

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Defensie over de D-brief project «Vervanging mijnenbestrijdingscapaciteit» (2019Z05274).

De voorzitter van de commissie,  
De Vries

De griffier van de commissie,  
De Lange

- | Nr. | Vraag   |
|-----|---|
| 1   | Wat is de voorziene levensduur van de te verwerven schepen?   |
| 2   | Klopt het dat familievorming een belangrijk uitgangspunt is bij de nieuwbouw van wapensystemen en schepen in de beleidsagenda van het CZSK? In welke mate wordt het family-of-ships concept van CZSK met deze aankoop doorkruist, nu er immers in het DMP-D brief nergens gewag gemaakt wordt van standaardisatie met huidige (of toekomstige) systemen van de Koninklijke Marine? Welke extra logistieke en personele kosten brengt het afwijken van de standaard met zich mee?  |
| 3   | Herinnert u zich uw toezegging dat kennisinstituten nauw betrokken zijn, juist ook bij de fase van behoeftestelling bij materieelverwerving, omdat zij daarin een rol hebben als «smart specifier»? Herinnert u zich voorts de toezegging dat bovendien «nadrukkelijk» gekeken wordt wat er, naast de behoeftestelling, in samenwerking kan <sup>1</sup> ? In hoeverre zijn de Nederlandse kennisinstituten betrokken bij de A- en D-brief, alsmede de gehele levensloop van de nieuwe mijnenjagers?  |
| 4   | Klopt het dat Defensie een softwaresysteem om het gevecht te voeren heeft ingevoerd voor de fregatten en patrouilleschepen? Wordt dit ook ingebouwd in de Walrus-klasse onderzeeboten, om het zo voor de hele vloot hetzelfde te laten zijn? Zal dit ook gebeuren bij de huidige en toekomstige mijnenjagers en zo nee, waarom niet?  |
| 5   | Herinnert u zich de Letter of Intent met België uit 2016, waarin gekozen werd voor gezamenlijk onderzoek, ontwikkeling en verwerving van zowel fregatten als de mijnenbestrijdingscapaciteit, en waarin expliciet verwoord staat dat partijen voor beide projecten zo spoedig mogelijk initiatieven zullen starten om tot overeenstemming te komen over onder meer «het deelnemen aan en financieren van gezamenlijk onderzoek en ontwikkeling voor de nieuwe gezamenlijke capaciteit»? Erkent u dat hiermee de verwachting is gewekt dat hiervoor de Nederlandse maritieme kennis- en kunde infrastructuur, zoals TNO en MARIN, zou worden ingezet? In hoeverre is het DMP-D hiermee in tegenspraak, nu het onderzoek en de ontwikkeling van de schepen en drones voor de mijnenbestrijdingscapaciteit volledig wordt overgedragen aan de gekozen leverancier en onderaannemers? |
| 6   | Is duidelijk overeengekomen hoe groot de «economische return» voor Nederland zal zijn, nu blijkt dat bij de aanschaf van nieuwe mijnenjagers de economische return van 2 miljard euro op zal brengen, waarvan 50 procent voor Vlaanderen, 35 procent voor Wallonië en de rest voor Brussel? Geldt dit alleen de economische return voor België?   |
| 7   | Is de mijnenstrijdingscapaciteit gebaat bij meer Franse invloed of ziet de Nederlandse regering de industriële en militaire aspecten als lostaande beleidelementen? Is hier sprake van een verschil in visie tussen België en Nederland?  |
| 8   | Worden de Nederlandse mijnenbestrijdingsvaartuigen uitgerust met Deense of Nederlandse radars en wie gaat de sonar leveren?   |
| 9   | Is de Nederlandse regering bekend met de geruchten, gerapporteerd door het Vlaamse blad Knack, dat het hoogste politieke niveau in Frankrijk zware druk heeft uitgeoefend op de Belgische regering en hoge Belgische politici zelfs topfuncties zouden zijn beloofd teneinde de Naval Group deze order te gunnen? Hebt u daarover opheldering gevraagd? Zo ja, wat is daarvan de uitkomst? Zo nee, waarom niet? <sup>2</sup>  |

- 10 Welke sancties zijn contractueel vastgelegd, indien het door de Naval Group geleide consortium de vaartuigen en drones tegen niet tegen de vastgestelde prijs levert? Kunt u toelichten welke het zijn? Indien er geen sancties voor eventualiteiten zijn bedongen, waarom niet?
- 11 Is contractueel vastgelegd wie in geval van onvoorziene technische mankementen of andere onvolkomenheden, naast de exploitatiekosten, de financiële risico's zal dragen? Zo ja, wie zal dat zijn en tot welk bedrag is dat afgesproken? Kunt u dat toelichten?
- 12 Is het mogelijk dat falende systemen onder de noemer «alle onderhouds- en herstelwerkzaamheden» gaan vallen, waardoor de herstellkosten voor rekening van de Defensiebegroting kunnen komen? Zo ja, waarom is dat zo geregeld? Zo nee, wat is de regeling voor «falende systemen»?
- 13 Opent de gunning van de mijnenbestrijdingscapaciteit aan Naval Group de weg voor de Nederlandse firma Damen voor de levering van de nieuwe onderzeeboten voor de Nederlandse marine, zoals verondersteld in de pers? Zo nee, waarom niet<sup>3</sup>?
- 14 Wat is uw verklaring voor het feit dat de Naval Group 200 miljoen euro goedkoper bleek dan anderen en daarmee een aanbod deed dat op grond van financiële criteria niet geweigerd kan worden? Bent u er zeker van dat met dat goedkope bod aan alle voorwaarden kan worden voldaan? Zo nee, wat zijn de onzekerheden<sup>4</sup>?
- 15 Wat is de verklaring voor het verschil in kosten voor zes schepen voor Nederland en de hogere rekening voor België?
- 16 Voor wiens rekening komen de onderhoudskosten aan de schepen? Geldt dezelfde regeling ook in België? Zo nee, wat is het verschil en waarom is er een verschil?
- 17 Kunt u aangeven wat de technisch-inhoudelijke redenen zijn om voor de Naval Group te kiezen? Wat is het verschil met de andere aanbieders?
- 18 Wanneer publiceert u een risico-inschatting?
- 19 Zijn er verschillen tussen Nederland en België in het contract met de Naval Group? Zo ja, welke zijn dat?
- 20 Zal Nederland gebruik maken van het Belgische simulatiecentrum? Zo ja, op welke wijze en hoe wordt dat betaald? Zo nee, waarom niet?
- 21 Zijn er verschillen voorzien in de schepen van Nederland en die van België? Wat zijn die verschillen en waarom zijn er verschillen?
- 22 Wordt een auditproces voorzien over het hele aanbestedingsproces? Wanneer wordt daarvan een rapport verwacht?
- 23 Herinnert u zich de aanbeveling in het Triarii rapport<sup>5</sup> dat de ontwikkeling van de marinebouwcluster in Nederland belangrijk kan worden versterkt als de Nederlandse overheid de aanpak van buitenlandse overheden volgt en ook politiekbestuurlijke steun geeft (aan de industrie)? In hoeverre heeft u deze aanbeveling overgenomen, niet alleen ter bevordering van export, maar ook als het gaat om bi- of multilaterale materieelprojecten waar Nederland zelf (voor een groot deel) aan deelneemt?
- 24 Wat is de meerwaarde van aanschaf van naar Franse inzichten gebouwde schepen, terwijl de Nederlandse noch Belgische Marine operationeel met de Franse Marine samenwerken, in ieder geval niet op het gebied van mijnbestrijding?
- 25 Klopt het dat naast de ontwikkeling en bouw van de schepen state-of-the art capaciteiten dienen te worden ontwikkeld c.q. geproduceerd voor de mijnenbestrijding? Welke garanties hebt u gekregen voor de betrokkenheid van de Nederlandse industrie en kennisinstellingen in dit verband?
- 26 Waarom gaat de D-brief niet in op de vraag wat de belangrijkste functionele eisen zijn geweest?

