



Een *perfect storm* nadert

CDR b.d. Pieter Kok



(G. Baks, Photocom)

De geopolitieke ontwikkelingen stemmen tot grote bezorgdheid en hebben geleid tot een herwaardering van onze geallieerde weerbaarheid. De maritieme strijdkrachten maken daarvan een essentieel deel uit. Uit de Defensienota 2022 blijkt dat niet overtuigend. Met dank aan VADM Hulshof zou een goed geformuleerde missie voor de Koninklijke Marine zijn *'het produceren van gevechtskracht op en vanuit zee om de regering te dienen waar en wanneer gewenst'*. Dat vertaalt zich dan in de taak om met succes *sea control* af te dwingen: het ongestoorde eigen gebruik van de zeeën. Vanuit die situatie kunnen de zee-aanvoerlijnen van Europa veilig worden gebruikt en kunnen vanuit zee de gebeurtenissen en krijgshandelingen op het land worden beïnvloed met het bombarderen van landdoelen en amfibische operaties: *projection of power ashore*.

Hoe komt een krijgsmacht inhoudelijk tot stand?

Bij de samenstelling van de strijdkrachten hoort in eerste instantie te worden uitgegaan van het gegeven wat er eigenlijk te verdedigen valt en wat daarvan de kwetsbaarheden zijn. Ten tweede dient de potentiële dreiging voor die kwetsbaarheden te worden beschouwd. Het eerste zou moeten resulteren in de samenstelling van de krijgsmacht, het tweede in de operationele gereedheid van die krijgsmacht. Operationele gereedheid volgt uit de complementaire gereedheden van materieel, logistiek, personeel en geoefendheid. Afhankelijk van de momentele dreiging kunnen elementen in de mottenballen worden gelegd om te worden gemobiliseerd wanneer het dreigingsniveau oploopt.

De kwetsbaarheden

De levensvatbaarheid van ons economisch en maatschappelijk welzijn en ons voortbestaan zijn voor 90% afhankelijk van zeetransport. Het gaat hier om primaire levensbehoeften, voeding, energie, grondstoffen voor productie en de ongestoorde aanvoer van logistiek voor de continuïteit van onze geallieerde strijdkrachten en de veilige export over zee.

Koopvaardij

De voor Nederland van direct belang zijnde kwetsbare routes lopen over de Atlantische Oceaan, het Kanaal en de Noordzee. Kijken we naar de haven van Rotterdam, de grootste van noordwest Europa, zien we een jaarlijkse overslag van een kleine 500 miljoen ton aan- en afvoer, waarvan 200 miljoen ton olie en gas, 15 miljoen containers middels 29.000 zeeschepen van alle formaten tot 500.000 ton. Dat zijn er zo'n 80 per dag. Hoe kwetsbaar deze aanvoer is bleek toen vorig jaar het containerschip *Ever Given* een tijd vastzat in het Suezkanaal. De gevolgen van die stagnatie waren dagelijks in het nieuws. Nederlandse reders hebben ongeveer 2.300 schepen in beheer. Daarvan zijn er 1.200 in Nederland geregistreerd. Op die 1.200 Nederlandse schepen varen zo'n 5.000 Nederlandse en 21.000 buitenlandse bemanningsleden. Van deze 1.200 schepen staan 430 schepen onder gezag van een Nederlandse kapitein. Van de overige Nederlandse schepen varen er 450 onder leiding van Russische kapiteins. 's Zachtst gezegd een kwetsbare situatie.

Den Haag kan bij internationale spanningen een noodtoestand uitroepen. Dat kan een aantal noodwetten initiëren waarmee buitenlandse bemanningen kunnen worden geweerd van Nederlandse schepen. Nederlandse kapiteins en andere Nederlandse zeevarenden kunnen verplicht worden om te gaan varen op door de regering gevorderde schepen. De uitvoeringsregelingen voor dat alles zijn echter praktisch verdwenen. Binnen de Marinestaf bestond in vroegere jaren een afdeling Koopvaardijzaken die zich over de algemene

