

— INTERDEPARTMENTALE MARITIEME SAMENWERKING —

MARINEBLAD

KVMO

1883 | 2023

BESCHERMING VAN VITALE INFRASTRUCTUUR

**Verstoring Nederlandse
energievoorziening op zee**

**Feestelijke opening
nieuwe marinehaven**

**Slag bij Schooneveld
& Kijkduin: deel 1**

**Missie militair-
historisch materiaal**

4

2023

JAARGANG 133

INHOUD

04

SAMEN IN ZEE

Wilbert van Norden

12

FEESTELIJKE OPENING

Welmer Veenstra

20

VANUIT HET BUITENLAND

Geordie Klein

28

RAMPJAAR 1673: DEEL 1

Daniël Turk

EN VERDER

- 03 Voorwoord Voorzitter KVMO
- 11 Cartoon
- 18 Gastcolumn
- 24 Bijzondere schenkingen NIMH
- 36 Signalementen
- 37 Column Theo Brinkel
- 38 Boekrecensies
- 42 Oorlogsergoed onder water
- 45 Column Berend van de Kraats
- 46 KVMO-zaken
- 48 Johan de Witt-conferentie



www.kvmo.nl

Foto cover:
Zr.Ms. Van Amstel in actie tijdens oefening
Joint Archer, 2023 (Jasper Verolme | MCD)



04



12



20



28

Rust



De eerste helft van het jaar zit erop en we zitten in de rust. Het was een enerverende eerste helft. Er is veel gebeurd, zeker op het geopolitieke vlak. De oorlog in Oekraïne duurt al bijna anderhalf jaar en uitzicht op een snelle op-

lossing is er niet. De spanningen rondom Taiwan nemen ook niet af en op de Noordzee voelen we langzaam maar zeker meer bedreigingen.

Politiek gezien gaat het ook niet van een leien dakje. Of het nou stikstof, vluchtelingen, huizen of inflatie betreft, er zijn weinig zelfstandig naamwoorden waar het woord crisis nog niet achter staat. Daarnaast is het vertrouwen in de overheid gedaald tot een dieptepunt en heb ik het idee dat diezelfde overheid, met name op landelijk gebied, nou niet haar uiterste best doet dat vertrouwen terug te winnen. Beleid en uitvoering lijken niet eens een correlatie te hebben, laat staan een (causaal) verband. WOO-documenten hebben meer weg van een foto van een black-out in de nacht dan informatievoorziening en zolang er maar een bewindspersoon is die ergens sorry voor zegt, is het allemaal wel weer koek en ei. Scheidsrechters staken voetbalwedstrijden omdat 'supporters' van alles op het veld en tegen spelers gooien. Kamerleden komen met manifesten tegen de verloedering van de maatschappij en het geweld tegen hulpverleners. Al met al geen mooi beeld van de eerste helft van het jaar.

En toch vind ik het nog steeds meer dan de moeite waard om in Nederland te wonen en ben ik nog steeds bereid me daar als militair volledig voor in te zetten. We zullen ons er wel en zelfs meer voor moeten blijven inzetten om dat zo te houden. Om maar weer eens

terug te grijpen op een oude reclameslogan van SIRE: de maatschappij dat ben jij, of beter nog, dat zijn wij. We zullen er zelf alles aan moeten doen om onze manier van leven te kunnen blijven leven. Niet agressief zijn tegen dienstverleners en degenen aanspreken die dat wel zijn. Informatie aanleveren die we moeten en kunnen aanleveren, producten en diensten leveren die we moeten leveren want ja, ook de overheid dat zijn wij. Wij kiezen onze vertegenwoordigers, wij werken bij de (overheids) instanties en we zijn tegelijkertijd client. Wij zijn het die blikjes en plastic langs de kant van de weg gooien en ook degenen die het opruimen, vrijwillig of beroepsmatig. Wij zijn het die onze maatschappij moeten laten functioneren. Een maatschappij die verre van perfect is, maar waarvoor het alternatief nog vele malen slechter is. Dat zien we aan de randen van Europa. Dictaturen die soevereine staten binnenvallen. Landen onder godsdienstig juk waarvandaan mensen vluchten om meer vrijheden te krijgen. Landen met burgeroorlogen of jarenlang economisch wanbeleid waardoor hun burgers op zoek gaan naar veiligheid en werk.

Om onze maatschappij tegen externe bedreigingen, die uit bovenstaande kunnen voortvloeien te kunnen beschermen, zullen we ons ook in de tweede helft moeten blijven inspannen om voldoende mensen en middelen beschikbaar te krijgen voor de krijgsmacht. Niet dat die het enige instrument is om onze externe veiligheid te kunnen garanderen, maar het is wel een heel belangrijk instrument, dat nog steeds veel achterstallig onderhoud heeft weg te werken en dat zich ook verder op de toekomst moet voorbereiden. Dat zal nog veel zweet en tranen kosten, maar die zijn erop gericht dat het zo min mogelijk bloed zal kosten. Genoeg dus om in de tweede helft aan de slag te gaan. En dat gaan we zeker ook doen, nadat we de verdiende rust hebben genoten. Want ook dat is van belang. Ik wens u een fijne vakantie met uw naasten, zodat we er de tweede helft weer vol voor kunnen gaan!

Colofon

ISSN: 0025-3340

Hoofdredactie:
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
C.B. Naafs

Eindredactie
C.B. Naafs

Artikelencommissie

KLTZ Y.A. van Beusekom, drs. A.A. Bon, LTZ1 (TD) ing. J.M.T. Bongartz, KTZ (LD), mr. dr. M.D. Fink, KLTZ (TD) F.G. Marx MSc. EMSD, LTZ1 (TD) dr. ir. W.L. van Norden, dr. A.J. van der Peet, KOLMARN R.A.J. de Wit

Medewerkers:

mw. drs. Z. Borgeld-Guman, prof. dr. T.B.F.M. Brinkel, B. van de Kraats, KLTZ (TD) H. Boomstra (cartoon)

Adres redactie

Wassenaarseweg 2
2596 CH Den Haag
Tel. 070-383 95 04

marineblad@kvmo.nl
www.kvmo.nl

Vormgeving

www.frankdewit.nl

Drukwerk

Wilco Art Books
Vanadiumweg 8
3812 PZ Amersfoort

Abonnementen

Voor leden van de KVMO is het Marineblad gratis. Informatie over het lidmaatschap van de KVMO staat op: www.kvmo.nl onder 'FAQ'. Niet-leden betalen € 49,50 (NL) of € 69,50 (buitenland) per jaar.

Advertenties

Redactie Marineblad
T: 06-59815466
E: marineblad@kvmo.nl
I: www.kvmo.nl

Copyright Marineblad

Overname van artikelen is enkel toegestaan na schriftelijke toestemming van de redactie en onder uitdrukkelijke vermelding van de bron. Artikelen in het Marineblad vertolken niet noodzakelijk de visie van het hoofdbestuur van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren of van de redactie. De inhoud van artikelen blijft geheel voor verantwoording van de auteur(s). Richtlijnen voor het schrijven en aanleveren van artikelen zijn in te zien op www.kvmo.nl onder 'Marineblad'.

Adreswijziging

Zo tijdig mogelijk schriftelijk doorgeven aan:
Secretariaat KVMO
Antwoordnummer 93244
2509 WB Den Haag
(geen postzegel nodig)
of info@kvmo.nl



**MARINEBLAD IS EEN UITGAVE VAN
DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN
MARINEOFFICIEREN**

De KVMO maakt deel uit van de



SAMEN IN ZEE

Interdepartementaal
samenwerken om
de infrastructuur
op de Noordzee te
beschermen

'Russen probeerden Nederlandse energievoorziening te verstoren' staat in februari van dit jaar op NU.nl. Dit artikel spreekt over een gezamenlijke actie van de Kustwacht en de Koninklijke Marine om een Russisch schip weg te leiden dat informatie over de infrastructuur en energievoorziening op de Noordzee vergaart. Dit voorbeeld illustreert de dreiging tegen de Nederlandse infrastructuur op de Noordzee.

(foto: Shutterstock | 130551413)



De laatste maanden krijgt dergelijke dreiging door statelijke actoren tegen onze vitale infrastructuur meer aandacht. Nederland is deels afhankelijk van die infrastructuur en de energietransitie vergroot die afhankelijkheid. De bestaande dreiging tegen onze infrastructuur neemt toe.¹²³⁴ Na de sabotage aan Nord Stream 1 en 2, kijken politiek en media ook meer naar dit onderwerp. Onlangs maakte de regering dan ook bekend met een strategie te komen hiervoor.⁵ Over de voortgang en de kwaliteit van die strategie is niet iedereen positief.⁶ Reden genoeg om te kijken wat er gebeurt op dit vlak in Nederland. Daarbij is ook interessant in hoeverre de gekozen strategie op de Noordzee verder toepas-

baar is inzake hybride conflictvoering. Ik ga daartoe kort in op de actuele dreiging op de Noordzee en binnen welke kaders Nederland nu, of binnenkort, kan handelen om die dreiging tegen te gaan. Daarna bespreek ik de ontwikkelingen binnen NAVO en Europese Unie (EU) en vervolgens de ontwikkelingen in Nederland. Ik sluit af met enkele conclusies.

Is er wel dreiging?

Niet eerder stond de dreiging tegen de infrastructuur op de Noordzee zo prominent in de belangstelling in Nederland. Veiligheid op de Noordzee ging voornamelijk om het voorkomen van ongevallen. Zo ging de overheid in de



Exclusieve Economische Zone (EEZ)
(eerste 12nm daarvan wordt de
aansluitende zone genoemd)

Territoriale Wateren (TTW)
(eerste kilometer uit de kust
daarvan hoort bij
Veiligheidsregio)

Maritieme zones in Nederlandse deel van de Noordzee¹⁷

plannen voor bijvoorbeeld windparken op de Noordzee alleen in op *safety* en nergens *security*. In het *Beleidskader Maritieme Veiligheid: In Veilige Vaart Vooruit* van 2020 staat er naast de *safety*-aspecten wel iets over *security*, maar dan alleen cyber-*security*. Wel staat in dit beleidskader dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de veiligheidscultuur bij de partners onder de aandacht gaat brengen,⁷ maar maakt geen onderscheid tussen *security* en *safety* en om welke van de twee het gaat. In 2022 verschijnt het *Ontwikkelkader Windenergie op Zee*⁸ waarin *security* nog steeds een kleine rol speelt. Dit ontwikkelkader benoemt het onderzeese deel van de infrastructuur, maar gaat ook alleen in op *safety*-aspecten.

‘In het huidige tijdsbeeld waarin hybride conflictvoering op veel terreinen speelt, is informatie-uitwisseling essentieel om dat dreigingsbeeld accuraat te houden’

Ondanks de beperkte aandacht voor *security* in beleidsstukken, benadrukken rapporten vanaf 2020 de eerdergenoemde dreiging wel degelijk. Al in 2021 zegt de *midterm review* van de Nationale Veiligheidsstrategie dat de overheid in samenspraak met alle partijen de bescherming van de vitale infrastructuur gaat versterken.⁹ Het *Dreigingsbeeld Statelijke Actoren 2* van 2022 zegt dat de dreiging verder toeneemt en de *Defensienota 2022* kondigt investeringen aan om de vitale infrastructuur te beschermen.^{10,11} De Defensienota spreekt opvallend genoeg specifiek over de bescherming van de infrastructuur binnen het Koninkrijk, wat de vraag oproept hoe ons ministerie het Koninkrijk dan precies ziet: zit daar de Exclusieve Economische Zone wel of niet bij? En hoe is dan de infrastructuur te zien, die daar weer buiten staat? In 2022 verschijnt *The High Value of the North Sea* van het The Hague Centre of Strategic Studies (HCSS), waarin zij aangeeft dat de dreiging op sabotage-activiteiten groeit terwijl er bestuurlijke onduidelijkheid bestaat over de rollen van de Kustwacht en de Marine.¹²

Al met al is de dreiging bekend en groeiende.¹³ Vooral nog schatten analisten deze als relatief laag in, maar zij geven wel aan dat de infrastructuur een aantrekkelijk doelwit voor potentiële tegenstanders is vanwege de hoge impact op de Nederlandse welvaart.¹⁴ Nederland moet dus wel keuzes maken om iets tegen die dreiging te doen.

Wie doet nu wat?

De Noordzee kent verschillende zones (zie kaart) en de zone bepaalt de bevoegdheid binnen de overheid. Uiteraard geldt dergelijke zonering voor meer kustlanden en het *European Centre of Excellence on Countering Hybrid Threats* gaf daarom in 2015 een rapport hierover uit.¹⁵ Recentelijk heeft KTZ (LD) Martin Fink in *Marineblad* ook de juridische mogelijkheden tot handelen tegen dergelijke dreigingen uiteengezet.¹⁶ We kennen dus de juridische basis voor handelen op de Noordzee. Ik zal deze hieronder kort toelichten.

De eerste kilometer uit de kust is de verantwoordelijkheid van de veiligheidsregio's. In die zone verwacht ik weinig dreiging tegen de infrastructuur en ik ga hier daarom niet in detail op in. Binnen de territoriale wateren (de zogeheten 12 mijlszone) ligt de bevoegdheid bij de Kustwacht, deze bevoegdheid komt van het Ministerie van Justitie en Veiligheid. Ook in de Exclusieve Economische Zone kan de Kustwacht optreden vanuit diezelfde bevoegdheid. Zij kreeg daarom in 2018 *maritime security* als derde hoofdtak,¹⁸ maar daarbij niet alle benodigde middelen. Hiermee openbaart zich een deel van de complexiteit op de Noordzee. Zes verschillende ministeries sturen de Kustwacht aan. Deze ministeries moeten zorgdragen voor middelen voor elke taak die de Kustwacht voor hen uitvoert. Waar departementen gezamenlijk iets willen, bepalen ze een verdeelsleutel. De Kustwacht verwerft dus niet zelf haar middelen, maar is daarvoor afhankelijk van de opdracht geveende ministeries. Momenteel kampt de Kustwacht met een onbalans in taken en middelen en ligt op oplossing daarvan tussen de zes ministeries. Een eenduidige strategie voor de Noordzee ontbreekt vooralsnog.¹⁹

Bevoegdheden en taken staan in het *programma Noordzee*, en dit zou gezien kunnen worden als Noordzee-strategie.²⁰ De concrete uitvoering van dit programma blijkt echter lastig. De Noordzee is groot, er staat veel infrastructuur en er varen ook veel schepen. Dit in kaart brengen en dat bijhouden, vergt al veel continue inspan-

ning. Daarbij willen verschillende partijen vanwege verschillende belangen andere zaken realiseren. Nederland moet daarom de middelen slim inzetten. Het dreigingsbeeld stuurt deze keuzes, of zou dat moeten doen. In het huidige tijdsbeeld waarin hybride conflictvoering op veel terreinen speelt, is informatie-uitwisseling essentieel om dat dreigingsbeeld accuraat te houden. Hierbij speelt de Nationale Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) een centrale rol. De NCTV coördineert, wat inhoudt dat zij relevante informatie moet krijgen van betrokken partijen. Zowel statelijke als niet-statale actoren, die een dreiging vormen, opereren vaak niet binnen één domein, waardoor alle betrokkenen elkaar op de hoogte moeten houden van ontwikkelingen.

Meldingen over zich verdacht gedragende eenheden/vaartuigen komen binnen bij de Kustwacht, waarna zij verdere acties uitzet bij anderen, meestal Politie of Defensie. Maar wie doet die melding? Vooralsnog doen diegenen die daar commercieel actief zijn dit. De informatiebronnen die we gebruiken, sturen we dus niet. De monitoring van de Kustwacht richt zich op dienstverlening en handhaving en dus nog niet op *maritime security*. Hier zien we een eerste uitdaging.

Na een melding, volgt onderzoek. Daarbij spelen als het goed is historische gegevens en dreigingsanalyses een rol. Indien een van de partijen zulke informatie heeft, moet de aangewezen analist daar dus bij kunnen indien die analist



Het Russische oceanografische onderzoeksschip *Admiral Vladimirsky*. Het schip wordt al enige tijd in verband gebracht met het in kaart brengen van de Nederlandse offshore energie-infrastructuur (foto: Wikimedia)

beschikbaar is. Ik zie hier uitdagingen twee en drie. Daarna zijn er op hoofdlijnen twee scenario's mogelijk. In het eerste scenario gebeurt er niets. De schepen of drones gedragen zich wel verdacht, maar doen op zich niets dat juridisch grond geeft voor interventie. Kan Nederland dan ingrijpen, wie neemt de leiding en op wiens bevoegdheid grijp je in? Hoe ga je daarbij ook goed om met de internationale aspecten hiervan? In februari 2023 berichtte NU.nl dat Nederland een Russisch schip wegleidde,²¹ maar wat kon en mocht Nederland als dat schip niet mee had gewerkt?

