

Februari 2021

Onderwerp: Update DUKC Ambitiedocument

VROEGTIJDIGE DEELNAME AAN ONTWERPFASE IS VAN LEVENSBELANG

Het is ons een eer en genoegen u met dit ambitiedocument deelgenoot te maken van de aanwezige kennis, kunde én ambities van de bedrijven verenigd in het '*Dutch Underwater Knowledge Centre*' (DUKC). Nederland is van oudsher een zeevarende natie met een maritieme industrie van wereldformaat. In de Middeleeuwen ten tijde van de Oostzeehandel gingen we zo ver dat de overheid bepaalde dat schepen geheel in eigen land moesten worden gebouwd en met eigen bemanning moesten varen om buitenlandse concurrentie te voorkomen. Die tijden zijn voorbij en keren niet meer terug. De besluiten van toen hebben echter wel de bakermat gelegd voor de huidige zelfscheppende Nederlandse scheepbouw, bestaande uit werven en hun toeleveranciers, die nog altijd toonaangevend is in de wereld. Daar kunnen we trots op zijn! En we zijn verheugd dat de maritieme industrie vanuit vele beleidsterreinen nog altijd op veel steun kan rekenen.

Toch krijgen we sterk de indruk dat deze beleidssteun bij het project "Vervanging onderzeebootcapaciteit" is afgezwakt. Politiek en betrokken departementen moeten het belang van de sector én de Defensie Industrie Strategie 2018 beter onderkennen en de daad bij het woord voegen. Een substantiële participatie is voor de Defensie zeker zo belangrijk als voor de nationale industrie: het borgt immers de strategische autonomie van onze Onderzeedienst. Een complex hoogtechnologisch ontwikkelproject is per definitie ongeschikt om in competitie aan te besteden. We dreigen onszelf met het huidige verwervingsproces onnodig tekort te doen.

Nederlands naam en faam

Dit document gaat specifiek over onderzeebootgerelateerde kennis en kunde. Inderdaad, het was de Nederlandse uitvinder Cornelis Drebbel die in 1624 in de allereerste 'duikboot' enkele meters onder de oppervlakte van de Theems voer met zijn opdrachtgever de Engelse koning James I aan boord. Drebbel is een van de vele pioniers die de Nederlandse maritieme innovatiekracht demonstrenen.

De Nederlandse marineofficieren Wichers en van Pappelendam deden in de jaren dertig van de vorige eeuw een baanbrekende uitvinding; de snuiverinstallatie. Een uitschuifbare pijp op de onderzeeboot om lucht aan te voeren. Op die manier konden de batterijen worden opgeladen zonder kans op ontdekking en zo kon de boot veel langer onder water blijven. Deze technologie wordt vandaag de dag nog steeds wereldwijd toegepast op moderne dieselelektrische onderzeeboten.

De *in Nederland ontworpen en gebouwde* onderzeeboten, van de driecilinders uit de jaren '60 tot en met de huidige Walrusklasse onderzeeboten, worden internationaal geprezen en gelden als uitstekende inlichtingenverzamelaars en geduchte opposanten in oefeningen door hun geluidsarme signaturen en operationele inzetbaarheid.

Van Walrus 'affaire' toen naar een groot Walrus succes nú!

Met het ontwerp en de bouw van de Walrusklasse onderzeeboten hebben we opnieuw laten zien dat de innovatie en daadkracht van de Koninklijke Marine, de kennisinstituten en de industrie (De Gouden Driehoek) leiden tot internationaal hooggewaardeerde boten. Doordat we de ervaringen uit de nieuwbouwfase hebben gebruikt tijdens de instandhouding en de gebruikerservaringen hebben vertaald in het ontwerp, is die Nederlandse Gouden Driehoek in staat geweest om de Walrusklasse onderzeeboten beter, sneller en goedkoper voor te bereiden voor hun nieuwe taken én een hogere beschikbaarheid te

realiseren dan vergelijkbare boten uit het buitenland. Onafhankelijke onderzoeken over deze buitenlandse onderzeebootprojecten leveren het bewijs.¹²

We laten hiermee zien hoe onmisbaar de volle participatie van de Nederlandse industrie is voor de operationele- en instandhoudingspraktijk en de strategische autonomie van de onderzeedienst. Het beste product voor de beste prijs over de gehele levensduur, met maximale inschakeling van de Nederlandse industrie binnen het kader van nationale veiligheid. Daarvan is de Walrusklasse een uitstekend voorbeeld. Kunnen we dat bij de vervanging van de onderzeeboten nog steeds voor elkaar krijgen? Het antwoord is volmondig "Ja!".

