Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

36 952

Goedkeuring van het op 9 september 1998 te Farnborough tot stand gekomen Verdrag tussen de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, de regering van de Franse Republiek, de regering van de Bondsrepubliek Duitsland en de regering van de Italiaanse Republiek tot oprichting van een Gezamenlijke Organisatie voor Samenwerking op Defensie-materieelgebied (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement) OCCAR (Trb. 1999, 174 en Trb. 2024, 109) en het op 24 september 2024 te Parijs tot stand gekomen OCCAR-Beveiligingsverdrag tussen de regering van de Franse Republiek, de regering van de Bondsrepubliek Duitsland, de regering van het Koninkrijk België, de regering van de Italiaanse Republiek en de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, zoals gewijzigd door het op 13 november 2025 te Parijs tot stand gekomen Verdrag tussen de regering van de Franse Republiek, de regering van de Bondsrepubliek Duitsland, de regering van het Koninkrijk België, de regering van de Italiaanse Republiek, de regering van het Koninkrijk Spanje en de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland tot wijziging van het OCCAR-Beveiligingsverdrag (Trb. 2024, 31 en Trb. 2025, 95)

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 9 juli 2026

Met veel belangstelling heeft de regering kennisgenomen van het door de leden van de vaste commissie voor Defensie opgestelde verslag inzake dit wetsvoorstel. Ik dank de fracties van D66, PRO, PVV, CDA, JA21 en Groep Markuszower voor hun inbreng en ik dank de fracties van PRO en CDA dat zij de doelstelling van meer samenwerking op defensiematerieelgebied in Europa expliciet onderschrijven.

kst-36952-6
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Ik stel het zeer op prijs dat de vaste commissie dit verslag op relatief korte termijn heeft willen opstellen. Een voortvarende goedkeuring van de OCCAR-verdragen door de beide Kamers der Staten-Generaal draagt bij aan veiligheid van Nederland en aan de positie van de Nederlandse industrie die hiermee verbonden is. Het is de ambitie van de regering dat Nederland nog in 2026 formeel kan toetreden tot OCCAR. Een spoedige formele toetreding waardoor Nederland volwaardig lid wordt, vergroot de Nederlandse invloed op enkele materieelprojecten die OCCAR momenteel voorbereidt en waarvoor Defensie belangstelling heeft. Daarnaast is spoedige toetreding in het belang van de Nederlandse industrie die vanaf dat moment een rol kan spelen in OCCAR-projecten waar Nederland zelf niet aan deelneemt.

Mede namens de Minister van Buitenlandse Zaken en de Minister van Economische Zaken en Klimaat ga ik in deze nota naar aanleiding van het verslag graag in op de gestelde vragen. Ik houd daarbij de indeling aan van het verslag die samenhangt met de opzet van de memorie van toelichting. De tekst van het verslag is cursief weergegeven en de vragen zijn genummerd. Bij vragen die inhoudelijk overeenkomen maar die zijn gesteld naar aanleiding van verschillende gedeelten van de memorie van toelichting, wordt verwezen naar de beantwoording van de eerste vraag over dat onderwerp.

Inhoudsopgave

1.	Algemeen		2
	1.1	Inleiding	2
	1.2	Eenieder verbindende bepalingen	5
2.	OCCAR		6
	2.1	Inleiding	6
	2.2	Werkwijze OCCAR	7
	2.3	Internationale context	9
	2.4	Nederlandse defensie-industrie	11
	2.5	OCCAR-projecten met Nederlandse betrokkenheid	15
	2.6	Nederland en OCCAR	17
	2.7	Financiële aspecten	17
3.	Het OCCAR-verdrag		18
	3.2	Algemene organisatie (hoofdstuk III), de Raad van Toezicht (hoofdstuk IV), het OCCAR-agentschap (hoofdstuk V)	18
	3.3	Verwervingsbeginselen	20
	3.10	Verslagen en accountantscontroles (hoofdstuk XIII)	22
	3.12	Slotbepalingen (hoofdstuk XV)	23
4.	Het OCCAR-beveiligingsverdrag		24
	4.2.4	Equivalente rubriceringsniveaus lidstaten	24

1. Algemeen

1.1 Inleiding

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel tot goedkeuring van het OCCAR-verdrag en het daarmee verbonden OCCAR-beveiligingsverdrag en hebben hierover een vraag.

De leden van de PRO-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel tot goedkeuring van het OCCAR-verdrag en het daarmee verbonden OCCAR-beveiligingsverdrag. Deze leden waarderen dat de regering met de hervatting van de toetredingsprocedure voortvarend uitvoering geeft aan de met brede steun aangenomen motie-Piri c.s. (Kamerstuk 36 800-X, nr. 33), die de regering verzocht de benodigde stappen te zetten om Nederland te laten toetreden tot OCCAR.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel tot goedkeuring van het OCCAR-verdrag en het daarmee verbonden OCCAR-beveiligingsverdrag en hebben hierover enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de Goedkeuring van het op 9 september 1998 te Farnborough tot stand gekomen Verdrag tussen de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, de regering van de Franse Republiek, de regering van de Bondsrepubliek Duitsland en de regering van de Italiaanse Republiek tot oprichting van een Gezamenlijke Organisatie voor Samenwerking op Defensie-materieelgebied (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement) OCCAR (Trb. 1999, 174 en Trb. 2024, 109) en het op 24 september 2024 te Parijs tot stand gekomen OCCAR-Beveiligingsverdrag tussen de regering van de Franse Republiek, de regering van de Bondsrepubliek Duitsland, de regering van het Koninkrijk België, de regering van de Italiaanse Republiek en de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, zoals gewijzigd door het op 13 november 2025 te Parijs tot stand gekomen Verdrag tussen de regering van de Franse Republiek, de regering van de Bondsrepubliek Duitsland, de regering van het Koninkrijk België, de regering van de Italiaanse Republiek, de regering van het Koninkrijk Spanje en de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland tot wijziging van het OCCAR-Beveiligingsverdrag (Trb. 2024, 31 en Trb. 2025, 95). Deze leden steunen de inzet op sterkere Europese defensiesamenwerking. De oorlog in Oekraïne en de verslechterde veiligheidssituatie laten zien dat Europa sneller, slimmer en vaker samen defensiematerieel moet kunnen ontwikkelen, aanschaffen en produceren. Deze leden hebben wel nog enkele vragen bij deze Goedkeuring van het OCCAR- en van het OCCAR-Beveiligingsverdrag.

De leden van de JA21-fractie hebben kennisgenomen van het voornemen van de regering om toe te treden tot het OCCAR-verdrag en hebben enkele vragen.

De leden van de Groep Markuszower hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel tot goedkeuring van het OCCAR-verdrag en het daarmee verbonden OCCAR-beveiligingsverdrag en hebben hierover enkele vragen.

De leden van de PRO-fractie onderstrepen het grote belang van Europese militaire en industriële samenwerking op defensiematerieelgebied. In een tijd waarin de Russische agressieoorlog tegen Oekraïne en bredere geostrategische verschuivingen Europa dwingen meer verantwoordelijkheid te nemen voor de eigen veiligheid, is het versterken van gezamenlijke capaciteiten geen luxe maar noodzaak. Alleen door versnippering tegen te gaan, behoeften te harmoniseren en gezamenlijk in te kopen kan Europa op termijn volwaardig en onafhankelijk in zijn eigen, gedeelde veiligheid voorzien. De leden van de PRO-fractie beschouwen het lidmaatschap van OCCAR als een belangrijke en logische stap binnen die bredere ambitie en zien het als een nuttige aanvulling op de bestaande instrumenten binnen de NAVO en de EU. Deze leden hebben niettemin nog enkele vragen.

1.
De leden van de PVV-fractie constateren dat Nederland na ruim twintig jaar alsnog wil toetreden tot OCCAR. In 2002 werd de behandeling van het eerdere wetsvoorstel opgeschort nadat meerdere fracties twijfels hadden geuit over de vraag of het OCCAR-lidmaatschap gunstig zou uitpakken voor de Nederlandse defensie-industrie. Kan de regering concreet toelichten waarom deze zorgen volgens haar nu niet langer doorslaggevend zijn?

Antwoord:
De vooruitzichten van de defensie-industrie zijn nu geheel anders dan in 2002. In de periode na de val van de Muur hebben Europese landen fors bezuinigd op de defensie-uitgaven en de behoefte aan nieuw materieel was beperkt. Nu echter stijgen de defensiebudgetten in Europa als gevolg van de verslechterde veiligheidssituatie en de dreiging van Rusland. Tijdens de NAVO-top in Den Haag in 2025 hebben de bondgenoten afgesproken de defensie-uitgaven te verhogen tot 3,5% van het bbp. Dit heeft tot gevolg dat de defensie-industrie in Europa, en ook in Nederland, te maken krijgt met een grotere vraag naar materieel. Vroegere zorgen over de toekomst van de Nederlandse defensie-industrie tegen de achtergrond van bezuinigingen zijn daarom niet meer actueel.

De Europese landen zien de noodzaak van meer samenwerking, ook op materieelgebied, om met de extra budgetten een zo groot mogelijke opbrengst te behalen. De gezamenlijke aanschaf van materieel door een uitvoeringsorganisatie zoals OCCAR bevordert de interoperabiliteit met de krijgsmachten van bondgenoten en het ontlast de deelnemende lidstaten en samenwerkingspartners die de projectuitvoering kunnen uitbesteden. Het is daarom te verwachten dat OCCAR en vergelijkbare organisaties zoals het *NATO Support and Procurement Agency* (NSPA) en het Europees Defensie Agentschap (EDA) meer werk zullen krijgen. Zij hebben daar de Europese industrie bij nodig.

In het geval van OCCAR kan de Nederlandse industrie straks binnen OCCAR meedingen naar projecten, ook als Nederland daar zelf niet aan meedoet. Bovendien wordt Nederland vroegtijdig geïnformeerd over komende projecten. Dit biedt Nederlandse bedrijven de mogelijkheid om deel te gaan uitmaken van buitenlandse toeleveringsketens. Dat buitenlandse en Nederlandse bedrijven elkaar leren kennen via een OCCAR-project, kan van belang zijn voor het ontstaan van een zakelijke relatie. Het OCCAR-lidmaatschap opent daarmee deuren voor de Nederlandse industrie die nu nog gesloten zijn.