In het tweede scenario neemt de verdachte drone of vaartuig daadwerkelijk actie. Ingrijpen zal initieel via de bestaande crisisstructuren moeten gebeuren. Nadat de gevolgen van de crisis afgehandeld zijn, blijft het lastig: wie bezit materieel om onderzoek te doen? En belangrijker, wie mag dat onderzoek doen? Stel dat we vermoeden dat een bepaald ongevlagd vaartuig een kabel van een multinational saboteert. Op wiens gezag en waarnaartoe voert Nederland dit op? En wat als het om een gevlagd schip gaat? En wat als de sabotage vitale belangen van meerdere landen raakt. Wie coördineert, leidt en/of neemt actie?

Al met al redelijk veel vragen voor zulke scenario's. De huidige regelgeving geeft (beperkt) richtlijnen om te handelen, maar dit oefenen we niet voor deze scenario's. Je kunt zelfs de vraag stellen of alle spelers deze richtlijnen kennen. Vanuit mijn onderzoek kan ik op z'n minst zeggen dat we meer samen moeten oefenen op dit gebied. Ook denk ik dat beeldopbouw, responscapaciteit en informatiedeling aandacht verdient gezien de scenario's en drie uitdagingen. Iemand moet het voortouw gaan nemen op dit gebied.

Steun van NAVO en EU

Dat verschillende landen samen moeten werken op de Noordzee is evident. De energietransitie leidt tot grotere afhankelijkheid van de Noordzee voor energievoorziening, een vitaal belang dus. Naast dat dit coördinatie vergt in de aanpak, ligt hier ook een nieuwe kans. Binnen de EU en NAVO kunnen we patrouilles en monitoringtaken verdelen. Daarnaast kunnen (of moeten) we regelgeving en de interpretatie daarvan onderling afstemmen.

Beide organisaties vragen hun lidstaten om hun weerbaarheid tegen hybride dreigingen te vergroten. Waar de NAVO een concept voor de aanpak van de dreigingen uitgaaf, bracht de EU in 2021 een raamwerk uit ten behoeve van de weerbaarheid.²² Om op te treden tegen de hybride dreigingen, roept de EU haar lidstaten op het volgende te doen:

- Creëer expertgroepen over verschillende aspecten van hybride dreigingen;
- Bepaal het juridisch instrumentarium;
- Stel mechanismen voor informatie-uitwisseling vast voor dreigingsanalyses en voor *situational awareness*;
- Houd oefeningen en simulaties op dit gebied;
- Werk samen met partners, zoals NAVO;
- Investeer in benodigde middelen.

Zowel EU als NAVO vraagt continue aandacht voor hybride dreigingen. Recent oefende de *Joint Expeditionary Force* (JEF) dan ook met extra aandacht voor hybride dreigingen op zee.²³ Zo moesten deelnemende landen in de

oefening hun strategische communicatie afstemmen en werd de infrastructuur in het oefengebied gemonitord volgens een gezamenlijk plan. Recent voorbeeld op het juridisch vlak zien we in België dat middels wetgeving de monitoring op de Noordzee wil verbeteren.²⁴ Met die wet kunnen onze Zuiderburen beeldmateriaal van de Noordzee opslaan en gebruiken voor analyses. In Nederland ligt opslag en verwerking van openbare informatie voor dreigingsanalyses op zijn zachtst gezegd gevoelig.²⁵

Ontwikkelingen

In Nederland gaan de ontwikkelingen momenteel snel. De aandacht gaat uit naar de samenhang tussen bestaande regelingen en om de koppelvlakken beter in kaart te brengen, zeker inzake aansturing en politieke verantwoordelijkheid. Duidelijk is wel dat we dit integraal aan moeten pakken met internationale afstemming. Hierbij speelt de samenwerking met NAVO en de JEF uiteraard een grote rol, maar Nederland mikt op een centrale rol van de EU hiervoor.²⁶ Dit lijkt mij ook logisch, aangezien de hybride dreiging meer is dan alleen een militaire dreiging waar de NAVO en de JEF zich in essentie op richten. Wat betreft weerbaarheid werken we met de EU, voor maritieme monitoring en voor afschrikking werken we samen met onze NAVO-partners. Om de hybride dreiging tegen te gaan is weerbaarheid essentieel en dus ligt de focus eerst op de zes deelgebieden die de EU aangeeft.

'Om effectief te zijn tegen hybride dreiging moet de overheid informatie opslaan en verwerken voor analyses, het gesprek over de regels daarvoor moeten wij voeren'

Expertgroepen

Nederland kent diverse interdepartementale werkgroepen. Zo ontstond een aantal jaren geleden al een overleg voor de Bescherming Onderzeese Kabels (BOK). Dit werd uitgebreid tot de Bescherming Offshore Infrastructuur (BOI) toen er meer en meer aandacht ontstond. In dit overleg stemmen de betrokken departementen beleid af. Hierbij is echter sprake van een afhankelijkheid van specialisten waardoor personele wisselingen direct effect hebben. Dit betreft vaak ambtenaren die voor de minister reacties op moties en Kamervragen voorbereiden waardoor hun agenda snel volloopt.

Naast dit BOK/BOI-overleg, werken er tal van interdepartementale groepen aan dossiers. Aan de hand van deze overleggen scherpt de overheid beleid aan of integreert zij plannen of strategieën. Zo verschijnt binnenkort het *Rijksbrede Responskader tegen Statelijke Dreigingen* (RbRk) om Nederlandse handelingsperspectieven tegen statelijke actoren voor hybride conflictvoering eenduidig af te stemmen.²⁷ Ook combineert (en actualiseert) Nederland de Nationale Veiligheidsstrategie en het Geïntegreerd Buitenland- en Veiligheidsbeleid in de *Veiligheidsstrategie voor het Koninkrijk der Nederlanden*.²⁸ Nederland zet hiermee stappen naar een meer holistische aanpak van de hy-



Zr.Ms. Karel Doorman en Zr.Ms. Van Amstel nemen deel aan Joint Archer 2023. De oefening speelt zich af in en rondom Noorwegen en beoogt onder andere het trainen van inzetbaarheid van het Joint Expeditionary Force (Foto: Jasper Verolme | MCD)

bride dreiging. Deze eerste aanzet moeten we nu verder uitwerken om het toe te passen in het maritieme domein.

Juridisch

Juridisch zijn de bevoegdheden op zich redelijk bekend, maar soms lastig toepasbaar. Vaak missen we op dat moment nog de informatie om te bepalen wie er mag optreden. Tevens verschillen juristen internationaal gezien nog van mening over de interpretatie waarvan kwaadwillenden gebruik maken. Internationaal gezien moeten juristen tot overeenstemming komen over de interpretatie van wet- en regelgeving.²⁹ Voor het cyberdomein gebeurt dit al deels,³⁰ maar dit moet op meer vlakken gaan gebeuren. Om doeltreffend te zijn tegen hybride dreiging moet de overheid informatie opslaan en verwerken voor analyses. Het gesprek over de regels daarvoor moeten wij voeren.³¹

Met meer en meer onbemande vaartuigen op zee moet duidelijkheid komen over hun juridische status.³² Volgens enkele clausules van het zeerecht moet een vaartuig een bemanning hebben. Juristen zijn internationaal verdeeld of die bemanning fysiek aan boord moet zitten om juridisch over een vaartuig te kunnen spreken. Dit lijkt misschien een semantische discussie, maar de opties tot ingrijpen verschillen afhankelijk van die juridische status. Zonder bemanning aan boord, zou je kunnen spreken over een wapen waardoor je andere dingen mag vanuit het internationaal zeerecht en oorlogsrecht. Maar als elk land dit anders toepast, kan je moeilijker samen een actie uitvoeren.

Informatie-uitwisseling

Sinds de extra aandacht naar aanleiding van de Nord Streamincidenten, koppelen we binnen Nederland veel beschikbare informatie. Verschillende delen van de overheid startte initiatieven en deze initiatieven moeten zij nu in samenhang gaan brengen. Alle betrokken ministeries zien hiervan de voordelen en dit krijgt dan ook aandacht. Uiteraard gaat het elkaar opzoeken en aanhaken bij elkaars ontwikkeling niet vanzelf. Dit zal komende jaren een aandachtspunt blijven. Of Nederland de informatie altijd mag opslaan en verwerken voor dreigingsanalyses, blijft een relevante vraag en het antwoord hierop beïnvloedt de mogelijkheden daartoe en beïnvloedt daarmee uiteindelijk de mogelijkheden tot optreden tegen dreigingen.

Oefeningen

Verschillende Nederlandse organisaties houden momenteel diverse oefeningen voor hybride conflictvoering. Zo organiseert TNO workshops voor *seabed warfare* en voor het RbRk. Het IDL geeft de masterclass Nationale Veiligheid.³³ Zoals eerder genoemd, neemt de JEF het hybride aspect (en de Rijksbrede communicatie hierover) mee in zijn oefeningen. Verschillende organisatoren hiervan kennen niet altijd de andere initiatieven en de koppeling daartussen kan (ofwel moet) beter.

Gekoppeld of niet, we moeten oefenen om kennis en ervaring op te doen over hybride conflictvoering. De komende tijd is het zaak meer scenario's op een lager tactisch niveau uit te lopen waarbij alle betrokken partijen

meedoen. Voorlopig blijven de scenario's namelijk nogal abstract. Deze oefeningen en workshops laten militairen en burgerambtenaren samenwerken. Dit zal zeker ten goede komen aan het resulterende beleid en de uitvoering daarvan.³⁴

Internationale Samenwerking

De internationale samenwerking staat centraal in de Nederlandse aanpak en hierop bouwt ons land dan ook verder. Hybride conflictvoering kent nu eenmaal een sterk grensoverschrijdende dimensie. Monitoring, attributie en *responses* moeten we dan ook met bondgenoten en partners afstemmen. Hierbij blijft attributie wel een nationale aangelegenheid. Deze afstemming kunnen we realiseren via de *EU Hybrid Toolbox*, *Fusion Cell*, en *Rapid Response Teams*, zoals aangekondigt in het Strategisch Kompas van de EU.³⁵ Daarmee staat Nederland dus niet alleen en ontstaan er mogelijkheden voor meer internationale samenwerking.

Middelen

Defensie start momenteel een aantal verwervingsprojecten om in de toekomst benodigde capaciteiten in huis te halen. Hierbij begint het departement met de monitoringfunctie op de Noordzee middels *Intelligence, Surveillance and Reconnaissance* capaciteiten.³⁶ Daarnaast wordt een onderzoek naar de benodigde aanvullende middelen gestart. Nederland moet nog besluiten wie er beslist over inzet en de kaders van die inzet. Hierbij kan Defensie naar mijn mening een rol spelen. Defensie beschermt volgens de Grondwet de Nederlandse vitale belangen, al komt dit niet heel expliciet terug in onze hoofdtaken.³⁷ De rol voor Defensie is wat mij betreft vanwege die taak wel duidelijk. Waar de taken van Defensie beginnen en die van de Politie, Openbaar Ministerie en/of Kustwacht eindigen, moet voor iedereen wel duidelijk zijn. HCSS beveelt dit in februari 2023 ook aan in hun rapport.³⁸ Samen oefenen in verschillende scenario's lijkt me daarvoor een goede mogelijkheid. De middelen van de Kustwacht en Defensie moeten dan passen bij hun taak. Beiden moeten beschikken over de middelen, zodat ze hun taken op gewenst ambitieniveau kunnen uitvoeren.

Conclusie

De ontwikkelingen om Nederland beter in staat te stellen de vitale infrastructuur op de Noordzee te beschermen zijn in volle gang. Sinds de gebeurtenissen bij Nord Stream geven politiek en publiek dit onderwerp meer aandacht waardoor een stroomversnelling ontstaat. Echter, de Noordzee is een complexe omgeving met verschillende belangen. Betrokken ministeries moeten het eens zijn over de concrete taken en verantwoordelijkheden en onduidelijkheden daarover oplossen. Per departement werkt een beperkt aantal mensen aan deze dossiers. Vaak werken betrokkenen daarnaast ook aan andere dossiers. Dit geldt waarschijnlijk ook voor de andere facetten van hybride conflictvoering waar Nederland mee te maken kan krijgen. Alle betrokken partijen begrijpen nut en noodzaak, maar de tijd en capaciteiten ontbreken op bepaalde gebieden. Allereerst zouden de verschillende partijen duidelijkheid moeten creëren over de grenzen van verantwoordelijkheid. Dit kunnen zij bijvoorbeeld doen door verschillende scenario's in detail uit te werken

en daarbij tot overeenstemming te komen over de verdeling van alle taken, rollen en eindverantwoordelijkheid. Nederland boekt voortgang op alle deelgebieden van het EU *framework*. Wat nu moet volgen, is de *governance* om echt samen onze belangen in zee te beschermen. Defensie moet en kan hierin een pro-actieve, faciliterende kracht vormen.

LTZ1 (TD) dr. ir. Wilbert van Norden volgt momenteel de Hogere Defensie Vorming op het Instituut Defensie Leergangen. Tijdens deze studie voerde hij een kort onderzoek uit in samenwerking met de NCTV naar de interdepartementale samenwerking bij de bescherming van de offshore infrastructuur op de Noordzee. Daarbij sprak hij op persoonlijke titel met diverse medewerkers over dit onderwerp.

Noten

- 1 AIVD, MIVD, en NCTV, 'Dreigingbeeld Statelijke Actoren 2', 2022.
- 2 NCTV, Midterm review 2021 - Nationale Veiligheidstrategie 2019, Rijksoverheid, 2021
- 3 NCTV, Rijksbrede Risicoanalyse verschenen. 26-09-2022, zie: <https://www.nctv.nl/actueel/nieuws/2022/09/26/rijksbrede-risicoanalyse-verschenen>
- 4 AIVD en MIVD, '24/2: De Russische aanval op Oekraïne: een keerpunt in de geschiedenis', Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het Ministerie van Defensie, Den Haag, 2023.
- 5 De Telegraaf, 'Brede bezorgdheid zorgt voor extra beveiliging cruciale infrastructuur op Noordzee', 08-02-2023, zie: <https://www.telegraaf.nl/nieuws/1674301722/brede-bezorgdheid-zorgt-voor-extra-beveiliging-cruciale-infrastructuur-op-noordzee>
- 6 Nieuwkerk, Roel van, 'Nieuwe plannen voor beveiliging Noordzee 'teleurstellend'', 16-02-2023, zie: <https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2463995-nieuwe-plannen-voor-beveiliging-noordzee-teleurstellend>
- 7 Minister van Infrastructuur en Waterstaat. 'Kamerbrief: Beleidskader maritieme veiligheid: In Veilige Vaart Vooruit', november 2020.
- 8 Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. 'Ontwikkelkader windenergie op zee', 2022.
- 9 NCTV, Midterm review 2021 - Nationale Veiligheidstrategie 2019, Rijksoverheid, 2021.
- 10 AIVD, MIVD, en NCTV. 'Dreigingbeeld Statelijke Actoren 2', p. 24.
- 11 Ministerie van Defensie, 'Defensienota 2022, Sterker Nederland, Veiliger Europa: Investeren in een krachtige NAVO en EU', 2022.
- 12 Bekkers, Frank, et al, *The High Value of The North Sea*, The Hague Centre for Strategic Studies, 2022.
- 13 AIVD en MIVD, '24/2: De Russische aanval op Oekraïne: een keerpunt in de geschiedenis', p. 19
- 14 Analistennetwerk Nationale Veiligheid, 'Rijksbrede Risicoanalyse Nationale Veiligheid', 2022.
- 15 Savolainen, Jukka, Terry Gill, Valentin Schatz, Lauri Jala, Tadas Jakstas, en Pirjo Kleemola-Juntunen, *Hybrid CoE Working Paper 5: Handbook on Maritime Hybrid Threats — 10 Scenarios and legal scans*, The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats, 2019.
- 16 Fink, Martin, 'Uitdagingen in de diepte: Juridische achtergronden bij de bescherming van onderzeese kabels en pijpleidingen', *Marineblad*, december 2022, p. 4-10.
- 17 Dienst der Hydrografie, 'Nederlandse grenzen op de Noordzee', Ministerie van Defensie, 2021, zie: <https://www.defensie.nl/onderwerpen/hydrografie/maritieme-zones-en-zeegrenzen/nederlandse-grenzen-op-de-noordzee>
- 18 Kustwacht NL, *Maritime Security*, zie: <https://kustwacht.nl/maritime-security/>

