



Een onderzeeboot van de Walrusklasse.
Foto: Website Ministerie van Defensie

Kies voor Nederland, kies Nederlandse onderzeeboten!



Johan de Leeuw
Commissie Internationaal

3,5 miljard, dat is het budget dat de Koninklijke Marine te besteden heeft om haar vier onderzeeboten van de Walrusklasse te vervangen. Die vervanging is hard nodig, want de Walrusklasse heeft een geplande levensduur tot 2025 en een nieuwe onderzeeboot is niet zomaar gebouwd. Binnen de NAVO zijn de Nederlandse onderzeeboten uniek en erg gewild. Toch blijft het kabinet de beslissing voor zich uitschuiven, vooral over de vraag wie de nieuwe onderzeeboten mag bouwen. Laten we dat door de Fransen, Duitsers, of toch door de Nederlanders doen?

Taken

Al in 1906 kreeg de Nederlandse krijgsmacht haar eerste onderzeeboot. De ervaring die in de afgelopen 100 jaar is opgedaan is zo groot dat andere NAVO-landen hun onderzeebootcommandanten laten opleiden door de Nederlandse Marine. De belangrijkste taak van de Nederlandse onderzeeboten is het langdurig verzamelen van informatie in vijandelijk gebied. Onderzeeboten zijn de enige eenheden van Defensie die dit onopgemerkt kunnen. Een normaal schip wordt immers al snel ontdekt en een vliegtuig kan niet maandenlang in de lucht blijven. Daarnaast worden de onderzeeboten ook gebruikt als uitvalbasis van special forces. Veel operaties van onderzeeboten zijn geheim, maar het is bekend dat Nederlandse onderzeeboten spionage operaties hebben uitgevoerd voor de kust van Somalië. De andere belangrijke taken van de Nederlandse onderzeeboten zijn het opsporen en eventueel tot zinken brengen van vijandelijke onderzeeboten en oppervlakteschepen, het spelen van 'oefenvijand' voor NAVO-eenheden en het blokkeren van vijandelijke havens. Zo zorgde de aanwezigheid van één Nederlands onderzeeboot er tijdens de Kosovo-oorlog voor, dat de Joegoslavische marine niet eens de haven uit durfde te varen.¹

1 <https://marineschepen.nl/schepen/walrus.html#inzet>

Soorten boten

De Nederlandse boten zijn erg gewild binnen de NAVO. Om dit uit te leggen is een klein lesje onderzeebootkennis nodig. Globaal gezien zijn er twee soorten onderzeeboten. Het eerste soort bestaat uit grote onderzeeboten op kernenergie met het bereik om de hele wereld over te varen. Binnen de NAVO vinden we deze onderzeeboten bij grotere landen zoals de VS, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk. Het nadeel van deze boten is dat ze groot en lomp zijn, de Amerikaanse Ohio-klasse is bijvoorbeeld 170 meter lang en heeft een waterverplaatsing van bijna 19.000 ton onderwater.² Daardoor kunnen ze makkelijker ontdekt worden wanneer ze in ondiepe wateren moeten varen. Bovendien zijn ze te groot om dichtbij de kust te kunnen komen. Het tweede type onderzeeboten is de kleinere zogenoemde 'kustwaterboot'. Dit zijn dieselelektrisch aangedreven onderzeeboten die dicht bij de eigen kust blijven om die te beschermen tegen vijandelijke schepen en onderzeeboten. Veel NAVO-landen waaronder Noorwegen, Duitsland en Italië bezitten deze goedkopere onderzeeboten. Het nadeel van deze boten is dat ze zo klein zijn. De Noorse Ula-klasse is bijvoorbeeld 59 meter lang en heeft een waterverplaatsing van 1.150 ton onderwater.³ Hierdoor kunnen ze weinig voedsel en brandstof meenemen en dus niet zo lang van huis blijven. Maar de problemen houden daar niet op. Hoe zouter het water, hoe makkelijker je blijft drijven, denk bijvoorbeeld aan de Dode Zee. Warmer water heeft ook invloed op de onderzeeboot, die het water bijvoorbeeld gebruikt om systemen mee te koelen. Kleine onderzeeboten hebben veel meer last van dit soort natuurkundige problemen en kunnen dus niet in elke zee goed duiken.