2.
De leden van de PVV-fractie lezen dat het Nederlandse lidmaatschap netto ongeveer € 1,5 miljoen per jaar kost, exclusief bijdragen aan specifieke projecten. Welke concrete, meetbare doelstellingen verbindt de regering aan dit lidmaatschap? Wanneer is het lidmaatschap volgens de regering geslaagd? Is de regering bereid vijf jaar na toetreding een integrale evaluatie aan de Kamer te sturen waarin in ieder geval wordt ingegaan op de kosten van het lidmaatschap, de Nederlandse invloed binnen OCCAR, de opdrachten voor Nederlandse bedrijven, de gevolgen voor de Nederlandse defensie-industrie en de bijdrage aan de operationele slagkracht van de Nederlandse krijgsmacht?

Antwoord:
De regering is positief over de perspectieven van het OCCAR-lidmaatschap voor Nederland zoals ten aanzien van de interoperabiliteit, het kunnen uitbesteden van projectmanagement, de inspraak die in OCCAR wordt verkregen, de intensivering van de samenwerking met

bondgenoten en de kansen voor de Nederlandse industrie. De vraag van de leden van de PVV-fractie naar een evaluatiemoment is echter begrijpelijk. De regering stelt voor om op termijn – bijvoorbeeld de door leden van de PVV-fractie genoemde periode van vijf jaar – met de Kamer in gesprek te gaan over de ervaringen met en de resultaten van het OCCAR-lidmaatschap.

1.2 Eenieder verbindende bepalingen

3.
De leden van de PRO-fractie lezen dat de regering artikel 30 van het OCCAR-Verdrag aanmerkt als de enige eenieder verbindende bepaling in de zin van de artikelen 93 en 94 van de Grondwet, op grond waarvan afgewezen bedrijven recht hebben op een toelichting. Deze leden vragen wat deze bepaling zal wijzigen ten opzichte van de huidige Nederlandse praktijk zodra het verdrag in werking treedt. Konden afgewezen Nederlandse bedrijven tot nu toe geen toelichting verkrijgen? Voorts vragen deze leden bij welke instantie een afgewezen onderneming dit recht kan inroepen, gelet op het feit dat OCCAR als internationale organisatie de aanbesteding uitvoert en over eigen immuniteiten en geschillenprocedures beschikt.

Antwoord:
Op basis van artikel 30 van het OCCAR-Verdrag hebben Nederlandse bedrijven, ook als Nederland nog geen partij is bij het Verdrag, op verzoek recht op een toelichting bij afwijzing of uitsluiting. Er wijzigt wat dat betreft dus niets.

Een afgewezen of uitgesloten bedrijf kan met een klacht terecht bij OCCAR, dat daarvoor een eigen klachtenregeling (*Complaint Procedure)* heeft ingericht. Deze is opgenomen als Annex B bij de OCCAR-regeling «OCCAR *Contract Placement Procedure»* (OMP 5).[1] De *Complaint Procedure* bestaat uit een procedure (*Procurement Review Procedure)* en, in geval de klacht wordt afgewezen, kan het bedrijf met de klacht in tweede instantie naar een beroepsinstantie, de *Procurement Appeal Board*.

4.
De leden van de Groep Markuszower vragen zich af welke consequenties de eenieder verbindende bepaling van artikel 30 met zich meebrengt voor de soevereiniteit van de Nederlandse krijgsmacht. Welke waarborgen biedt het verdrag om te zorgen dat het artikel niet de Nederlandse belangen in gevaar brengt?

Antwoord:
Artikel 30 voorziet in een recht op informatie voor afgewezen of uitgesloten bedrijven en heeft derhalve geen invloed op de soevereiniteit van de Nederlandse krijgsmacht; het zorgt ervoor dat de belangen van betrokken bedrijven worden gewaarborgd.

Wat betreft waarborgen is in het vierde lid van artikel 24 onder meer de (potentiële) beperking opgenomen dat: «Teneinde te voldoen aan de defensie- en veiligheidseisen (...) kunnen de concurrentiestelling en de gunning van contracten (...) worden beperkt tot bedrijven, instituten, agentschappen of daarvoor in aanmerking komende instellingen die onder de rechtsmacht vallen van een lidstaat die aan het desbetreffende project deelneemt». Dit heeft betrekking op (de belangen van) alle lidstaten van OCCAR.

[1] Zie: https://occar.int/about-us/coorporate-documents/occar-rules

5.
(Groep Markuszower) Daarnaast vragen deze leden zich af welke bedrijven onder de reikwijdte van het artikel vallen. Vallen ook partijen uit landen die niet als bondgenoot te kwalificeren zijn per definitie onder dit artikel? Welke waarborgen worden er geboden ter voorkoming van het versterken van de juridische positie van buitenlandse partijen die ter bescherming van de nationale veiligheid buiten onze krijgsmacht gehouden dienen te worden? Denk bijvoorbeeld aan Chinese partijen.

Antwoord:
Alle bedrijven die hebben verzocht om mee te dingen naar een opdracht vallen onder de reikwijdte van dit artikel en hebben dus recht op een toelichting bij afwijzing of uitsluiting. Het antwoord op vraag 4 gaat in op de waarborgen.

6.
De leden van de Groep Markuszower vragen zich tevens af hoe de regering denkt dat de bepaling van artikel 30 juridisch in de praktijk uit zal werken. Hoe vaak zullen er procedures volgen op dit artikel en welke verweermiddelen heeft de overheid in gevallen waarbij partijen zich op het artikel beroepen? Kan de regering deze leden verzekeren dat eventuele procedures ten gevolge van dit artikel nooit ten nadele van de overheid en de belangen van nationale veiligheid zullen komen? Kan de regering expliciet toelichten waarom deze eenieder verbindende bepaling opgenomen is in het verdrag en welke meerwaarde dit biedt voor verdragsluitende partijen? Welke nationale belangen dient het artikel en welke belangen zouden er geschaad worden indien het artikel geen onderdeel uit zou maken van het verdrag, zo vragen de leden van de Groep Markuszower.

Antwoord:
Uit artikel 30 van het OCCAR-Verdrag vloeit alleen een verplichting tot transparantie vanuit OCCAR voort bij het uitvoeren van een verwervingsprocedure. Er is uiteraard aandacht voor nationale veiligheid maar dit is niet het onderwerp van artikel 30 en het artikel doet daar geen afbreuk aan.

Artikel 30 voorziet in een recht op informatie voor afgewezen bedrijven over de reden waarom zij zijn uitgesloten van een procedure of waarom hun aanbieding is afgewezen. Dit geeft bedrijven ook de nodige inzichten zodat zij hier in de toekomst rekening mee kunnen houden. Dat zou zowel OCCAR als het bedrijf ten goede kunnen komen. De relevante procedures staan omschreven in het antwoord op vraag 3.

Het hoofddoel van een verwervingsprocedure, zoals via het OCCAR-verdrag, is het verkrijgen van materieel. Daarbij spelen vele aspecten een rol, zoals kwaliteit, prijs, duurzaamheid, leveringszekerheid en, uiteraard ook, nationale veiligheid.

2. OCCAR

2.1 Inleiding

7.
De leden van de CDA-fractie lezen dat OCCAR geen eigen investeringsbudget heeft, maar op verzoek van lidstaten projecten voor ontwikkeling en productie van defensiematerieel uitvoert. Bovendien besluiten lidstaten zelf of zij aan specifieke OCCAR-projecten meedoen. Kan de regering aangeven welke criteria Defensie van plan is te gebruiken om te bepalen of een materieelproject wel of niet geschikt is voor OCCAR?

Antwoord:
De regering gaat pragmatisch om met het onderbrengen van projecten bij OCCAR. Nederland is niet verplicht om deel te nemen aan OCCAR-projecten. OCCAR is voor Nederland geen vervanging van verwervingsmethodes, maar een aanvulling op het bestaande instrumentarium om materieel te verwerven. Het verwervingsproces begint met het formuleren van een defensiebehoefte. Vervolgens beziet Defensie hoe deze behoefte kan worden vervuld. In hoofdzaak zijn daarbij de keuzes: benutten van een lopend contract; aanhaken bij internationale partners; verwerven van een bestaand product «van de plank»; en – eventueel samen met buitenlandse partners – aanschaffen van een nog niet bestaand product. In dit proces beziet Defensie de mogelijkheden van samenwerking in een internationaal kader zoals NSPA, EDA of straks OCCAR.

Voor een specifieke behoefte kan Nederland kiezen voor OCCAR als, na overleg met partnerlanden en OCCAR zelf, verwerving via deze organisatie perspectief biedt op goed materieel dat tijdig wordt geleverd. In voorkomend geval kan Nederland besluiten de vervulling van een behoefte te vervroegen als OCCAR een daarvoor geschikt project in gang zet. Bij een keuze voor OCCAR zijn overwegingen ten aanzien van de industrie en strategische autonomie ook van belang, zoals het beleid voor «Industrieversterkend inkopen» en het streven om minstens 50% in te kopen bij Nederlandse en Europese ondernemers en minstens 40% gezamenlijk aan te schaffen met onze internationale partners.

2.2 Werkwijze OCCAR

8.
De leden van de PVV-fractie lezen dat OCCAR afstand neemt van het beginsel «costshare is workshare» en in plaats daarvan werkt met een zogenoemde «global balance». Kan de regering toelichten welke waarborgen bestaan dat Nederlandse bedrijven niet structureel achter het net vissen ten opzichte van bedrijven uit grotere OCCAR-landen zoals Frankrijk, Duitsland, Italië en het Verenigd Koninkrijk?

