

De Ruttekabinetten wilden een Hollands Glorie-industrie, maar nu het erop aankomt bouwt een Franse werf onze onderzeeboten



Door [Menno Tamminga](#) - 20 maart 2024
Geplaatst in [Economie](#) - [Industriepolitiek](#)

Soms moet je de rollen omdraaien voor het beste inzicht. Neem de aanbesteding van vier nieuwe onderzeeboten aan de Franse scheepswerf Naval. De Zweeds-Nederlandse combinatie van het beursgenoteerde Saab en familiebedrijf Damen (Gorinchem), die lange tijd de favoriet was, vist achter het net.

Maar stel nu... dat de Franse regering vier onderzeeboten had willen bestellen. Zou de regering Macron dan kiezen voor een Zweeds-Nederlandse boot? Of voor de Duitse werf ThyssenKrupp, die ook in de race was voor de Nederlandse opdracht?

Nee, natuurlijk niet. De Franse regering koopt de boot bij een Franse werf. Koop Franse waar, dan helpen wij elkaar. Dat is het motto in Parijs.

Dus waarom doet Nederland dat niet? Hoera voor Hollands Glorie.

Magere rol Nederlandse industrie

Het antwoord op deze vraag krijgen Nederlandse parlementariërs hooguit achter gesloten deuren. Alles aan de duikbotenorder is geheim. Van het contract tot de afweging in het demissionaire kabinet RutteVier. De precieze rol van de Nederlandse industrie is zelfs onduidelijk.

Demissionair staatssecretaris Christophe van der Maat van Defensie (VVD) taxeert de rol van de

De Ruttekabinetten wilden een Hollands Glorie-industrie, maar nu het erop aankomt bouwt een Franse werf onze onderzeeboten

Nederlandse industrie op enkele honderden miljoenen. Zeg: 300 miljoen. Uitgaande van een opdracht van 5 miljard is dat een magere 6 procent. Dat is niet de eerder beloofde 'zo groot mogelijke betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven'.

Het enige dat de buitenwereld nu weet, zijn de namen van de nieuwe onderzeeboten: Orka, Zwaardvis, Barracuda en Tijgerhaai.

De geheimhouding maakt een beoordeling van de Franse keuze ondoenlijk. Maar het is wél mogelijk om het krachtenveld te schetsen en dan zie je een pijnlijke uitkomst.

De draai van 2018

Wie het spoor terug volgt, komt uit bij een brief van 15 november 2018 aan de Tweede Kamer waarin Ank Bijleveld, toenmalig CDA-minister van Defensie en Mona Keijzer, toenmalig CDA-staatssecretaris van Economische Zaken, een nieuwe industriestrategie voor Defensie aankondigen. Het is een politiek-economische draai. In de bijbehorende nota maken de bewindslieden expliciet duidelijk dat de belangen van de Nederlandse maritieme industrie (banen, kennis, export) een rol moeten spelen bij de aankopen van nieuw materieel.

'We gaan de Nederlandse defensie-industrie versterken' beloven de bewindslieden van het kabinet RutteDrie. Kortom: koop Nederlandse waar, dan...

No guts, no Hollands Glorie

Daar wilde de van oudsher liberaal denkende Haagse hoofdstroming eerder niks van weten. Eigen industriële belangen nastreven en voortrekken, dat was niet Nederlands, dat was... zo Frans. Maar in 2018 schreven Bijleveld en Keijzer: 'Bij toekomstige aanbestedingstrajecten kiezen we - binnen de kaders van de Europese regelgeving - voor Nederlandse leveranciers als we vinden dat dit in het belang van onze nationale veiligheid is. Soms zal het belangrijk zijn om spullen snel in huis te hebben en kunnen ze elders van de plank gekocht worden. Dan gaan we dat doen.'

Eind vorig jaar deden de ministeries van Defensie en Economische Zaken en Klimaat er nog een schepje bovenop. Ze lanceerden een agenda voor de maritieme industrie. Ze beloofden actief industriebeleid. Kernwoorden onder meer: innovatie en een sterk Nederland in een weerbaar Europa. De agenda is getiteld (niet schrikken): *No guts, no Hollands glorie*.

Naval is een staatsbedrijf

In 2018 had Saab-Damen de beste papieren. Zweden was toen geen Navo-lid, maar Damen en de Nederlandse industrie compenseerden dat. Zij waren ook een tijdlang de favoriet, totdat er in 2019 vertraging optrad in de politieke besluitvorming. Vervolgens besloot het kabinet om nooit opgehelderde redenen tot een heuse aanbesteding, waarop vier partijen reageerden. Was dat

De Ruttekabinetten wilden een Hollands Glorie-industrie, maar nu het erop aankomt bouwt een Franse werf onze onderzeeboten

ingegeven door euro- en Navo-politieke overwegingen, zodat ook een Duitse en een Franse werf een kans kregen? De uitkomst is nu bekend.

Wat gaf vorige week de doorslag?

Naval is feitelijk een staatsbedrijf. De Franse Staat bezit tweederde van de aandelen. Het is een koud kunstje om Nederland een lage prijs aan te bieden. Dat is jammer voor de grootaandeelhouder, maar die maalt daar niet om. Bij een lage prijs geeft de Franse Staat en dus de Franse belastingbetaler een subsidie aan Nederland en de Nederlandse belastingbetaler: de aankoop is goedkoper dan bij een realistisch rendement voor de aandeelhouder.

De onderzeeboten die Naval gaat leveren komen niet, zoals dat heet, van de plank. Het argument dat 'van de plank kopen' nodig kan zijn omdat je 'de spullen' sneller in huis hebt, gaat hier niet op. Naval bouwt nucleair aangedreven onderzeeboten, maar die neemt Nederland niet. Onze bestelling is een soort tussenmodel. Deze keuze laat zien hoe ondoorgrondelijk het samenspel is tussen economische belangen, de wensen en de strategie van de gebruiker en de financiële belangen. Als er nu opeens toch snelheid gemaakt moet worden is dat het gevolg van politiek getreuzel.

De laatste twee Ruttekabinetten zijn enthousiast over actieve industriepolitiek bij defensiebestellingen, maar de bewindslieden handelen er niet naar. Dat is ook niet de eerste keer. Vorig jaar passeerde Nederland het Nederlandse bedrijf Defecture en diens Duitse partner bij de Duits-Nederlandse aanbesteding voor 3.000 gepantserde terreinwagens. Mercedes won, berichtte NRC, al moest de auto nog ontwikkeld worden. Die was goedkoper.

Rutte laat het lelijk afweten

Als je de mooie woorden van de Ruttekabinetten naast de uitkomst legt, zie je een groot gat. De kabinetten geven hoog op van Nederland kenniseconomie en van innovatie, maar als het om nationale bedrijfsbelangen gaat duiken zij. Niet opstaan tegen de VS als de export van de nieuwste chipmachines van ASML naar China wordt verboden. Niet opkomen voor Nederlandse industriële belangen bij de onderzeebootorder.

Kennis en een kenniseconomie komen niet als manna uit de hemel. Zij vergen investeringen in de nationale industrie. Daar laat Rutte het lelijk afweten.

[*Menno Tamminga*](#) is economisch columnist van Wynia's Week. Eerder was hij redacteur en columnist van *Het Financieele Dagblad* en van *NRC Handelsblad*.

Wynia's Week wordt mogelijk gemaakt door de vrijwillig betaalde abonnementen van de lezers. Doet u al mee? Doneren aan *Wynia's Week* kan [HIER](#). Hartelijk dank!