Tussenmaatje

De Nederlandse Marine heeft al sinds de periode voor de Tweede Wereldoorlog een uniek formaat onderzeeboten. De Nederlandse onderzeeboten zijn dieselelektrisch, maar wel een stuk groter dan die van andere NAVO-landen en zitten qua grootte tussen atoombotonderzeeboten en de kustwaterboten in. De huidige Walrusklasse is 68 meter lang en heeft onder water een waterverplaatsing van 2.800 ton.⁴ Het formaat van de Nederlandse onderzeeboten had oorspronkelijk als reden dat de koloniën in Azië beschermt moesten worden, onderzeeboten moesten vanuit Nederland snel daarheen kunnen varen. De Nederlandse onderzeeboten waren daarom groter en zwaarder zodat ze voldoende brandstof en voedsel mee konden nemen en ook in erg zout water goed kunnen duiken.

Uniek in de NAVO

Na het einde van het koloniale tijdperk bleven de Nederlandse onderzeeboten met hun unieke formaat relevant, ze vormden namelijk een zogenoemde niche-capaciteit binnen de NAVO. De Nederlandse onderzeeboten hadden genoeg brandstof en voedsel om tot in de Russische havens in de Zwarte Zee en de Poolzee te komen. Maar waren ook klein genoeg om daar niet ontdekt te worden door de Russen. De NAVO bemachtigde dan ook veel informatie over de Russische vloot via de Nederlands onderzeedienst.⁵ Binnen de NAVO heeft op dit moment alleen Canada vergelijkbare onderzeeboten. Na de Koude Oorlog bleven deze eigenschappen van vitaal belang voor zowel Nederland als haar bondgenoten. In 2003 bijvoorbeeld werden de Nederlandse onderzeeboten op verzoek van Amerika ingezet om de Iraanse marine in de gaten te houden.⁶ De smalle en soms ondiepe wateren van de Perzische Golf waren risicovol voor de grote Amerikaanse onderzeeboten. Kleinere onderzeeboten van andere bondgenoten konden er niet makkelijk komen door het warme water en zouden weer snel terug moeten door brandstofgebrek.

2 <https://www.naval-technology.com/features/feature-the-worlds-biggest-submarines/>

3 https://www.militaryfactory.com/ships/detail.asp?ship_id=ula-class-diesel-electric-attack-submarine-norway

4 <https://www.defensie.nl/onderwerpen/materieel/schepen/onderzeeboten>

5 <https://www.ad.nl/binnenland/nederlandse-onderzeeers-bespioneerden-de-russen~afc7d3d9/>

6 <https://www.militairespectator.nl/thema/operaties/artikel/verkenner-onderwater>

Aanloop naar de vervanging

In 2013 begon men met nadenken over vervanging van de Walrusklasse. De in de jaren tachtig gebouwde boten waren origineel ontworpen om tot 2015 te kunnen varen, maar dit werd opgerekt naar 2025. De Nederlandse bouwer van de Walrusklasse is failliet gegaan, verder is er geen scheepswerf meer in Nederland die zelfstandig onderzeeboten kan bouwen. De nieuwe onderzeeboten moeten dus in het buitenland of in samenwerking met een buitenlandse werf gebouwd worden. Toenmalig minister van Defensie Hennis keek daarom naar Noorwegen en Duitsland. De onderzeeboten van deze landen moeten ongeveer tegelijkertijd met de Walrusklasse vervangen worden en de Duitsers bouwen prima onderzeeboten. De Marine was hier echter fel tegenstander van, omdat de het Duitse ontwerp niet aan de Nederlandse eisen voldoet.⁷ De marine zag liever een onderzeeboot die hetzelfde kon als de huidige onderzeeboten. De Tweede Kamer kreeg lucht van de ideeën van minister Hennis en verzocht de minister een toekomstvisie op de onderzeedienst te geven. In 2015 kwam deze visie met daarin de volgende conclusies: de Walrusklasse moet vervangen worden en de vervanger moet dezelfde taken kunnen vervullen als de Walrusklasse.⁸

