



Defensienota 2022

Maritiem onder de maat

Naar aanleiding van de recent gepubliceerde Defensienota 2022 en de door velen in diverse praatprogramma's daarop geleverde commentaren en nu ook door de voorzitter van de KVMO in ons vakblad, rijst vanuit het maritieme domein toch het sterke gevoel op dat er iets heel erg essentieels ontbreekt.

Anvankelijk waren de de commentaren instemmend, zo niet lovend. Wat er aan reparaties en aanvullingen op de krijgsmacht nu is geprogrammeerd is dan ook voor de land- en luchtmachtbevredigend en daarop kan weinig worden afgedongen. Echter, vanuit mijn ervaring als operationeel zeeofficier, hoofd van de Militaire Inlichtingendienst, commandant van de oppervlaktevloot, en Defensieattaché in Washington DC mis ik een paar elementaire en essentiële aspecten en componenten in het herstelplan. In andere woorden, componenten die fundamenteel noodzakelijk en onmisbaar zijn voor de maritieme taakstelling, te weten *sea control*.

Sea control

Ongetwijfeld hebben sinds het uitbreken van de Russisch-Oekraïense oorlog de interessante en waardevolle beschouwingen van opperofficieren van land- en luchtmacht, die begrijpelijkerwijs de focus op de landoorlog in Oekraïne leggen, grote invloed gehad op de menings- en besluitvorming m.b.t. de defensienota. Die nota lijkt dan ook geschreven vanuit het perspectief op de voortzetting en mogelijk uitbreiding van zo'n continentaal conflict in de toekomst. Over de operationele, materiële dreiging zelf wordt overigens in de nota nauwelijks gerept. Wij dienen voorbereid te zijn op een breder conflict NAVO – Rusland om afschrikking geloofwaardig te maken en dat is dan

ook de onderliggende doelstelling van de nota. Si vis pacem, pare bellum.

De Russische dreiging (en zeker op afstand de Chinese) beperkt zich niet tot het continent en heeft een cruciale maritieme dimensie. Die maritieme doctrine is gecentreerd rond *sea denial*: het aan de tegenstander ontzeggen van het gebruik van de zee. Dat aspect wordt echter niet gedekt door de voorliggende defensienota. Weliswaar terecht wordt er wat betreft de marine geïnvesteerd in *Ballistic Missile Defense* vanaf fregatten en in precisie wapensystemen vanuit zee. Ook het Korps Mariniers krijgt een prijzenswaardige versterking. Dat alles dient voor de ondersteuning van de strijd op het land-theater. Echter de strijd ter zee, de reparatie van wat wij hadden aan capaciteiten t.a.v. onderzeebootbestrijding (OB) en mijnenbestrijding (MB), voor het behoud van *sea control*, komt in de nota niet aan de orde.

Is *sea control* een vergeten begrip geworden? De Amerikaan Alfred Mahan schreef hierover *The influence of seapower upon history*, de bijbel van de maritiem strategen. De Brit Sir Arthur Hertzlet schreef *The submarine and seapower*, nadat zijn land in twee wereldoorlogen door toedoen van het onderzeebootwapen bijna op de

knieën is gedwongen, ware het niet dat de Amerikanen ze gered hebben. Ook in dit rijtje Admiraal Gorshkov, met het boek *The sea power of the state*. Hij was na Stalin decennialang opperbevelhebber van de Sovjetmarine. Zijn doctrines zijn nog immer leidinggevend in de Russische marine. Al deze wereldliteratuur leidt tot één conclusie: wij kunnen geen oorlog winnen zonder *sea control*, het eigen vrije gebruik van de zee (met inbegrip van

ondersteuning van de krijg te land), maar bovenal het adequaat beveiligen van onze transportroutes over zee. In de defensienota wordt zeer terecht aandacht besteed aan de luchtverdediging van

Rotterdam (en impliciet van andere zeehavens) en aan de verbetering van transportmogelijkheden van versterkingen en logistiek van die havens naar het Oosten, maar hoe die aanvoer daar over zee veilig moet arriveren is in de nota een niet gestelde vraag; laat staan dat er een begin is gemaakt van een antwoord daarop. Dat is een existentiële tekortkoming.