Antwoord:
Het OCCAR-lidmaatschap biedt nieuwe en goede kansen voor de Nederlandse defensie-industrie die wordt gekenmerkt door relatief weinig producenten van eindproducten (*Original Equipment Manufacturers*, OEMs) en veel bedrijven, vaak mkb-bedrijven, die fungeren als toeleverancier. Lidstaten als Duitsland en Frankrijk hebben juist wel belangrijke OEMs, met een toeleveringsketen van kleinere bedrijven die in veel gevallen uit eigen land komen. Het is vaak een uitdaging voor de Nederlandse bedrijven om deel uit te maken van deze toeleveringsketens. Vaak kennen de buitenlandse OEMs de Nederlandse bedrijven niet.

Een goed voorbeeld hoe dit anders kan, is de bouw van de Orka-klasse onderzeeboten. Dit is overigens geen OCCAR-project. De regering heeft zich intensief ingespannen om Nederlandse bedrijven te positioneren door middel van een *Industrial Cooperation Agreement* met de Franse leverancier Naval Group. De eerste ervaringen laten zien dat Nederlandse bedrijven wel degelijk interessant zijn en zich nuttig kunnen maken voor de buitenlandse OEM, maar dan moet men elkaar wel eerst leren kennen.[2] In OCCAR-verband kan een vergelijkbaar effect ontstaan omdat Nederlandse bedrijven een betere informatiepositie krijgen en zich bij specifieke projecten kunnen presenteren aan zowel OCCAR als aan de buitenlandse OEMs, ook in gevallen dat Nederland zelf niet aan die projecten deelneemt. Voorwaarde is wel dat Nederland toetreedt tot OCCAR. Het

[2] Kamerstukken II 2025–2026, 34 225 nr. 79

OCCAR-lidmaatschap kan daarmee deuren openen die nu nog gesloten zijn. Een en ander laat uiteraard onverlet dat Nederlandse OEMs ook kunnen meedoen aan OCCAR-projecten.

De *global balance*-systematiek mechanisme houdt in dat niet per project, maar over een langere tijd en over het geheel van projecten een globaal evenwicht ontstaat tussen de financiële bijdragen aan projecten en de industriële pakketten van afzonderlijke lidstaten. Als een lidstaat na verloop van tijd zou vinden dat deze balans onbevredigend is, dan kan die dat binnen OCCAR aan de orde stellen. De Raad van Toezicht van OCCAR beziet vervolgens of maatregelen nodig zijn om de balans te verbeteren. In uitzonderlijke omstandigheden kan de Raad van Toezicht een OEM die hoofdleverancier is bij een project verplichten toeleveranciers uit een bepaalde lidstaat die deelneemt aan dat project in te schakelen. Daarbij is het wel van belang dat de betrokken lidstaat zich inspant om de eigen industrie goed te positioneren binnen OCCAR zodat deze bedrijven een betere kans maken bij OCCAR-aanbestedingen.

De regering heeft er vertrouwen in dat de Nederlandse defensie-industrie goed wordt betrokken bij OCCAR-projecten en zet zich daarvoor actief in. Nederlandse defensiebedrijven en toeleveranciers kenmerken zich als technologisch sterk en innovatief. Buitenlandse defensiebedrijven die met deze Nederlandse bedrijven kennismaken, erkennen hun toegevoegde waarde. De regering spant zich in om, samen met de industrie, de Nederlandse defensiebedrijven goed te positioneren binnen OCCAR.
9.
(PVV) Waarom zijn de rapportages over deze global balance vertrouwelijk? Is de regering bereid de Kamer periodiek, desnoods vertrouwelijk, te informeren over de Nederlandse positie binnen deze global balance, inclusief de Nederlandse financiële bijdragen en de waarde van opdrachten die bij Nederlandse bedrijven terechtkomen?
10.
De leden van de CDA-fractie lezen dat OCCAR ernaar streeft dat voor de lidstaten, over een langere periode en over het geheel van projecten, een globaal evenwicht (global balance) ontstaat tussen de financiële bijdragen aan projecten en de industriële pakketten van deze lidstaten. OCCAR rapporteert regelmatig, vertrouwelijk, aan de lidstaten over deze global balance. Deze leden vragen of de regering kan toezeggen dat de Kamer periodiek, desnoods vertrouwelijk, wordt geïnformeerd over de positie van Nederlandse bedrijven binnen de global balance.

Antwoord vragen 9 en 10:
De vertrouwelijkheid van de gegevens van de *global balance* draagt bij aan zuivere concurrentieverhoudingen en eerlijke aanbestedingen, en daarmee aan een doelmatige besteding van defensiebudgetten. Daarnaast is de vertrouwelijkheid noodzakelijk omdat het voor de bedrijven – ook de Nederlandse bedrijven – gaat om commercieel vertrouwelijke en concurrentiegevoelige informatie.

Door lid te worden van OCCAR sluit Nederland zich aan bij een bestaande organisatie van lidstaten die bij de oprichting en daarna afspraken hebben gemaakt over de werkwijze. Ons land kan deze afspraken niet eenzijdig wijzigen. Niettemin is de regering bereid om na toetreding het gesprek aan te gaan met de OCCAR-partners of en in hoeverre gegevens over de Nederlandse industrie, eventueel geabstraheerd, vertrouwelijk met het parlement kunnen worden gedeeld. Overeenstemming met de OCCAR-partners daarover is noodzakelijk, Nederland kan niet eenzijdig afwijken van de bestaande afspraken.

11.

(CDA) Deze leden vragen of de regering kan schetsen hoe de besluitvorming binnen OCCAR eruitziet. Hoe wordt hierin voldoende invloed van het Nederlands belang meegenomen?

Antwoord:
OCCAR kent de voor een dergelijke organisatie gebruikelijke opbouw, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen een besluitvormingsorgaan (*Board of Supervisors*: Raad van Toezicht) en een uitvoerend orgaan, het *Executive Agency* (OCCAR-agentschap). De Raad van Toezicht is het hoogste besluitvormingsorgaan en tevens het leidende en toezichthoudende orgaan voor het agentschap en alle comités waaraan de Raad taken kan delegeren. De Ministers van Defensie of hun vertegenwoordigers, dus na toetreding ook die van Nederland, hebben zitting in deze Raad. In de praktijk is deze taak gedelegeerd aan hoge nationale ambtenaren: de *National Armaments Directors* (NADs). De Raad van Toezicht is verantwoordelijk voor alle noodzakelijke besluiten voor de uitvoering van het OCCAR-verdrag en de voorschriften die nodig zijn voor de uitvoering van de taken.

Iedere lidstaat, dus na toetreding ook Nederland, heeft in de Raad één vertegenwoordiger met stemrecht. De besluitvorming vindt plaats op basis van unanimiteit, met uitzondering van besluiten die nader zijn toegelicht in het antwoord op vraag 35. De vier oorspronkelijke OCCAR-lidstaten Duitsland, Frankrijk, Italië en het VK hebben tien stemmen en van de later toegetreden lidstaten heeft Spanje acht stemmen en België vijf. Nederland krijgt bij toetreding eveneens vijf stemmen. Voor de verwerping van een voorstel zijn tien stemmen nodig. De OCCAR-lidstaten streven echter steeds naar onderlinge overeenstemming zonder het op een stemming te laten aankomen.

Besluiten in de Raad over projecten waaraan niet alle lidstaten deelnemen, worden genomen door de vertegenwoordigers van de lidstaten die daaraan wel deelnemen. Het voorzitterschap van de Raad van Toezicht rouleert tussen de lidstaten met een termijn van één jaar. De Raad van Toezicht kan taken delegeren aan onder andere een planningscomité en aan projectcomités die toezicht houden op afzonderlijke projecten. Uitsluitend vertegenwoordigers van de lidstaten in een projectcomité die aan de betreffende projecten deelnemen, kunnen besluiten nemen over die projecten.

De dagelijkse bedrijfsvoering van OCCAR is de taak van het OCCAR-agentschap. Dit agentschap bestaat uit het hoofdkwartier in Bonn en daarnaast aparte projectdivisies voor de uitvoering van de projecten. De projectdivisies houden kantoor in de nabijheid van de industrie die de projecten uitvoert. Het hoofdkwartier bestaat uit de directie en een aantal divisies, waarvan de taken onder meer toekomstplanning, verwerving, contracten en financiën omvatten. De door de Raad van Toezicht benoemde Directeur, die aan het hoofd van het agentschap staat, is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de raadsbesluiten. De Directeur is rechtstreeks verantwoording verschuldigd aan de Raad van Toezicht.

2.3 Internationale context

12.
De leden van de PRO-fractie begrijpen dat OCCAR losstaat van zowel de NAVO als de EU, maar in toenemende mate projecten uitvoert die mede met Europees geld worden gefinancierd, zoals via het Europees Defensiefonds. Hoe verhoudt het Nederlandse lidmaatschap van OCCAR zich tot de ambities van het Witboek Europese Defensiegereedheid 2030, het EDIP

en de SAFE-verordening? Ziet de regering een risico dat de verschillende kaders langs elkaar heen werken, en hoe borgt zij onderlinge samenhang?

Antwoord:
Tussen enerzijds het Witboek, EDIP en de SAFE-verordening en anderzijds OCCAR bestaan belangrijke verschillen. Het Witboek, het EDIP en de SAFE-verordening zijn in essentie EU-beleidsdocumenten en -programma's waarbij het EDIP en de SAFE-verordening ook een financiële component hebben. OCCAR formuleert geen Europees beleid en heeft geen eigen investeringsbudget. Het is primair een uitvoeringsorganisatie die tot doel heeft defensiematerieel voor Europese landen en andere samenwerkingspartners te ontwikkelen en produceren, om daarmee de concurrentiepositie van de Europese defensie-technologische en industriële basis te versterken.

Het werk van OCCAR is in lijn met de Europese doelstellingen op het gebied van defensiesamenwerking en OCCAR kan een rol krijgen bij de uitvoering van Europese initiatieven. OCCAR behoort echter niet tot de EU-instellingen. Het Verenigd Koninkrijk, dat niet tot de EU behoort, is lidstaat van OCCAR en tot de samenwerkingspartners van OCCAR behoren Australië, Noorwegen en Turkije die evenmin lid zijn van de EU. Daarmee is het lidmaatschap van OCCAR, een uitvoeringsinstelling, niet van invloed op de ambities van het Witboek, het EDIP en de SAFE-verordening.

