken personeelsleden vanuit andere Defensieonderdelen parttime aan het project.

103.

In welke categorie van het beleid «van de plank, tenzij...» valt het materieelproject vervanging onderzeeboten?

Zie het antwoord op vraag 64.

104.

Wat zijn de directe gevolgen van de verloren capaciteit voor de internationale veiligheid wanneer één en daarna twee onderzeeërs uit de vaart worden gehaald?

Zie het antwoord op vraag 47.

105.

Wat betekent de extra eis voor het lanceren van de langeafstands-raketten voor de prijs van de onderzeeboten? Zal het ontwerp hierdoor ook langer duren?

108.

Welk soort langeafstands-raketten overweegt u te gebruiken teneinde de onderzeeboten geschikt te maken?

116.

Wat zijn de afwegingen geweest om een aanvullend wapensysteem zoals de genoemde langeafstands-raketten toe te voegen aan de eisen van de onderzeeërs? Wanneer is deze beslissing genomen?

De versterking van de maritieme slagkracht zal worden gezien in het licht van de verslechterde veiligheidssituatie, waarover de Kamer in de Defensienota 2022 nader zal worden geïnformeerd. Derhalve kan Defensie ook nog niets zeggen over het soort langeafstands-raketten dat zou worden overwogen voor de nieuwe onderzeeboten en het budget dat daarvoor nodig is. In het Concept of Operations werd al rekening gehouden met *provisions for* voor de mogelijke installatie van langeafstands-raketten.

106.

Is er een mogelijkheid om in de geschatte 13 jaar dat onderzeeërs van de Walrusklasse nog zullen varen de nodige onderdelen te (laten) fabriceren in plaats van een deel van de onderzeeboten uit de vaart te halen? Zo ja, wat zouden de kosten hiervan zijn?

110.

Welke graad van kannibalisering wordt nagestreefd?

Defensie zal een aantal (deel)systemen vervangen. De keuze om andere systemen te onderhouden met behulp van reserveonderdelen uit de twee oudste onderzeeboten is niet zozeer een keuze gebaseerd op financiële overwegingen. Aangezien sinds de bouw van de Walrusklasse de techniek, vooral op het gebied van elektronische componenten, verder is geëvolueerd is het bestellen van dergelijke componenten «van de plank» niet zonder meer mogelijk. Het technisch voorbereiden, uitwerken en aanbesteden van de fabricage van dergelijke componenten vraagt veel personele capaciteit en tijd. Het gebruiken van (reserve)onderdelen van de twee oudste boten is daarmee besparend op meerdere vlakken. Er is

derhalve geen specifieke graad van «kannibalisering». De beschikbaar gekomen onderdelen worden zo efficiënt mogelijk benut bij het onderhouden en repareren van de operationele boten.

107.

Hoe wordt ervoor gezorgd dat de kennis en kunde van het personeel niet verloren gaat bij een capability gap?

Zie het antwoord op vraag 47.

108.

Welk soort langeafstandsraketten overweegt u te gebruiken teneinde de onderzeeboten geschikt te maken?

Zie het antwoord op vraag 105.

109.

Hoe reëel acht u de kans van een capability gap?

Zie het antwoord op vraag 47.

110.

Welke graad van kannibalisering wordt nagestreefd?

Zie het antwoord op vraag 106.

111.

Welke jaartallen horen volgens de voorgestelde nieuwe aanpak bij de in de voortgangsrapportage aangegeven stappen? Waarom zijn er in stap 3 tijdelijk géén oude onderzeeboten beschikbaar?

De planning wordt geactualiseerd bij het bereiken van een mijlpaal of zodra er nieuwe informatie beschikbaar komt die daartoe aanleiding geeft. Indicatief heb ik in de voortgangsrapportage gemeld dat, op basis van de beschikbare informatie, bij de gewijzigde focus aanpak het beoogde moment waarop de eerste twee nieuwe onderzeeboten *fully operational capable* beschikbaar zijn, naar verwachting zal vallen in de bandbreedte 2034 – 2037.

De stappen zoals opgenomen op pagina 6 van de voortgangsrapportage, zijn de *Harbour Acceptance Trials* en de *Sea Acceptance Trials* (HAT/SAT) en het opwerktraject. De eerstgenoemde testen duren samen ongeveer 1,5 jaar per boot. Vanaf dat moment volgt het eerste traject om een boot en bemanning op te werken voor inzet, inclusief een operationele evaluatie daarvan. Voor deze periode moet 1 jaar worden gerekend tot het moment dat een onderzeeboot volledig operationeel inzetbaar is.