- 27 Waaraan is Nederland verplicht op het gebied van onderhoud met deze aanbesteding, aangezien België het definitieve onderhoudscontract pas in 2023 gaat tekenen?
- 28 Is er in de aanbesteding reeds een vaste prijs opgenomen voor het onderhoudscontract? Wat zijn de bedragen voor de eerste tien jaar?
- 29 Hoe worden de hoger of lager uitvallende onderhoudskosten gedragen per partij wanneer het anders blijkt dan geraamd?
- 30 Is het Belgische aandeel in de aanbesteding groter dan de Nederlandse? Kunt u dit nader toelichten met cijfer?
- 31 Heeft een mogelijk verschil in aanbesteding consequenties voor de toekomstige samenwerking tussen Nederland en België?
- 32 Is het simulatiecentrum uitsluitend betaald door en bestemd voor België of zal Nederland daar ook gebruik van kunnen maken?
- 33 Wat houdt het in dat het aan te schaffen Nederlandse en Belgische materieel niet geheel identiek is? Waarin verschilt het materieel van elkaar?
- 34 Klopt het dat de mijnenbestrijdingsvaartuigen radars krijgen van het Deense bedrijf Terma? In hoeverre zijn de radars van het Deense bedrijf Terma anders dan radarsystemen die de rest van de Nederlandse vloot gebruikt?
- 35 Klopt het dat er een aparte vloot in de Belgisch-Nederlandse marine zal ontstaan, waarbij de mijnenbestrijdingsvaartuigen bijvoorbeeld radars van het Deense bedrijf Terma krijgen; een compleet ander systeem dan op de rest van de Nederlandse vloot<sup>6</sup>? Hoe beoordeelt u dit?
- 36 Hoe beoordeelt u de berichtgeving<sup>7</sup> dat de Belgische interim-Minister van Defensie Reynders zelf toe zou hebben gegeven de Franse Minister van Buitenlandse Zaken gesproken te hebben over zowel de mijnenjagers als diens kandidatuur als secretaris-generaal van de Raad van Europa? Kunt u beoordelen of Frankrijk gelobbyd heeft voor Franse bedrijven? In hoeverre heeft Nederland dit voor Nederlandse bedrijven gedaan?
- 37 Hoe beoordeelt u de berichtgeving dat Naval & Robotics plotseling een bod deed dat 200 miljoen euro of 10 procent onder de aanvankelijke prijs bleef<sup>6</sup>? Klopt het dat op de betrokken aanbidding een korting is gegeven van 200 miljoen euro? Is het in een later stadium verlenen van deze korting gebruikelijk, en toegelaten in de formele biedingsprocedure?
- 38 Ervan uitgaande dat de berichtgeving<sup>6</sup> over het plotselinge bod van Naval Group dat 200 miljoen euro ofwel 10% onder de aanvankelijke prijs bleef klopt, herinnert u zich uw antwoord (Kamerstuk 27 830, nr. 246, blz. 3) dat bij twijfel over concurrentievervalsende elementen bij aanbestedingen, zoals (verkapte) staatssteun, dit tijdens de beoordeling van de inschrijvingen nader zal worden onderzocht? Is er bij deze aanbesteding aanleiding tot dergelijke twijfel, gelet op bijvoorbeeld de plotselinge korting van 10% (ca. 200 miljoen euro) die werd ingezet door Naval Group? Bent u bereid onderzoek te overwegen?
- 39 Heeft de regering zich op politiek-bestuurlijk niveau ingezet voor Nederlandse industriële participatie? Zo nee, waarom niet?
- 40 Hoe beoordeelt u het feit dat de Belgische Defensie in het gehanteerde materieelverwervingsproces – in tegenstelling tot Nederland – géén gebruik maakt van onderzoeksinstellingen? Welke risico's brengt dit met zich? Zijn de Nederlandse kenniscentra destijds betrokken geweest bij het opstellen van de specificaties etc.? Zijn zij later ook betrokken geweest bij het beoordelen van de aanbiddingen?