13.
(PRO) Deze leden vragen voorts of de regering verwacht dat de samenwerking tussen OCCAR en de Europese Commissie de komende jaren verder zal worden geïnstitutionaliseerd.

Antwoord:
Mogelijk voert OCCAR vaker projecten uit met gehele of gedeeltelijke Europese financiering, maar een institutionalisering van de relatie met de Europese Commissie is niet te verwachten. De huidige OCCAR-lidstaten hebben ook niet laten blijken dat zij dit wenselijk vinden. Gezien de opzet van OCCAR ligt dit ook niet voor de hand: OCCAR staat los van de EU, en na Nederlandse toetreding zijn slechts zeven van de 27 EU-lidstaten lid van OCCAR terwijl het Verenigd Koninkrijk wel lid is van OCCAR maar niet van de EU.

14.
De leden van de PVV-fractie lezen dat OCCAR losstaat van zowel de NAVO als de EU, maar constateren tevens dat OCCAR inmiddels ook projecten uitvoert die mede worden gefinancierd vanuit Europese fondsen, waaronder het Europees Defensiefonds. Deze leden constateren voorts dat zowel de NAVO als de Europese Unie inzetten op gezamenlijke aanschaf, standaardisatie en interoperabiliteit van defensiematerieel. Kan de regering toelichten welke concrete meerwaarde OCCAR biedt boven bestaande NAVO-samenwerking? Waarom zijn de door de regering genoemde doelstellingen niet reeds binnen NAVO-verband te realiseren?

Antwoord:
In NAVO-verband is het *NATO Supply and Procurement Agency* (NSPA) de instantie die zich bezighoudt met materieelsamenwerking. Het NSPA verricht belangrijk werk op de gebieden logistieke dienstverlening zoals brandstofvoorziening en het beheer en de instandhouding van bepaalde wapensystemen zoals transportvliegtuigen. Wat het NSPA echter niet doet, is de ontwikkeling en bouw van complexe wapensystemen zoals pantservoertuigen, raketten, vliegtuigen en helikopters. Dat is het vakgebied waarin OCCAR is gespecialiseerd. Lid worden van OCCAR biedt

daarom een duidelijke meerwaarde want er is nauwelijks overlap tussen de activiteiten van het NSPA en OCCAR.

15.
(PVV) Hoe voorkomt de regering dat OCCAR in de praktijk steeds meer gaat functioneren als uitvoeringsorganisatie voor Europese defensieplannen? Hoewel OCCAR formeel geen instelling van de Europese Unie is: kan de regering uitsluiten dat OCCAR in de toekomst wordt gebruikt als route naar verdere Europese defensie-integratie of een Europese Defensie-Unie?

Antwoord:
Momenteel zijn zeven van de 24 lopende OCCAR-projecten geheel of gedeeltelijk gefinancierd met Europees geld. Mogelijk voert OCCAR in de toekomst vaker projecten uit met Europese financiering. OCCAR is en blijft echter een uitvoeringsorganisatie die zich richt op materieelprojecten die de OCCAR-lidstaten belangrijk vinden. Het zijn de OCCAR-lidstaten inclusief het Verenigd Koninkrijk, geen lid van de EU, die besluiten welke projecten OCCAR gaat oppakken en niet de Europese instellingen. OCCAR-lidstaten zijn daarnaast niet verplicht om aan projecten deel te nemen.

2.4 Nederlandse defensie-industrie

16.
De leden van de D66-fractie zijn van mening dat het instrument van industriële participatie van groot belang is voor de positie van Nederlandse bedrijven in de toeleveringsketen van buitenlandse leveranciers. Overwegende dat bij OCCAR de rol van industriële participatie beperkt, dan wel afwezig, is, vragen deze leden hoe de regering van plan is dit instrument wel te implementeren om de positie van de Nederlandse industrie te borgen.

Antwoord:
Het beleid voor Industriële Participatie (IP) is een belangrijk instrument voor de internationale positionering van de Nederlandse defensie-industrie en het creëren van een meer gelijk speelveld. Wanneer Defensie iets aanschaft in het buitenland voor minimaal € 5 miljoen, of wanneer zij een Nederlandse partij contracteert waarbij de buitenlandse toelevering ook meer dan € 5 miljoen bedraagt, dan is het Industrieel Participatiebeleid van toepassing. De buitenlandse leverancier wordt verplicht tot het uitvoeren van activiteiten met de Nederlandse defensie-industrie en kennisinstellingen. Dat kunnen directe opdrachten zijn, maar ook bijvoorbeeld overdracht van kennis of gezamenlijke ontwikkeling van (nieuwe) defensiegerelateerde oplossingen. Daarmee kan er ook een meer langdurige relatie ontstaan tussen de buitenlandse partij en de Nederlandse industrie.

Bij OCCAR-opdrachten is IP niet aan de orde. De *global balance*-systematiek van OCCAR houdt in dat niet per project, maar over een langere tijd en over het geheel van projecten een globaal evenwicht ontstaat tussen de financiële bijdragen aan projecten en de industriële pakketten van afzonderlijke lidstaten. De regering ziet goede mogelijkheden om ook via deze werkwijze bij te dragen aan versterking van de Nederlandse defensie-industrie. Het opbouwen van een relatie tussen de meestal buitenlandse hoofdaannemer en de Nederlandse bedrijven is daarbij groot belang, net als bij het IP-beleid. Het antwoord op vraag 8 gaat in op hoe dit in de praktijk werkt.

Zoals hierboven opgemerkt heeft de regering er vertrouwen in dat de Nederlandse defensie-industrie goed wordt betrokken bij OCCAR-projecten. De regering bevordert dit ook actief. Maar indien dit onverhoopt niet het geval zou zijn, kan Nederland op grond van de *global balance*-systematiek bij OCCAR aan de orde stellen dat maatregelen nodig zijn om de balans te verbeteren.

Voor defensieaankopen waarbij OCCAR niet is betrokken, blijft het Nederlandse IP-beleid van toepassing.

17.
De leden van de PRO-fractie achten het loslaten van de terughoudendheid ten aanzien van de global balance-systematiek een noodzakelijke stap in de verdere Europese integratie. Wel vragen deze leden de regering nader te onderbouwen waarom de eerdere zorgen over de gevolgen van deze systematiek voor de nationale defensie-industrie thans niet langer opwegen tegen de voordelen.

Antwoord:
Zie het antwoord op vraag 1.

18.
(PRO) Voorts vragen deze leden op welke wijze de ministeries van Defensie en van Economische Zaken concreet gaan bevorderen dat juist Nederlandse toeleveranciers, en niet alleen de grotere Original Equipment Manufacturers (OEM's) toegang krijgen tot internationale toeleveringsketens.

Antwoord:
Zie het antwoord op vraag 8.

19.
(PRO) De aan het lidmaatschap verbonden global balance laat zich evenwel lastig controleren, nu OCCAR hierover uitsluitend vertrouwelijk aan de lidstaten rapporteert. De leden van de PRO-fractie vragen daarom op welke wijze de Kamer de resultaten van het lidmaatschap kan beoordelen, gegeven het vertrouwelijke karakter van deze rapportages. Is de regering bereid de Kamer hierover periodiek en openbaar te informeren?

Antwoord:
Zie het antwoord op de vragen 9 en 10.

20.
(PRO) Deze leden vragen voorts wat de huidige stand van zaken is ten aanzien van het streven om ten minste 40 procent van de defensieaankopen en -productie gezamenlijk met Europese partners te doen, en om 50 procent in te kopen bij Nederlandse en Europese ondernemers. Deze leden vragen daarbij welke concrete bijdrage de regering van het OCCAR-lidmaatschap verwacht aan het bereiken van deze percentages, en op welke termijn.

Antwoord:
Defensie voert de opdracht van het Coalitieakkoord uit om werk te maken van de streefpercentages voor gezamenlijke aanschaf van materieel met Europese partners en inkoop bij Nederlandse en Europese ondernemers (inclusief licentieproductie en onderhoud). Defensie zet deze streefpercentages momenteel, vanuit de beschikbare data, om in meetbare en navolgbare *key performance indicators* (KPI's). In de Stand van Defensie van dit najaar wordt uw Kamer hierover nader geïnformeerd.

Naar verwachting voert OCCAR de komende jaren meer projecten uit en neemt Nederland aan een groeiend aantal projecten deel. Nederland is niet verplicht tot deelname aan OCCAR-projecten. Defensie beschikt bij de verwerving van materieel over meerdere mogelijkheden: benutten van een lopend contract; aanhaken bij internationale partners; verwerven van een bestaand product «van de plank»; en – eventueel samen met buitenlandse partners – aanschaffen van een nog niet bestaand product. Het is nog niet te zeggen welk aandeel van de projecten via OCCAR wordt gerealiseerd en hoe dit van invloed is op de percentages.

21.
De leden van de PVV-fractie merken op dat nationale industriële belangen binnen internationale defensiesamenwerking nog altijd een grote rol spelen. Recente problemen rond het Frans-Duits-Spaanse gevechtsvliegtuigprogramma FCAS laten zien dat deelnemende landen in de praktijk vaak vasthouden aan nationale belangen, werkverdeling en industriële zeggenschap. Waarom is de regering van oordeel dat het Nederlandse bedrijfsleven binnen OCCAR niet het risico loopt te worden overvleugeld door de aanzienlijk grotere defensie-industrieën van landen als Frankrijk, Duitsland, Italië en het Verenigd Koninkrijk?

Antwoord:
Zie het antwoord op vraag 8.

22.
De leden van de PVV-fractie lezen dat industriële participatie niet van toepassing is op OCCAR-projecten. Welke gevolgen heeft dit voor de bescherming en versterking van de Nederlandse defensie-industrie? Kan de regering tevens aangeven hoeveel opdrachten Nederlandse bedrijven tot nu toe hebben ontvangen binnen OCCAR-projecten waarbij Nederland als samenwerkingspartner betrokken was, welke bedrijven daarbij betrokken zijn geweest en welk aandeel deze opdrachten vormden van de totale projectwaarde?

