

In deze *Militaire Spectator* is plaatsgemaakt voor een gastcolumn. Dr. W.F. van Eekelen schrijft over risico's en kansen bij de aanschaf van nieuwe onderzeeboten. De redactie van de *Militaire Spectator* biedt lezers de mogelijkheid een gastcolumn te schrijven van maximaal duizend woorden. Het thema is vrij, maar moet passen in de formule van het tijdschrift. Een gastcolumn bevat een relevante boodschap voor de

lezers, een gefundeerde eigen mening en juiste en verifieerbare feiten in een logisch opgebouwd betoog. U kunt uw gastcolumn sturen naar de bureauredactie (zie colofon) of aanbieden via de website. De redactie wacht uw bijdrage met belangstelling af.

*De hoofdredacteur*

## Nieuwe onderzeeboten, nieuwe risico's en nieuwe kansen

*Dr. W.F. van Eekelen*

**D**it najaar wordt de volgende stap gezet naar de bouw van nieuwe onderzeeboten. Ruim veertig jaar geleden was ik betrokken bij de aanschaf van de Walrus, die een goede boot heeft opgeleverd, maar geen voorbeeld mag zijn voor zijn opvolger gezien de grote overschrijdingen in tijd en geld.

Als Staatssecretaris Materieel was het niet moeilijk om het eens te worden met minister Kruisinga en zijn opvolger Scholten om de taak van onderzeeboten voor de marine te behouden. In de voorafgaande periode-Den Uyl was dat onzeker geworden, waardoor de marine onvoldoende voorbereid was op een snelle beslissing. Men wilde de Zwaardvis aanvankelijk 'doorontwikkelen'. Levendig herinner ik mij een gesprek met de Directeur Materieel Koninklijke Marine, die binnenviel met de woorden: 'Het kan er niet in'. Dat betekende verlenging met een meter en meerkosten van 10 miljoen gulden per boot. Het contract met RDM werd al in 1979 gesloten, maar de uiteindelijke specificatie kwam pas in 1984 gereed. Ontwerp en bouw liepen door elkaar heen. De eerste boot kon wegens een grote brand pas veertien jaar na de opdracht in gebruik worden genomen, de tweede na elf jaar.

In de jaren zeventig was er in Nederland nog veel kennis, ervaring en capaciteit voor het

ontwerpen en bouwen van onderzeeboten, maar er kwamen te weinig orders en internationale concurrentie dwong tot herstructurering van de scheepsbouw.

Met de ervaring van het verleden is het goed zakelijk terug te kijken om onnodige risico's bij de besluitvorming te voorkomen en te waarborgen dat kansen optimaal worden benut. Het gaat om een grote investering van zo'n 3,5 miljard euro. De ervaring leert dat dergelijke projecten bij verkeerde keuzes enorm kunnen ontsporen, zowel qua ontwikkel- en bouwtijd, als budgetbewaking. Dit keer zal een herhaling van Murphy's Law voorkomen moeten worden, maar dat is een uitdaging. Als de bouw tien jaar duurt en de technologische vernieuwing steeds sneller gaat, neemt het risico van tussentijdse aanpassing toe. Verkeerde keuzes op grond van verkeerde overwegingen zijn een garantie voor een volgende parlementaire enquête.

De politieke en militaire verhoudingen zijn geheel anders dan veertig jaar geleden. Het antwoord op de huidige dreiging vereist een akkoord met meer landen. Dat biedt operationeel, technologisch en industrieel kansen voor verdergaande samenwerking tussen Europese landen. De afgelopen 25 jaar zijn er geen onderzeeboten meer in Nederland gebouwd en

de integrale kennis van één van de meest complexe systemen is zo gezegd met pensioen. Dat wil zeker niet zeggen dat Nederlandse bedrijven niet direct of indirect voordeel van zo'n omvangrijke opdracht kunnen hebben. Aan het project vervanging Walrus zitten veel nieuwe risico's, maar ook kansen.