- 41 Hoe beoordeelt u de berichtgeving dat Nederland bij de Defensie Materieel Organisatie (DMO) onvoldoende capaciteit had om voor de nieuwe mijnenjagers een ontwerp te maken en een werf te selecteren?<sup>8</sup>
- 42 Hoe beoordeelt u de kritiek dat de Nederlandse industrie de komende dertig tot veertig jaar volledig is uitgeschakeld op het gebied van mijnenbestrijding (MCM)<sup>8</sup>? Hoe verhoudt zich dit tot de nieuwe Defensie Industrie Strategie?
- 43 Hoe beoordeelt u de analyse<sup>8</sup> dat er in de Europese defensiemarkt geen gelijk speelveld is? Klopt het dat er in het buitenland meer bedrijven zijn die meedingen en zich soms extra's kunnen permitteren omdat ze staatsbedrijven zijn?
- 44 Nederland en België hebben al jarenlang een goede open samenwerking ook op het gebied van operationele inzet en kennisuitwisseling.  
Hoe wordt gewaarborgd dat deze volledigheid van kennisuitwisseling niet wordt beperkt door het afschermen van militair strategisch of technologische/ operationele kennis door de Franse hoofdaannemer?  
Is er sprake van strategische kennis die niet door België of door Frankrijk met Nederland kan worden gedeeld?  
Gelet op de 100% open samenwerking en kennisdeling tussen België en Nederland; gaat Frankrijk (NavalGroup) openheid geven over (strategische) kennis naar België en Nederland?  
Hoe waarborgt België dat deze volledigheid van kennisdeling niet beperkt wordt door het afschermen van eventueel militaire geheimen of technologische/ operationele kennis binnen de door Frankrijk en België te leveren systemen?
- 45 Is Nederland voor het onderhoud en de tussentijdse upgrades afhankelijk van Franse leveranciers? Zo ja, hoe waarborgen we dat de systemen gedurende gehele levensduur operationeel blijven?
- 46 Zijn er tijdens de levensduur afhankelijkheden van de Intellectual Property van de hoofdaannemer ofwel Naval Group? Zo ja, welke afspraken zijn daarover gemaakt?
- 47 Bent u op de hoogte van de Franse tegenhanger van onze Defensie Industrie Strategie<sup>9</sup>? Kent u onder meer de tabel op pagina 67 hierin, die overduidelijk laat zien dat Frankrijk ook voor maritieme projecten volledig voor het Franse nationale belang gaat («sovereignty»? Kunt u expliciet uw verwachtingsbeeld schetsen wat dit in de toekomst betekent voor de bereidheid van de Franse Marinebouwsector om daadwerkelijk grootschalige en technologisch inhoudelijke participatie te gaan ontplooiën in samenwerking met het buitenland?
- 48 Op welke wijze worden de afgesproken specificaties geverifieerd door de Koninklijke Marine? Hoe worden, zoals gebruikelijk bij de nieuwbouwprojecten voor de Koninklijke Marine, de Nederlandse kennisinstututen hierbij betrokken? Indien er geen kennisinstututen zullen worden betrokken: hoe gaan Nederland en België dan beoordelen/ testen of de schepen die we uiteindelijk krijgen voldoen aan de eisen? Is het risico hierbij niet heel groot dat we eventuele gebreken pas signaleren tijdens het inzetten van de MCM waardoor we in een later stadium in buitenlandse ontwerpen aanpassingen moeten verrichten die extreem veel extra tijd en geld kosten? Voor wie zijn deze kosten dan?
- 49 Wordt Nederlands defensiepersoneel tijdig betrokken bij het introduceren van systemen voorafgaand aan de formele oplevering? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze zal dit dan gebeuren en zijn hier voor Nederland kosten aan verbonden?

- 50 Klopt het dat de Minister van Defensie op 15 november jl. het volgende heeft gezegd in haar toespraak bij het 30ste NIDV-symposium: «Daarnaast willen we onze traditioneel sterke industrieën – zoals de marinebouw en radartechnologie – behouden en versterken. [...] Daar merk ik bij op: als het beste product voor de beste prijs in het buitenland te vinden is, dan zullen wij het daar aanschaffen. Maar ook dán zullen wij het Nederlandse bedrijfsleven zoveel mogelijk betrekken»? Zo ja, hoe verhouden de genomen besluiten in deze D-brief zich tot beide onderdelen van deze toespraak?
- 51 Welke rol is er binnen deze samenwerking weggelegd voor TNO?
- 52 Zijn er afspraken gemaakt over een evaluatie(moment)? Gaat de Belgisch-Nederlandse samenwerking worden geëvalueerd? Zo ja: hoe en wanneer?
- 53 Welk schaalvoordeel heeft Nederland bereikt met de gezamenlijke aankoop? Kunt u dit kwantificeren?
- 54 Klopt het dat het winnende consortium uitgaat van een economische return voor België van 2,1 miljard euro over twintig jaar, onder meer vanwege het onderhoud? Kunt u dit cijfer vergelijken met de economische return voor Nederland als gevolg van de ontwikkeling van de nieuwe M-fregatten?
- 55 Bestaat het risico dat België en Nederland, door met Frankrijk samen te werken op het gebied van mijnenbestrijdingstechnologie, indirect bijdragen aan de exportpositie van Frankrijk in relatie tot de Verenigde Arabische Emiraten, aangezien Nederland een strenger exportvergunningbeleid hanteert dan Frankrijk?
- 56 Welke afspraken en zekerheden zijn er gemaakt en aangebracht teneinde te voorkomen dat de exportrestricties die Nederland hanteert onverkort blijven gelden bij export van met Frankrijk ontwikkelde wapensystemen?
- 57 Wordt het met dit project gemoeide intellectuele eigendom volledig en onverkort met België en Nederland gedeeld?
- 58 Hoe is de in dit artikel vermelde korting van 200 miljoen euro tot stand gekomen<sup>10</sup>?
- 59 Erkent u dat onderzoekinstellingen zoals MARIN en TNO binnen de Nederlandse «Gouden Driehoek» vaak een cruciale rol spelen in het onderkennen van tekortkomingen en verbeterbehoeften in een vroegtijdig stadium van een bouwproject, waarmee hoge kosten, later in het project, veelal voorkomen kunnen worden? Kunt u in dat licht de volgende vragen beantwoorden:  
 Hoe is in het project geregeld dat zowel op technische als op operationeel militaire functionaliteit de schepen en de systemen gaan voldoen aan de vereisten zoals ook Nederland die heeft gesteld?  
 Wordt er in het project voorzien dat deze vroegtijdig worden onderzocht en dat hierop wordt getoetst door Naval Group? Zet NavalGroup daarvoor kennisinstellingen in, zoals Nederland dat zou doen? Welke in dat geval?  
 Indien door technische en operationele problemen vertragingen ontstaan: draagt Navalgroup en/of België dan de kosten voor het feit dat het Nederlands marinepersoneel dan tijdelijk zonder werk zit?  
 Bent u bereid om een additioneel fonds vrij te maken voor toetsing en verificatie door de Nederlandse kennisinstututen, zoals zij dit altijd doen voor grote marine-projecten, zodat zij vroegtijdig mogelijke hiaten kunnen onderkennen?