- 19 Minister van Infrastructuur & Waterstaat, 'Kamerbrief: Strategie ter bescherming van Noordzee-infrastructuur', 08-02-2023
- 20 Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, Ministerie van LNV, Ministerie van EZK, en Ministerie van BZK, *Programma Noordzee 2022 – 2027*, Rijksoverheid, 2022.
- 21 'Russen probeerden Nederlandse energievoorziening te verstoren', NU.nl, 20-02-2023, zie: <https://www.nu.nl/binnenland/6252090/russen-probeerden-nederlandse-energievoorziening-te-verstoren.html>
- 22 Wigell, Mikael, Harri Mikkola, en Tapio Juntunen, *Best Practices in the whole-of-society approach in countering hybrid threats*. Trans European Policy Studies Association, European Union (Brussel), 2021.
- 23 'STATEMENT FROM THE JOINT EXPEDITIONARY FORCE', 10-11-2022, zie: <https://www.joint-forces.com/world-news/defence-news/59498-statement-from-the-joint-expeditionary-force>
- 24 'Bewakingscamera's moeten kritieke infrastructuur op zee beschermen', 30-12-2022, zie: <https://www.knack.be/nieuws/belgie/politiek/bewakingscameras-moeten-kritieke-infrastructuur-op-zee-beschermen/>
- 25 'Onderzoek naar data verzameling door landmachtonderdeel LIMC', *Dutch IT Channel*, 05-02-2022, zie: <https://dutchitchannel.nl/691218/onderzoek-naar-data-verzameling-door-landmacht-onderdeel-limc.html>
- 26 Minister van Buitenlandse Zaken, 'Kamerbrief: Verslag van de NAVO ministeriële bijeenkomst van 29 en 30 november 2022', Den Haag, 12-2022.
- 27 Minister van Justitie en Veiligheid, et al. 'Kamerbrief: Aanpak statelijke dreigingen en aanbieding dreigingsbeeld statelijke actoren 2', 28-11-2022.
- 28 NCTV, 'De Veiligheidsstrategie voor het Koninkrijk der Nederlanden', Rijksoverheid, 2023.
- 29 Faesen, Louk, Tim Sweijts, Alexander Klimburg, Conor MacNamara, en Michael Mazarr, *From Blurred Lines to Red Lines: How countermeasures and Norms Shape Hybrid Conflict*, The Hague Centre for Strategic Studies, 2020.
- 30 Oorsprong, Ferry, Paul A.L. Ducheine, en Peter B.M.J. Pijpers, 'Armed Attack in Cyberspace: Clarifying and Assessing When Cyber-Attacks Trigger the Netherlands' Right of Self-Defence', *Amsterdam Law School Research Paper* 2021-29, 2021.
- 31 Kamerdebat in het kort, 'Debat over het leger dat informatie verzamelde over de Nederlandse samenleving', 25-05-2021, zie: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/plenaire_verslagen/kamer_in_het_kort/debat-over-het-leger-dat-informatie-verzamelde
- 32 Hybrid CoE, 'Webinar: Unmanned vessels, opportunities and threats that arise in a hybrid context', 2023.
- 33 Instituut Defensie Leergangen, LinkedIn-post: 'De eerste editie van de Masterclass Nationale Veiligheid (McNV)', 05-2023, zie: <https://shorturl.at/acCGP>
- 34 Rapp, William E., 'Civil-Military Relations: The role of military leaders in strategy making', *The US Army War College Quarterly: Parameters*, 2015, p. 13-26.
- 35 European Union, 'A Strategic Compass for Security and Defence: For a European Union that protects its citizens, values and interests and contributes to international peace and security', *European Union External Action Service*, 2022.
- 36 Defensienota 2022.
- 37 Bos, Peter, 'De krijgsmacht: een cruciale partner in nationale veiligheid: Civiel militaire samenwerking op nieuwe leest geschoeid', *Militaire Spectator*, 2021, p. 40-55.
- 38 Bekkers, Frank, Hans van der Louw, en Björn de Heer, 'De toekomstige Nationale Inzet van de Krijgsmacht', *The Hague Centre for Strategic Studies*, 2023.

CARTOON



FEESTELIJKE

De nieuwe marinehaven
is officieel in gebruik!





(foto: MCD)

'Defensie publiceerde vijftien jaar geleden de Defensievisie 2035'. Wie had toen kunnen voorspellen dat ik vandaag, in 2035, de nieuwe Willem Joseph van Ghenthaven zou openen', zo memoreerde de minister van Defensie haar toehoorders. Het was niet de enige vernieuwing. Achter haar lag Zr.Ms. Cammaert, de eerste van acht spiksplinternieuwe amfibische *Landing Platform Carriers* (LPX)², langs de kade afgemeerd. Op de viptribune zaten Vice-admiraal b.d. René Tas en oud-burgermeester van Rotterdam Ahmed Aboutaleb, gebroederlijk naast elkaar. Zij waren het die eind 2023, te midden van de stikstof-, huizen-, asielcrisis en de Russische invasie van Oekraïne, de handen ineensloegen om een tweede marinehaven te creëren in het maritieme hart van Nederland.

Hoop voor de toekomst

Eenvoudig was het niet geweest, maar voor alle betrokken partijen was het een win-win situatie. Nederland gaf hiermee een krachtig politiek signaal dat ze de bescherming van Rotterdam, en daarmee de poort naar Europa³, serieus nam. Bovendien waren de initiële reactietijden bij calamiteiten op en rondom de Waterweg gereduceerd. Voor de gemeente Rotterdam was milieuvervuilende industrie nabij het centrum van de stad vervangen door een veel minder milieubelastende marine. Bovendien was door het gelijktijdig verplaatsen van de bestaande Van Ghentkazerne naar de nieuwe marinehaven ruimte gevonden voor de zo hard benodigde extra woningbouw.

Ook de Directeur Personeel, die even verderop zat, had een glimlach op haar gezicht. De effecten van het aanleggen van een marinehaven in de Randstad had de toeloop van personeel stapsgewijs vergroot en het reguliere verloop van personeel kunnen reduceren tot gezonde proporties. Dit was een van de hoofddoelstellingen geweest voor het openen van de tweede haven. Daarnaast stonden op de kades enthousiaste scholieren en studenten van de middelbare scholen en het middelbaar beroepsonderwijs uit de regio. Zij konden nu dagelijks de marineschepen met eigen ogen zien liggen. Dit gaf de Directeur Personeel hoop voor de toekomst.

Zelfs de burgemeester van Den Helder was goed gemutst. Alle Helderse havenruimte was namelijk nodig voor de transformatie van een energiehub voor Noordzeegas naar een duurzame energiehub voor waterstof.⁴ Het ontlasten van de Nieuw Haven, door het openen van deze tweede marinehaven, had in Den Helder een betere balans gegeven tussen de twee nationale opgaven van het ontwikkelen van Defensie en de energietransitie.

Bovenstaande is een mogelijke schets van de toekomst als stip op de horizon. Beschermen wat ons dierbaar is: onze waarden, welvaart en welzijn, kan alleen met een vrije zee stellen de Defensienota 2022 en de Defensievisie 2035.⁵ Dit vergt een voor haar taken uitgeruste zeemacht. Naast de mentale en conceptuele component bestaat dit uit de fysieke component van materieel en personeel. Defensie vervangt de aankomende 15 jaar nagenoeg de gehele vloot en ook het Korps Mariniers ondergaat in diezelfde periode een wezenlijke transformatie. Tegelijkertijd

vergt dit het omkeren van de dalende trend van het aantal personeelsleden in dienst bij de marine.⁶

In de afgelopen 30 jaar van bezuinigingen was efficiëntie het hoofddoel en was het concentreren van de marinevloot in Den Helder een logische keuze. Maar in tijden van een geopolitieke omwenteling, de als maar toenemende wet- en regelgeving, grote personele tekorten en de demografische ontwikkelingen in Nederland is een bredere aanpak noodzakelijk om deze grote uitdagingen te kunnen adresseren. Ik roep met dit essay op tot het onderzoeken van de mogelijkheden van een tweede thuishaven voor de marine, en wel in de Randstad.⁷

'Ik roep met dit essay op tot het onderzoeken van de mogelijkheden van een tweede thuishaven voor de marine, en wel in de Randstad'

Den Helder barst uit zijn voegen!

Een drietal, elkaar versterkende, factoren leiden tot mijn vaststelling dat de marinehaven van Den Helder nu niet toekomstbestendig is. Ten eerste neemt de gecombineerde omvang (lengte, breedte, tonnage) van alle marineschepen toe, ondanks dat het aantal schepen gelijk blijft of zelfs iets daalt.⁸ Vanwege de groeiende omvang van sensoren en wapensystemen⁹, nieuwe wet- en regelgeving en moderne accommodatie-eisen groeit de omvang van elk nieuw marineschip. Zo groeien de mijnenjagers van ongeveer 600 ton naar net geen 3000 ton waterverplaatsing, oftewel een groei van 500 procent. Het ASWF is met een verwacht tonnage van 5500 ton ongeveer twee keer zo groot als het huidige M-fregat. Nu zegt tonnage niet alles, maar het komt wel terug in de toegenomen lengte en breedte van nieuwe schepen.

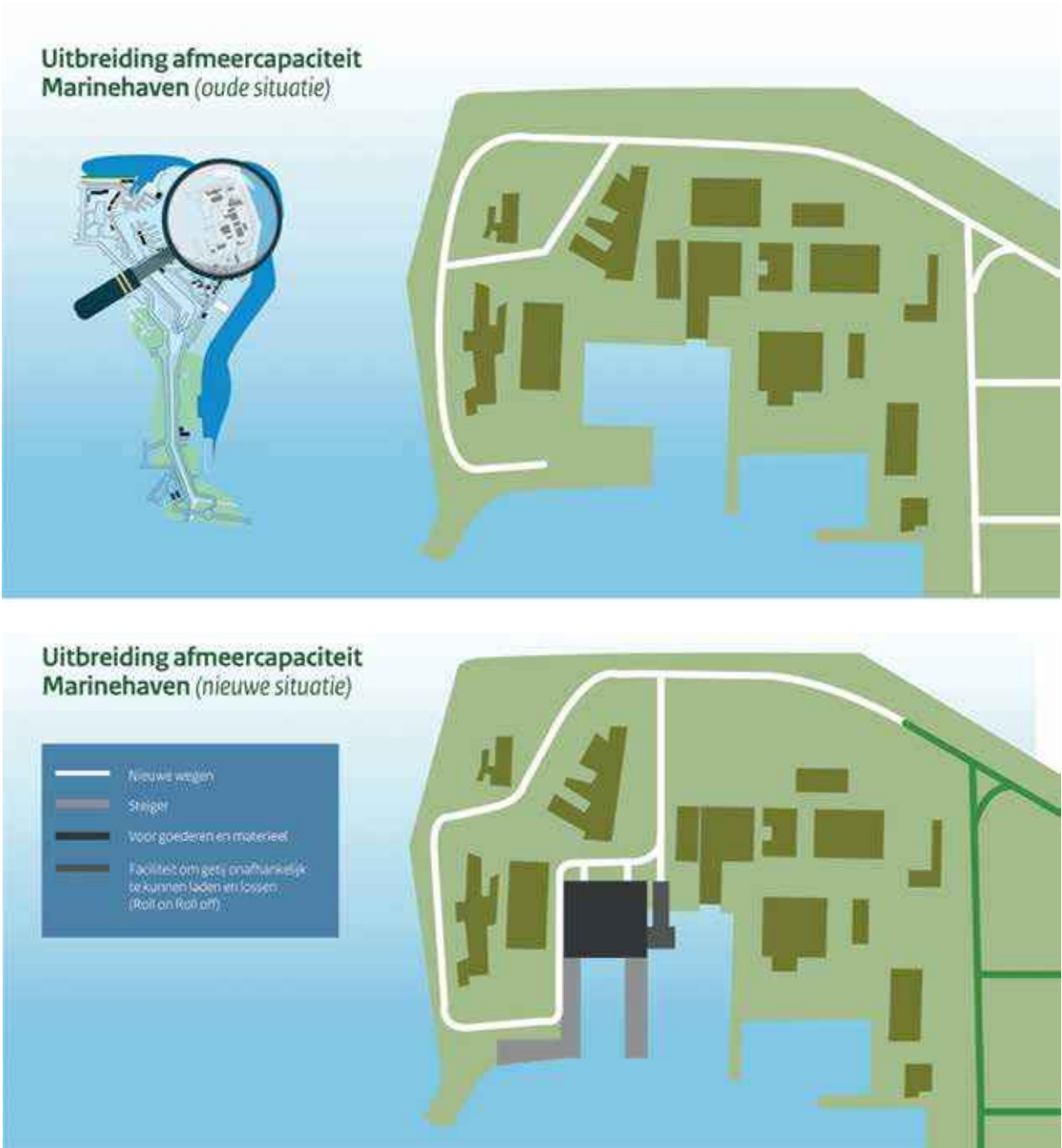
Een tweede belangrijke factor is de steeds strengere omgevingswet- en regelgeving die van toepassing is op de Nieuwe Haven en de (marine)schepen die daar liggen afgemeerd. Een van de gevolgen is dat marineschepen niet langer naast elkaar afgemeerd mogen liggen. Alleen incidenteel mag CZSK hiervan afwijken. Een ander gevolg is dat zij niet alle kades mag gebruiken voor het afmeren van schepen geladen met munitie, in verband met de omvang

van de 'plofzones' en de nabijheid van de stad. Een laatste aspect hierin betreft het feit dat de Nieuwe Haven direct gelegen is aan de Waddenzee, een uniek Natura-2000 gebied. Dit beperkt de mogelijkheden voor uitbreiding en nieuwbouw.

Een derde factor is de toenemende economische activiteit in de haven van Den Helder vanwege de transitie van de fossiele naar de *renewable* energie infrastructuur op de Noordzee. Deze toename van activiteit zorgt voor een grotere behoefte aan havenkades en dus minder (groei) ruimte voor CZSK. Hier staat wel tegenover dat de visserij afneemt in Den Helder. Dit geeft voorlopig wat lucht, maar gezien de grote plannen voor het realiseren van meer en grotere windmolenparken op de Noordzee en de ontwik-

keling van Den Helder als een energiehubs voor waterstof is dit naar verwachting slechts van korte duur.

Defensie heeft (gelukkig) recent plannen bekend gemaakt de marinehaven uit te breiden met 750 meter aanvullende kaderuimte.¹⁰ Defensie wil hiermee de eerste factor (afmetingen schepen) adresseren. Ik juich dit toe. De andere twee factoren blijven echter volledig van kracht en maken het daarnaast niet zeker dat Defensie de plannen daadwerkelijk kan realiseren. Staatssecretaris van Defensie Christophe van der Maat benoemt niet voor niets de juridische-planningologische inpassing en tijdige beschikbaarheid van benodigde vergunningen expliciet als risico.¹¹ De mogelijkheden binnen de fysieke, wettelijke en economische grenzen van de haven Den Helder zijn nu eenmaal beperkt.



Infographic van de toegevoegde afmeercapaciteit in de Nieuwe Haven (bron: Ministerie van Defensie)

Kortom, de Nieuwe Haven is onvoldoende toekomstbestendig. Het is al voorgekomen dat marineschepen¹² niet konden afmeren, omdat er geen plek was en tijdelijk buitengaats moesten blijven. Nu is dat een incidenteel probleem, maar met de nieuwe vlootvervanging straks een structureel probleem. Wat als de vlootomvang in de toekomst gezien de geopolitieke ontwikkelingen gaat groeien? Een extra thuishaven in Nederland geeft CZSK dan de operationele ruimte die zij nodig heeft. Hier bovenop komt een strategische overweging, hoe wordt de Koninklijke Marine een aantrekkelijkere werkgever voor meer Nederlanders?

Nieuw personeel woont vooral in de Randstad!