Officieel begin vervanging

In 2016 stuurde minister Hennis een eerste brief over nieuwe onderzeeboten naar de Tweede Kamer.⁹ In deze brief ontbrak een zogenoemde 'behoeftestelling'. Normaalgesproken schrijft de Minister van Defensie in de eerste brief dat Defensie nieuwe spullen nodig heeft.¹⁰ In deze brief echter, vroeg de Minister zich juist af of ze wel nieuwe spullen nodig had. De brief liet namelijk vier opties open; een middelgrote onderzeeboot zoals de Walrusklasse, een kleine onderzeeboot, een onbemande onderzeeboot of helemaal geen onderzeeboot. Een onbemande onderzeeboot is innovatief, maar grote onderwaterdrones zijn veel complexer dan onbemande vliegtuigen, zo heb je bijvoorbeeld geen GPS onder water. Onderzoek van de Noorse marine had al uitgewezen dat het vervangen van grote bemande onderzeeboten door onderwaterdrones voor de komende decennia niet realistisch is.¹¹ Ook de opties geen onderzeeboot, en een kleine onderzeeboot kwamen als een verrassing, gezien de eerder gepresenteerde visie en de nichecapaciteit van de Nederlandse onderzeeboten binnen de NAVO.

Tweede Kamer geeft groen licht

Begin 2017 besloot de Tweede Kamer dat Defensie door mocht gaan met het vervangingstraject.¹² Daarvoor meldden zich vier aanbieders: de Nederlandse scheepswerf Damen die samenwerkt met de Zweedse onderzeebootbouwer Saab, het Franse overheidsbedrijf Naval Group, het Duitse concern Thyssenkrupp en het Spaanse Navantia. Na dit besluit bleef het lang stil en werd er onderzoek gedaan naar welk soort vervanging de Walrusklasse nodig zou hebben. Eind 2018 kwam er uitsluitel. Alleen een bemande onderzeeboot zou voldoen aan de eisen van de Marine.¹³ Bijna drie jaar na de visie op de onderzeedienst was het project eigenlijk weer op hetzelfde punt aangeland.

Niet willen kiezen

Alle vier de aanbieders hebben een variant op een bestaand onderzeebootontwerp voorgesteld. Deze voorstellen uitwerken naar een compleet ontwerp waarmee een scheepswerf daadwerkelijk kan gaan bouwen kost veel tijd en geld. Veel nieuwe systemen zullen immers eerst getest moeten worden en er moet met leveranciers over prijzen onderhandeld worden. Ontwerpbureaus, scheepswerven, leveranciers, de onderzeedienst en de Defensie Materiaal Organisatie (DMO) moeten het met elkaar

7 <https://marineschepen.nl/nieuws/Duitse-werf-TKMS-doet-Nederland-aangepast-aanbod-voor-onderzeeboten-050219.html>

8 <https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vviij5epmj1ey0/vjupkl390wyr>

9 <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34225-13.html>

10 <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-defensie/documenten/brochures/2017/02/01/defensie-materieel-proces-bij-de-tijd>

11 <https://marineschepen.nl/nieuws/A-Brief-eerste-nieuwe-onderzeeboot-in-2027-170616.html>

12 <https://marineschepen.nl/nieuws/vervanging-onderzeeboten-gaat-tergend-langzaam-verder-040717.html>

13 <https://www.defensie.nl/downloads/beleidsnota-s/2018/03/26/defensienota-2018>

eens worden over elk boutje en moertje dat in de onderzeeboot komt. Zolang er echter meerdere aanbieders in de race zijn, is er risico voor de bedrijven dat zij de order uiteindelijk niet krijgen, ze beginnen daarom nog niet met de dure voorbereidingen voor de bouw.

Wanneer de DMO met meerdere partijen tegelijk moet onderhandelen, moet zij haar aandacht verspreiden, dat kost ook tijd. Daarom wil de Marine dat er snel gekozen wordt voor één van de aanbieders. 2025 duurt immers niet lang meer en het bouwen en testen van een onderzeeboot kost jaren. Er zijn echter meer belanghebbenden. Bij de aanbieders zit een Frans staatsbedrijf en een Duits megaconcern. Het niet gunnen van deze order van minimaal 3,5 miljard euro aan een van de Europese grootmachten ligt gevoelig bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Een ander belanghebbend ministerie is het Ministerie van Financiën. Dit ministerie is bang voor een project vol kostenstijgingen en vertragingen als er voor een ontwerp gekozen wordt dat nog helemaal niet af is. Het Ministerie van Financiën kiest dus liever een winnaar als alle aanbieders hun ontwerp helemaal uitgewerkt hebben en het risico zo klein mogelijk is.