- 60 Welke afspraken en zekerheden zijn er voorzien om te voorkomen dat de wapenexportrestricties die Nederland hanteert onverkort blijven gelden bij export van met Frankrijk ontwikkelde wapensystemen? Gelet op de open kennisdeling die België en Nederland rondom mijnenbestrijdingstechnologie hanteren, in hoeverre kan Nederland dan potentieel indirect bijdragen aan mogelijke wapenexport naar landen als Saoedi-Arabië of andere landen waar Frankrijk wel en Nederland niet naar exporteert?
- 61 Kunt u gedetailleerd aangeven hoe het intellectueel eigendom is geregeld nu deze order wordt geplaatst bij het Franse Navalgroup? Zal met de Franse staat afgesproken gaan worden dat alle in de systemen gelegen kennis en intellectueel eigendom volledig en onverkort met België en Nederland wordt gedeeld?
- 62 Klopt het dat autonoom onder water varen en de daarmee gerelateerde technologie al langer een technologie-veld is waarin de Nederlandse kennisinstellingen actief zijn; technologie die essentieel is in de drones en hulpsystemen voor de MCM? In hoeverre ontstaat er nu een risico dat, door afscherming van dergelijke technologie in het kader van het eigen nationale belang van de buitenlandse industrie, Nederland op achterstand dreigt te komen in dit kennisveld? Wat bent u bereid hieraan te doen?
- 63 In hoeverre kan Nederland alsnog (extra) inbreng verlangen op het testen van de opgeleverde schepen, alsmede op het onderhoud en de instandhouding? Bent u bereid inzet van onder meer Nederlandse kennisinstellingen te bepleiten, en zo het nationale kennisniveau in stand te houden? Zo nee, waarom niet?
- 64 Klopt het dat Naval een in een later stadium een korting heeft gegeven van 200 miljoen euro, zoals bericht in Knack<sup>11</sup>? Zo ja, kan de Staatssecretaris toelichten hoe en waarom deze korting is gegeven?
- 65 Hoe wordt gewaarborgd dat de Nederlandse bedrijven die in mijnenbestrijdingstechnologie een specialisme hebben en daarmee de Nederlandse veiligheidsbelangen dienen, volledig meeprofiteren van de kennisontwikkeling vanuit het MCM-project?
- 66 Is er sprake van strategische kennis die niet door België of door Frankrijk met Nederland kan worden gedeeld?
- 67 Zal met de Franse staat afgesproken gaan worden dat alle in de systemen gelegen kennis en intellectueel eigendom volledig en onverkort met België en Nederland worden gedeeld?
- 68 Is de constatering juist dat al het onderzoek en ontwikkeling van de schepen en drones voor de mijnenbestrijdingscapaciteit in afwijking van het DMP-A (2018) en de Lol met België (2016) wordt overgedragen aan de gekozen leverancier en onderaannemers?
- 69 Waarom wordt in de D-brief niet ingegaan op de manier waarop de drie overgebleven biedingen van elkaar verschilden in relatie tot de gestelde eisen?
- 70 Bent u van mening dat bilaterale samenwerking met België, zoals in dit DMP-D wordt voorgesteld, als consequentie rechtvaardigt dat veel van haar eigen beleid niet wordt toegepast?
- 71 In welke mate kan de Nederlandse samenleving, waaronder de economie en de technologiesector, profiteren van de invoering van autonoom opererende drones? Is er sprake van spin-off van technologie naar de technologiesector in de maatschappij, medegebruik door andere diensten, etc.? Of blijft deze technologie uitsluitend binnen de mijnendienst van de Koninklijke Marine beschikbaar?
- 72 Is in de gunningscriteria voor de financiële aspecten rekening gehouden met levensduurkosten, inclusief onderhoudskosten? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe dan?



- 73 Waarom is het Belgische aandeel in de aanbesteding groter dan het Nederlandse?
- 74 In welke mate wordt het family-of-ships concept van CZSK met deze aankoop doorkruist?
- 75 Welke extra logistieke en personele kosten brengt het afwijken van de standaarden met zich mee?
- 76 Is met nieuwe technologieën, waaronder drones, opereren op afstand en onderhoud, maar ook de groeiende dreiging van statelijke en niet-statale actoren, het aantal schepen waaraan behoefte is bij toeval precies even groot als het huidige aantal van 6?
- 77 Aangezien de D-Brief hier geen duidelijkheid over geeft, op grond van welke criteria precies waren de schepen van Naval het best?
- 78 Heeft u plannen met de al na 10 jaar of minder operationeel afgeschreven drones? Zijn deze tegen die tijd nog inzetbaar voor een ander, minder geavanceerd, doel? Wellicht buiten Defensie. Zo ja, wordt bij de verwerving rekening gehouden met dit toekomstige gebruik, waardoor de restwaarde hoger is?
- 79 Hoe kan een Frans bod ook op industriële aspecten hoger scoren dan een Belgisch-Nederlandse combinatie?
- 80 Wie is na oplevering van de schepen verantwoordelijk voor implementatie van nieuw type drones aan boord?
- 81 Waarom bestelt u nu drones, waarvan zeker is dat deze bij oplevering van de schepen verouderd zullen zijn?
- 82 Wordt het simulatiecentrum ondergebracht bij de Belgisch-Nederlandse school voor mijnenbestrijding op zee EGUERMIN of bij een andere Belgische school?
- 83 In welke mate is tijdens het aanbestedingsproces de decennialange kennis en ervaring van DMO, TNO en het Nederlandse marinebouw cluster ingezet?
- 84 Hoe kan een Frans bod op het punt EVB (Eigen Veiligheidsbelang) hoger scoren dan de Belgisch-Nederlands en Belgisch-Franse biedingen?
- 85 In de D-brief wordt aangegeven dat de Naval Group de meeste punten heeft gehaald. Kan worden aangegeven wat daarbij de procentuele verschillen waren en of/hoe Naval Group ook bij alle varianten in de (vermoedelijk) uitgevoerde gevoeligheidsanalyse scoorde?
- 86 Waarom is het risico in termen van geld, tijd, kwaliteit en management, dat in de aanbiedingen verscholen zit, niet nadrukkelijk onderzocht en als separaat keuzecriterium meegenomen bij de beoordeling?
- 87 Is er door de Belgische regering tijdens de aanbesteding onderzoek gedaan of er bij de aanbiedende partijen op enig moment sprake is geweest van prijsdumping of overheidssteun?
- 88 Op welke manier is zeker gesteld dat de consortium partner(s) en onderaannemers die de drones en andere subsystemen aanbieden aan kwaliteitseisen kunnen voldoen, dat de aangeleverde informatie juist is en de ontwikkeling, bouw en levering ook gerealiseerd kan worden?
- 89 Om welke reden wijkt u af van de sinds de Walrus affaire opgebouwde kennis en ervaring dat bij de gunning van de bouw van marineschepen een risicoreservering van 20% noodzakelijk is?
- 90 Hebt u zich ervan overtuigd dat de leverancier(s) de mogelijke gevolgen van worst-case financiële tegenvallers inderdaad kunnen dragen en zijn hieromtrent garanties verkregen van eventuele holdings of moederbedrijven?