Antwoord:
Het antwoord op vraag 16 gaat in op de wijze waarop de regering de Nederlandse defensie-industrie versterkt en de rol daarin van het IP-beleid en het OCCAR-lidmaatschap.

Nederland is betrokken bij drie projecten van OCCAR. Bij de recent gestarte (EDF-)projecten *European Naval Collaborative Surveillance Operational Standard* (E-NACSOS) en *Hypersonic Defence Interceptor System* (HYDIS) is de Nederlandse industriële bijdrage in verhouding met de Nederlandse financiële bijdrage. Bij E-NACSOS zijn vanuit Nederland TNO en Thales Nederland betrokken, bij HYDIS gaat het om GKN Fokker en eveneens TNO en Thales Nederland.

In 2024 heeft de Kamer de eindevaluatie van het door OCCAR geleide Boxer-project ontvangen die betrekking heeft op de eerste serie van 200 voertuigen.[3] Duitsland en Nederland hadden op voorhand afgesproken dat ieder land net zoveel recht had op werkaandeel als het aandeel in de totale waarde waarvoor de landen de systemen hadden aangeschaft. Uit de evaluatie blijkt dat het consortium ARTEC, de producent van de Boxer, uiteindelijk meer dan 100% van de initiële contractwaarde bij het Nederlandse bedrijfsleven heeft gecompenseerd. Bij de betrokken Nederlandse bedrijven gaat het om onder andere Waeles, Van Halteren Metaal, DSM, Sensata Technologies Holland, Neways, Nedschroef Weerd en Gieterij Doesburg. Via de afspraken over industriële betrokkenheid

[3] Kamerstukken II 2024/2025, 31 125, nr. 134

heeft het Boxer-project een positieve invloed gehad op de participatie en capaciteitsopbouw van de Nederlandse defensie-industrie, aldus de eindevaluatie.

23.
De regering schrijft dat het lidmaatschap Nederlandse bedrijven eerder in contact kan brengen met OCCAR en buitenlandse toeleveringsketens. De leden van de CDA-fractie vragen hoe de regering dit concreet gaat organiseren. Komen er bijvoorbeeld bijeenkomsten, loketten of gerichte ondersteuning voor bedrijven? Hoe wordt het mkb hierbij betrokken? Veel Nederlandse bedrijven leveren onderdelen, software of kennis, maar zijn geen grote hoofdaannemer. Hoe voorkomt de regering dat alleen grote bedrijven profiteren van OCCAR?

Antwoord:
Het positioneren van Nederlandse bedrijven, en zeker ook mkb-bedrijven, voor OCCAR-projecten heeft de aandacht van de regering. OCCAR komt aan de orde bij het regelmatige overleg dat de Ministeries van Defensie en van EZK voeren met de Nederlandse defensie-industrie over zaken van wederzijds belang. Na toetreding brengt Defensie bij OCCAR en de relevante OEMs onder de aandacht welke Nederlandse bedrijven interessant kunnen zijn voor OCCAR-projecten. Omgekeerd beziet Nederland dan bij welke nieuwe OCCAR-projecten Nederlandse bedrijven een rol kunnen spelen, ook als het gaat om projecten waar Nederland zelf niet aan meedoet, en attendeert deze bedrijven hierop. Dit proces moet nog worden ingericht, maar is vergelijkbaar met het proces van informatieverstrekking bij NAVO-aankondigingen.

24.
(JA21) Kan de regering toezeggen de Kamer vooraf te informeren wanneer er wordt overwogen een groot materieelproject via OCCAR te laten verlopen, inclusief een overzicht van de effecten op de Nederlandse industrie, de risico's voor strategische autonomie en de gevolgen voor toeleveranciers, zo vragen de leden van de JA21-fractie.

Antwoord:
Defensie informeert de Kamer volgens bestaande afspraken langs de lijnen van het Defensie Materieel Proces (DMP) met zogenoemde DMP-brieven over grote materieelprojecten met een omvang van meer dan € 50 miljoen. Daarin komen de in de vraag genoemde aspecten aan de orde indien bij verzending van de desbetreffende DMP-brief daarover al duidelijkheid bestaat. Over de projectuitvoering ontvangt de Kamer informatie in het jaarlijkse Defensie Projectenoverzicht dat op Verantwoordingsdag in mei verschijnt.

25.
Tevens vragen de leden van de JA21-fractie of de regering kan aangeven hoe wordt voorkomen dat snelheid en schaalvoordeel bij gezamenlijke aanbestedingen ten koste gaan van nationale industriële capaciteit en strategische autonomie.

Antwoord:
Bij elke grote verwerving van defensiematerieel, ook als dat gebeurt samen met een of meer buitenlandse partners, houdt de regering rekening met industriële aspecten en met strategische autonomie. Het EZK-beleid voor Industriële Participatie bestaat al langer en is toegelicht in het antwoord op vraag 16. Het belang van de industrie en van strategische autonomie is verder uitgewerkt in de Defensie Strategie voor Industrie en

Innovatie die de Ministeries van Defensie en van Economische Zaken in 2025 samen hebben opgesteld.[4]

26.
(JA21) Hoe beoordeelt de regering het risico dat Nederlandse private defensiebedrijven binnen OCCAR moeten concurreren met buitenlandse bedrijven die direct of indirect door hun staat worden gesteund? Kortom, hoe garandeert de regering een gelijkwaardig speelveld van Nederlandse bedrijven ten opzichte van buitenlandse bedrijven, zo vragen de leden van de JA21-fractie.

Antwoord:
OCCAR streeft een gelijkwaardig speelveld na door alle OCCAR-lidstaten te informeren over komende opdrachten, waarmee alle lidstaten over dezelfde informatie beschikken. De aanbesteding van opdrachten door OCCAR vindt plaats op basis van de OCCAR-regelgeving. Voor de aanbestedingen van OCCAR moet intern verantwoording worden afgelegd. Dit bevordert een gelijke behandeling van de lidstaten.

Daarnaast streeft OCCAR ernaar opdrachten zoveel mogelijk onder concurrentiestelling te gunnen, dan wel de hoofdaannemer die de opdracht zonder concurrentiestelling heeft verkregen te verplichten zoveel mogelijk concurrentiestelling te betrachten bij het selecteren van onderaannemers. Dat het hoofdaannemerschap van OCCAR-projecten doorgaans terechtkomt bij grote, gevestigde OEMs vloeit voort uit de complexiteit en de benodigde ervaring voor dergelijke projecten. In bijzondere omstandigheden, bijvoorbeeld om de *global balance* te herstellen, mag de Raad van Toezicht van OCCAR eisen stellen aan een hoofdaannemer om onderaannemers te selecteren uit een specifieke lidstaat van OCCAR.

2.5 OCCAR-projecten met Nederlandse betrokkenheid

27.
De leden van de PVV-fractie lezen dat Nederland reeds samenwerkt met OCCAR bij verschillende projecten, waaronder de Boxer-pantservoertuigen en de MRTT-tankvliegtuigen. Welke concrete voordelen verwacht de regering van een volwaardig OCCAR-lidmaatschap die Nederland niet reeds geniet via de huidige samenwerking met OCCAR? Kan de regering daarbij tevens toelichten waarom deze aanvullende voordelen opwegen tegen de geraamde netto lidmaatschapskosten van circa € 1,5 miljoen per jaar? Welke besparingen verwacht de regering daartegenover te realiseren ten opzichte van de huidige situatie als samenwerkingspartner?

Antwoord:
Volwaardig lid worden van OCCAR heeft meerdere voordelen:

Ten eerste beschikt Nederland als volwaardig lid eerder over informatie over nieuwe OCCAR-projecten. Als een nieuw project interessant lijkt, kan Nederland zijn invloed uitoefenen om het materieel zo goed mogelijk te laten aansluiten op de Nederlandse behoefte. Als samenwerkingspartner is onze informatiepositie minder sterk en heeft Nederland minder invloed op de uitwerking van het project.

[4] Kamerstukken II 2024/2025, 31 125, nr. 134

In de tweede plaats is de Nederlandse industrie gebaat bij toegang tot OCCAR-projecten, ook als Nederland daar zelf niet aan meedoet. Dat is alleen mogelijk als Nederland volwaardig lid is. Het OCCAR-lidmaatschap opent voor de industrie deuren die anders gesloten blijven.

Ten derde heeft OCCAR onlangs de regels gewijzigd voor landen die geen lid zijn. De wijziging houdt in de praktijk in dat per nieuw project een juridisch verbindende internationale overeenkomst moet worden aangaan. Naar Nederlandse maatstaven zou het hierbij gaan om een verdrag, dat relatief veel tijd kost om tot stand te brengen, terwijl geen sprake zou zijn van zeggenschap in de OCCAR-besluitvorming.

Het lidmaatschap levert een beperkte besparing op doordat Nederland als samenwerkingspartner per project een financiële bijdrage levert aan de algemene apparaatskosten van OCCAR. Na toetreding vervallen deze kosten. Daar staat daar wel tegenover dat Nederland als lidstaat een vaste bijdrage levert aan de algemene apparaatskosten. Het antwoord op vraag 30 gaat daar nader op in.

28.
De leden van de PVV-fractie vragen of de regering per huidig OCCAR-project kan aangeven of het project binnen planning en budget verloopt. Kan de regering tevens aangeven welke lessen zijn getrokken uit projecten waarbij sprake was van vertraging, kostenstijging of bestuurlijke complexiteit? Hoe voorkomt de regering dat deelname aan OCCAR leidt tot extra internationale bureaucratie, aanvullende bestuurlijke lagen of vertraging in de materieelverwerving?

Antwoord:
Nederland is betrokken bij drie projecten van OCCAR. De projecten *European Naval Collaborative Surveillance Operational Standard* (E-NACSOS) en *Hypersonic Defence Interceptor System* (HYDIS) zijn van recente datum en bevinden zich nog in de studiefase. Over de voortgang valt nog weinig te zeggen.