B-brief

In 2019 werd, ruim een jaar later dan gepland, de tweede, zogenoemde 'B-brief' naar de Tweede Kamer gestuurd met twee belangrijke beslissingen. De eerste beslissing is dat alleen het Spaanse Navantia afvalt. De 'race' om de order gaat dus door tussen de drie overblijvende aanbieders, met alle hierboven beschreven problemen tot gevolg. De tweede beslissing is dat de definitieve keuze voor een winnaar pas in 2022 gemaakt zal worden na de Tweede Kamerverkiezingen. Hiermee werd de leverdatum ook uitgesteld tot 2031, de oudste onderzeeboot is dan 41 jaar in dienst, 16 jaar langer dan waar de boot voor gebouwd is. Experts vrezen ook nog eens dat 2031 geen realistische doelstelling is wanneer er pas in 2022 begonnen kan worden met bouwen.¹⁴ Een ander mogelijk gevolg is dat een nieuwe regering het project weer kan uitstellen, met nog meer vertraging tot gevolg.

Thyssenkrupp

Wat bieden de deelnemers eigenlijk aan? Thyssenkrupp biedt haar Type 212CD aan, een doorontwikkeling van de oudere Type 212A. De Type 212CD is hetzelfde type boot als voor Noorwegen en Duitsland gebouwd gaat worden. Het is een schoolvoorbeeld van de kleine dieselelektrische onderzeeboot en een stuk kleiner dan de boten van de Walrusklasse. De Duitsers bieden aan om de boten in Den Helder te bouwen. Dit klinkt goed voor de Nederlandse werkgelegenheid, maar onderzeeboten zijn geen normale schepen, met name door het laswerk en de enorme hoeveelheid complexe onderdelen die heel dicht op elkaar geplaatst moeten worden. Het is niet duidelijk hoe en Thyssenkrupp dit soort complex werk wil laten uitvoeren in Den Helder. Als de boten echt volledig in Nederland gebouwd worden zal dit enorme investeringen van Thyssenkrupp in Noord-Holland vragen, het is de vraag of het in financiële moeilijkheden zittende concern deze investeringen kan opbrengen voor enkel de bouw en het onderhoud van vier onderzeeboten.¹⁵

Naval Group

Het Franse overheidsbedrijf Naval Group biedt Nederland een aangepaste versie van de Barracuda onderzeeboot aan. Dit type nucleaire onderzeeboot is in aanbouw voor de Franse marine. In het aanbod voor Nederland is de nucleaire reactor verwijderd en vervangen door een dieselelektrische voortstuwing. Dit ontwerp zal groter zijn dan de huidige Walrusklasse, maar niet zo groot als de nucleaire boten van bijvoorbeeld de VS. Naval wil de nieuwe onderzeeboten bouwen bij het Nederlandse bedrijf Royal IHC, bekend van het bouwen van baggerschepen. Experts zien dit echter vooral als een publiciteitsstunt.¹⁶ Dit omdat onderzeeboten veel complexer zijn dan de in verhouding simpele baggerschepen. Dit betekent dat IHC een onderzeeboot gaat bouwen die door de Fransen ontworpen is. Hierdoor wordt de onderzeeboot wel in Nederland gebouwd, maar blijft de meeste kennis over het bouwen en ontwerpen van onderzeeboten in Frankrijk. Net zoals de opbrengsten van het ontwerpen en maken van complexe en dus dure onderdelen naar Frankrijk zullen gaan. De uiteindelijke risico's

14 <https://marineschepen.nl/nieuws/live-blog-B-brief-nieuwe-onderzeeboten131219.html>