- 91 Klopt het dat al het onderzoek en al de ontwikkeling van de schepen en de drones voor de mijnenbestrijdingscapaciteit in afwijking van het DMP-A (2018) en de Lol met België (2016) wordt overgedragen aan de gekozen leverancier en onderaannemers?
- 92 Neemt België de eventuele aan het project verbonden kostenoverschrijdingen voor haar rekening?
- 93 Kunt u een onderbouwing geven voor de hogere kosten die voor de mijnenbestrijding gemaakt gaan worden en die afzetten tegen eventueel grotere, meer geavanceerde capaciteiten en de behoefte daaraan?
- 94 Wat betekent het genomen besluit voor de inzet op «familievorming» van technische systemen en de voorgenomen inzet op gelijke platforms binnen de marine, bijvoorbeeld op het gebied van bedrijfsvoering en logistieke ondersteuning?
- 95 Wat houdt het in dat het aan te schaffen Nederlandse en Belgische materieel niet geheel identiek maar «nagenoeg» identiek is? Waarin verschilt het materieel van elkaar?
- 96 In welke mate kan de Nederlandse samenleving, waaronder de economie en de technologiesector, profiteren van de invoering van autonoom opererende drones? Is er sprake van spin-off van technologie naar de technologiesector in de maatschappij, medegebruik door andere diensten, etc.? Of blijft deze technologie uitsluitend binnen de mijnendienst van de Koninklijke Marine beschikbaar?
- 97 Ligt het in de lijn der verwachtingen dat een deel van de drones in de loop der tijd verloren zal gaan? Is met zogenoemde «vredesverliezen» voldoende rekening gehouden bij het bepalen van de configuratie?
- 98 Hoe hoog is het budget dat wordt gereserveerd voor de vervanging van drones per 2034? Waar op de begroting wordt deze reservering geboekt?
- 99 Is in het kader van het PESCO-project voor de ontwikkeling van maritieme (semi) autonome systemen helder vastgelegd dat het nooit om autonome wapens mag gaan?
- 100 Is het waar dat plaatsing, energievoorziening en vooral integratie van een vervangend drone-systeem met het Command & Control (C2) systeem complex is en veel kennis vergt? Wie is na oplevering van de schepen verantwoordelijk voor implementatie van nieuwe type drones aan boord: de bouwmeester of onderaannemer, de Belgische marine of een nog in te richten samenwerking tussen de Nederlandse en Belgische marine? Is daarvoor bij die partij(en) voldoende kennis aanwezig, met name van het C2 systeem?
- 101 In welke mate kunnen de Nederlandse industrie en kennisinstellingen profiteren van de ontwikkeling en het gebruik van de autonoom opererende drones? Is er sprake van enige spin-off, en zo ja, welke?
- 102 Waarom worden nu al drones besteld, waarvan zeker is dat deze bij oplevering van de schepen (2024–2030) verouderd zullen zijn? Waarom wordt niet gewacht op de drones die met het PESCO-project worden ontwikkeld, die al over 7 tot 10 jaar beschikbaar komen? Waarom wordt de verwerving van de snelst ontwikkelende technologie niet uitgesteld tot een zo laat mogelijk moment?
- 103 Wordt het simulatiecentrum, dat volgens de D-brief deel uit zal maken van een Belgisch Opleidingscentrum, ondergebracht bij de Belgisch-Nederlandse school voor mijnenbestrijding op zee (EGUERMIN), of bij een andere Belgische school? Zo ja, waarom en welke?
- 104 Is het simulatiecentrum uitsluitend betaald door en bestemd voor België of zal Nederland daar ook gebruik van kunnen maken?