De Koninklijke Marine kampt over de gehele linie met grote personeelstekorten. Het aanpassen van de bedrijfsvoering (kleinere bemanningen, etc) en de introductie van het nieuwe HR-model zijn essentiële ingrediënten om de personeelstekorten te adresseren. Echter, ik verwacht niet dat dit voldoende zal zijn. Twee argumenten liggen hieraan ten grondslag. Ten eerste zijn belangrijke redenen

dat gekwalificeerd personeel de dienst verlaat het woon-werkverkeer en de werk/privé-verhouding. In mijn woorden, mensen willen niet meer boordplaatser zijn als zij een gezin stichten en/of het conflicteert te veel met de baan van de partner en het gezinsleven. De tijden dat mensen richting de regio Den Helder en omstreken verhuisden en dat de marineman/vrouw een eenverdiener is liggen (al lang) achter ons.¹³

‘CZSK is geen aantrekkelijke en zichtbare werkgever voor een groeiend deel van het arbeidspotentieel in Nederland’

Mijn tweede argument is dat CZSK geen demografische afspiegeling is van de Nederlandse maatschappij. Zij loopt achter in het aantrekken van Nederlanders met een migratieachtergrond. In 2030 heeft ongeveer 30 procent van jongeren tussen de 15 en 24 jaar migratieachtergrond en meer dan 50 procent van deze groep woont in de Randstad.¹⁴ De demografische samenstelling van de marine sluit zogezegd beter aan bij landelijk Nederland dan bij Randstedelijk Nederland. Wat ik hier vooral mee wil zeggen is dat CZSK geen aantrekkelijke en zichtbare werkgever is voor een groeiend deel van het arbeidspotentieel in Nederland. Zij kan zich dat in structureel overspannen arbeidsmarkt binnen Nederland eenvoudigweg niet veroorloven. Het Commando Landstrijdkrachten (CLAS) heeft dit reeds ingezien.

CLAS heeft sinds jaar en dag brigades specifiek gericht op het Noorden (Havelte) en op het Zuiden (Oirschot) van Nederland. Zij is echter nauwelijks meer vertegenwoordigd in de Randstad terwijl hier ongeveer 7 miljoen mensen wonen.¹⁵ Dit is de hoofdreden dat het 45 Pantserinfanteriebataljon wordt verplaatst richting de Randstad om weer een aantrekkelijkere werkgever te worden voor mensen woonachtig in de Randstad en daarmee de vulling van haar gelederen te verbeteren. Dit vergt natuurlijk investeringen en deze zijn daarom al onderdeel van het Strategische Vastgoed Plan van Defensie.¹⁶

Locatie: acht (initiele) criteria

Een rationele oplossing van de geschetste strategische personeelsuitdaging en de operationele behoefte is het creëren van een extra thuishaven in Nederland naast de Nieuwe Haven. Om een rationele keuze te maken voor mogelijke locaties zijn heldere criteria van belang. Het woelige politieke traject van de nieuwe marinierskazerne heeft dit wel duidelijk gemaakt.

Voor deze aanzet tot een discussie heb ik acht initiële criteria geïdentificeerd: Het begint met een gunstige ligging in de Randstad¹⁷ voor zowel de Randstad als zuidelijk Nederland. Dus bereikbaar via de weg en het OV en (enigszins) zichtbaar voor de samenleving. Ten tweede moet de haven eenvoudig toegankelijk zijn voor grotere marineschepen. Een sluispassage doet hier afbreuk aan. Ten derde moet er ruim voldoende kadeflengte en ruimte zijn voor accommodatie en kantoren ter ondersteuning van



Foto luchtfoto met de havens van Rotterdam. Waalhaven is zichtbaar halverwege de foto aan de linkerzijde (foto: Haven van Rotterdam)

een squadron aan identieke schepen (een zogenaamde type-organisatie)¹⁸. Ik denk hierbij aan de nieuwe generatie van zes tot acht LPX-schepen. Voldoende kadelengete betekent dan zo'n 1200-1600m (200m kade per schip¹⁹). Daarnaast moet er ruimte zijn voor faciliteiten voor *Intermediate Level Maintenance*. *Depot Level Maintenance* kan in Den Helder plaatsvinden en/of in samenwerking met de (lokale) maritieme industrie. Het vijfde criterium is dat de nieuwe haven zal moeten voldoen aan de veiligheid-, milieu- en omgevingsweten. De kans hierop lijkt het grootst bij bestaande havens met bijhorende industrie-terreinen. Een zesde criterium is dat ook de beveiliging op orde moet kunnen worden gemaakt. Het zevende criteria betreft de beschikbaarheid van een dergelijk terrein. Dit is een van de grootste uitdagingen. Huidige gebruikers zullen mogelijk moeten worden uitgekocht. Hierbij inspelen op lokale havenontwikkelingen biedt mogelijkheden.²⁰

Ten slotte spelen goede en historische banden tussen de Koninklijke Marine en de lokale gemeente of stad een rol om een dergelijk groot, complex en langdurig project van de grond te krijgen. Het toepassen van deze bovenstaande acht criteria trechtert de zoektocht ongetwijfeld snel naar een beperkt aantal kansrijke locaties, zoals bijvoorbeeld het gebied rondom de Waalhaven in Rotterdam.

Terug naar het heden...

Zo begon het in 2023 met een aanzet tot een discussie over een nieuwe marinehaven in de Randstad. Kijk nu eens om je heen, het is gelukt. Beide marinehavens in zowel Den Helder als Rotterdam ondersteunen de missie en taken van CZSK op een passende manier. Samen kunnen de twee marinehavens de vloot accommoderen en voldoen beide locaties aan de wet- en regelgeving. Maar vooral de aanwas van nieuw personeel en het behoud van zittend personeel is door de marinehaven in de Randstad sterk verbeterd. Niemand had verwacht dat het zou lukken, maar door de vooruitziende blik, drive en gezamenlijke aanpak van de toenmalige C-ZSK en burgemeester van Rotterdam, in samenwerking met alle bestuurlijke gremia en het maritieme ecosysteem, was het dus wel mogelijk geweest.

Het scenario is slechts een schets van de toekomst als stip op de horizon. De locatie kan natuurlijk ook ergens anders komen en/of een meer joint/intragouvernementeel karakter hebben. Het begint met het onderzoeken van de mogelijkheden van een tweede thuishaven voor de marine, en wel in de Randstad. Deze tweede thuishaven draagt dan bij aan een voor haar taken toegeruste zeemacht die beschermt wat ons dierbaar is: onze waarden, welvaart en welzijn.²¹

KLTZ Welmer Veenstra MA EMSD is commandant van Zr.Ms. De Ruyter. Na een loopbaan aan boord van onderzeeboten was hij o.a. werkzaam bij het huidige COMMIT/MARIT, de Directie Plannen en de Directie Operationeel Beleid en Integrale Plannen. Dit essay is geschreven op persoonlijke titel.

Noten

- 1 Ministerie van Defensie, 15-10-2022, zie: www.defensie.nl/onderwerpen/defensievisie-2035/eigenschappen-en-inrichtingsprincipes
- 2 Defensie streeft naar het vervangen van de 4 OPV's, Zr.Ms. Rotterdam en Zr.Ms. Johan de Witt door minimaal zes, nieuwe ontwikkelingen (eenvoudigere) amfibische, *Landing Platform Carriers* (LPX). Een eenvoudiger en goedkoper oorlogsschip t.o.v. de nieuwe fregatten ASWF en FuAD (VLCF). Zodoende behoud CZSK een *high-low* mix van capaciteiten.
- 3 Schraver, J. 1946, *Rotterdam de poort van Europa*
- 4 Zie: <https://portofdenhelder.nl/files/documents/Poort%20naar%20een%20CO2-vrije%20waterstofeconomie%20-%20H2%20Gateway.pdf>, p. 16
- 5 CZSK, *Bedrijfsplan 2023*, p.3 (Defensienota 2022 en Defensievisie 2035);
- 6 Zie: <https://marineschepen.nl/dossiers/marine-in-cijfers.html>
- 7 De Randstad is gebaseerd op het aantal banen dat in 2017 binnen een straal van 50 kilometer te bereiken was vanuit het middelpunt van een COROP-gebied. Het gebied van waaruit de meeste banen (meer dan 1,7 miljoen) te bereiken zijn valt min of meer samen met wat verstaan wordt onder de Randstad: het beslaat de provincies Utrecht en Zuid-Holland plus het zuidelijke deel van Noord-Holland. De vier grote steden liggen in dit gebied. Bron: CBS, <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2022/32/trek-uit-de-randstad-blijft-toenemen/de-randstad>.
- 8 Zie: <https://marineschepen.nl/dossiers/marine-in-cijfers.html>
- 9 Zie: <https://centerformaritimestrategy.org/publications/why-warships-grow-in-size/>
- 10 Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/04/11/kamerbrief-a-brief-project-uitbreiding-afmeercapaciteit>
- 11 Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/04/11/kamerbrief-a-brief-project-uitbreiding-afmeercapaciteit>
- 12 Zr.Ms. Karel Doorman, voorjaar 2021
- 13 De bijdrage van vrouwen in het bruto-inkomen van een huishouden is tegenwoordig 26,2% (2020) en stijgende, terwijl de bijdrage van mannen 45,7% (2020) is en logischerwijs daalt. Het aantal mannen en vrouwen dat een eigen inkomen hebben is nagenoeg gelijk (10:11). Bron: CBS.
- 14 CBS, zie: <https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/dossier-asiel-migratie-en-integratie/hoeveel-mensen-met-een-migratieachtergrond-wonen-in-nederland>
- 15 CBS, zie: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2022/32/trek-uit-de-randstad-blijft-toenemen>. De inwonersverdeling in Nederland is als volgt: 47,9 procent van de 17,6 miljoen inwoners (1 januari 2022) woont in West-Nederland (Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland en Zeeland). 21,1% woont in Oost-Nederland (Overijssel, Flevoland en Gelderland), 21,1% in Zuid-Nederland (Noord-Brabant en Limburg) en 9,9% in Noord-Nederland (Groningen, Friesland, Drenthe). Amsterdam is de stad met de meeste inwoners, gevolgd door Rotterdam, 's-Gravenhage (gemeente) en Utrecht (gemeente). Bron: CBS, zie: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-bevolking/regionaal/inwoners>;
- 16 Ministerie van Defensie, 06-02-2023, zie: www.defensie.nl/actueel/nieuws/2023/02/06/assen-krijgt-een-compacte-vernieuwde-kazerne-uitbreiding-in-havelte
- 17 Havens in de nationale periferie (o.a. Zeeland en Groningen) vallen dus af. Bron term nationale periferie: CBS, zie: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2022/32/trek-uit-de-randstad-blijft-toenemen/de-randstad>
- 18 Van oudsher de benaming van een groep (3-10) identieke torpedobotjagers, transportschepen of onderzeeboten of, een groep diverse type schepen met een specifieke missie.
- 19 De 200 meter per schip heb ik gebaseerd op een verwachte lengte tussen de 120m (LAW-concept USN/USMC) tot 176m (lengte Zr.Ms. Johan de Witt), inclusief ruimte voor en achter een schip t.b.v. het afmeren en het steken van de meertrossen.
- 20 Zie: <https://www.portofrotterdam.com/nl/vestigingen/kavels/waalhaven>
- 21 CZSK, *Bedrijfsplan 2023*, p.3 (Defensienota 2022 en Defensievisie 2035)

NIEUWE LIEFDE

*Askania Nova, Kherson Oblast, Oekraïne,
06 juli 2015*

De afgelopen uren ben ik samen met een jonge Oekraïner deelgenoot van de uitvoer van hypnotiserende rituelen waarvan ik wist dat ze in Oekraïne bestonden, maar ik in dit land zelf nog niet getuige was geweest. Tijdens de korte nacht van 6 op 7 juli neem ik deel aan de viering van Ivana Kupala, een traditie uit pre-Christelijke tijden, midzomers eerbetoon aan de Slavische zonnegoden Yaril, Dazhbog en Svarog.



Deze Kupala-nacht vindt plaats op de uitgestrekte steppe ten zuiden van Kherson. Hier ligt Askania Nova, een natuurheiligdom, thuis van het onverzettelijke Przewalski paardje, de slimme steppevos en de Turkmeense Kulan, een exotische wilde ezelssoort. Die laatste kwam hier niet vanzelf aanlopen, maar werd door de Duitse familie Falz-Fein naar de regio gebracht. Friedrich-Jacob, stamvader van het Falz-Fein geslacht, kwam naar Askania om daar zijn droom van een Eden waar te maken. Over een periode van vier decennia zou Falz-Fein uiteindelijk in staat zijn om een *Wetlands* biosfeer te bouwen met een uniek belang in de wereld. Het overgrote deel van de diersoorten in Askania Nova zou uiteindelijk opgenomen worden in het Oekraïense *Rode Boekje*, de lijst van meest waardevolle en ook meest bedreigde Oekraïense diersoorten.

Het Askania dat groeide in de toegewijde handen van Faz-Fein werd in Sovjettijden een lustoord voor bleke stadskinderen. In bussen werden zij uit de stedelijke gebieden rondom Donetsk, Loegansk, en Marioepol naar Askania Nova gebracht. Daar konden zij mijnbouw-vrij genieten in een Hof van Eden, waar de leeuw geen hert at en het kind een boterham. Het was vanwege dit soort excursies dat Askania in de hoofden van de mensen uit de verre omtrek een mythisch proportie verkreeg, één die hun harten diep met hun geboortegrond verbond.

De weken voorafgaand aan Kupala-nacht hadden mijn OVSE-collega's en ik het uitgestrekte net aan waterwegen, kreekjes en meren rondom Askania in kaart gebracht. Wij deden dat omdat er acute zorgen waren om watervervuiling, omdat de stuwdam net boven Donetsk lekte. Het stuwmeer achter die dam diende Donetsk als drinkwatervervoorziening. Het probleem dat in 2014 ontstond bij het uitbreken van het gewapend conflict, was er niet zo zeer een van een tekort aan drinkwater. Er was dan wel sprake van een lagere waterstand dan normaal – dit vanwege het afvloeien van het water via gaten die ontstaan waren na de beschietingen –, maar noch die schade, noch die lage waterstand waren kritiek, omdat inmiddels meer dan de helft van de bewoners de stad Donetsk verlaten had. Het logische gevolg van deze trek uit de stad was een aanzienlijk afgenomen vraag naar schoon drinkwater.

'Het Askania dat groeide in de toegewijde handen van Faz-Fein werd in Sovjettijden een lustoord voor bleke stadskinderen. In bussen werden zij uit de stedelijke gebieden rondom Donetsk, Loegansk, en Marioepol naar Askania Nova gebracht'

Wat nadrukkelijk wél een probleem vormde, was de conditie van in totaal zes chloortanks die bij het stuwmeer geplaatst waren. Die chloortanks stonden er als onderdeel van de drinkwaterbehandeling en waren nodig voor het zuiveren van het drinkwater voor de stedelingen. Zowel tanks als chloor waren er nog wel, maar werden nagenoeg iedere nacht beschoten, afwisselend uit oostelijke, dan weer uit westelijke richting. Het aanzienlijke risico dat hiermee ontstond, was de ontwikkeling van een chloorwolk boven Donetsk. Dat had onder de slechtste omstandigheden een potentieel levensgevaarlijke aantasting van de gezondheid van duizenden stedelingen tot gevolg kunnen hebben. Ons team onderzocht verschillende mogelijkheden tot handelen en nam uiteindelijk onder toenemende tijdsdruk het moeilijke besluit tot het legen van de chloortanks en zo de lokale bevolking te beschermen. In tijden van oorlog hadden wij voor dat legen van de tanks geen andere mogelijkheid gezien dan het chloor in de bodem weg te laten lopen, ongehinderd het grondwater in.

Het risico op een chloorgaswolk was nu geweken, daarvoor in de plaats dronken de bewoners van de stad – en dus wij ook – ongezuiverd drinkwater. Erger nog was dat het chloor naar de waterdragende laag (aquifer) doorgedrongen was en het water heeft besmet. Zo zetten wij in op *reconnaissance* door de Dnjepr Delta, om op basis van vele uren patrouilleren de omvang van de door onszelf veroorzaakte milieuramp in kaart te brengen. De uitgestrekte water-waaier vormde niet enkel de link naar het lagergelegen waterstuwgebied in de buurt van Nieuwe Liefde (Nova Kakhovka), maar ook de zuidelijke *wetlands* van het zo dierbare Askania Nova. Diep in de kreken daar leerden wij Oekraïners kennen die zich al lang geleden terug hadden getrokken van het leven in de grote stad. Tegenwoordig leefden deze mensen op geheel eigen wijze. Ze vingen er krabben of leefden van de handel in contrabande via de slikken in het mangrovegebied. Sommige van hen spraken een oud-Zweeds dialect, een eigen taal die zij mee hadden genomen uit de tijd van de grote volksverhuizing onder Catharina de Grote.

‘In tijden van oorlog hadden wij geen andere mogelijkheid gezien dan het chloor in de bodem weg te laten lopen, ongehinderd het grondwater in’

Invloed bereikte mijn Kupala-nacht haar climax. Opzwepende liederen klonken uit de kelen van de Oekraïners om mij heen, die hand in hand over een vuur sprongen. Uit ervaring wist ik dat ik die laatste overmoedige sprong beter kon laten. We waren pupillen van de Waldorf School, Rudolf Steiner onderwijs, en leerden om hoog over het Sint Jansvuur heen te springen. We zouden ouder zijn wanneer we over het vuur heen sprongen dan op het moment van de afzet. Een initiatieritueel onderweg naar de volwassenheid. Voor mij sprong de jonge Oekraïner wel, met aan zijn hand een beeldschoon meisje met een gevlochten bloemenkrans in het haar. Nieuwe Liefde.