De dreiging onder het wateroppervlak

In de Zwarte Zee kunnen onderzeeboten in de Rusland-Oekraïense oorlog niet of nauwelijks een rol spelen. Uit de spectaculaire ondergang van de Moskva aldaar, een nogal verwaarloosde oude roestbak, zou de indruk

‘Het afsnijden of zelfs maar het verstoren van onze zee aanvoerlijnen, is onacceptabel en in tijden van oorlog dodelijk’



‘De Russische marine is altijd primair een onderzeebootmarine geweest’. Roll-out van de Yasenklasse nucleaire onderzeeboot Krasnoyarsk op de rede van Severodvinsk, augustus 2021 (Kuleshov Oleg, Shutterstock)

kunnen zijn ontstaan dat de Russische marine niet veel voorstelt. Het kelderden van de Moskva is echter allermindst indicatief voor de slagkracht van de Russische marine op de oceanen. Welnu, die marine is na Stalin, vanaf het regime van Chroesjtsjov, altijd primair een onderzeebootmarine geweest. Dat werd sterk ontwikkeld door admiraal Gorshkov. Zij is dat nu, met de nodige pieken en dalen, nog steeds, waarbij heden ten dage een kleine zestig moderne onderzeeboten een dreiging vormen voor de Verenigde Staten, Europa en onze cruciale zee- aanvoerroutes over de oceaan en de randzeeën naar de in Noordwest-Europa gelegen havens. Deze boten zijn ongeëvenaard in titanium constructie, duikdiepte, (nucleaire) voortstuwing, snelheid onder water en slagkracht. Minus een tiental ballistische boten blijft er nog een respectabel aantal aanvalsonderzeeërs over die de potentie hebben onze aanvoer over zee volledig plat te leggen.

De strategische, economische en maatschappelijke implicaties daarvan laten zich makkelijk raden. De ontwrichtende impact op de haven van Rotterdam en de achterliggende logistiek van de recente blokkering van het Suezkanaal door het aan de grond lopen van één enkele grote containercarrier, de Ever Given, kan iedereen zich nog wel herinneren. Het afsnijden of zelfs maar het verstoren van onze zee aanvoerlijnen (denk ook

aan de recente incidenten in de Straat van Hormuz) is onacceptabel en in tijden van oorlog dodelijk. In tijden van oplopende spanningen, of een sluimerend conflict, moet het door de vijand verstoren van aanvoerlijnen en het onbegaanbaar maken van havens met de grootst mogelijke inspanning worden voorkomen, danwel worden bestreden.

Nederland heeft de onderzeebootbestrijdingscapaciteit van onze marine (tweeëntwintig fregatten en dertien P3 Orions maritieme patrouillevliegtuigen) na de ontrafeling van de Sovjet-Unie en het Warschaupact dramatisch afgebouwd. Ongetwijfeld was het stupide Nederlandse hoogtepunt van vredesdividend uitkeren de totale ophefing van de Orions: vliegende fregatten, uitmuntende, kosteneffectieve onderzeebootbestrijders en de ogen van de vloot voor alle doeleinden. Nu zijn er van die tweeëntwintig fregatten nog zes over. Deze zullen weliswaar op termijn worden vervangen, maar van aanvulling op de weggesneden aantallen is geen sprake. Net zoals er geen sprake is van het op termijn aanschaffen van maritieme patrouillevliegtuigen. Zelfs niet van *anti-submarine* drones, die deze capaciteit eventueel op termijn kunnen invullen. Onder andere de VS, het VK, China en Rusland zijn doende met het ontwikkelen van zowel vliegende als varende drones, die ingezet kunnen worden voor onderzeebootbestrijding.



Een gloednieuwe Boeing P-8A Poseidon van de Royal Air Force oefent boven de baai van Moray met het lanceren van een Mark 54 torpedo, 22 juli 2021 (UK Ministry of Defence)

Vervolgens is in de nota geen aandacht besteed aan de kwetsbaarheid voor zeemijnen van de ondiepere aanlooproutes naar de havens, in de eerste plaats het Kanaal, de Straat van Dover en de Noordzee. Mijnen zijn goedkoop, zeer gemakkelijk onopvallend te leggen en materieels- en arbeidsintensief om te ruimen. Met zeemijnen kunnen onze zeehavens eenvoudig voor kortere of langere tijd effectief geheel worden geblokkeerd. Voorheen hadden wij vijftien goede MB-vaartuigen waarmee samen met de zes Belgische zusterschepen die klus geklaard kon worden. Nu zijn daar nog zes van over, die gelukkig wel vervangen worden, maar dit aantal is samen met de Belgische schepen volstrekt onvoldoende om alleen al onze eigen havens, Rotterdam, Vlissingen, Antwerpen en Delfzijl mijnenvrij te houden.

Nederland staat hierin niet alleen. Het beeld op zee is vanuit de NAVO bekeken niet veel beter. De *Royal Navy* had in de periode na de Tweede Wereldoorlog zo'n viermaal de omvang van onze eigen marine. Nu hebben zij nog maar achttien fregatten en *destroyers* in dienst. Ondanks de marginalisering van de Koninklijke Marine, is dat in verhouding nog minder dan vier op één. Het is weliswaar zo dat Downing Street behoorlijk investeert om de komende dertig jaar zo'n honderdvijftig schepen te lanceren, maar numeriek zal de Britse vloot in die periode inleveren. Net als bij de Koninklijke Marine komen er significante *capacity gaps*. Van hun destijds adequate vloot van een kleine veertig maritieme patrouillevliegtuigen was na 2010 niets over. Onlangs heeft het VK negen Lockheed P8 Poseidons maritieme patrouillevliegtuigen in operationele dienst genomen. In tegenstelling tot Den Haag heeft London besloten om de capaciteit van de maritieme-patrouillevliegtuigen terug op niveau te brengen. Met het in gebruik nemen van de Poseidons, is daarmee een goed begin gemaakt.