In Nederland hebben we weliswaar geen specifieke onderzeebootwerf meer maar De Gouden Driehoek eromheen bestaat nog steeds en is springlevend verenigd in het DUKC. De instandhouding van Walrusklasse is juist een toonbeeld van het succes van De Gouden Driehoek; samen ontwerpen, samen bouwen en samen onderhouden. Samen de onderzeeboten veilig en paraat inzetten overal ter wereld. Daar zijn we goed in!

Leggen we dit succes bij het vervangingsproject zomaar naast ons neer?

Innovatie, verduurzaming en werkgelegenheid

Het rapport "*Capabilities and participation objectives of industries in The Netherlands (An update 2021) – Walrus Replacement Program*" toont aan dat we ook zonder onderzeebootwerf grote delen van het ontwerp, de bouw en de instandhouding nog steeds in Nederland kunnen uitvoeren. Het laat zien dat binnen onze sterke maritieme industrie de kennis en kunde voor de meeste relevante deelgebieden van een onderzeebootproject nog altijd aanwezig zijn. Veel bedrijven zijn in staat geweest om onderzeeboottechnologieën te exporteren en toe te passen in andere (maritieme) omgevingen. Denk bijvoorbeeld aan de technologieën achter *emissieloos varen*. Die vinden hun oorsprong in o.a. de elektrische voorstuwing van onderzeeboten. Energieopwekking, -distributie en -opslag zijn daarbij van levensbelang. De spin-off van een technologisch hoogstaand onderzeebootproject is voor de toekomst van de Nederlandse industrie van doorslaggevend belang. We merken dat de innovaties van een onderzeebootproject nog vaak worden onderschat of zelfs onbekend zijn bij beleidsmakers, terwijl het bedrijfsleven hier elke dag de vruchten van plukt. Het Triarii onderzoeksrapport "Economische Effecten Marinebouwcluster"³ toont aan dat elke geïnvesteerde euro in marinebouw ruim 45% meer oplevert voor de gehele maritieme sector.

De economische waarde van de marinebouw in Nederland bedroeg in 2017 naar schatting € 1.107 miljoen (directe economische waarde € 719 miljoen, indirecte economische waarde € 388 miljoen). Bij de Nederlandse vestigingen van de bedrijven uit het marinebouwcluster werkten in 2017 bijna 40.000 mensen. De defensie-investeringen en de verduurzaming van de Nederlandse vloot geven de sector een mooi toekomstperspectief met een groei in *high tech* banen, van ingenieur tot monteur.

Waarom is een onderzeebootproject zo belangrijk?

In het nieuws werd een onderzeeboot wel eens vergeleken met een Formule 1 auto. In beide gevallen gaat het om de ontwikkeling van nieuwe technologieën die worden toegepast in een veeleisende omgeving waar je de tegenstander altijd een stap voor moet zijn en de veiligheid van de bemanning of coureur steeds beter moet worden.

1 RAND National Defense Research Institute,
https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2011/RAND_MG1128.4.pdf

2 Canadian Centre for Policy Alternatives,
<https://www.policyalternatives.ca/sites/default/files/uploads/publications/National%20Office/2013/06/ThatSinkingFeeling.pdf>

3 Eindrapport Economische Effecten Marinebouwcluster. Den Haag, Juni 2018, Triarii B.V.

Vanuit de Formule 1 landen veel ontwikkelingen in de commerciële automobieliindustrie. Daar zit het verdienpotentieel voor nieuwe toepassingen. Dat geldt ook voor een onderzeebootproject. De spin-off van een dergelijk project in de maritieme sector heeft een langjarige impact. Wat we nu gaan ontwikkelen, passen we decennia later nog toe op oppervlakteschepen van de marine en daarbuiten op civiele schepen.