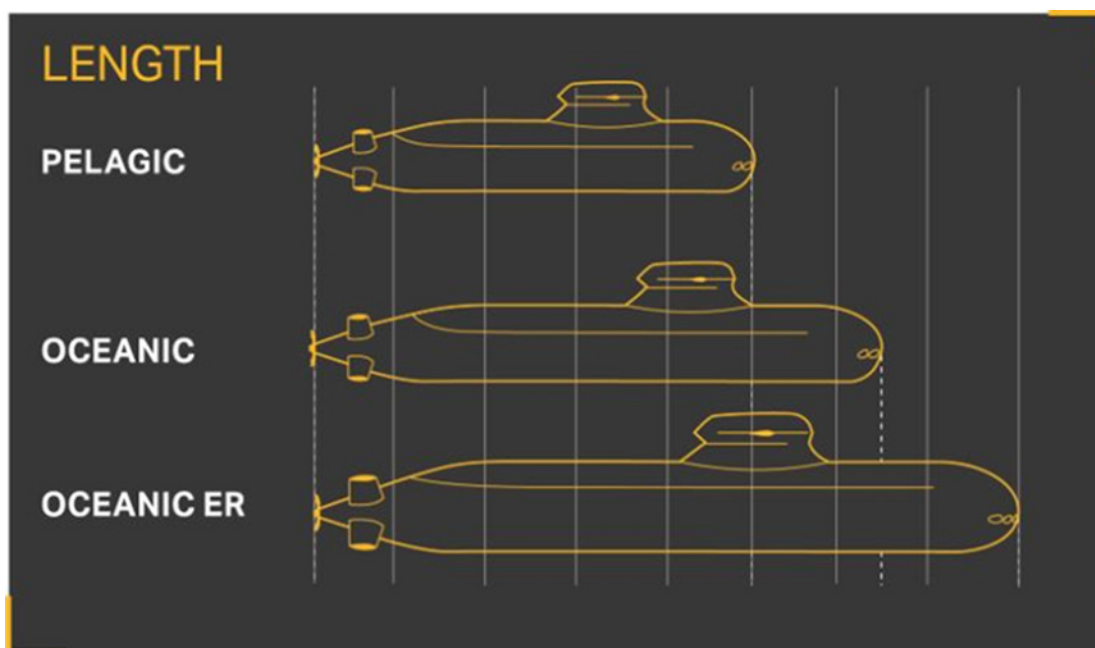
15 <https://www.reuters.com/article/us-thyssenkrupp-restructuring/thyssenkrupp-break-up-plans-face-economic-financial-hurdles-in-2019-idUSKCN1P425I>

16 <https://marineschepen.nl/nieuws/Onderzeeboten-interview-carel-prins-140219.html>

van de Franse aanbod zijn hoger omdat de boten op een werf gebouwd gaan worden waar geen ervaring is met het bouwen van complexe marineschepen, laat staan onderzeeboten. De meerwaarde van het aanbod lijkt beperkt tot tijdelijke werkgelegenheid en het leveren van een onderzeeboot die in ieder geval verder van huis kan opereren.

Saab-Damen

Saab-Damen is uniek onder de drie overgebleven aanbieders. Damen is de hofleverancier van de opervlakteschepen van de Koninklijke Marine en het concern bouwt oorlogsschepen voor Nederland, Duitsland, Indonesië, Marokko, Mexico en de Bahama's. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld IHC. Damen sloot in 2015, nog voor het vervangingsproject van de Walrusklasse officieel van start ging, een overeenkomst met de Zweedse onderzeebootbouwer Kockums, een onderdeel van defensieconcern Saab. De samenwerking gaat verder dan alleen het huidige project en de bedrijven willen samen ook onderzeeboten gaan bouwen voor andere landen.¹⁷ Wanneer dit lukt zou het dus voor blijvende kennis en werkgelegenheid zorgen in Nederland, in tegenstelling tot de andere aanbieders. De samenwerking combineert de expertise van de Zweedse werf om bijvoorbeeld drukhuiden van onderzeeboten te lassen, met de ervaring die Damen heeft met het bouwen van marineschepen naar de eisen van de Nederlandse Marine. Het concern maakt gebruik van meerdere Nederlandse bedrijven zoals Thales Nederland, RH Marine en Imtech. Het grote verschil met de andere aanbieders is dat bij dit voorstel het Nederlandse belastinggeld grotendeels in de Nederlandse economie blijft in plaats van naar het hoofdkantoor van een buitenlandse bedrijf of in de schatkist van de Franse overheid verdwijnt. Ook draagt de keuze voor deze aanbieder bij aan het wederopbouwen van kennis en expertise in het ontwerpen en bouwen van onderzeeboten in Nederland, waarmee hopelijk blijvende werkgelegenheid gecreëerd kan worden.