Op 6 juni 2023 breekt de Nova Kakhovka Dam. De zondvloed die volgt vaagt het kwetsbare leven in Askania Nova uit en spoelt de micro-leefgemeenschappen in de Dnjepr Delta weg.

KLTZ (SD) drs. Caecilia Johanna van Peski (1970) studeerde Onderwijs- en Cultuurpsychologie. Zij werkte vervolgens voor verschillende multilaterale organisaties, waaronder de EU, NAVO, OVSE en de VN. Tussen 2014-2016 was zij OSCE Deputy Patrol Hub Leader Donetsk. Sinds 2020 is zij verbonden aan de Koninklijke Marine. www.vanpeski.org

(Foto: Authentic Ukraine, zie: authenticukraine.com)



KLTZ ir. Geordie Klein, EMSD

Defensieattaché voor Suriname en Guyana residerend in Suriname en werkend vanaf de Nederlandse ambassade te Paramaribo

Als defensieattaché in Suriname ben ik de 'voortuitgeschoven' post voor de gehele Nederlandse krijgsmacht in Suriname (en Guyana). Mijn taak is om als 'Haarlemmerolie' te fungeren in de doelstellingen die er zijn op militair gebied voor wat betreft de samenwerking tussen onze beide landen. Ik koppel Nederlandse en Surinaamse experts, vertaal de behoeften vanuit Suriname naar de Nederlandse defensiecontext en vice versa. Daarnaast ben ik de 'ogen en oren' voor Defensie voor wat betreft de politiek en militaire situatie in Suriname en omliggende landen. Ik lees dagelijks meerdere kranten, spreek met collega's op de ambassade, mijn Ame-

rikaanse, Braziliaanse en Frans-Guyanese collega en veel Surinamers. Het beeld dat ik daaruit vorm en mijn analyse wat dit betekent voor het Nederlandse veiligheidsbeleid- en samenwerking rapporteer ik met enige regelmaat.

Internationale oriëntatie

Na mijn operationele jaren bij de Onderzeedienst kwam ik tijdens mijn plaatsing bij het NAVO Maritiem Hoofdkwartier in Northwood (VK) in een internationale werkomgeving terecht; dat beviel uitstekend. Ik geniet van kennismaken met, praten over en verbaasd worden door andere culturen. Telkens blijkt dat we als mensen veel gezamenlijk hebben, maar ook dat we de wereld heel anders kunnen ervaren. Daarover praten en dat daadwerkelijk meemaken, daar geniet ik van. Om die reden ging ik na Northwood werken als landenofficier Azië bij de Directie Internationale Militaire Samenwerking. Daar maakte ik kennis met de functie van defensieattaché. En hoe meer ik als landenofficier de tussenpersoon was tussen de Nederlandse defensieattachés in Azië en de stakeholders in Nederland, hoe meer ik zin kreeg om zelf attaché te worden.

'De militaire samenwerking is pragmatisch en divers'

Ik nam het over van KLTZ Diederick van der Plas die Suriname als medeaccreditatie had in zijn functie als defensieattaché Caracas. Suriname als mede-accreditatie was voldoende in de periode van de regering Bouterse (2010-2020), de politieke relatie was bevroren en militaire samenwerking non-existent. Met de regering Santokhi / Brunswijk bloeide vanaf medio 2020 de politieke relatie weer op. Overheidsbreed kreeg dit inhoud via MAKANDRA ('samen' in Sranantongo tot 2024) en specifiek voor Defensie via de Intentieverklaring in april 2021, getekend door beide ministers van Defensie. Al snel bleek de noodzaak voor een residerend defensieattaché, gezien de intensivering van de militaire samenwerking met Suriname vanuit alle Operationele Commando's (OPCO's) in Nederland, de Commandant Zeemacht Caraïben en Kustwacht Caraïben.

Wat mij specifiek aantrok aan Suriname was de maatschappelijke verwevenheid, de lange gezamenlijke en turbulente historie, de prachtige natuur, de zeer vriendelijke bevolking en het heerlijke eten. Er is geen Surinamer (in totaal 600.000 personen – vergelijkbaar met het aantal inwoners van de gemeente Rotterdam) die geen connectie heeft met Nederland, waar 300.000 Surinamers wonen in de diaspora. Dit maakt dat het leven hier een avontuur is op professioneel gebied, daar je eigenlijk midden in de 'historie' staat met bijvoorbeeld het decembermoordenproces en de excuses voor het slavernijverleden. Daar komt nog bij dat de militaire samenwerking pragmatisch en divers is. Ik geniet zowel van de diplomatieke kant van

mijn rol als defensieattaché, alsook 'hands on' werken aan tastbare resultaten zoals *train-the-trainer*, organiseren van militairen die meevaren, kennisdeling en -uitwisseling, de jungletrainingen waarbij 280+ Nederlandse militairen twee á drie maanden in Suriname actief zijn.

Voor mij zal deze plaatsing in totaal drie jaar duren, van september 2022 tot en met september 2025. Dan is het aan de Landmacht om de functie te vervullen. Bij de 'herstart' van de defensieattaché-functie in Suriname hadden zowel de Koninklijke Marine als de Landmacht interesse. Om die reden is besloten tot een wisselfunctie. De duur van drie jaar, in plaats van de gebruikelijke vier jaar, is omdat het sociale leven, het aanbod van scholen voor kinderen en eventueel werk voor een partner hier relatief beperkt zijn. Dit heeft mogelijk effect op de invulling van de functie door militairen met een gezin.

In aanloop naar de uitzending

Ongeveer een jaar van tevoren was de sollicitatie, waarbij ik de gelukkige kandidaat werd. Daarna volgt eigenlijk de 'standaard' van het dubbele traject van je huidige functie, in mijn geval landofficier bij IMS voor de regio Azië, en de administratieve voorbereiding. Doordat ik niet met mijn gezin hier ben was dat gemakkelijker in vergelijking met onze eerdere 'gezinsplaatsingen in Schotland en Londen' vanuit mijn werk bij de marine/Onderzeedienst.

Administratief val je als defensieattaché onder de regeling van 'uitgezonden ambtenaren', de zogenaamde ACRU, en



niet de regeling voor militairen. Dat heeft voor- en nadelen, waarbij het voor mij met name even zoeken was wat ik moest regelen, waar en met wie. IMS ondersteunde mij uitstekend moet ik zeggen (en dat zeg ik niet omdat ik er toen al werkte) en ook Buitenlandse Zaken (BZ) is erg behulpzaam, zowel in Den Haag als op de ambassade.

Inhoudelijk bereidde ik mijzelf voor door in gesprek te gaan met stakeholders binnen Defensie en BZ maar ook met schrijvers van boeken over Suriname, universitair docenten etc. En door veel boeken te lezen, films & documentaires te bekijken en podcasts te luisteren over Suriname. Ook vanuit de organisatie is er een specifieke voorbereiding. IMS organiseert voor defensieattachés een Militaire Attache Cursus (MAC) van drie weken en buitenlandse zaken heeft ook een cursus van enkele dagen.

Gezamenlijk optrekken

De kunst bij het sluiten van militaire samenwerkingsverbanden vanuit mijn functie is om gezamenlijkheid te vinden en om dit duurzaam te beleggen. Dus niet een enkele opleiding aanbieden maar bezien hoe dit past in waar het Surinaams Nationaal Leger (SNL) heen wil gaan. Het is een zeer kleine krijgsmacht met ongeveer 4500 militairen en een zeer beperkt budget. Terwijl de taak van rechtshandhaving in de enorme jungle van Suriname een zeer grote uitdaging is. Suriname is immers viermaal zo groot als Nederland. Naast gesprekken met lokale collega's heb ik ook veel e-mail, telefonisch en videobellen contact met experts en stafafdelingen binnen de Nederlandse krijgsmacht om de samenwerking nader in te vullen.

Het SNL moet van ver komen na de periode van de regering Bouterse (2010-2020) en werkt hard aan weer te kunnen 'rennen' in samenwerking met vier strategische partners (NLD, BRZ, FRA-GUY en USA). De Nederlandse militaire samenwerking met Suriname richt zijn op vijf categorieën:

1. Opleiding & Training: voor Suriname gericht op het basisoniveau over alle krijgsmachtdelen en leiderschap. Voor Nederland betreft dit met name de jungletrainingen.
2. Organisatieontwikkeling: voor het Surinaamse Instituut Defensie Opleidingen (IDO) met de Nederlandse Defensie Academie (NLDA) en Koninklijke Militaire School (KMS). Voor het SNL via met name deelname aan de Nederlandse jungletrainingen.
3. Militaire muziek: zowel muzikaal als organisatorisch.
4. Materieel ondersteuning door middel van schenkingen. Dit zijn grote schenkingen van bijvoorbeeld DAF-viertonners, alsook muziekinstrumenten of sa-luutgranaten voor tijdens de viering van Srefidensi (Onafhankelijkheidsdag, 25 november).
5. Militaire diplomatie, presentie en assistentie.

De voortgang in alle categorieën zijn vanuit Surinaamse zijde begrensd door het absorptievermogen van het leger in zowel kwantiteit (gezien geringe grootte krijgsmacht) als kwaliteit (analytisch denkvermogen) en de organisatie gebaseerd op sterke hiërarchie. Daarbij wendt het leger ook capaciteit toe aan de andere strategische partners. Nederland is duidelijk niet de enige partner voor Suriname.



Vanuit Defensie is de limiterende factor dat Suriname één van de vele samenwerkingspartners is. Het is wel een bijzondere partner, geboren uit een zeer lange en turbulente gezamenlijke historie en huidige maatschappelijke verbondenheid. Maar, deze partner moet wel intern met onze defensie concurreren met belangrijke vitale belangen die voor Nederland elders gelden, niet in de laatste plaats Oekraïne, de NAVO maar ook het Caraïbisch gebied. Daar ligt mijn rol ook als defensieattaché, om aandacht te vragen voor deze specifieke samenwerking bij mensen in Nederland die dagelijks met veel meer dossiers werken, terwijl ik de luxe heb om 'alleen maar' met Suriname (en een beetje Guyana) bezig te mogen zijn.

Doordat het SNL zeer klein is en Nederland één van de vier strategische partners, heb je als defensieattaché veel

‘Op een hoger politiek-strategisch niveau is de Nederlandse militaire aanwezigheid ook een teken van vertrouwen in de huidige regering’



'Suriname hecht veel waarde aan jungletrainingen'. Afgebeeld het inschieten van wapens onder begeleiding van het Korps Mariniers, april 2023 (foto: Aaron Zwaal | MCD)

contact met de lokale Directeur Defensie (soort SG), de bevelhebber, zijn commandanten en ook de minister. Sinds mijn aantreden in september 2022 heb ik al meer gesproken met de minister, directeur en bevelhebber dan ik ooit deed met hun Nederlandse *counterparts*. Dat maakt het werk erg dynamisch, je kan in overleg met hen echt werken aan de gewenste steun voor het Surinaamse leger en invulling van de Nederlandse wensen daarbij. Deze laatste zijn vooral gericht op de jungletrainingen. Daar wordt ook door Suriname veel waarde aan gehecht. De president en de minister van Defensie waren bijvoorbeeld aanwezig bij de opening voor zowel de versie dit jaar, als de voorgaande in 2022.

Je hebt veel ruimte, je bent de vertegenwoordiger van de Nederlandse veiligheidsbelangen in het land. Binnen het raamwerk van een jaarlijkse 'taakopdracht', is het aan jou om dat in te vullen. Dat vind ik ook het leuke aan dit werk: je kan al je creativiteit erin kwijt, je collega's in Nederland remmen je wel weer af met de mededeling dat er buiten Suriname nog een bredere wereld is.

Opbrengst

Voor het Ministerie van Defensie is de meest concrete opbrengst de mogelijkheid om jaarlijks een jungletraining te organiseren met relatief veel vrijheid in de keuze van de periode, de grootte etc. Dit in tegenstelling tot jungletrain-

ningen bij specifieke *Jungle Training Schools* zoals in Belize, Brazilië, Frans-Guyana, Guyana, Benin etc (waar we allemaal zijn geweest en nog steeds komen, soms met enkele militairen maar o.a. in Belize met grotere groepen. Dit als alternatief voor de periode 2010-2020 toen Defensie niet in Suriname kon trainen). Op een hoger politiek-strategisch niveau is de Nederlandse militaire aanwezigheid ook een teken van vertrouwen in de huidige regering en geeft het concreet invulling aan de intentieverklaring via groeiende interactie met het SNL.

Voor Suriname is elke steun welkom. Dan is samenwerking met de Nederlandse krijgsmacht met name praktisch, gezien de Nederlandse taal en de gelijke structuur van beide krijgsmachten. Dit uit zich met name op het vlak van individuele opleidingen in Nederland, *train-the-trainer* in Suriname en meevaren in het Caraïbisch gebied. Maar zoals gezegd heeft Suriname vier strategische partners benoemd en alle vier dragen bij aan de doelstelling om de SNL te moderniseren en beter inzetbaar te maken voor de primaire taak van steun aan rechtshandhaving in Suriname zelf, met name de meer 'ondoordringbare' gebieden in 'boven-Suriname'.

Professioneel is de extra uitdaging de enorme verwevenheid van onze beide maatschappijen en de gezamenlijke beladen historie. Dit levert enerzijds herkenbaarheid op, ik ken geen Surinamer die niet in Nederland is geweest of daar geen familie heeft. Anderzijds bestaan extra gevoeligheden vanuit het verre verleden. Denk hierbij aan het slavernijverleden, maar ook aan uitdagingen in de huidige tijd, zoals de politieke strijd tussen vicepresident Brunswijk en de door voormalig president Desi Bouterse voorgezeten oppositiepartij NDP. Beide heren kunnen bijvoorbeeld niet naar Nederland reizen zonder gearresteerd te worden. En binnen de kleine gemêleerde bevolking is de onder- en bovenwereld verweven tot het hoogste niveau van politiek, financiën en het bedrijfsleven. Het is dus telkens aftasten voor wie men zich inspant.

Tot slot

Persoonlijk is voor mij de uitdaging dat deze plaatsing ook een start is van een verandering in mijn relatie. Gelukkig in goede harmonie. Ik heb een ruim huis waar mijn familie naar toe kan komen en dat hebben ze de afgelopen Kerstvakantie ook gedaan. Ik houd ervan om op pad te gaan en Suriname te ontdekken. Natuurlijk mis je wel de contacten met familie en vrienden in Nederland. Je moet bewust mensen bellen en ik schrijf zo nu en dan een 'post uit Suriname' brief. Een plaatsing in het buitenland verrijkt je altijd. Er zijn duizend redenen om het niet te doen maar als het enigszins kan, dan raad ik het iedereen aan. En een functie als defensieattaché is mijns inziens extra bijzonder omdat je vanuit je werk sterk betrokken bent bij het hele reilen en zeilen van het land van accreditatie. Dus als je van avontuur, politiek en diplomatie houdt dan is het zeker de overweging waard.



Erwin Rossmeisl, acquireur bij het NIMH (foto: R. Gieling | MCD)

MISSIE MILITAIR- HISTORISCH MATERIAAL

Bijzondere marineschenken aan het NIMH

‘Het mogen bijdragen aan de geschiedschrijving van Defensie, van het verleden tot en met vandaag, is voor mij erg waardevol om te doen.’ Erwin Rossmeisl is acquireur bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH). In zijn dagelijks werk maakt hij regelmatig bijzondere momenten mee. ‘Ik voer veel persoonlijke gesprekken met nazaten van militairen. Regelmatig besluiten zij het militair-historisch materiaal van hun familielid, en daarmee vaak ook een deel van hun persoonlijke geschiedenis, aan ons over te dragen. Dit historisch materiaal bestaat uit getuigenissen op papier of foto’s die voorheen nog niet bekend waren.’

Rossmeisl komt regelmatig bijzondere vondsten tegen. 'Mijn geluk kan niet op wanneer een uniek document geschonken wordt. Dat is uiteindelijk waar ik dit werk voor doe. Samen met mijn collega's verwerf, beschrijf en beheer ik collecties en archieven. Denk hierbij aan dagboeken, fotoalbums, filmmateriaal, brieven en nog veel meer.'