Een adequate *sea control* en ook de directe beveiliging en het escorteren van hoogwaardige transporten over zee lijkt thans in NAVO-verband moeilijk tot niet bereikbaar.

Specialisatie van mens en industrie

Waar in de nota gesproken wordt over samenwerking, taakspecialisatie en de dingen doen waar we goed in zijn, wordt er met geen woord gerept over onze economie en scheepsbouwindustrie en de in de marine aanwezige onderzeeboot- en mijnenbestrijdingsexpertise (onze nog niet geheel verdampte expertise op het gebied van marineluchtvaart inclusief). De Poseidon P8 vliegtuigen komen naast de Amerikanen en de Britten ook in gebruik bij de Noren en de Duitsers. Met hen zouden wij na aanschaf van een aantal P8's een zeer vruchtbaar samenwerkingsverband voor aanschaf, onderhoud, opleidingen, basering en operaties kunnen opzetten waarmee de onderzeebootdreiging op de Atlantische oceaan, samen met de noodzakelijke hoeveelheid fregatten en helikopters, geloofwaardig kan worden aangepakt.

De Defensienota 2022 toont een diagram met de specifieke materieelinvesteringen verdeeld over de krijgsmachtdelen. Daaruit blijkt dat 6,2% hiervan naar de marine gaat, tweemaal zoveel naar de landmacht en driemaal zoveel naar de luchtmacht; een verhouding van 1:2:3. Zoals gezegd zou niets moeten worden afgedaan aan de plannen voor de land- en luchtmacht, maar geconstateerd moet worden dat de marineplannen volstrekt onvoldoende zijn in het licht van de bestaande maritieme dreiging en dat daar binnen de NAVO met opgetrokken wenkbrauwen naar wordt gekeken.

De stelling van staatssecretaris Christophe van der Maat dat de krijgsmacht over drie jaar weer op niveau zal zijn, is dan ook maritiem bekeken een gotspe. Hij liet meermaals weten dat hij bij zijn aantreden het meest geschrokken was van de staat van het defensievastgoed. De lekkende daken, de rotte kozijnen en de loszittende tegels in de kazernes. Ongetwijfeld een schandalige toestand, maar zijn eerste prioriteit zou moeten zijn de zorg over de deplorable toestand van onze gevechtskracht in het licht van haar

takenpakket. De *mindset* van de staatssecretaris (en de minister) is kennelijk niet in eerste instantie gefocust op de primaire taak van de krijgsmacht: 'Het produceren van overtuigende gevechtskracht om de regering te dienen waar

en wanneer gewenst'. Vraag een marineman of vrouw wat hij liever heeft: goede spullen om het gevecht op zee te voeren, te overleven en te winnen, of een fatsoenlijke kazerne aan de wal en het antwoord zal wel duidelijk zijn. Maar dat mag helemaal de vraag niet zijn. Wij moeten er als natie voor staan dat al die aspecten samen in orde zijn met de gevechtskracht als uitgangspunt. Ik pleit dan ook voor een adequaat herstel van onze onderzeeboot- en mijnenbestrijdingcapaciteiten.

Ten slotte

Hopelijk, voordat deze nota in de Tweede Kamer behandeld wordt, kan onder politieke spelers wellicht gewerkt worden aan verbreding van inzicht op de totale dreiging, met als gevolg een meer evenwichtige nota. Dat vergt ook een proactieve opstelling van onze actief dienende collega's in het duiden van de maritieme dreiging, zonder daarbij politiek Den Haag en hun collega's van de Land- en Luchtmacht te hoeven afvallen. Wij zijn wat dat betreft in het verleden wel heel erg braaf en terughoudend, om niet te zeggen naïef geweest. De bespreking van het boek *Developing the naval mind* (Naval Institute Press, 2021) door collega Ooms in het julinumnummer van *Marineblad*, is naar mijn mening toonaangevend. Hij geeft als lichtend voorbeeld de *US Naval Institute Proceedings* dat 'vandaag de dag nog steeds *net als het Marineblad* (sic) als professioneel discussieplatform dient.' Dat zulks enige moed van onze collega's, redacties en gezond verstand bij de politieke menings- en besluitvormers vergt -en zeker nog meer geld gaat kosten-, is onontkoombaar.

Commandeur b.d. P.C. Kok

'Wij moeten er als natie voor staan dat al die aspecten samen in orde zijn met de gevechtskracht als uitgangspunt'