De vraagstelling bevat de aanname dat tijdelijk geen Walrusklasse onderzeeboot beschikbaar zou zijn op het moment dat twee nieuwe boten operationeel zijn. Planmatig is er tijdens de transitie naar de nieuwe onderzeebootcapaciteit minimaal één onderzeeboot beschikbaar voor inzet. Dat betekent dat Defensie in die periode planmatig minimaal twee boten bezit.

Indien de nieuwe onderzeeboten op termijn nog niet beschikbaar zijn terwijl het einde van de levensduur van de Walrusklasse feitelijk zou worden bereikt, ontstaat een *capability gap*. Dit zou grote consequenties hebben voor het behoud van kennis en personeel en het streven van Defensie is om dit zo mogelijk te voorkomen. Hoewel het risico op een

capability gap reëel is in alle onderzochte planningsscenario's, was de kans daarop het grootst bij voortzetting van de dialoogaanpak.

112.

Worden er plannen gemaakt om de onderhoudscapaciteit voor de onderzeeboten van Nederland op te schalen in de periode dat de nieuwe onderzeeboten worden gebouwd, zodat Defensie zelf weer zou kunnen voorzien in het onderhoud?

Defensie, namelijk DMI, heeft de regierol bij het onderhoud van de Walrusklasse. Dat zal ook bij de vervanger zo zijn. Tot aan het moment dat een vervangende onderzeeboot begint aan haar proefvaarten, valt zij nog onder de verantwoordelijkheid van de bouwende werf. Het onderhoudswerk tot aan de werkelijke overdracht zal dan ook betrekking hebben op de Walrusklasse, gevolgd door een fase waarin zowel Walrusklasse boten als nieuwe boten beschikbaar zijn. De onderhoudscapaciteit dient te worden aangepast aan de nieuwe klasse. Een deel van het personeel dat betrokken is bij het onderhoud van de Walrusklasse gaat tussen 2025 en 2030 met pensioen. Aangezien het onderhoud om specifieke kennis vraagt is een tijdelijke uitbreiding van het personeelsbestand onderdeel van het plan, zodat de ervaren generatie het vak kan leren aan nieuw personeel.

113.

Zijn er afspraken gemaakt met NAVO-partners om het gat wat in de maritieme capaciteit valt gezamenlijk op te vangen?

Zie het antwoord op vraag 47.

114.

Kunt u uitleggen wat met het woord «zuiverheid» wordt bedoeld in AEF: «Behalve gevolgen voor het tijdspad, brengt het uitblijven van een gunningsmodel risico's met zich mee voor de zuiverheid als basis voor een objectieve keuze voor een van de werven.»?

Defensie interpreteert deze bewoording van AEF als een beschrijving van het spanningsveld van, aan de ene kant, het zo generiek en objectief mogelijk opstellen van een gunningsmodel en, aan de andere kant, door informatie uit de dialoog, voortschrijdende inzichten en analyses, steeds subjectiever opstellen van het gunningsmodel.

115.

Kunnen het nationaal veiligheidsbelang en de strategische autonomie geborgd zijn zonder enige rol voor Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen, aangezien de voortgangsrapportage stelt dat eisen op dit gebied «kunnen leiden tot een bepaalde vorm van samenwerking» tussen de werf en de Nederlandse Defensie Technologische en Industriële Basis?

Zie het antwoord op vraag 1.

116.

Wat zijn de afwegingen geweest om een aanvullend wapensysteem zoals de genoemde langeafstandsraketten toe te voegen aan de eisen van de onderzeeërs? Wanneer is deze beslissing genomen?

Zie het antwoord op vraag 105.

117.

Zijn torpedobuizen afdoende voor het lanceren van langeafstands-raketten of moeten hiervoor aparte schachten worden ingebouwd in de onderzeeërs?

Defensie specificeert de eisen aan de onderzeeboot niet technisch maar functioneel. De kandidaat-werven bepalen welke technische oplossingen zij aanbieden om invulling te geven aan de functionele eisen.

118.

Deelt u de analyse dat Nederland een betere onderhandelingspositie heeft (financieel, materieel technisch) ten aanzien van de Naval Group die als gevolg van de nieuwe realiteit in Australië met nieuwe orders aan de status als bouwer van onderzeeboten wil werken? Zo nee, waarom niet?

U schrijft immers dat AUKUS «op dit moment geen directe gevolgen (heeft) voor het Nederlandse programma voor de vervanging van de onderzeebootcapaciteit, onder andere omdat de conventionele onderzeeboten in Australië zouden worden gebouwd.»

Zoals gesteld in de voortgangsrapportage heeft AUKUS op dit moment geen directe gevolgen voor het Nederlandse programma voor de vervanging van de onderzeebootcapaciteit. Defensie doet geen uitspraken over haar onderhandelingspositie, juist om die te beschermen en deze niet onnodig negatief te beïnvloeden.