'Het meest bijzondere vind ik de emotie die onlosmakelijk aan zo'n document verbonden is. Wanneer een stuk wordt aangeboden, sluiten de nabestaanden daarmee een hoofdstuk af. Het is dan aan ons om het een mooie en respectvolle plek te geven in het archief en ook anderen daar, al dan niet digitaal, deelgenoot van te maken. Door mijn militair-historische achtergrond en mijn jarenlange ervaring met archiefstukken en beeldmateriaal, weet ik stukken snel te duiden en in de juiste context te plaatsen. Hierdoor krijgen nabestaanden een helder beeld van het militaire verleden van een familielid en kan ik hun vragen snel beantwoorden. Maar ik beantwoord niet alleen vragen van nabestaanden, ook onderzoekers en andere geïnteresseerden in militaire geschiedenis help ik in hun zoektocht naar antwoorden.'

'Het militaire geheugen wordt alleen maar belangrijker in de toekomst en moet om die reden zorgvuldig bewaard blijven'

Onderzoek doen is essentieel bij het schetsen van een beeld van ons militaire verleden. In dat kader houdt Rossmeisl zich bezig met tal van onderzoeken. 'Ik heb vooral veel kennis van het interbellum en de Tweede Wereldoorlog. Het thema krijgsgevangenschap is daarin één van mijn specialismen. Ik heb veel gesprekken gevoerd met familieleden van voormalig krijgsgevangenen. Al deze gesprekken hebben één gemene deler: over de tijd achter het prikkeldraad is nooit gepraat.' Om deze stilte te doorbreken heeft Rossmeisl samen met een collega, aan de hand van dagboeken, correspondentie en foto's uit die tijd, het boek *Verzwegen Oorlogsjaren* (Boom, 2021) geschreven. Een van de collecties die hij daarvoor heeft gebruikt, is de collectie Larive. Luitenant ter zee der 2^e klasse Hans Larive weigert in 1940 de door nazi-Duitsland geëiste erewoordverklaring te tekenen. Wie weigert, wordt afgevoerd in krijgsgevangenschap. Larive wordt samen met tientallen andere officieren op transport gezet naar Duitsland. Op 15 augustus 1941 weet hij samen met Francis Steinmetz succesvol uit het krijgsgevangenenkamp Colditz te ontsnappen. Dankzij de collectie Larive kon Rossmeisl de reis van het tweetal naar Groot-Britannië reconstrueren. Als



LTZ2 Hans Larive als krijgsgevangene in Oflag VA te Soest, juli 1940 (foto: collectie NIMH)

commandant van een flottielje motortorpedoboten, voert Larive gedurende de rest van de oorlog diverse risicovolle missies uit. Maar ook de collectie Krijgsgevangenschap en kampen 1940-1945 bestaande uit een aanzienlijk aantal geschonken dagboeken, correspondentie en foto's, is van onschatbare waarde voor de reconstructie van Larive's bijzondere verhaal.

'Het illustreert de grote toegevoegde waarde die schenkingen hebben voor onderzoek. Het militaire geheugen wordt alleen maar belangrijker in de toekomst en moet om die reden zorgvuldig bewaard blijven. De hoeveelheid aan bijzondere dagboeken, verslagen, foto's en films is oneindig.'

NIMH

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) bewaart het militair-historische verleden van Nederland voor de toekomst. In totaal beheert het instituut ruim tien kilometer aan collecties en archieven. Een groot deel van de collecties zijn in te zien in de studiezaal van het NIMH. Een deel van het archief is digitaal toegankelijk via de website archieven.nl.

Bijzondere marineschenkeningen

Het NIMH heeft in de loop der jaren een aantal bijzondere marineschenkeningen in ontvangst mogen nemen. Een voorbeeld hiervan is de schenking van onderzeebootcommandant LTZ1 Anton Bussemaker. De kleindochter van deze marineofficier, voormalig minister Jet Bussemaker, vertrouwde de nalatenschap van haar grootvader toe aan het instituut. De schenking bevat naast foto's en brieven van Anton ook het onderzoeksarchief van zijn zoon Henk. Na de oorlog onderzocht hij het lot van zijn vader.

Anton Bussemaker is aan de vooravond van de Japanse aanval op Nederlands-Indië commandant van de onderzeeboten Hr.Ms. *O 20* en *O 16*. Tijdens de oorlogsverklaring tussen Nederland en Japan begin december 1941, reist de *O 16* af naar Singapore. Niet veel later brengt de onderzeeboot met torpedo's vier Japanse troepentransportschepen tot zinken. De terugtocht verloopt echter minder succesvol. In de nacht van 14 op 15 december raakt de *O 16* een Japanse zeemijn en zinkt onmiddellijk. 41 bemanningsleden komen om het leven, inclusief de commandant. Kwartiermeester C. de Wolf overleeft als enige de ramp en bereikt na ruim 35 uur zwemmen uitgeput een eiland in de buurt van hedendaags Maleisië.

'Met Ferwerda's schenking komt deze belangrijke episode in de geschiedenis van de Koninklijke Marine in zekere zin weer tot leven'

In 1942 wordt Bussemaker postuum door Koningin Wilhelmina benoemd tot Ridder in de Militaire Willemsorde der 4e klasse. Hij verdient zijn onderscheiding voor het tot zinken brengen van de Japanse troepentransportschepen. Na de Japanse inval op Java in maart 1942 wordt de achtergebleven familie van Bussemaker geïnterneerd in verschillende kampen. De kinderen en hun moeder verblijven regelmatig gescheiden van elkaar. Ook leven zij onder slechte omstandigheden. In 1946 keert de familie terug naar Nederland. Het sneuvelen van commandant Bussemaker laat diepe sporen na in het gezin.

Een andere bijzondere schenking is die van marineofficier LTZ1 Eric Ferwerda, promotiejaar 1939. Deze nalatenschap bestaat uit uniek filmmateriaal, geschoten door Ferwerda, van onder andere Enys House in het Engelse Cornwall. In dit statige landhuis vonden gedurende de Tweede Wereldoorlog de opleidingen van de Koninklijke Marine plaats. Filmbeelden van dit opleidingsinstituut zijn zeldzaam. Met Ferwerda's schenking komt deze belangrijke episode in de geschiedenis van de Koninklijke Marine in zekere zin weer tot leven.

Daarnaast vormt de schenking van marinevlieger Hans van der Kop een toonaangevende aanwinst voor de collectie. In augustus 1941 begint marineofficier van der Kop aan de adelborstenopleiding van het Koninklijk Instituut voor de Marine in Soerabaja. Door de Japanse inval in Nederlands-Indië wordt de opleiding nog geen half jaar later

stil gelegd. Van der Kop wordt samen met andere adelborsten geëvacueerd naar Groot-Brittannië, waar hij zijn opleiding kan voortzetten in Enys House. In september 1942 geeft hij zich vrijwillig op om een opleiding tot vlieger bij de *Royal Air Force* te volgen. Als officier vlieger der 3^e klasse vliegt Van der Kop 78 sorties bij het 320 (Dutch) Squadron. Na de oorlog vervult hij nog verschillende functies bij de marine, waarbij hij in 1954 op wonderbaarlijke wijze een vliegongeval weet te overleven. Als vlieger op de Hr.Ms. *Karel Doorman* krijgt hij na de lancering van zijn vliegtuig geen lift, waardoor hij vlak voor de boeg in het water duikt en langsscheeps wordt gekielhaald. Het hele schip vaart over hem heen voordat hij door een helikopter uit het water kan worden gered. Later in zijn carrière schoupt hij het nog tot commandant van 320 (Dutch) Squadron.

Wat de collectie Van der Kop nog meer bijzonder maakt, is dat het een groot deel van het oorlogsarchief van 320 (Dutch) Squadron bevat. De vele foto's, smoelenboeken en operationele orders vormen een belangrijke bron voor verder onderzoek naar dit marinesquadron, dat actie zag gedurende de Tweede Wereldoorlog.

Oproep schenkingen

Het militair verleden is van ons allemaal. Juist hierom bewaart het NIMH ons militaire verleden voor de toekomst. Of het nu gaat om brieven, documenten of foto's van een verre voorvader of materiaal van een recente uitzending naar Irak, Afghanistan of Mali: uw materiaal kan een waardevolle aanwinst voor het NIMH zijn. Bel (088-9516655) of mail (nimh@mindef.nl) ons voor meer informatie, wij komen graag met u in contact.

Materiaal dat in onze collectie wordt opgenomen is openbaar en te gebruiken voor onderzoek. In overleg met de eigenaar en/of schenker kunnen delen van het archief of de collectie voor bepaalde tijd de status 'beperkt openbaar' krijgen.



Een schril contrast: Bussemaker met zijn echtgenote Anna in Nederlands-Indië, 1940. In 1942 interneerde de Japanse bezetter het gezin (foto: collectie NIMH)



Onderzeeboot Hr.Ms. O 21 (1940-1957) loopt de haven van Gibraltar binnen na het torpederen van de Duitse U-95. In het midden commandant LTZ1 J.F. van Dulm, 28 nov. 1941 (foto: collectie NIMH)



Staande voor een Mitchell B-25 middelzware bommenwerper FR204/S v.l.n.r. H.J.E. van der Kop, 320 Squadron commandant H.V.B. Burgerhout en de vliegtuigschutters H.J.A. van Lingen en M. Goudekettering. RAF, 12 juni 1944 (foto: collectie NIMH)



350 JAAR NA DE ZEESLAGEN B

De campagne van 1673 in intern

*De Zeeslag bij Kijkduin,
12 augustus 1673, Willem van
de Velde de Jonge (collectie
Het Scheepvaartmuseum)*

Het Rampjaar, dat vorig jaar zijn 350e 'verjaardag' vierde, kreeg de nodige aandacht in het medialandschap. Het is prijzenswaard dat er hiermee, in een land waar geschiedenisonderwijs te wensen overlaat, aandacht was voor een jaartal dat bij menig Nederlander toch een belletje doet overgaan. Het jaar 1672 is immers een van de meest dramatische uit onze geschiedenis. Naast een gewelddadige, als 'revolutie' bestempelde binnenlandse politieke omwenteling, was er sprake van



IJ SCHOONEVELD EN KIJKDUIN

ationaal historisch perspectief

een 'revolutionaire' koerswijziging in het Nederlandse buitenlandbeleid na de shock van de multinationale invasie die de Republiek met moeite doorstond. Maar er vond in 1672, en vooral het navolgende jaar, nog iets 'revolutionairs' plaats: in de strijd ter zee. Of eigenlijk de culminatie van een twintig jaar eerder geïnstigeerde ontwikkeling die het karakter van oorlog ter zee twee eeuwen zou bepalen, namelijk de inzet van linesschepen in linieformaties.

LEES VERDER OP DE
VOLGENDE PAGINA
→

In dit artikel – dat twee delen omvat – komt de campagne aan bod die de Nederlandse marine onder admiraal Michiel de Ruyter in 1673 voerde, en die culmineerde in de zeeslagen bij Schooneveld en Kijkduin, gezien in de context van voornoemde maritieme ‘revolutie’, vooral vanuit internationaal historisch perspectief. In de Nederlandse historiografie wordt de strijd in 1673 beschouwd als het ‘finest hour’ van de Nederlandse zeemacht. Een visie die buitenlandse historici doorgaans onderschrijven. Maar waar de zeeslagen dat jaar bij Schooneveld en Kijkduin in Nederlandse werken veelal zijn ingebed in biografieën of zelfstandige studies, is er vanuit internationaal historisch perspectief meer aandacht voor hetgeen deze zeeslagen bij hebben gedragen aan de ontwikkeling van het maritiem-strategisch denken. De in literatuur vergaand beschreven campagne van 1673 komt gelet de focus van dit artikel slechts kort aan bod.¹ Wel is het noodzaak de campagne van 1673 te bezien in de context van de aangehaalde militaire ‘revolutie’ op zee. In het eerste, nu voorliggende deel van dit artikel passeert de duiding en toelichting ervan de revue, alsook een tussenconclusie, alvorens in het tweede deel de rol die de zeeslagen bij Schooneveld en Kijkduin speelden in de ontwikkeling van het maritiem-strategisch denken aan bod komen, afgesloten door een eindconclusie.

De ‘militaire revolutie’ op zee?

In Het Scheepvaartmuseum hangen twee indrukwekkende wandtapijten die elk een episode uit de zeeslag bij Solebay (1672) afbeeldt. Deze kunstwerken illustreren goed welke ontwikkeling de oorlogvoering ter zee toentertijd in enkele jaren had doorgemaakt. De Britse maritiem strateeg Julian Corbett plaatste de tekeningen van de 17^e-eeuwse schilder Willem van de Velde de Oude, die als inspiratie dienden van de wandtapijten, in een van

zijn studies in hun strategische context. Hij merkte op dat Van de Velde in enkele schetsen de compositie heeft aangepast door er een hogere horizon in aan te brengen en zodoende geschikt te maken voor verwerking in de wandtapijten.² De hierbij door de kunstenaar doorgevoerde ‘bird’s eye view’ toont de kijker beide vlootverbanden in een haast perfecte linieformatie parallel aan elkaar.³ Nu is een dergelijke formatie wellicht *het* beeld dat menig- een heeft van zeegevechten tijdens het zeilende tijdperk, maar de route daarnaartoe was allesbehalve vanzelfsprekend. De introductie van het linierschip in de eerste decennia van de 17^e eeuw leidde, net als de introductie van de tank drie eeuwen later, tot een nieuw, ontzagwekkend wapen waarvan betrokken officieren nog niet meteen wisten hoe dit optimaal in grotere formaties inzetbaar

‘De haast complete overwinningen in de zeeslagen bij Gibraltar (1607) en Duins (1639) tegen de Spanjaarden leken de Nederlandse agressieve ‘doctrine’ te rechtvaardigen’

was. Kijkend bijvoorbeeld naar eerdere gedetailleerde pentekeningen die Willem van de Velde maakte tijdens de Eerste Engelse Zeeoorlog tegen de Nederlandse Republiek (1652-1654), dan zijn chaotische mêlées te ontwaren waar, althans ogenschijnlijk, iedere vorm van tactiek en organisatie lijkt te ontbreken. De Engelsen zetten in die oorlog dan wel *Fighting Instructions* op papier, maar die waren niet het resultaat van debatavonden of met de pen door marineofficieren gevoerde discussies in periodieken zoals die in de 19^e eeuw aan de wieg stonden van maritieme



Zeeslag bij Terheide, 1657, Willem van de Velde de Oude (collectie Rijksmuseum)

denkstromen als de *Jeune École*. De *Instructions* waren het resultaat van in de praktijk opgedane ervaring in de zeegevechten met de Nederlanders, die er een agressieve mêlee- en groepstactiek op nahielden.

Terwijl officieren van het Staatse leger bij de militaire revolutie in het landoptreden en in hun strijd tegen Spaanse landstrijdkrachten konden teruggrijpen op teksten uit de klassieke Oudheid als die van Polybius en lessen van Romeinse oorlogvoering, ontbeerden marineofficieren een dergelijke luxe. Zelfs eerdere grote zeeslagen in de Middellandse Zee als die bij Lepanto in 1571 waren in essentie veldslagen uitgevochten op zee. Gegeven het feit dat de Nederlandse stadhouder prins Frederik Hendrik belegeringen benaderde als een exacte wetenschap en de uitkomst van reguliere veldslagen liever niet aan Vrouwe Fortuna overliet, is het interessant te zien hoe de Nederlanders in hun strijd tegen de Iberische mogendheden op zee juist een uiterst agressieve militaire 'doctrine' ontwikkelden die, om in de analogie met landoptreden te blijven, veel weg had van een roekeloze cavaleriecharge. Er werd weliswaar in eskaderverband opgetreden maar doorgaans enkel bij het naderen van het vijandelijke vlootverband met als doel om letterlijk niet in elkaars vaarwater te komen. Eenmaal de vijand aangegrepen was er nauwelijks een mogelijkheid tot 'command and control'. Het was simpelweg de taak van ondergeschikte vlagofficieren hun eskadercommandant te assisteren, die vaak het vlaggenschip van zijn vijandelijke evenknie opzocht voor een rechtstreeks duel als zijnde afkomstig uit een Middeleeuwse ridderroman.⁴ De resulterende mêlees betekenden dat sommige schepen zwaargehavend uit de strijd kwamen terwijl anderen hun geschut niet konden gebruiken uit angst eigen schepen te raken en nauwelijks in actie kwamen.