- 105 Waarom beschouwt België de industriële aspecten als «essentiële veiligheidsbelangen»? Heeft België een relevante, (zelfscheppende) marinebouwindustrie die een beroep hierop rechtvaardigt?
- 106 Welke consortia doen mee aan MAS MCM?
- 107 Hoe zijn Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen betrokken bij MAS MCM?
- 108 Waarom mochten de drie partijen ieder twee varianten indienen?
- 109 Welke van de drie aspecten, waarop het winnende consortium het best zou hebben gescoord, heeft Defensie eigenstandig kunnen verifiëren?
- 110 Hoe is in de gunningscriteria voor de financiële aspecten rekening gehouden met levensduurkosten, inclusief onderhoudskosten? Waarom wordt hier in de brief niet op ingegaan? Hoe zwaar wogen de levensduurkosten mee in vergelijking met de initiële investeringskosten?
- 111 Is er in de aanbesteding reeds een vaste prijs opgenomen voor het onderhoudscontract? Zo ja, wat bedragen de geraamde onderhoudskosten voor de eerste tien jaar? Welke partij c.q. partijen draagt c.q. dragen het risico voor hoger of lager uitvallende onderhoudskosten, indien in 2023 blijkt dat deze anders uitvallen dan nu geraamd?
- 112 Kunt u toelichten waarom in deze brief niet uitgebreider is ingegaan op de belangrijkste functionele eisen, temeer aangezien in bijvoorbeeld de D-brief over het project «Containersystemen en Subsystemen<sup>12</sup> wel gedetailleerder is ingegaan op de gunningscriteria?
- 113 Kunt u de belangrijkste technische, operationele en logistieke eisen bij de aanbesteding nader toelichten?
- 114 Welke eisen waren het meest onderscheidend bij de beoordeling van de offertes?
- 115 Is er een audit uitgevoerd of is een audit gepland van het beoordelings- en gunningsproces van de aanbesteding? Zo ja, kunt u de resultaten hiervan met de Kamer delen?
- 116 Is sprake geweest van (indirecte) staatssteun van Franse zijde?
- 117 Is de offerte van de Naval Group tussentijds neerwaarts bijgesteld? Zo ja, op welk moment en met welke reden?
- 118 Hoe verhoudt zich het in de eindfase van het aanbestedingsproces verlagen van de prijs door de winnende partij met een gelijke behandeling van alle aanbiedende partijen?
- 119 Is het in een later stadium aanbrengen van een korting toegestaan?
- 120 Is Nederland op de hoogte gesteld van het tussentijds verlenen van een korting door de winnende aanbieder?
- 121 Zijn er opties waarmee het brandstofgebruik van de schepen verder had kunnen worden beperkt, maar waarvoor (nog) niet is gekozen omwille van de kosten of andere belangen? Zo ja, welke?
- 122 Welke behoeften van Defensie hebben het noodzakelijk gemaakt dat de te verwerven schepen substantieel groter van omvang zullen zijn dan de huidige mijnenbestrijdingsvaartuigen?
- 123 In welke mate is tijdens het aanbestedingsproces de decennialange kennis en en ervaring van de DMO, TNO en het Nederlandse marinebouw cluster ingezet?
- 124 Aangegeven wordt dat de Naval Group de meeste punten heeft gehaald. Kunt u aangeven wat daarbij de procentuele verschillen waren met andere partijen en tevens of Naval Group ook bij alle varianten in de (vermoedelijk) uitgevoerde gevoeligheidsanalyse ruim als hoogste scoorde?

- 125 Is bij deze aanbesteding met 2200 eisen een (geautomatiseerde) multicriteria analyse uitgevoerd? Hoe is dit op zorgvuldige wijze mogelijk, gelet op het erg korte tijdsbestek tussen de definitieve inschrijvingen en de keuze voor de Naval Group? Is tevens een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, aangezien veel van de criteria en aan iedere eis toegekende waarde een mate van subjectiviteit hebben? Zo nee, waarom niet?
- 126 Erkent u dat, ook al worden financiële risico's tot op zekere hoogte contractueel afgedekt, kwaliteit, technische- en projectmanagement risico's een grote impact hebben op een project als dit? Waarom is het risico in termen van geld, tijd, kwaliteit en management, dat in de aanbiedingen verscholen zit, niet nadrukkelijk onderzocht en als separaat keuzecriterium meegenomen bij de beoordeling?
- 127 Op welke manier is zeker gesteld dat de consortiumpartner(s) en onderaannemers, die de drones en andere subsystemen aanbieden, aan kwaliteitseisen kunnen voldoen, dat de aangeleverde informatie juist is en de ontwikkeling, bouw en levering ook gerealiseerd kunnen worden? Is door het team van deskundigen ter plaatse diepgaand onderzoek gedaan?
- 128 Hoe is het mogelijk dat er in een korte evaluatieperiode (tussen december 2018 en maart 2019) van in totaal zes inschrijvingen en 2200 eisen, een gedegen technisch onderzoek bij de hoofdaannemer en belangrijke onderaannemers is gedaan? Is dit gebeurd? Zo nee, waarom niet? Erkent u dat het (vrijwel uitsluitend) op papier vaststellen in welke mate aan de 2200 eisen voldaan is, belangrijke technische- en kwaliteitsrisico's tot gevolg heeft?
- 129 Welke gevolgen heeft de keuze voor de Naval Group voor de decennialang in Nederland opgebouwde technische kennis van mijnenbestrijding bij de kennisinstellingen en andere stakeholders binnen de «Gouden Driehoek»? Waarom gaat u hier in uw brief niet op in en op welke wijze bent u bereid deze kennis te borgen?
- 130 Klopt het dat de Belgische EVB-eisen een bepaalde mate van Belgische industriële participatie hebben opgeleverd, namelijk een oude Belgische werf die zou worden gereactiveerd? Zo ja, welke en op welke manier is zeker gesteld dat deze (onder)aannemers aan kwaliteitseisen voldoen, ook gedurende de geplande levensduur van de schepen? Is door het team van deskundigen bij deze Belgische werf diepgaand onderzoek gedaan?
- 131 Kunt u de uitkomsten van de drie hoofdbestanddelen van de multicriteria analyse in procenten weergeven voor ieder van de drie geëvalueerde kandidaten?
- 132 Waaraan verplicht Nederland zich op het gebied van onderhoud met deze aanbesteding, aangezien België het definitieve onderhoudscontract pas in 2023 wil tekenen?
- 133 Waarom wordt in de D-brief niet duidelijk hoe de verschillende aanbieders op de verschillende aspecten van elkaar verschilden en hoe zij gescoord hebben op de gunningscriteria? Erkent u dat de beoordeling en de keuze op deze wijze moeilijk navolgbaar zijn voor de Kamer?
- 134 Was het oordeel van de Nederlandse deskundigen over de technische, operationele en logistieke aspecten gelijklopend aan die van de Belgische? Zo nee, op welke punten was er verschil van mening en hoe is hiermee omgegaan?
- 135 Welke afspraken zijn gemaakt over de betrokkenheid van de Nederlandse industrie en kennisinstellingen?