Tekening van de verschillende varianten van het A26 ontwerp van Saab. De A26 Pelagic variant is ongeveer even groot als het Duitse Type 212, de huidige Walrusklasse zit qua grote tussen de A26 Oceanic en A26 Oceanic ER in, het Franse aanbod is weer veel groter dan de hier getoonde ontwerpen. Afbeelding: website Saab.¹⁸

De onderzeeboot die Saab-Damen aanbiedt aan Nederland is een gemodificeerde A26. Saab bouwt twee van deze onderzeeboten voor de Zweedse marine. Hoewel de A26 ook een kustwaterboot is, heeft het uiteindelijke ontwerp voor de Nederlandse marine toch grote voordelen. De A26 is namelijk vanaf het begin ontworpen als modulair concept en kon dus makkelijk vergroot worden naar de Nederlandse wensen. De A26 Oceanic ER variant die aan Nederland aangeboden wordt is met een lengte van ongeveer 80 meter en een bereik van 10.000 zeemijlen dan ook vergelijkbaar met de

17 <http://nlnavy.damen.com/nl/saab-damen-openen-kantoor-regio-rotterdam/>

18 <https://saab.com/naval/submarines-and-surface-ships/submarines/submarines/>

Walrusklasse.¹⁹ Verder maakt Damen al jarenlang deel uit van de zogenoemde ‘Gouden Driehoek’ waarbinnen de Marine, kennisinstituten en scheepsbouwers samen de beste schepen proberen te bouwen voor de Marine. Dit zorgt ervoor dat de samenwerking met de Marine soepeler zal verlopen dan bij andere partijen waarmee de Marine nog nooit heeft samengewerkt en waarmee taalbarrières en cultuurverschillen bestaan.

Conclusies

Nederlandse onderzeeboten zijn onmisbaar binnen de NAVO en kunnen niet vervangen worden door drones of andere systemen. De huidige onderzeeboten van de Walrusklasse varen inmiddels al langer dan de levensduur waarvoor ze oorspronkelijk gebouwd zijn en moeten dus nodig vervangen worden. Het verleden laat zien dat juist de unieke grootte van de Nederlandse onderzeeboten een grote meerwaarde biedt, kiezen voor een kleinere onderzeeboot is dan ook geen optie. Op basis van deze criteria valt het Duitse aanbod af. Wanneer we kijken naar de blijvende werkgelegenheid en de kennisoverdracht die de bedrijven aanbieden steekt de Nederlands-Zweedse combinatie er met kop en schouders bovenuit. De Fransen en Duitsers ontwerpen de boot zelf, de knowhow blijft dus grotendeels in die landen. Ook is de kans groot dat deze aanbieders gebruik zullen maken van toeleveranciers uit eigen land, zij produceren immers al onderdelen voor de Franse en Duitse onderzeeboten. De Zweden hebben echter al in de ontwerpfase Nederlandse bedrijven laten meewerken en Nederlandse bedrijven hebben een grote rol in het leveren van subsystemen en onderzoek. Alle drie de aanbieders bieden onderzeeboten aan die fundamenteel afwijken de originele ontwerpen waarvan ze zijn afgeleid om aan de Nederlandse wensen te kunnen voldoen. Dit houdt in dat er een substantieel risico is dat kosten zullen stijgen of dat er vertraging optreedt. Deze risico's liggen voor het Duitse ontwerp iets lager omdat de Noorse en Duitse marine dit project steunen.

Kies voor Saab-Damen

Uiteindelijk biedt het voorstel van Saab-Damen precies wat de Koninklijke Marine wil. Het voorstel zorgt ervoor dat relatief gezien het grootste gedeelte van het aan het project uitgegeven belastinggeld in de Nederlandse economie terecht komt. Een onderscheidende factor is dat het niet een eenmalige investering betreft, maar dat onderzeebootbouw en bijbehorende innovatie en werkgelegenheid hopelijk blijvend terugkeert in Nederland.²⁰ Uitstellen van deze beslissing tot 2021 creëert onzekerheid bij de industrie en de Marine. Daarnaast zorgt dit ervoor dat Nederlandse militairen langer door moeten blijven varen met sterk verouderde onderzeeboten terwijl zij gevaarlijk werk doen, dit kan niet de bedoeling zijn. Daarom pleit SGP-jongeren ervoor om deze order zo snel mogelijk te gunnen aan het Saab-Damen consortium. Dan krijgt de Marine de beste boot, blijft het belastinggeld in Nederland en komt er een einde aan de onzekerheid.

19 <https://saab.com/naval/submarines-and-surface-ships/submarines/submarines/>

20 <http://nlnavy.damen.com/nl/saab-damen-openen-kantoor-regio-rotterdam/>