Het project van het Boxer-pantservoertuig bestaat sinds 2006 en loopt nog steeds. Nederland werkt hierbij samen met Duitsland en OCCAR voert het projectmanagement uit. Recent hebben beide landen extra bestellingen geplaatst. In 2024 heeft de Kamer de eindevaluatie van het Boxer-project ontvangen, die is uitgevoerd over de eerste bestelling van 200 voertuigen waarvan de laatste in 2020 is geleverd.[5] Uit de eindevaluatie blijkt dat het voertuig goed voldoet aan de eisen. De Boxer is daarmee een voorbeeld van succesvolle internationale samenwerking. Dit wordt onderstreept door de aanschaf van de Boxer door onder andere Australië, Litouwen, Oekraïne en het Verenigd Koninkrijk.

Het besluit om OCCAR in te schakelen voor het projectmanagement is een goede greep gebleken. Het Boxer-project met uiteenlopende modules op één basisvoertuig was technisch complex maar het project kon profiteren van de technische en organisatorische kennis van OCCAR. Tijdens beproevingen kwamen enkele technische tekortkomingen aan het licht en deze zijn door optreden van OCCAR hersteld voor rekening van de leverancier.

Het projectbudget van de Boxer is niet overschreden. Door uiteenlopende oorzaken heeft het project, begonnen in 2006, enkele jaren langer geduurd dan aanvankelijk gepland. Dit heeft geen duidelijke negatieve consequenties gehad, conform de conclusie in de eindevaluatie.

[5] Kamerstukken II 2024/2025, 27 830, nr. 445

De ervaringen met OCCAR bij het Boxer-project zijn daarmee overwegend positief. De uitbesteding door Duitsland en Nederland van het projectmanagement aan OCCAR heeft geen extra bureaucratie opgeleverd, maar heeft de twee landen juist werklast bespaard. Door de expertise van OCCAR is het project goed verlopen.

2.6 Nederland en OCCAR

29.
De regering stelt dat Nederland na toetreding de mogelijkheden van OCCAR actief zal benutten, maar dat het nog niet mogelijk is concrete projecten te noemen. De leden van de CDA-fractie vragen of de regering wel kan aangeven welke capaciteitsgebieden kansrijk zijn voor toekomstige OCCAR-samenwerking.

Antwoord:
OCCAR kan voor Nederland naar huidig inzicht een rol spelen op de gebieden van pantservoertuigen, uiteenlopende soorten raketten en bewapening van marineschepen.

2.7 Financiële aspecten

30.
De leden van de PRO-fractie vragen zich af of de geraamde netto lidmaatschapskosten van circa € 1,5 miljoen per jaar als stabiel kunnen worden beschouwd of dat deze kunnen oplopen, bijvoorbeeld naarmate OCCAR meer projecten gaat beheren.

Antwoord:
De jaarlijkse bijdrage van Nederland van € 1,5 miljoen heeft betrekking op de algemene apparaatskosten van het OCCAR agentschap (*Executive Agency*). De bijdrage van Nederland hangt volgens een verdeelsleutel samen met het aantal stemmen dat ons land krijgt in de besluitvormende Raad van Toezicht. Deze bijdrage komt ten laste van de begroting van Defensie. Indien het aantal projecten van OCCAR toeneemt, is het niet uitgesloten dat ook het agentschap in omvang toeneemt en dat de financiële bijdragen van de lidstaten aan de algemene apparaatskosten toenemen. De Raad van Toezicht, waarin Nederland na toetreding zitting heeft, neemt hierover besluiten. Defensie kan dit accommoderen.

De bijdrage van € 1,5 miljoen heeft geen betrekking op de deelname aan specifieke projecten. Lidstaten of samenwerkingspartners die deelnemen aan een project, betalen aan OCCAR een aparte bijdrage aan de projectkosten. Als Nederland aan meer OCCAR-projecten deelneemt, betaalt Nederland mee aan de kosten daarvan. Grotere Nederlandse deelname aan projecten leidt echter niet onvermijdelijk tot een grotere omvang van het agentschap en dus tot hogere algemene apparaatskosten.

Landen die samenwerkingspartner zijn maar geen OCCAR-lidstaat, leveren eveneens jaarlijks een financiële bijdrage aan de algemene apparaatskosten van het OCCAR-agentschap. Deze bijdragen worden jaarlijks voor de deelname aan ieder project vastgesteld. Na toetreding van Nederland tot OCCAR vervallen deze kosten.

31.
De leden van de PVV-fractie lezen dat lidstaten binnen OCCAR niet alleen financiële middelen beschikbaar stellen, maar dat OCCAR ook een belangrijke rol vervult bij het beheer van complexe materieelprojecten. Welke onderdelen van het projectmanagement worden in dat geval door

OCCAR uitgevoerd in plaats van door Nederland? Welke gevolgen heeft dit voor de Nederlandse regie op kosten, planning en projectuitvoering?

Antwoord:
Bij een OCCAR-project stellen de deelnemende landen gezamenlijk en in overleg met OCCAR de behoefte vast. Als Nederland aan het project deelneemt, moet Nederland aan de behoeftestelling een inbreng leveren. Dit is vergelijkbaar met de situatie dat Nederland het project zelf zou uitvoeren. Na de behoeftestelling neemt OCCAR het project over. OCCAR selecteert de leveranciers, voert de onderhandelingen die leiden tot een contract en ziet toe op de uitvoering van het contract in de productiefase. Dit zijn werkzaamheden die Nederland in de regel zelf uitvoert. Gedurende het project houdt OCCAR nauw contact met de betrokken lidstaten en partners over de voortgang. De ingebruikname van het materieel door de Nederlandse Defensie blijft een nationale verantwoordelijkheid.

32.
(PVV) Kan de regering aangeven welk aandeel van de financiële bijdragen van Nederland naar verwachting terugvloeit naar Nederlandse bedrijven? Welke concrete doelstellingen hanteert de regering om ervoor te zorgen dat Nederlandse belastingmiddelen niet vooral leiden tot opdrachten, werkgelegenheid en technologische ontwikkeling in andere landen?

Antwoord:
Het uitgangspunt van de *global balance*-systematiek is dat de industriële werkpakketten voor een lidstaat in verhouding staan tot de financiële bijdragen aan projecten. In het antwoord op vraag 8 is uiteengezet dat de regering positieve verwachtingen heeft van de werkpakketten voor de Nederlandse industrie en daarmee ook van een goede *global balance*. De werkpakketten kunnen overigens nog toenemen doordat naast lidstaten ook samenwerkingspartners van OCCAR materieel afnemen waaraan de Nederlandse industrie kan bijdragen.

33.
De leden van de CDA-fractie vragen hoe financiële risico's bij OCCAR-projecten worden verdeeld. Wie draagt de kosten bij vertraging, tegenvallende ontwikkeling of hogere productieprijzen?

Antwoord:
Deze kosten worden in beginsel gedragen door de landen die aan het project deelnemen. De afspraken hierover zijn opgenomen in het programmabesluit van het betreffende project. Dit is niet anders dan bij andere multinationale projecten waaraan Nederland deelneemt.

3. Het OCCAR-verdrag

3.2 Algemene organisatie (hoofdstuk III), de Raad van Toezicht (hoofdstuk IV), het OCCAR-agentschap (hoofdstuk V)

34.
De leden van de PRO-fractie constateren dat Nederland na toetreding vijf stemmen krijgt in de Raad van Toezicht, evenveel als België, terwijl de vier oprichtende lidstaten tien stemmen hebben en Spanje er acht heeft. Acht de regering deze stemverhouding passend bij de Nederlandse financiële bijdrage en ambities binnen de organisatie? Bestaat er een mechanisme om de stemverhouding in de toekomst te herzien?

Antwoord:
Bij de oprichting van OCCAR in 2001 hebben de vier betrokken landen (Duitsland, Frankrijk, Italië en het Verenigd Koninkrijk) afspraken gemaakt

over de stemverhouding. Zij hebben besloten dat elk van de vier oprichters tien stemmen krijgt. Nieuwe toetredende landen krijgen een aantal stemmen dat volgens de landen die op het moment van toetreding al lidstaat zijn, gepast is. Deze systematiek heeft geleid tot het toekennen van acht stemmen aan Spanje (2005), vijf stemmen aan België (2003) en vijf stemmen aan Nederland na toetreding. Nederland is hiermee tevreden omdat het in grote lijnen overeenkomt met de omvang van de defensie-industrieën in de verschillende landen. Een wijziging van deze regeling kan alleen via een verdragswijziging, waarmee alle lidstaten moeten instemmen.

35.
(PRO) Voorts merken deze leden op dat de besluitvorming in de Raad van Toezicht in beginsel op basis van unanimiteit plaatsvindt, maar dat voor de verwerping van een voorstel tien stemmen nodig zijn. Deze leden wijzen erop dat dit aantal hoger ligt dan het aantal stemmen waarover verschillende individuele lidstaten, waaronder Nederland met vijf stemmen, beschikken. Hoe verhoudt het uitgangspunt van unanimiteit zich tot deze drempel van tien stemmen voor verwerping? Kan de regering daarnaast verduidelijken op welke categorieën het unanimiteits-vereiste van toepassing is en op welke de afwijkende stemprocedures uit Bijlage IV gelden?

Antwoord:
De OCCAR-lidstaten streven steeds naar unanimiteit bij besluitvorming in de Raad van Toezicht. Bij enkele categorieën van besluiten wordt, zoals bepaald in Bijlage IV, een besluit niet genomen bij tien tegenstemmen. Duitsland, Frankrijk, Italië en het Verenigd Koninkrijk hebben ieder tien stemmen, Spanje acht stemmen, België vijf stemmen en Nederland na toetreding eveneens vijf stemmen. Van deze categorieën van besluiten zijn de belangrijkste: de toetreding van nieuwe lidstaten, de toewijzing van een project aan OCCAR, en samenwerkingsovereenkomsten met andere internationale organisaties en niet-lidstaten. Met een gewone meerderheid van stemmen wordt besloten over de instelling of ontbinding van comités. Voor gevallen waarin het Verdrag niet specifiek voorziet, is de besluitvorming unaniem. Zie ook het antwoord op vraag 34 voor de achtergrond van deze stemverhouding.