- 136 In welke mate is de Nederlandse regering betrokken bij de financiële en EVB-aspecten, aangezien de financiële aspecten door de Belgische Defensie zijn verwerkt en beoordeeld, en de EVB-aspecten door de Belgische Ministeries van Defensie en van Economische Zaken zijn beoordeeld?
- 137 Is er in de aanbesteding reeds een vaste prijs opgenomen voor het onderhoudscontract? Zo ja, wat bedragen de geraamde onderhoudskosten voor de eerste tien jaar?
- 138 Welke partij(en) dragen het risico voor hoger of lager uitvallende onderhoudskosten wanneer in 2023 blijkt dat deze anders uitvallen dan nu geraamd?
- 139 Maken de onderhoudskosten voor de eerste tien jaar ook deel uit van het in de D-brief genoemde investeringsbedrag van 883,3 miljoen euro of komen die kosten er bovenop?
- 140 Hoe gaat u onderzoeken hoe met het MCM-project wordt bijgedragen aan de OES zonder inschakeling van de Nederlandse kennisinstututen? Krijgt Nederland toegang tot gegevens om te kunnen meten in hoeverre het project bijdraagt aan die doelstellingen?
- 141 Herinnert u zich uw antwoord (Kamerstuk 27 830, nr. 246) dat de nieuwe mijnenbestrijdingscapaciteit moet voldoen aan de ambities van de Operationele Energie Strategie (OES) en dat het brandstofverbruik van de nieuwe schepen een van de gunningscriteria is? Kunt u aangeven wat het MCM-project (in uitvoering van de Naval group) zal bijdragen aan de OES?
- 142 Heeft u concrete doelen voor het op termijn reduceren van het brandstofgebruik van de schepen? Zo ja, welke?
- 143 Tot wanneer bent u voornemens de risicoreservering aan te houden?
- 144 Wat bedoelt u met «een aanvullende risicoinschatting»? Wat was de aanleiding van deze aanvullende inschatting en wat zijn de uitkomsten?
- 145 Welke inspanningen zijn verricht binnen het verwervingstraject om te innoveren op het gebied van energieverbruik? Welke innovaties heeft dit opgeleverd, naast de (relatieve) besparing die kan worden bereikt door modernere motors?
- 146 Zijn er verschillen in de aanpak en/of ambitie op het gebied van brandstofbesparing binnen dit verwervingstraject en het verwervingstraject voor de M-fregatten? Zo ja, welke verschillen zijn dat?
- 147 Op basis waarvan komt u tot de conclusie dat het risico «beperkt» is? Op welke wijze zijn de risico's tot uiting gekomen in de criteria Technische, Operationele en Logistieke aspecten (50%), Financiële aspecten (40%) en de Industriële EVB-aspecten (10%)?
- 148 Wordt bij de uitvoering van de opdracht technisch risicomangement uitgevoerd en gerapporteerd aan de opdrachtgever? Zo ja, volgens welk systeem? Is de technische kennis van de Belgische opdrachtgever voldoende om de risicobepalende maatregelen van de bouwmeester te beoordelen?
- 149 Klopt het dat een vaste prijs contract en 10% risicoreservering geen bescherming bieden tegen tijd-, kwaliteit en technologische consequenties? Om welke redenen wijkt u af van de sinds de bouw van de Walrus-klasse opgebouwde kennis en ervaring dat bij de gunning van de bouw van marineschepen een risicoreservering van 20% noodzakelijk is?
- 150 Neemt België de eventuele aan het project verbonden kostenoverschrijdingen voor haar rekening of moet Nederland in dat geval ook bijdragen? Welke afspraken zijn daarover gemaakt?

- 151 Erkent u dat het te verwachten is dat een aantal van de (2200) gestelde eisen tijdens de uitvoering niet eenduidig blijken te zijn of discussie oproepen? En dat wijzigingen grote impact kunnen hebben op de planning en de kosten, zoals eerder al gebleken is bij de Walrus-klasse onderzeeboten? Kunt u in dat licht ingaan op het voorgenomen wijzigingsbeheer? Zijn er afspraken gemaakt met de leverancier(s)? Bent u er bovendien van overtuigd dat de projectorganisatie aan de opdrachtgeverskant voldoende is uitgerust om dit proces effectief en efficiënt te beheren?
- 152 Kunt u duiden welke risico's u onderkent ten aanzien van de aspecten tijd, geld, kwaliteit, levertijd en management?
- 153 Kunt u een nadere toelichting geven op het risico dat de exploitatiekosten hoger uitvallen omdat het operationele concept nog niet is beproefd?
- 154 Welke mogelijkheden biedt het contract om het risico, dat drones of het samenspel tussen vaartuig en drones minder functioneren dan verwacht, op de leverancier te verhalen?
- 155 Wat zijn de belangrijkste planningsrisico's voor de tijdige ingebruikname van de nieuwe mijnenjagers? Hoe groot wordt op dit moment het risico ingeschat dat de vaartuigen en drones niet volgens planning worden geleverd?
- 156 Wat is de reden dat nog een aanvullende risico-inschatting benodigd is?
- 157 Wanneer zal de in de D-brief genoemde aanvullende risico-inschatting worden gemaakt?
- 158 Is Defensie in staat in de periode 2024–2030 langdurig aan een expeditieaire operatie mee te doen met een mijnenjager, naast de beschikbaarheid van een mijnenjager op de Noordzee?
- 159 Waarom gaat u niet in op de inzetbaarheid tijdens de transitieperiode? Welke mate van inzetbaarheid voorziet Defensie tijdens de transitieperiode 2024–2030 en als de huidige mijnenjagers het einde van hun technische en operationele levensduur hebben bereikt?
- 160 Kunt u een nadere toelichting geven op het risico dat de exploitatiekosten hoger uitvallen «omdat het operationele concept nog niet is beproefd»?
- 161 Wat zijn de belangrijkste planningsrisico's voor de tijdige ingebruikname van de nieuwe mijnenjagers?
- 162 Hoe groot wordt op dit moment het risico ingeschat dat de vaartuigen en drones niet volgens planning worden geleverd?
- 163 Wat is de reden dat nog een aanvullende risico-inschatting benodigd is?
- 164 Wordt de opdracht voor de vervanging mijnenbestrijdingscapaciteit als aangenomen werk in opdracht gegeven, turn-key op te leveren door de bouwers, waarbij Nederland dus gevrijwaard is van kostenoverschrijdingen als gevolg van tegenvallers of bijkomende tekortkomingen die wijziging of reparatie nodig hebben? Kunt u garanderen dat het aannemingscontract met Naval Group een fixed price contract is, en er dus geen kosten boven de aanneemsom zijn te verwachten?
- 165 Is er door België met Naval Group een vaste opleverdatum van het werkende systeem overeengekomen? Zijn er boetebedingen, zoals in de scheepsbouw overigens gebruikelijk, opgenomen bij te laat leveren?
- 166 Maken de onderhoudskosten voor de eerste tien jaar ook deel uit van het in de D-brief genoemde investeringsbedrag van 883,3 miljoen euro of komen die kosten er bovenop?