Marineofficieren waren evenwel niet blind voor de mogelijkheden die een optimale inzet van de 'broadside' van hun geschut kon bieden. Alleen dient de notie, gepropageerd door onder meer de Amerikaanse maritiem strateeg Alfred Mahan, dat de adoptie van de linieformatie gepaard ging met de ontwikkeling van het linieschip, genuanceerd te worden.⁵ Mahan begint zijn studie *The Influence of Sea Power upon History* in 1660, waarmee hij de ontstaansgeschiedenis van de linieformatie veronachtzaamt, alsook over het hoofd ziet dat de (spaarzame) grote zeeslagen in de eerste helft van de 17^e eeuw vaak in tactisch opzicht beslissende aangelegenheden waren. Deze hadden weliswaar een hoog 'dood of de gladiolen' karakter, maar de haast complete overwinningen in de zeeslagen bij Gibraltar (1607) en Duins (1639) tegen de Spanjaarden leken de Nederlandse agressieve 'doctrine' te rechtvaardigen.

De introductie van de linieformatie was niet het logische gevolg van de technologische ontwikkeling van het zeilende oorlogsschip evenmin als dat er sprake was van de 'uitvinding' van een dergelijke tactische formatie. De Nederlandse historicus J.C. de Jonge schrijft midden 19^e eeuw de eerste inzet van de linieformatie op het conto van admiraal Maarten Tromp.⁶ In 1639 formeerde hij in een lopend gevecht in het Kanaal zijn kleine eskader, bestaande uit zeventien zeilen, in een 'kiellinie' om de veel grotere Spaanse Armada op afstand te houden.⁷ Hoewel feitelijk juist, zijn er, wanneer we dit als 'threshold' beschouwen,



Origineel titelblad van de *Fighting Instructions* (collectie veilinghuis Eldred's)

eerdere historische voorbeelden die wijzen op het gebruik van een dergelijke formatie. Een jaar eerder ving Tromp in linie met slechts zeven schepen een gevecht aan in de havenmond van Duinkerken en ook admiraal Cornelis Jol zou in 1638 nabij Cuba met een klein WIC-eskader dezelfde manoeuvre hebben uitgevoerd.⁸ Dit lijkt erop te duiden dat deze gevechtsformatie voor de ervaren zeelieden tot op zekere hoogte gemeengoed was en Nederlandse vlootvoogden hun gebruikelijke agressieve doctrine lieten varen wanneer de situatie dat vereiste.⁹

Hoewel de linieformatie in specifieke situaties effectief was gebleken, ging inzet ervan gepaard met twee inherente problemen. Allereerst betrof ze in essentie een defensieve tactiek en ten tweede de moeilijkheden inzake 'command and control'. Dit laatste was overkomelijk wanneer, zoals in het voorbeeld van Tromp in 1639, er sprake was van een klein vlootverband. De omvang van de latere Engels-Nederlandse zeeoorlogen maakte echter dat de praktijk een stuk weerbarstiger bleek dan de theorie. De schaal van deze maritieme conflicten is uniek in het zeilende tijdperk, wat het tevens bijzonder maakt dat de



Slag bij Terheide, Jan Abrahamsz. Beerstraten, 1653-1666 (collectie Rijksmuseum)

linieformatie tijdens deze drie korte, intense zeeoorlogen (1652-1654, 1665-1667, 1672-1674) tot wasdom kwam. Operaties met vlootverbanden die soms ruim 100 schepen telden waren nieuw voor zowel Engeland als de Republiek. Dit bracht niet alleen uitdagingen met zich mee voor de logistiek en organisatie aan de wal, maar ook voor de bevelvoering en het succesvol implementeren van een linieformatie – laat staan het uitvoeren van complexe manoeuvres.

De idee dat de manoeuvre van Tromp in 1639 als inspiratie diende voor tactische innovaties die de Engelse marine gedurende de oorlog van 1652-1654 ontplooiden kan dan ook naar het rijk der fabelen worden verwezen. Sterker, pas halverwege de Eerste Engelse Zeeoorlog implementeerden de Engelsen noodgedwongen de linieformatie toen Tromp in de beginfase van de zeeslag bij Portland (1653) een deel van de Engelse vloot dreigde te isoleren en overweldigen in het klassieke Nederlandse maritieme equivalent van de agressieve 'cavaleriecharge'. Tromp werd echter geconfronteerd met een kanonnade zoals hij die zelf in 1639 tegen het grotere Spaanse vlootverband had toegepast. In een snel opgetrokken linieformatie hield het Engelse eskader Tromp op afstand tot de komst van de Engelse hoofdmacht, waarna zich een algehele zeeslag ontketende die drie dagen duurde.¹⁰ Met als resultaat een smadelijke Nederlandse nederlaag. Ook niet de laatste dat jaar.

Er is onder historici discussie in hoeverre het driedaagse gevecht bij Portland de katalysator was voor de kort daarna door de Engelse *Generals-at-Sea* opgestelde *Fighting*

Instructions. Deze behelsden enkel de meest elementaire vlagsignalen, maar de onderliggende betekenis was dat ze de standaardisatie en professionalisering van maritiem optreden inluiden. De latere kritiek op de *Instructions* is dat deze het startschot waren voor de 'indecisiveness' die zo karakteristiek was voor de maritieme oorlogvoering gedurende het gros van de 18^e eeuw. Een historicus stelde: 'The leaders of the navy desired the minimization of risks and the maximization of businesslike efficiency and control. They valued imagination less than they valued predictability. Thus they issued the Fighting Instructions.'¹¹

Wat dikwijls wordt vergeten is dat de Engelse implementatie van de linieformatie een antwoord was op de Nederlandse mêleetactiek. En omdat de Nederlanders vasthiel den aan hun agressieve 'doctrine' om de vijand zo dicht mogelijk te naderen en aan te grijpen, had deze in essentie defensieve tactiek juist een voor de Engelsen beslissende positieve uitkomst.¹² Dit bleek enkele maanden na Portland, toen de Engelse marine in de zeeslag bij Nieuwpoort (1653) voor het eerst 'met een plan' de strijd aanving.¹³

Op zoek naar een antwoord

Dat een succesvolle implementatie van de linieformatie op meer berust dan een 'plan' bleek in de laatste zeeslag van de Eerste Engelse Zeeoorlog. In wat numeriek, met bijna 250 schepen voor de kust van Ter Heijde, de grootste zeeslag van het zeilende tijdperk was, kon het haast niet anders dan dat ieder goedbedoeld 'plan' de strijd aan te vangen in linieformatie wel moest ontfaan in een chaotische mêlee. Bij deze eveneens Nederlandse nederlaag was het de grotere vuurkracht die samenkwam in de in-

dividuele Engelse schepen, die doorslaggevend bleek. Een blik op een pentekening die Willem van de Velde de Oude van deze confrontatie maakte is voldoende om een beeld te krijgen van de omvang en chaos van de zeeslag waarin Maarten Tromp sneuvelde. Het contrast met de 'bird's eye view' op het Solebay wandtapijt is evident. Wat op de pentekening opvalt, en zich nog beter uit in het schilderij *Slag bij Ter Heijde* van Jan Abrahamsz van Beerstraten, is de enorme discrepantie in vuurkracht. In dit enigszins gedramatiseerde kunstwerk staat centraal afgebeeld het duel tussen de *Brederode* en de *Resolution*, de vlaggenschepen van respectievelijk Tromp en de Engelse admiraal George Monck. De *Resolution* torent letterlijk met zijn masten boven de *Brederode* uit. Als driedeks linieschip – overigens niet eens de grootste in het Engelse arsenaal – beschikte het over 88 stuks geschut tegenover de 59 van de *Brederode*, het zwaarst bewapende Nederlandse schip.

De desolate staat van de 'oude marine', zoals maritiem historicus Jaap de Bruijn die noemde, komt treffend naar voren in laatstgenoemd schilderij. Niet alleen staat het symbool voor twee geheel tegenovergestelde zienswijzen op de uitoefening van maritieme macht, maar laat het tevens in één oogopslag zien waarom Tromp, als de vermeende 'vader' van de linieformatie, zijn tactiek niet aanpaste als reactie op de Engelse introductie van een formatie die het karakter van maritieme oorlogvoering twee eeuwen zou bepalen.

Nederlandse vlootvoogden waren namelijk allesbehalve blind voor de ontwikkelingen aan de overkant van de Noordzee. Reeds voor het uitbreken van de oorlog in 1652 hadden zij de Staten-Generaal meermalen gewaarschuwd voor de grotere concentratie van vuurkracht in de bestaande en met name nieuwe Engelse schepen die onder het regime van Cromwell werden gebouwd. De Nederlandse regenten hielden echter vast aan de voorkeur de vuurkracht te spreiden over een groter aantal vaartuigen voor de bescherming van handelsroutes in plaats van die te concentreren in kapitale schepen.¹⁴ Dus terwijl de Engelsen langzaam een marinestrategie uitkristalliseerden waarin een sterke slagvloot centraal stond, stuurden, zoals historicus Jan Glete het treffend verwoordde, de Nederlandse regenten 'a cruiser fleet to fight a battle fleet in fully fledged combats'.¹⁵

Met de opeenstapeling van nederlagen klaagde admiraal Witte de With dat zelfs het geschut aan boord van de kleinste Engelse fregatten een grotere dracht hadden dan die van de zwaarste Nederlandse schepen – die overigens nauwelijks groter waren dan die kleine Engelse bodems.¹⁶ Admiraal Johan Evertsen schreef dat zijn schepen voor het eerst geen enkele 'avantagie' hadden op die van de Engelsen, en Tromp uitte, zij het met enige overdrijving, zijn verbazing dat in de Engelse vloot wel 50 schepen beter dan zijn eigen *Brederode* waren.¹⁷ Tromps wanhoop was van dien aard dat hij in 1653 zelfs het plan opperde een aantal Deense kapitale schepen te 'leasen'.¹⁸ Het leest als een bizar voorstel, maar de onderliggende gedachte was evenwel de realisatie dat de Engelse linieformatie enkel beantwoord kon worden met schepen die de vuurkracht en het incasseringsvermogen hadden om zich in een dergelijke linie te handhaven.

De idee dat de onder Cromwell ingezette Engelse maritieme expansie een revolutie behelsde in de professionalisering van de marine behoeft overigens wel enige nuance. De adoptie van de linieformatie en de concentratie van vuurkracht in grotere linieschepen valt eerder te bestempelen als een trendbreuk die de geleidelijke uitfasering van tot dan toe gehuurde koopvaarders in gang zette. Het is te zwart-wit te denken dat de Republiek de oorlog inging met een allegaartje aan scheepstypen terwijl Engeland zijn marine al perfect in een 'rating system' had onderverdeeld. Voor beide zijden was het opereren met zulke grote aantallen schepen in geregelde gevechten op zee, ongeacht de ervaring van individuele officieren, een volstrekt nieuw fenomeen. Je kan de introductie van de *Fighting Instructions*, en de ogenschijnlijke simplicitéit van de specifieke instructies, dan ook lezen als een poging enige mate van discipline aan te brengen in plaats van deze te zien als de 'revolutionaire' opmaat naar de optimalisatie van de linieformatie. De Engelse concentratie van vuurkracht in kapitale schepen en de inzet ervan in een linieformatie betekende evenwel dat deze vaartuigen een eigen rol in een 'slagvloot' kregen, alsook dat er ruimte ontstond voor een nieuw lichter scheepstype: het fregat. Een dergelijke tweedeling ontbrak in de vloot waarmee de Republiek in 1652 de oorlog aanving. De implicatie hiervan werd pijnlijk duidelijk tijdens de tweedaagse zeeslag bij Nieuwpoort. Op de eerste dag hield de Engelse linie van kapitale schepen, de Nederlandse eskaders op afstand waarna op de tweede dag Engelse fregatten, die als reserve achter waren gehouden, vele schepen 'prijs' namen onder de opgebroken Nederlandse formaties.¹⁹ Tromp werd bij Nieuwpoort dus geenszins gedreven door



Maarten Harpertszoon Tromp (collectie National Maritime Museum)

een dogmatisch geloof in de kracht van de Nederlandse 'cavaleriecharges', die eerder succesvol waren gebleken in de strijd tegen Spanje; maar hield aan deze tactiek vast omdat het hem ontbrak aan schepen met voldoende vuurkracht en incasseringsvermogen om de Engelse linie, zoals hij die tijdens dit gevecht in haar volle kracht ervoer, te beantwoorden met de implementatie van een eigen linieformatie.

De logische Nederlandse respons was de bouw van oorlogsschepen die daar wel toe in staat waren. Er is in de Nederlandse historiografie veel aandacht voor de creatie van die 'nieuwe marine' die na – of eigenlijk al tijdens – de Eerste Engelse Zeeoorlog in gang werd gezet. De door raadpensionaris Johan de Witt geïnstigeerde vlootbouwprogramma's waren een trendbreuk in de zin dat de schepen die van stapel liepen staatseigendom werden en de Staatse vloot zo een permanent karakter kreeg.²⁰ Maar er was onder de tientallen nieuwe schepen aanvankelijk slechts één met meer dan 60 stuks geschut en slechts negen met 50-60 stuks.²¹ Dit terwijl in Engeland de 'first rate' zich ontwikkelde tot een duidelijk te onderscheiden categorie schip met 90-100 kanons. Het is des te opmerkelijker wanneer we ons realiseren dat staten als Zweden en Denemarken – getuige ook Tromps voorstel uit 1653 – al beschikten over grote kapitale linieschepen terwijl zij maar een fractie van het maritiem potentieel van de Republiek bezaten. Pas tijdens het vlootbouwprogramma van 1664-1667 liepen Nederlandse schepen van stapel die zich staande konden houden in een liniegevecht met Engelse 'first rates' of Franse schepen 'de Premier Rang Extraordinaire'.²² Nieuwe linieschepen als de *Zeven Provinciën* en de *Gouden Leeuw* – met 74 tot 84 stuks geschut – stelden het De Ruyter in staat het tijdens de zeeslag bij Solebay en de campagne van 1673 in een linieformatie op te nemen tegen de gecombineerde Engels-Franse vloot.

Ondanks dat De Witt grote stappen had gezet in de ontwikkeling van een staande oorlogsvloot en hij de organi-

satorische professionalisering van de zeemacht mede in gang zette, vertaalde dit zich nog niet direct in instructies die de strijd op zee beïnvloedden. De instructies die luitenant-admiraal Jacob van Wassenaer Obdam in 1665 meekreeg weken nauwelijks af van die tijdens de Eerste Engelse Zeeoorlog. De offensieve mêleetactiek en het van dichtbij aangrijpen van de vijand genoot nog steeds de voorkeur. Bovendien had hij – mede om politieke redenen – van de Staten-Generaal opdracht gekregen de vloot waarmee hij in zee stak onder te verdelen in zeven eskaders. Vanwege de eerdergenoemde beperkte mogelijkheden enige vorm van 'command and control' te bewerkstelligen moesten er bij het naderen van de vijandelijke vloot gaten tussen de eskaders worden gelaten om onderlinge

'Na Lowesoft bemoeide De Witt zich in persoon met aanpassingen in de Nederlandse gevechtsinstructies'

verwarring te voorkomen.²³ Nu was dat precies wat zich tijdens de resulterende zeeslag bij Lowesoft (1665) voerde. De omvang van deze Nederlandse nederlaag versterkte de noodzaak de eigen doctrine te herzien.