36.
Voorts lezen de leden van de PRO-fractie dat OCCAR van de lidstaten verwacht dat zij personeel beschikbaar stellen voor projectdirecties, werkcomités en accountantscapaciteit. Gelet op de in de memorie genoemde krapte in het Nederlandse «voorzien in»-proces vragen deze leden of Defensie over voldoende gekwalificeerd personeel beschikt om aan deze verplichtingen te voldoen, zonder dat dit ten koste gaat van de bestaande verwervingscapaciteit.

Antwoord:
De uitvoering van een project door OCCAR betekent dat de netto werklast voor Defensie in Nederland afneemt. De beschikbare personeelscapaciteit kan daarmee deels voor andere projecten worden ingezet. Defensie kan het door OCCAR gevraagde personeel leveren. Wel heeft Defensie zelf een beperkte hoeveelheid personeel nodig om via contacten met OCCAR de projectvoortgang te monitoren. De posities bij OCCAR voor Nederland kunnen niet alleen worden vervuld door actief dienende defensiemede-werkers. Defensie kan ook op de arbeidsmarkt werven, bijvoorbeeld onder ex-militairen die met leeftijdsontslag zijn gegaan.

37.

De leden van de PVV-fractie lezen dat Nederland in de Raad van Toezicht vijf stemmen krijgt, net als België, terwijl Duitsland, Frankrijk, Italië en het Verenigd Koninkrijk ieder tien stemmen hebben en Spanje acht stemmen heeft. Kan de regering toelichten op basis van welke criteria deze stemverhouding is vastgesteld? Waarom acht de regering vijf stemmen voldoende om Nederlandse belangen effectief te beschermen, mede gelet op de omvang van de Nederlandse defensiebegroting, krijgsmacht en defensie-industrie?

Antwoord:
Zie het antwoord op vraag 34.

3.3 Verwervingsbeginselen

38.
De leden van de PRO-fractie stellen vast dat op de gunning van contracten door OCCAR niet de Aanbestedingswet op Defensie- en Veiligheidsgebied van toepassing is, maar de eigen OCCAR-procedureregels, die meer ruimte bieden voor rechtstreekse gunning dan de Europese aanbestedingsregels. Deze leden hechten aan een doelmatige en transparante besteding van publieke middelen en wijzen erop dat de Algemene Rekenkamer het inkoopbeheer bij Defensie al meerdere jaren als onvolkomenheid aanmerkt. Tegen die achtergrond vragen deze leden hoe de regering de doelmatigheid en rechtmatigheid van bestedingen borgt nu de gebruikelijke aanbestedingswaarborgen niet gelden, en op welke wijze toezicht wordt gehouden op afwijkingen van het uitgangspunt van concurrentiestelling binnen de OCCAR-procedure. Deze leden vragen voorts of de regering kan toelichten hoe de OCCAR-verwervingsregels zich verhouden tot de geconstateerde tekortkomingen.

Antwoord:
De procedures voor het aanbesteden van opdrachten zijn vastgelegd in het OCCAR-verdrag en in OCCAR-managementprocedures. Deze vertonen in veel opzichten gelijkenis met de Aanbestedingswet. Er zijn bijvoorbeeld regels voor een openbare en voor een niet-openbare procedure, concurrentiegerichte dialoog, onderhandelingsprocedure, gunning zonder voorafgaande concurrentiestelling, etc. Ook zijn beginselen zoals gelijkheid, transparantie en geen discriminatie opgenomen.

OCCAR streeft ernaar opdrachten zoveel mogelijk onder concurrentiestelling te plaatsen en daarbij te selecteren op basis van een aanbieding vergelijkbaar met de Europese «economisch meest voordelige aanbieding». Indien een opdracht niet onder concurrentiestelling is geplaatst, tracht OCCAR de resultaten van mededinging na te bootsen door bijvoorbeeld voorafgaand aan de contractsluiting afspraken te maken over prijzen. Deze moeten aantoonbaar eerlijk en redelijk zijn, vastgesteld door een nationale expert.

Verder heeft OCCAR uitgebreide waarborgen en controlemechanismen ingesteld om het goed functioneren van de organisatie te verzekeren. Het antwoord op vraag 45 gaat daar nader op in.

39.
De leden van de PVV-fractie lezen dat lidstaten zelf besluiten of zij deelnemen aan specifieke OCCAR-projecten. Kan de regering bevestigen dat Nederland ook na toetreding volledig zelfstandig blijft bepalen welk materieel wordt aangeschaft, via welke route dat gebeurt en of Nederland wel of niet aan een OCCAR-project deelneemt?

Antwoord:

Ja, Nederland bepaalt zelf of ons land deelneemt aan een specifiek OCCAR-project. Het OCCAR-lidmaatschap is een aanvulling op het bestaande instrumentarium van Defensie om materieel te verwerven en andere verwervingsroutes blijven beschikbaar. Afhankelijk van de gestelde behoefte en de specifieke omstandigheden besluit Nederland om OCCAR in te schakelen, dan wel om een andere verwervingsmethode te gebruiken.

40.
De leden van de PVV-fractie constateren dat OCCAR eigen aanbestedingsregels hanteert. Kan de regering toelichten op welke wijze wordt gewaarborgd dat Nederlandse bedrijven daadwerkelijk kunnen meedingen naar opdrachten binnen OCCAR-projecten?

Antwoord:
Zie het antwoord op vraag 26 en het antwoord op vraag 38.

41.
(PVV) Hoeveel van de totale opdrachtwaarde binnen OCCAR-projecten is de afgelopen jaren terechtgekomen bij bedrijven uit respectievelijk Frankrijk, Duitsland, Italië, het Verenigd Koninkrijk, Spanje, België en Nederland?

Antwoord:
OCCAR rapporteert regelmatig vertrouwelijk aan de lidstaten over de *global balance*, het totaal van financiële bijdragen van lidstaten aan projecten en de industriële pakketten van deze lidstaten. Nederland is nog geen lidstaat van OCCAR en beschikt dan ook niet over deze rapportages. OCCAR stelt geen rapportages samen over de betrokkenheid van samenwerkingspartners zoals Nederland.

42.
De leden van de CDA-fractie lezen dat de Aanbestedingswet op defensie- en veiligheidsgebied niet van toepassing is op OCCAR-aanbestedingen. Onder de OCCAR-procedure bestaat bovendien meer ruimte voor rechtstreekse gunning dan onder Europese aanbestedingsregels. De leden van de CDA-fractie vragen welke waarborgen er bestaan voor transparantie, gelijke behandeling en controleerbaarheid. Hoe wordt voorkomen dat rechtstreekse gunning vooral ten goede komt aan grote gevestigde bedrijven?

Antwoord:
Zie het antwoord op vraag 26 en het antwoord op vraag 38.

43.
(CDA) Kan de regering aangeven hoe Nederlandse bedrijven tijdig kennisnemen van OCCAR-opdrachten? Welke rol spelen de ministeries van Defensie en van Economische Zaken bij het actief onder de aandacht brengen van kansen voor Nederlandse bedrijven, en dan met name mkb-bedrijven?

Antwoord:
Zie het antwoord op vraag 23.

44.
De leden van de JA21-fractie vragen welke criteria de regering zal hanteren om te bepalen of een materieelproject via OCCAR wordt ondergebracht, nationaal wordt aanbesteed of via een ander internationaal samenwerkingsverband loopt.

Antwoord:
Zie het antwoord op vraag 7.

3.10 Verslagen en accountantscontroles (hoofdstuk XIII)

45.
De leden van de PRO-fractie lezen dat de externe controle op OCCAR-projecten wordt uitgevoerd door de nationale accountants, die daartoe informatie kunnen opvragen over projecten waaraan hun lidstaat deelneemt, maar dat deze accountants verplicht zijn vooraf onderling en met de Directeur van OCCAR overleg te plegen over hun controleactiviteiten. Deze leden hechten groot belang aan onafhankelijke controle op de besteding van defensiemiddelen, te meer nu de Algemene Rekenkamer bij Defensie tekortkomingen in het frauderisicobeheer heeft vastgesteld en het inkoopbeheer nog altijd niet als op orde beoordeelt. Tegen die achtergrond vragen deze leden of de toegang van de Rekenkamer tot informatie over OCCAR-projecten voldoende is geborgd en of de verplichting tot voorafgaand overleg de onafhankelijkheid of reikwijdte van de controle beperkt. Voorts vragen deze leden hoe de in artikel 46 neergelegde verplichting tot samenwerking ter voorkoming van fraude zich verhoudt tot de door de Rekenkamer gesignaleerde tekortkomingen.

Antwoord:
OCCAR heeft zowel voor interne als voor externe controle regelingen getroffen. Interne audits bestaan op verschillende niveaus. Voor leden van de Raad van Toezicht bestaan verplichtingen om te handelen in gevallen dat zij mededelingen ontvangen over mogelijke fraude of omkoping. De directeur van het OCCAR-agentschap is verantwoordelijk voor een intern auditprogramma.
OCCAR gebruikt een intern kwaliteitsmanagementsysteem conform ISO 9001 voor alle OCCAR-werkzaamheden, waaronder het regelmatig uitvoeren van verplichte interne audits. Hiertoe is een intern auditbureau opgericht. De OCCAR-regelgeving voorziet in maatregelen om de onafhankelijkheid en objectiviteit van dit bureau te garanderen en voorziet in procedures bij eventuele verdenkingen van fraude. Dit auditbureau is samengesteld uit personeel van OCCAR. Ook kan een beroep worden gedaan op onder andere auditbureaus uit de lidstaten.