oorlogsvoorbereiding van de koopvaardij bekommerde. Denk hierbij aan voorzieningen voor luchtverdedigings- en mijnen beschermingsmaterieel, anti-torpedomiddelen, helikoptervoorzieningen, opleidingen, plannen en procedures en een communicatie-infrastructuur. De Marinestaf is echter opgeheven en de regelingen en ook de mogelijkheden verdwenen goeddeels. Voor roerige tijden hadden Nederlandse koopvaardij schepen vroeger verzegelde instructies aan boord. Dat systeem bestaat niet meer. Hiervoor in de plaats kwamen wat algemene adviserende publicaties. Het zou goed zijn met wet- en regelgeving enige controle over de koopvaardij te hernemen. Die moet wel verder gaan dan de huidige vrijwillige samenwerking. Deze kwetsbare onderwerpen dienen gecoördineerd te worden opgepakt door alle betrokken ministeries.

Onderzeese leidingen

Wat naast het voorgaande zorgen baart zijn leidingen voor energie en dataverkeer op de zeebodem. Die kwamen duidelijk aan het licht bij het opblazen van de *Nord Stream* pijpleidingen. Sabotage van deze leidingen zal enorme gevolgen hebben voor Europa. Wie verantwoordelijk is voor de beveiliging van de onderzeese leidingen is een grote vraag. De eigenaren van deze leidingen, die verantwoordelijk zijn voor de goede werking, beschikken niet over de geweldsmiddelen om veiligheid af te dwingen. Een suggestie is het saboteren van leidingen juridisch onder te brengen bij het begrip 'piraterij' conform andere geweldsacties tegen particulier eigendom op zee. In afwachting van meer specifieke internationale regelgeving zou dit, in elk geval voor het Atlantisch gebied, eenzijdig moeten worden afgekondigd. Dan kunnen kustwachten en marines optreden. Momenteel ontbreken in Nederland voor dat optreden nog de middelen. Het begint met

'Sabotage van pijpleidingen zoals Nord Stream zal enorme gevolgen hebben voor Europa'

een goed zeebeeld: wie vaart waar en waarom? Dat is nu afhankelijk van de eigen positie-uitzendingen van de individuele schepen. Als deze opzettelijk worden gestaakt dienen externe sensoren die informatie te leveren met satellieten, (vooral) vliegtuigen, radarposten en schepen. Daarvan zijn er onvoldoende. Ook hier is nog het nodige werk te doen met de betrokken ministeries.

De bescherming van de zee-aanvoerroutes

Zeeroutes komen van over de hele wereld bij elkaar op de Atlantische Oceaan en van daar op de nabije zeeën van noordwest Europa. Wat daar fysiek de scheepvaart bedreigt zijn onderzeeboten, vliegtuigen, oppervlakteschepen, geleide projectielen en in de ondiepere delen, zeemijnen. Daarvan zijn de meest potente en de meest waarschijnlijke bedreigingen in de huidige constellatie, tientallen moderne onderzeeboten en goedkope mijnen in grote aantallen. Rusland beschikt over ongeveer tachtig moderne onderzeeboten waarvan tien boten met strategische ballistische nucleaire raketten uitgerust zijn. De ca. zeventig aanvalsonderzeeërs zijn



(G. Baks, Photocom)

‘Voor Nederland is de gebrekkige OB-capaciteit één van de ‘voortdurend significante kwalitatieve tekortkomingen’’, aldus Kok.

modern qua constructie (titanium) en beschikken over goede duikdiepte, snelheid en bewapening. Daarvan zullen er continu rond de twintig operationeel op zee kunnen zijn.

Zonder over kwantiteit te hoeven uitweiden kan er wel iets zinnigs worden gezegd over kwaliteit van de benodigde middelen, gebaseerd op het concept van verdediging van de scheepvaart. Dat concept bestaat ten eerste uit *barrier*-operaties in de zeestraten tussen Groenland, IJsland en het VK die voorzien in de belemmering van de passage van Russische onderzeeboten op hun weg van hun noordelijke bases naar open zee, waar de scheepvaartroutes lopen. Ten tweede is op de scheepvaartroutes voor een adequate nabije bescherming van hoogwaardige schepen, b.v. een supertanker of een konvooi, rond de klok escorte nodig. Zo'n escorte taakgroep bestaat uit onderzeebootbestrijdingsfregatten met boordhelikopters en drones én maritieme patrouillevliegtuigen. Als één van de elementen van zo'n geïntegreerd verband ontbreekt, is het escorte gehandicapt en daalt de overlevingskans spectaculair. Wat hieruit volgt is dat we voor de bescherming van onze routes vooral fregatten en vliegtuigen nodig hebben. Gezien de beschikbare geallieerde middelen op dit gebied is de Nederlandse bijdrage hieraan, zes fregatten en nul vliegtuigen, zwaar onder de maat.