Minister Hennis heeft in de zogenoemde A-brief aangegeven de vier Walrusonderzeeboten tussen 2027 en 2031 te vervangen. Gezien de verwachte duur van de bouw gaat de tijd dringen. De belangrijkste afwegingscriteria in de brief zijn operationele duurzaamheid, financiële duurzaamheid en internationale samenwerking. Dat lijkt me een uitstekende focus om te kiezen voor een nieuwe aanpak. Daartoe zijn de eerste stappen gezet. Er zal geen contract worden gesloten met een Nederlandse werf. Vier buitenlandse bedrijven is gevraagd een aanbidding te doen: Naval Group uit Frankrijk met IHC als partner, Saab Kockums uit Zweden met Damen als partner, TKMS uit Duitsland met de Rijkswerf als partner en Navantia uit Spanje. Het is merkwaardig dat Nederland twee van deze vier landen nog niet ziet als strategische veiligheidspartners.

Als we de afwegingscriteria integraal beschouwen, ligt de noodzaak van het afstemmen en mogelijk zelfs integreren van operationele activiteiten voor de hand. Hoe diep willen wij duiken en hoe ver willen wij varen? Worden onderzeeboten kwetsbaarder? Hoe verhoudt zich gevechtskracht tot het verzamelen van inlichtingen over de tegenstander of het vervoeren van mariniers voor een heimelijke landingsoperatie? We kunnen het niet alleen. Qua Patet Orbis (Zo wijd de wereld strekt) is een mooie leuze, maar kan alleen in nauwe samenwerking met strategische partners. Daarnaast liggen de kosten voor het ontwerpen en ontwikkelen van een onderzeeboot zo hoog dat het pas verantwoord is bij een serie van ongeveer tien stuks. Dan is het tevens mogelijk de kosten voor opleiding en onderhoud beheersbaar te houden. Hoe groter de serie, des te groter het financiële en operationele voordeel en des te meer ruimte voor andere belangrijke projecten van onze krijgsmacht.

Waar liggen de nieuwe risico's en kansen? De risico's liggen in het stellen van eisen die in vergelijking met strategische partners uniek zijn en niet duidelijk vastgelegd. Onredelijke afwijkingen op bestaande ontwerpen zullen leiden tot onverantwoorde risico's in tijd, geld en product. Het is belangrijk terughoudend te zijn met wijzigingen en dat zeker niet alleen te doen. Het is een uitdaging een juiste balans te vinden tussen technologische ontwikkelingen en de risico's en kosten daarvan. Daarom is het belangrijk deze inherente spanning met andere landen te bespreken en te delen. Technologische verbeteringen zullen steeds getoetst moeten worden op risico's in tijd en geld. Ook de werf zal een deel van de risico's voor zijn rekening moeten nemen. Omschrijving daarvan zal nog heel wat moeite kosten. De afspraken moeten ook voor het parlement inzichtelijk zijn.

De kansen liggen in een verdergaande vorm van operationele samenwerking en integratie. Daarmee heeft Nederland goede ervaringen opgedaan met België en Duitsland. Nederlandse bedrijven kunnen systemen toeleveren op gebieden waar ze goed zijn. Dat zou dan moeten gelden voor de hele serie, zoals destijds voor de tripartite mijnenjagers. Daarnaast zijn er uitstekende kansen om het onderhoud in Nederland een prominente plaats te geven. Ten slotte biedt het project een hefboom andere landen te overtuigen technologisch hoogwaardige producten in Nederland te kopen: een liberale impuls om doorgaans gesloten markten toegankelijker te maken. Ik ben benieuwd naar de inhoud van de B-brief van het ministerie van Defensie, die de komende maanden wordt verwacht.

Mijn slotsom: sluit aan bij de keuze van één van de strategische partnerlanden, laat in samenwerking met een of meerdere landen ruimte voor beperkte aanpassingen in het ontwerp en biedt duidelijke perspectieven voor Nederlandse bedrijven op levering van deelsystemen, onderhoud en toegang van onze producten op de markten van anderen. ■