Daarnaast heeft OCCAR een interne Raad van Auditors opgericht waarvoor iedere lidstaat één vertegenwoordiger afvaardigt. De Raad van Auditors rapporteert aan de Raad van Toezicht, maar werkt onafhankelijk. Het werkgebied van de Raad van Auditors omvat het effectieve, efficiënte en zuinige gebruik van middelen, de toereikendheid van de interne controleomgeving, de doeltreffendheid van het financieel beheer en de regelmatigheid en deugdelijkheid van de onderliggende transacties. De Raad van Auditors voert ook de controle uit op jaarverslagen zoals vastgelegd in artikel 36 van het Verdrag.

Artikel 44 van het Verdrag gaat in op externe controle. Nationale accountants van de lidstaten hebben de bevoegdheid om alle informatie met betrekking tot OCCAR-projecten waaraan de betreffende lidstaat deelneemt, en met betrekking tot het functioneren van het centrale kantoor op te vragen en te onderzoeken. Teneinde onnodige onderbrekingen van OCCAR-activiteiten te voorkomen en de informatie van lidstaten te beveiligen, zijn de nationale accountants verplicht, onderling en met de directeur van het OCCAR-agentschap, vooraf overleg te plegen over hun controleactiviteiten. Nederland heeft nog niet besloten welke instantie voor ons land als nationale accountant optreedt.

3.12 Slotbepalingen (hoofdstuk XV)

46.
De leden van de PRO-fractie merken op dat wijzigingen van het OCCAR-Verdrag zelf parlementaire goedkeuring behoeven, maar dat wijzigingen van de bijlagen als uitvoerend van aard worden aangemerkt en in de regel geen goedkeuring van de Staten-Generaal vereisen, tenzij deze zich dat recht voorbehouden. Deze leden vragen welke categorieën besluiten langs deze weg buiten de Kamer om kunnen worden gewijzigd en hoe ingrijpend dergelijke wijzigingen kunnen zijn. Op welke wijze wordt de Kamer over voorgenomen of doorgevoerde wijzigingen van de bijlagen geïnformeerd?

Antwoord:
Op grond van artikel 7, aanhef en onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen (Rgbv) is parlementaire goedkeuring niet vereist indien het een voorstel tot wijziging betreft van een integrerend onderdeel van een goedgekeurd verdrag vormende bijlage waarvan de inhoud van uitvoerende aard is ten opzichte van de bepalingen van het verdrag waar de bijlage onderdeel van vormt, voor zover in de wet tot goedkeuring geen voorbehoud terzake is gemaakt. De bijlagen bij het OCCAR-Verdrag vormen een integrerend onderdeel van het OCCAR-Verdrag, zijn uitvoerend van aard en behoeven om die reden in beginsel geen parlementaire goedkeuring.

Bijlage I gaat over voorrechten en immuniteiten van OCCAR en van het bij OCCAR tewerkgestelde personeel bij de uitoefening van de officiële activiteiten van OCCAR. Deze voorrechten en immuniteiten hebben betrekking op onder meer de onschendbaarheid van gebouwen en archieven van OCCAR, alsmede op vrijstelling van belastingen en heffingen. OCCAR is niet in Nederland gevestigd. Voor in Nederland gevestigde internationale organisaties geldt dat zetelverdragen die voorzien in vergelijkbare voorrechten en immuniteiten evenmin parlementaire goedkeuring behoeven op grond van artikel 7, aanhef en onderdeel a, Rgbv juncto artikel 3 van de Wet van 24 december 1947 (Stb. H 452) houdende goedkeuring van het Verdrag nopens de voorrechten en immuniteiten van de Verenigde Naties.

Bijlage II gaat in op de geschillenbeslechtingsprocedure en is uitsluitend procedureel van aard. Bijlage III bevat overgangsbepalingen voor de OCCAR-aanbestedingsprocedure gedurende een periode van drie jaar na de inwerkingtreding van het OCCAR-Verdrag. Aangezien de overgangsprocedure is beëindigd, is deze Bijlage niet meer relevant en zal deze niet meer worden gewijzigd.

Bijlage IV bevat regels betreffende het besluitvormingsproces in de Raad van Toezicht. Wijzigingen in deze bijlage kunnen op grond van onderdeel 5 van de op 10 juni 2014 gewijzigde bijlage bij unaniem ministerieel besluit door de Raad van Toezicht worden genomen en vallen niet onder de wijzigingsprocedure van artikel 51 van het OCCAR-Verdrag.

Ingevolge artikel 13, eerste lid, van de Rgbv worden beide Kamers der Staten-Generaal geïnformeerd over verdragen die op grond van het bepaalde in artikel 7 geen goedkeuring behoeven en waaraan het Koninkrijk is gebonden. Dit betekent dat de Kamer achteraf per brief wordt geïnformeerd over wijzigingen in Bijlagen I en II van het OCCAR-Verdrag.

47.
De leden van de PVV-fractie lezen dat opzegging van het OCCAR-lidmaatschap mogelijk is, maar dat bepaalde verplichtingen blijven

doorlopen. Kan de regering nader toelichten welke financiële, juridische en operationele verplichtingen voor Nederland blijven bestaan indien een toekomstige regering besluit het OCCAR-lidmaatschap op te zeggen?

Antwoord:
Indien de regering besluit het OCCAR-Verdrag op te zeggen, dan blijven de gemaakte afspraken over disputen, claims, beveiliging en lopende verplichtingen in stand. Ingevolge artikel 12 van het OCCAR-Beveiligingsverdrag kan opzegging van het OCCAR-Verdrag of OCCAR-Beveiligingsverdrag niet, zonder ook het andere verdrag op te zeggen. Dit betekent het volgende:
– Uitspraken en afspraken over eventuele disputen blijven van kracht, ook na opzegging.
– Afspraken over de afwikkeling van schade blijven van kracht, ook na opzegging.
– Afspraken over beveiliging, waaronder de bescherming van gerubriceerde informatie die is ontvangen of ingezien, blijven van kracht, ook na opzegging.
– Eventuele lopende verplichtingen moeten worden nagekomen, zoals nakoming van betaling voor lopende projecten, betaling van kosten bij het terugtrekken uit een project, betaling van het lidmaatschap tot het afgesproken moment etc., tot alle verplichtingen die zijn aangegaan voorafgaand aan de opzegging zijn nagekomen.

4. Het OCCAR-beveiligingsverdrag

4.1 Algemeen en doelstelling

48.
De leden van de CDA-fractie lezen dat toetreding tot het OCCAR-Verdrag alleen mogelijk is als Nederland ook toetreedt tot het OCCAR-Beveiligingsverdrag. Deze leden vragen of de regering kan aangeven of Nederland volledig voldoet aan alle verplichtingen uit dit beveiligingsverdrag. Zijn er aanpassingen nodig in Nederlandse procedures, systemen of personele capaciteit om deze verplichtingen goed uit te voeren?

Antwoord:
Ja, Nederland voldoet volledig aan de verplichtingen in het OCCAR-beveiligingsverdrag. Defensie heeft de noodzakelijke aanpassingen van procedures en systemen al doorgevoerd in het kader van de OCCAR-projecten waar Nederland nu al bij betrokken is. De personele capaciteit is afhankelijk van het aantal projecten waaraan Nederland gaat deelnemen, maar naar huidig inzicht is de eventuele inzet van extra personele capaciteit, als die al nodig is, uitvoerbaar.

4.2.2 Beveiligingseisen

49.
De leden van de PVV-fractie lezen dat binnen OCCAR gerubriceerde informatie wordt uitgewisseld en dat hiervoor specifieke beveiligingsvoorschriften gelden. Kan de regering bevestigen dat Nederland te allen tijde zelfstandig blijft bepalen welke nationale informatie wel en niet binnen OCCAR-verband wordt gedeeld?

Antwoord:
Ja, Nederland bepaalt zelf welke informatie wordt gedeeld.

4.2.4 Equivalente rubriceringsniveaus lidstaten

50.
De leden van de PRO-fractie lezen dat OCCAR geen equivalent kent voor de Nederlandse rubricering Stg. ZEER GEHEIM en dat dergelijke informatie niet binnen OCCAR-verband mag worden gedeeld. Kan de regering toelichten of dit in de praktijk beperkingen oplevert voor de Nederlandse deelname aan de meest gevoelige projecten?

Antwoord:
Naar verwachting levert het ontbreken van een equivalente rubricering voor Stg. ZEER GEHEIM informatie en de bijbehorende beveiligingsmaatregelen geen beperkingen op voor de Nederlandse deelname aan de meest gevoelige OCCAR-projecten. De positie van Nederland wijkt in dit verband niet wezenlijk af van die van de andere OCCAR-lidstaten. Voor lidstaten van OCCAR geldt dat OCCAR geen equivalent kent voor het hoogste niveau van rubricering dat die landen nationaal gebruiken. Overigens is het door het ontbreken van een equivalente rubricering voor Stg. ZEER GEHEIM niet aannemelijk dat lidstaten een materieelproject waarbij dergelijke informatie een rol speelt, door OCCAR laten uitvoeren.

51.
De leden van de PVV-fractie lezen dat toetreding tot OCCAR tevens toetreding tot het OCCAR-Beveiligingsverdrag vereist. Kan de regering toelichten welke Nederlandse gerubriceerde informatie in de praktijk binnen OCCAR-projecten kan worden gedeeld met andere deelnemende landen? Welke waarborgen bestaan om te voorkomen dat gevoelige Nederlandse militaire kennis, technologie of bedrijfsinformatie ongewenst terechtkomt bij buitenlandse overheden of bedrijven?

Antwoord:
OCCAR voert elk project uit in een compartiment. Dat betekent dat alleen de aan het project deelnemende landen en bedrijven kennis kunnen nemen van de desbetreffende gerubriceerde informatie. Deze informatie mag niet met derden worden gedeeld. Het beveiligingsverdrag zorgt er daarnaast voor dat, indien Nederlandse gerubriceerde informatie wordt gedeeld binnen het project, de beveiligingseisen in alle deelnemende landen vergelijkbaar zijn met die van Nederland. Het ligt overigens voor de hand dat lidstaten slechts die informatie delen die nodig is voor de uitvoering van het project.

De Minister van Defensie,
D. Yeşilgöz-Zegerius