De aanlopen naar havens in noordwest Europa in het nabije ondiepere zeegebied zijn uiterst kwetsbaar voor zeemijnen. De gevolgen van het op een mijn lopen van een supertanker voor milieu en logistiek zijn rampzalig. De mijnendreiging bestaat vanuit Rusland uit grote aantallen conventionele zeemijnen. Deze kunnen onopvallend worden gelegd door vliegtuigen, (burger-) schepen en onderzeeboten. In beginsel zorgen alle NAVO-lidstaten voor het schoonvegen van hun eigen straatjes met onderlinge bijstand. Ook hier moet worden geconstateerd

dat, ondanks de mooie Nederlands-Belgische samenwerking, de aantallen geallieerde *Mine Counter Measure Vessels* (MCMV) tekortschieten. Waar we voorheen samen met België vierentwintig goede MCMV's hadden zijn daar nu nog tweemaal zes stuks van over.

De plannen

De Defensienota 2022 voorziet voor de Koninklijke Marine in een verbetering van de operationele gereedheid van de bestaande middelen. Echter, vervanging van de in de afgelopen decennia verkochte schepen en vliegtuigen komt in de nota niet aan de orde.

Materieel

Voor aanvulling van het aantal fregatten hoeft het wiel niet opnieuw te worden uitgevonden, slechts de geplande aantallen dienen te worden opgehoogd. Hetzelfde geldt voor de zes mijnenbestrijdingsvaartuigen. De noodzakelijke maritieme patrouillevliegtuigen hebben wat meer voeten in de aarde. In geallieerd verband hebben we onvoldoende maritieme patrouillevliegtuigen beschikbaar. Amerika heeft er ruim 110 van het type Boeing P8 Poseidon. Het *airframe* van dit vliegtuig is de Boeing 737. Behalve voor onderzeebootbestrijding, is het toestel zowel geschikt voor inlichtingen-, surveillance- en verkenningmissies als voor elektronische- en cyberoorlogvoering. Door de vlieghoogte is het sensorbereik groot. Het vliegtuig beschikt over een formidabele slagkracht met torpedo's en kruisvluchtwapens en is inzetbaar voor een veelheid van taken zowel boven zee als boven land. Van de 110 maritieme patrouillevliegtuigen alloceert Amerika zeventig stuks voor de Indo-Pacific. Voor de Atlantic en aangrenzende zeeën blijven er zo'n veertig stuks over. In de relevante plannings zijn voorzien: Groot-Brittannië negen stuks, Duitsland acht stuks en Noorwegen tien stuks. Nederland heeft er geen. De recente NAVO-beoordeling meldt voor Nederland zeer

specifiek bij onderzeebootbestrijdingscapaciteiten: ‘onvoldoende of niet ingevuld’. Dat gaat dus over respectievelijk fregatten en vliegtuigen. Voor Nederland is dit één van de ‘voortdurende significante kwalitatieve tekortkomingen’. Dat is oplosbaar als we de samenwerking zoeken met de lidstaten die de Poseidon P8 in gebruik hebben, dan wel van plan zijn te nemen.

Specialisatie en taakverdeling in NAVO

Gezien de geografische constellatie ligt het voor de hand dat de landen in het oostelijke deel van de alliantie zich aan het oostfront concentreren op de verdediging van het landterritoir. Ook demografische overwegingen leiden tot de conclusie dat deze landen meer bevolkingspotentieel hebben om landstrijdkrachten te bemannen. De westelijke geallieerden kunnen zich dan specialiseren op de maritieme verdediging. Wat betreft de maritieme taakverdeling zien we dat de VS en het VK zich voornamelijk hebben gericht op strategische slagkracht met vliegekampschepen, nucleaire onderzeeërs en kruisvluchtwapens. De bescherming van de zeeaanvoer routes komt dan ook logischerwijs uit bij Canada en de landen aan de Europese zijde van de oceaan die daarbij ook het meest directe belang hebben.