- 167 Waarom wordt niet duidelijk hoeveel de onzekerheidsreservering precies bedraagt, voor welke doeleinden deze reservering wordt aangehouden en waarin deze verschilt van de risicoreservering? Kunt u dit toelichten?
- 168 Wat is de omvang van de gehanteerde risicoreservering?
- 169 Voor welke doeleinden dient de risicoreservering en voor welke doeleinden de op departementaal niveau beheerde onzekerheidsreservering<sup>13</sup>?
- 170 Wat is de omvang van de onzekerheidsreservering voor dit project?
- 171 Wat is de omvang van de gehanteerde risicoreservering?
- 172 Hoe is in de gunningscriteria voor de financiële aspecten rekening gehouden met levensduurkosten, inclusief onderhoudskosten?
- 173 Klopt het dat het Belgische aandeel in de aanbesteding groter is dan het Nederlandse, aangezien de Belgische overheid spreekt over een bedrag van ruim 2 miljard euro en in de D-brief een bedrag van 883,3 miljoen euro is vermeld? Zo ja, hoeveel kleiner is het Nederlandse aandeel dan het Belgische?
- 174 Waar in verschilt het Nederlandse van het Belgische aandeel in het contract? Met andere woorden, wat schaft België aan dat Nederland niet aanschaft en andersom?
- 175 Wanneer heeft u duidelijkheid over de mogelijke aanpassing van de risicoreservering en wanneer informeert u de Kamer hierover?
- 176 Kunt u een uitputtende lijst verstrekken van investeringen die Nederland zelfstandig doet?
- 177 Hoe ontwikkelen de uitgaven aan brandstof zich binnen het exploitatiebudget?
- 178 Hoe is in de gunningscriteria voor de financiële aspecten rekening gehouden met levensduurkosten, inclusief onderhoudskosten?
- 179 Hoe zwaar wegen de levensduurkosten mee in vergelijking met de initiële investeringskosten?
- 180 Is het simulatiecentrum uitsluitend betaald door en bestemd voor België of zal Nederland daar ook gebruik van kunnen maken?
- 181 Is er een audit uitgevoerd of is een audit gepland van het beoordelings- en gunningsproces van de aanbesteding? Zo ja, kunt u de resultaten hiervan met de Kamer delen?
- 182 Welke juridische procedures moeten nog worden voltooid?
- 183 Wat betekent de ongehinderde toegang van de Algemene Rekenkamer concreet voor de rol die de Rekenkamer zal vervullen? Heeft de Rekenkamer al gedeeld hoe het invulling zal geven aan de controlerende taak op dit specifieke dossier?

184 Worden vrijgegeven auditrapporten ook ter beschikking gesteld van de Kamer? Zo ja, gebeurt dit automatisch bij het vrijgeven of op geijkte momenten?

<sup>1</sup> Kamerstuk 34 919, nr. 20, blz. 55–57.

<sup>2</sup> Zie daarvoor de volgende bron; <https://trends.knack.be/economie/beleid/de-franse-greep-op-de-belgische-mijnenjagers-drie-bedenkingen/article-opinion-1442205.html>.

<sup>3</sup> Zie bijvoorbeeld «Kramer is content met bouw jagers,» Noordhollands Dagblad Helderse Courant, 20 maart 2019.

<sup>4</sup> <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/belgique-et-si-contre-toute-attente-naval-group-remportait-le-contrat-des-chasseurs-de-mines-809451.html>.

<sup>5</sup> [https://www.nidv.eu/wp-content/uploads/2018/09/Triarii-Economische\\_Effecten\\_Marinebouw-cluster\\_Eindrapport.pdf](https://www.nidv.eu/wp-content/uploads/2018/09/Triarii-Economische_Effecten_Marinebouw-cluster_Eindrapport.pdf).

<sup>6</sup> <https://trends.knack.be/economie/beleid/de-franse-greep-op-de-belgische-mijnenjagers-drie-bedenkingen/article-opinion-1442205.html>.

<sup>7</sup> <https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/federaal/reynders-ontkent-deal-met-parijs-over-contract-mijnenjagers/10107951.html>.

<sup>8</sup> <https://marineschepen.nl/nieuws/5-vragen-over-nieuwe-mijnenjagers-180319.html>.

<sup>9</sup> [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKewj0jcyA5ZXhAhUP3aQKHUTMBDgQFjAAegQIBxAC&url=https%3A%2F%2Fwww.defense.gouv.fr%2Flayout%2Fset%2Fpopup%2Fcontent%2Fdownload%2F520198%2F8733095%2Fversion%2F2%2Ffile%2FDEFENCE%2BAND%2BNATIONAL%2BSECURITY%2BSTRATEGIC%2BVIEW%2B2017.pdf&usq=AOvVaw1GgHnZcu1kY8e\\_TjjpS6E9](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKewj0jcyA5ZXhAhUP3aQKHUTMBDgQFjAAegQIBxAC&url=https%3A%2F%2Fwww.defense.gouv.fr%2Flayout%2Fset%2Fpopup%2Fcontent%2Fdownload%2F520198%2F8733095%2Fversion%2F2%2Ffile%2FDEFENCE%2BAND%2BNATIONAL%2BSECURITY%2BSTRATEGIC%2BVIEW%2B2017.pdf&usq=AOvVaw1GgHnZcu1kY8e_TjjpS6E9).

<sup>10</sup> <https://marineschepen.nl/nieuws/Naval-Group-passeert-Thales-vlak-voor-tijd-150319.html>.

<sup>11</sup> <https://m.trends.knack.be/economie/beleid/de-franse-greep-op-de-belgische-mijnenjagers-drie-bedenkingen/article-opinion-1442205.html>.

<sup>12</sup> Kamerstuk 26 396, nr. 112.

<sup>13</sup> Kamerstuk 35 000 X, nr. 18.