Het moge duidelijk zijn dat een onderzeebootproject voor jaren hoogwaardig maritiem werk oplevert. Niet alleen in het project zelf en bij de instandhouding van de boten maar ook in vele andere civiele scheepsbouwprojecten, in Nederland en tot ver daarbuiten.

Als we nu niet meedoen in de ontwikkeling van de toekomstige onderzeeboten komen we nauwelijks meer aan bod bij de bouw en instandhouding. Daarmee wordt Defensie in hoge mate afhankelijk van beschikbare kennis en kunde uit het buitenland. Dit zal leiden tot een onnodige en ernstige aantasting van de strategische autonomie.

Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald

Het project "Vervanging onderzeebootcapaciteit" is een van de grootste en meest complexe materieelprojecten voor de komende jaren. Een bestaand buitenlands ontwerp (COTS) zal moeten worden aangepast aan de Nederlandse eisen. Hiervoor zal veel specifieke ontwikkeling nodig zijn. Deze ontwikkeling gaat nu reeds van start in de aanstaande dialoofase. Dat vergt een enorme ontwerpinspanning voor de drie kandidaatwerven, te weten Naval Group (Frankrijk), Saab Kockums (Zweden) en Thyssenkrupp Marine Systems (Duitsland), én hun toeleveranciers. Drie kandidaatwerven, drie verschillende ontwerpen en een veelvoud van oplossingen om aan de Nederlandse eisen tegemoet te komen. Gaan de kandidaatwerven zich werkelijk maximaal inspannen als ze weten dat er geen financiële compensatie is voor hun ontwerpinspanningen? En gaat deze ontwikkeling dan binnen de gewenste tijd leiden tot het beste product?

Een complex ontwikkelproject leent zich niet voor verregaande concurrentiestelling. En de schijn dat het de prijs gunstig zal beïnvloeden bedriegt. Die prijs betalen we namelijk pas later als we merken dat we afhankelijk zijn geworden van buitenlandse bedrijven die hun eigen commerciële belangen afwegen tegen de inzetbaarheid van onze onderzeeboten.

- *Nú kunnen we het schip nog keren en zorgen dat de Nederlandse Gouden Driehoek een essentiële plek krijgt in de ontwerpfase van de nieuwe onderzeeboten. Dit start al tijdens de dialoofase.*
- *Nú kunnen we er nog voor zorgen dat er investeringen terug gaan vloeien in de Nederlandse maritieme sector. En uitvoering geven aan de Defensie Industrie Strategie.*
- *Nú kunnen we het proces nog aanpassen om sneller een keuze te maken voor een kandidaatwerf.*
- *Nú kunnen we nog een concrete doelstelling neerzetten voor Industriële Participatie.*

De Nederlandse toeleveranciers moeten met drie kandidaatwerven in "stove pipes" de Nederlandse eisen omzetten in ontwerpen. En daarna dus drie offertes maken, allemaal voor eigen rekening en risico. Daarbij mag de informatie van de drie kandidaatwerven niet worden uitgewisseld. Dat is niet alleen een stevige barrière voor sommige partijen, maar het zal ook de kosten opdrijven. Deze kosten die zijn gemaakt, moeten worden terugverdiend. Het gekozen proces leidt dus niet tot een lagere prijs. De aanname dat concurrentie per definitie tot kostenbesparing leidt is onjuist.

Deze weken begint de dialoofase (D-fase) in de aanbestedingsprocedure van de vervanging van de Walrus-klasse onderzeeboten. Wij doen een klemmend beroep op u om het keuzeprocess te versnellen. Dit is in de dialoog essentieel voor het Nederlandse bedrijfsleven.

Het DUKC staat voor het behoud van onderwatertechnologie en zet zich in om deel te nemen aan het project "Vervanging onderzeebootcapaciteit". Bedrijven met een ambitie en een toekomst die past bij Nederland als toonaangevende maritieme natie.

U vindt meer informatie over de specifieke kennis en kunde van de DUKC-deelnemers in het gevoegde rapport "*Capabilities and participation objectives of industries in The Netherlands (An update 2021) – Walrus Replacement Program*".

We rekenen op uw steun.

Namens de DUKC-bedrijven