Op het gebied van scheepsbouw wordt actief gezocht naar samenwerking met de onderzeebootbouwers. Naar samenwerking met België en Duitsland evenzo voor wat betreft de fregattenbouw en met België en Frankrijk bij de bouw van de MCMV's. Voor wat betreft de maritieme patrouillevliegtuigen kan worden gedacht aan het gezamenlijk van de plank aanschaffen, onderhouden, opleiden en baseren. Het onderhoud kan bij de Koninklijke Luchtmacht in *single service management*. Samen opereren is in de NAVO al jaren gestructureerd. Een vooruitstrevend plan zou eventueel kunnen zijn een multinationalaal squadron (b.v. met Duitsland?) langs de lijn van wat we al hebben bij b.v. de AWACS en Transport squadrons.

Financiën

Financiën voor veiligheid zijn een politiek probleem, niet een militair probleem. Politiek gezien moet de wil bestaan om ons adequaat te kunnen verdedigen en de kosten daarvan af te wegen tegen andere nijpende maatschappelijke eisen van de tijd. Daarbij zal hopelijk continu worden overwogen dat, voor welke overheid dan ook, veiligheid de eerste prioriteit hoort te zijn. Dat is een universeel beginsel.

De Defensienota 2022 geeft aan dat we met de financiën geleidelijk naar de 2% bewegen, om vervolgens na een paar jaar toch weer onder de maat te komen. Van een inhaalslag conform de Duitse € 100 miljard extra, bovenop de 2% norm per direct, is helemaal geen sprake.

Naar rato van de omvang van de twee landen zou dat inhaalbedrag voor Nederland rond de € 20 miljard extra kunnen zijn. Inzake al het afgedankte materieel wordt echter niet of nauwelijks gerept. Zo zitten we dan nu met de constatering van de NAVO dat sprake blijft van afwenteling van de Nederlandse tekortkomingen op de overige NAVO-lidstaten. Gezien hun eigen bescheiden onderzeebootbestrijdingsmiddelen op het gebied van fregatten en vliegtuigen vallen daar dus onmiskenbaar gaten.

Personeel

De schepen en vliegtuigen die we nu bestellen worden pas over vele jaren afgeleverd en moeten ook pas dan bemand kunnen worden. Deze maritieme eenheden zijn niet bijzonder personeelsintensief. Met een bescheiden hoeveelheid extra personeel zouden de benodigde fregatten, vliegtuigen en mijnenbestrijdingsvaartuigen bemand kunnen worden. De krapte op de arbeidsmarkt mag geen beletsel zijn om het nu noodzakelijke materieel voor de toekomst te bestellen.

Ten slotte

De tijd dringt en we zijn gewoon te laat. Die realisatie wordt inmiddels wel breed gedragen. Als het Oekraïne-conflict buiten de grenzen escaleert en Vladimir Poetin zijn kans ziet om op zee met zijn moderne onderzeeboten onze oorlogslogistiek en economie te laten stagneren of

zelfs stil te leggen hebben we weinig conventionele middelen om dat onder controle te brengen. Dan komt de nucleaire drempel om te overleven dichterbij. Als de volgende Amerikaanse presidentsverkiezingen een Trump-kloon aan de macht brengen, zal Europa meer op zichzelf zijn aangewezen.

Alleen al op basis van het verwijt dat wij in Europa dertig jaar lang onze verzekeringspremie niet hebben willen betalen.

Dat klemt te meer waar China zonder terughoudendheid proclameert de eerste wereldmacht te willen worden met economische dominantie, de annexatie van de Zuid- en Oost Chinese zeeën, maritiem overwicht in de Pacific en de daaropvolgende inlijving van Taiwan. De verschuivende militaire machtsverhoudingen kunnen al over vier jaar tot een kanteling leiden. Waar Rusland de storm is, is China de klimaatverandering. In een klimaatverandering wordt een *perfect storm* meer waarschijnlijk. Wanneer dat scenario zich ontrolt zal Amerika zich verder uit Europa en de Atlantic terugtrekken en zullen we hier militair onze eigen boontjes moeten doppen. De tijd dringt.

‘Zo zitten we dan nu met de constatering van de NAVO dat sprake blijft van afwenteling van de Nederlandse tekortkomingen op de overige NAVO-lidstaten’