Na Lowesoft bemoeide De Witt zich in persoon met aanpassingen in de Nederlandse gevechtsinstructies, die uiteindelijk resulteerden in de adoptie van de linieformatie als onderdeel van de doctrine en een eskaderverdeling naar Engels model. Dit betekende drie eskaders die elk waren onderverdeeld in drie smaldelen, geleid door een vlagofficier. Het trauma van Lowesoft, waarbij naast Obdam ook de luitenant-admiraals Egbert Kortenaer en Auke Stellingwerf sneuvelden, resulteerde bovendien in de instructie dat de middelste smaldelen – die doorgaans werden geleid door een luitenant-admiraal – op grotere afstand van de vijand dienden te blijven. Het resultaat was een zogeheten 'slangenlinie'.²⁴ Een linie die overigens



De verovering van de Royal Prince tijdens de Vierdaagse Zeeslag, 1666, Willem van de Velde de Oude (Staatliche Kunsthalle Karslsruhe, inv. 2772)

alleen op papier heeft bestaan en nooit in de praktijk is gebracht, maar wel toont dat zowel de politieke als de militaire leiding naar manieren zochten om de grotere Engelse geconcentreerde vuurkracht het hoofd te bieden. Wat hielp was dat de nieuwe militaire leiding in de personen van De Ruyter en vertrouwelingen als admiraal Aert van Nes openstonden voor de implementatie van de linieformatie, zij het, zoals De Ruyter in zijn instructies voorafgaande aan de Vierdaagse Zeeslag (1666) optekende: 'indien 't zoo in practyk kan worden gesteldt'.²⁵ Met vlootverbanden die tijdens de Tweede Engelse Zeeoorlog andermaal konden oplopen tot wel 100 zeilen, was het überhaupt behouden van de plek in de linie al een enorme opgave. Dit gold evenzo voor de Engelsen die tijdens Lowesoft, ondanks hun eerdere ervaringen, in een linie opereerden die tot wel vijf schepen diep was en zelfs resulteerde in slachtoffers door eigen vuur.²⁶

Desalniettemin is het tijdens die befaamde Vierdaagse Zeeslag dat de Nederlandse vloot voor het eerst de linieformatie toepaste, of althans de betaversie ervan. De Franse edelman Armand de Gramont, graaf van Guiche, die als vrijwilliger aan boord van de *Zeven Provinciën* aan het gevecht deelnam, schreef na afloop (met enige overdrijving) dat er nooit eerder een lijnrechter was getrok-

ken dan die van de Engelse schepen. De Nederlandse linie had daarentegen, per zijn woorden, het meest weg van een cavalerie-eskadron dat al voor de aanvang van de charge de rangen verbrak.²⁷ Niettegenstaande de overwinning die De Ruyter hier behaalde, is de Vierdaagse Zeeslag niet waar latere buitenlandse historici hem om roemden. Het is vooral in de Nederlandse historiografie dat deze uiteindelijk vooral morele overwinning, een jaar na Lowesoft, haast mythische proporties aannam. In zover er sprake was van een 'revolutie' aan Nederlandse zijde dan was dat, zoals een historicus het verwoordde, omdat ze met de nieuwe instructies voorafgaand aan de zeeslag de drempel was overgegaan naar een 'new era', waarin een 'ever stronger formation of line-ahead would be maintained'.²⁸ De Ruyters campagne van 1673 – zie het navolgende tweede deel van dit artikel in *Marineblad* nr. 5 – zou daar blijk van geven.

D.P. (Daniël) Turk, MA, MSc is als onderzoeker verbonden aan de Nederlandse Defensie Academie. Zijn promotieonderzoek aan de Vrije Universiteit Brussel richt zich op hoe kleinere Europese zeemogendheden zich in de huidige strategische context manifesteren.

Noten

- 1 Voor de geïnteresseerde lezer die het geheugen wil opfrissen verwijs ik naar de literatuur in de voetnoten.
- 2 Julian Corbett, *A Note on the Drawings in the Possession of the Earl of Darmouth illustrating the Battle of Sole Bay and the Battle of the Texel*, Navy Records Society, (London: Spottiswoode and Co. Ltd., 1908), 6.
- 3 Het wandtapijt in kwestie – 'The Fleets drawn up for Battle' – beeldt de opstelling van beide vlootverbanden uit in de ochtend na de zeeslag bij Solebay.
- 4 Getuige de onderlinge rivaliteit tussen admiraal Cornelis Tromp en de Engelse admiraal Edward Spragge die elkaar in de zeeslagen bij Schooneveld en Kijkduin opzochten zoals twee prima donna's op een voetbalveld, blijkt dat dergelijke 'ridderlijkheid' bleef bestaan na de verdere tactische evolutie in het optreden met lineschepen. Met als belangrijk verschil dat dergelijke onderlinge duels tussen de grotere vlaggenschepen de regel en niet de uitzondering waren in het maritiem optreden in de eerste helft van de 17^e eeuw.
- 5 A.T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* (Boston: Little, Brown, and Company, 1890; 1894), 115-6.
- 6 J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen*, vol. II (Haarlem: A.C. Kruseman, 1859), 94.
- 7 Zie hiervoor onder meer de recente publicatie: Luc Panhuyzen, *Het Monsterschip. Maarten Tromp en de armada van 1639* (Amsterdam: Atlas Contact, 2021).
- 8 Frank Fox, *The Four Days' Battle of 1666. The Greatest Sea Fight of the Age of Sail* (Barnsley: Seaforth Publishing, 2009), 80.
- 9 R.E.J. Weber, "The Introduction of the Single Line Ahead as a Battle Formation by the Dutch, 1665-1666," *Mariner's Mirror* 73, no. 1 (1987): 6.
- 10 Richard Harding, *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830* (London: UCL Press, 1999), 73-4.
- 11 Russell F. Weigley, *The Age of Battles. The Quest for Decisive Warfare from Breitenfeld to Waterloo* (Bloomington: Indiana University Press, 2004), 146.
- 12 M.A.J. Palmer, "The 'Military Revolution' Afloat: The Era of the Anglo-Dutch Wars and the Transition to Modern Warfare at Sea," *War in History* 4, no. 2 (1997): 146-7.
- 13 Brian Tunstall, *Naval Warfare in the Age of Sail. The Evolution of Fighting Tactics, 1650-1815* (London: Conway Maritime Press Limited, 1990), 20.
- 14 Jonathan Israel, *The Dutch Republic: Its Rise, Greatness, and Fall 1477-1806* (Oxford: Oxford University Press, 1995), 717.
- 15 Jan Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies and State building in Europe and America, 1500-1860*, vol. I (Stockholm: Almqvist & Wiksell International, 1993), 182.
- 16 S.R. Gardiner and C.T. Atkinson, *Letters and Papers Relating to the First Dutch War, 1652-1654* (Navy Records Society, 1899), 360.
- 17 Johan E. Elias, *De vlootbouw in Nederland in de eerste helft der 17e eeuw, 1596-1655* (Amsterdam: N.V. Noord-Hollandsche Uitgeversmaatschappij, 1933), 83.
- 18 Roger Charles Anderson, *Naval wars in the Baltic, 1522-1850* (London: Francis Edwards Ltd., 1969), 72-3.
- 19 Tunstall, *Naval Warfare in the Age of Sail. The Evolution of Fighting Tactics, 1650-1815*, 20.
- 20 Ook voor de vlootbouwprogramma's geïnitieerd door De Witt onderhielden de Nederlandse admiraliteitscolleges hun eigen oorlogsschepen, zoals de *Brederode*, maar na 1653 werd dit de regel en niet langer de uitzondering.
- 21 Age Scheffer, *Roemruchte jaren van onze vloot* (Alphen aan den Rijn; Wageningen: S.C. van Wieringen; H. Veenman & Zn., 1966), 19.
- 22 Het beeld dat er bij aanvang van de Tweede Engelse Zeeoorlog (1665-67) sprake was van materiële pariteit tussen beide zeemogendheden behoeft dan ook nuance.
- 23 Weber, "The Introduction of the Single Line Ahead as a Battle Formation by the Dutch, 1665-1666," 9.
- 24 Palmer, "The 'Military Revolution' Afloat: The Era of the Anglo-Dutch Wars and the Transition to Modern Warfare at Sea," 140.
- 25 Geeraardt Brandt, *Leven en bedryf van den heere Michiel de Ruiter* (Franeker: Uitgeverij Van Wijnen, orig. 1687; herdruk 1988), 473.
- 26 John Hattendorf, "Competing navies: Anglo-Dutch naval rivalry, 1652-88," in *War, Trade and the State. Anglo-Dutch conflict, 1652-89*, ed. David Ormrod and Gijs Rommelse (Woodbridge: The Boydell Press, 2020), 106.
- 27 Julian Corbett, *Fighting Instructions, 1530-1816*, Navy Records Society, (London, 1905; herdruk 1971), 119.
- 28 Weber, "The Introduction of the Single Line Ahead as a Battle Formation by the Dutch, 1665-1666," 16.



Zonder vrees, zonder overmoed
Vorming en inzet van de NLMARSOF

Auteur	Martin Hoekstra
Uitgever	Klus op Dek, Amsterdam (2023)
Omvang	336 blz
Prijs	€ 43,75
ISBN	9789090371900

Zonder vrees, zonder overmoed vertelt het verhaal van de vorming en evolutie van de *Netherlands Maritime Special Operations Forces* (NLMARSOF). Deze elitetroepen van het Korps Mariniers zijn getraind in amfibische, onderwater-, lucht-, berg- en winteroorlogvoering, demolitie en man-tegen-man (antiterreur) tactieken. Dit boek verhaalt over de eenheid vanaf de aanloop in de jaren zeventig van de twintigste eeuw, toen zij actie zag bij antiterreuroperaties, in de jaren negentig, als blokkadebrekers in de Adriatische Zee, en toen zij oorlogsmisdadigers opbracht in de Balkan. Na 2000 opereerden deze mariniers tegen piraten bij de Hoorn van Afrika en op positiegroepen in Afghanistan en elders in het Midden-Oosten.



Sporen
Veteranen na hun missie

Auteur	Niels Roelen & Olof van Joolen
Uitgever	Volt, Amsterdam (2023)
Omvang	272 blz
Prijs	€ 22,50
ISBN	9789021480640

In Nederland mogen zo’n honderd-duizend Nederlanders mogen zich veteraan noemen. Ze hebben gediend in de Tweede Wereldoorlog en Nederlands-Indië, of hebben zich daarna ingezet in een van de internationale missies voor vrede en veiligheid. Die relatief korte periode heeft hun leven gevormd en dikwijls ook een andere wending gegeven. Schrijver en veteraan Niels Roelen en Telegraaf-journalist

Olof van Joolen spraken met 26 veteranen van alle leeftijden, rangen, krijgsmachtsdelen, uit alle door de Nederlandse krijgsmacht uitgevoerde missies sinds WOII, over de sporen die hun uitzendingen hebben nagelaten. Hun verhalen zijn zonder uitzondering ontroerend eerlijk, heftig, soms ontroerend.



U.S. Naval Power in the 21st Century
A New Strategy for Facing the Chinese and Russian Threat

Auteur	Brent Droste Sadler
Uitgever	Naval Institute Press, Annapolis MD (2023)
Omvang	400 blz
Prijs	\$ 39,95
ISBN	9781682477779

US Navy veteraan Brent Sadler biedt met deze titel een routeboek voor de Amerikaanse marine om zich, na een focus op de Koude Oorlog en Global War on Terror, in toenemende mate te richten op de unieke uitdagingen van de 21ste eeuw in wat hij ‘naval statecraft’ noemt. Om in de komende decennia antwoord te vinden op de maritieme ambities van China, zal de marine beter geïntegreerd moeten worden in het geheel van Amerikaanse nationale belangen. Het maritieme domein zal een centrale rol moeten spelen in de middelen waarmee Amerika deze nastreeft, gelet op de immer toenemende invloed van China op de mondiale logistieke keten.



Journal of Advanced Military Studies
Vol. 14, nr. 01 2023

Auteur	Angela J. Anderson (Red.)
Uitgever	Marine Corps University Press, Quantico VA (2023)
Omvang	290 blz
Prijs	Gratis PDF via USMCU.edu
ISBN	n.v.t.

In de voorjaarseditie van JAMS-magazine onderzoekt een handvol auteurs in hoeverre de Verenigde Staten voorbereid is op *next-generation* conflicten. Denk hierbij aan *gray-zone* operaties, *cyber*, *hybrid*- en *irregular warfare*. Hoe past men militaire doctrine aan om aansluiting te vinden bij de 21ste eeuw, waarin nieuwe technologie en strategieën ingezet worden door statelijke en non-statelijke actoren? De auteurs bieden hun standpunten vanuit historische, hedendaagse en toekomstgerichte perspectieven in een poging om discussie aan te moedigen, maar bieden ook een eerlijke beoordeling van de militaire capaciteiten voor vandaag en morgen. JAMS is gratis te downloaden via de website van de Marine Corps University Press.



Scheepshistorie 33
De maritieme historie van de Lage Landen

Auteur	Graddy Boven (Red.)
Uitgever	Amsterdam University Press (2023)
Omvang	128 blz
Prijs	€ 27,99
ISBN	9789048558636

Onder redactie van conservator Marinemuseum Graddy Boven, is onlangs de 33ste bundel verschenen uit de serie *Scheepshistorie, de maritieme historie van de Lage Landen*. In de nieuwe editie zijn artikelen te vinden over onder andere het verlies van het lineschip *Graaf van Albemarle* en de vloot van Michiel de Ruyter bij Napels in 1667. Daarnaast worden zeventiende-eeuwse ontwerptekeningen opnieuw tegen het licht gehouden en wordt de rol en het gebruik van wijschepen, smalschepen en kagen geanalyseerd door middel van prenten en schilderijen. Voor elk wat wils dus. Deze hoogwaardig vormgegeven periodiek wordt gekenmerkt door een fantastische selectie van beeldmateriaal in een chique binding.

Lek!

Een lek! Een verontrustend verschijnsel, voor iedereen die vaart. Zeker ook voor de lezers van dit blad. Ik maakte dit in 1976 voor het eerst mee tijdens mijn debuut in de open Nederlandse kampioenschappen in de Hornet-klasse, in Brouwershaven.

‘Als de regering terecht verklaart aan de kant van Kiev te staan, wordt de geloofwaardigheid ondermijnd door lekken die nadelig zijn voor Oekraïne’

De schipper die de haven van Brouwershaven uitvaart moet aan stuurboordzijde rekening houden met een strekdam die net onder water ligt. Het was Noordenwind en ik begreep niet waarom anderen zulke korte klappen maakten om de Grevelingen op te laveren. Dat kan sneller, dacht ik. Maar helaas: boem is ho! Een lek! De wedstrijdleiding sleepte me terug naar de haven. Dankzij het bestaan van ducttape kon ik de volgende dag weer meedoen.

Iets dergelijks vond ook begin juni plaats. Kennelijk had de MIVD een jaar geleden ontdekt dat Oekraïne van plan was de Nord Stream-pijpleiding op te blazen. De *Wall Street Journal* kwam met het bericht dat de CIA de regering van Oekraïne had gewaarschuwd om die pijpleiding niet op te blazen. Oekraïne ontkent er iets mee te maken te hebben. En er lopen nog steeds officiële onderzoeken naar de dader.

Mijn eerste reactie was: dit is heel vervelend. Als de regering terecht verklaart aan de kant van Kiev te staan, wordt de geloofwaardigheid ondermijnd door lekken die nadelig zijn voor Oekraïne. Probeer Zelensky niet alleen van wapens en humanitaire hulp te voorzien, maar breng hem niet in een lastige positie bij de publieke opinie in het Westen. De toekomst van Oekraïne is immers de toekomst van het Westen en de waarden waar wij voor staan.

Aan de andere kant: een van de waarden die in deze oorlog op het spel staan is de vrije pers en de mogelijkheid om ook op grond van vervelende feiten tot een verbetering van het beleid te komen. De *Pentagon Papers* brachten in de jaren zeventig ook de Amerikaanse regering in problemen, maar de publicatie ervan leidde wel tot de beëindiging van de Vietnamoorlog. Dat was een moeras, waar de Verenigde Staten zich uiteindelijk op eigen kracht hebben weten uit te trekken. Dat vermogen is precies wat een vrije samenleving zo waardevol maakt.

Een lek! Dat is vervelend en er is geen reden om de daders goed te praten. Maar je kunt en je moet er ook van leren. Dat deed ik ook. Ik wist inmiddels welke bakens aangaven of het water te ondiep is om door te varen. En ik leerde me ook aan die waarschuwingen te houden. Ik kan helaas niet zeggen dat ik ooit Nederlands kampioen ben geworden, maar de derde plaats heb ik wel weten te veroveren.

Prof. dr. Theo Brinkel is KVMO hoogleraar Militair-maatschappelijke studies aan de Universiteit Leiden.

DE ROL VAN THEORIE IN ZEEKRIJGSKUNDE

(foto: Marinemuseum)

In *Heerschappij ter zee* (2023) waagt kapitein-ter-zee Henk Warnar zich aan de vraag wat de invloed van maritiem-strategische theorieën van grote denkers is op het Nederlandse marine-denken en de daadwerkelijke opbouw en inzet van de marine.

Om meteen met een tweetal conclusies te beginnen; volgens KTZ Warnar wordt in de huidige literatuur een te grote 'verklarende kracht' toegekend aan theorieën van maritieme denkers in het directe handelen van marineofficieren. En een tweede conclusie die hij trekt, is dat het Nederlandse marine denken in het begrip 'heerschappij ter zee' (*command of the sea*) niet vanzelfsprekend een synoniem zag voor de beslissende zeeslag. Dit begrip was voor de Nederlandse marine eerder een spectrum van gradaties, van verzekeren tot en met betwisten, waarbij het marine denken zich vooral het laatste spectrum bevond. Hij stelt dat het Nederlandse marine denken voor de plannen voor de opbouw en inzet van de vloot daarmee gelegen is geweest in een *fleet-in-being* gedachte. Daarmee stelt hij zich tegenover de historiografieën, in het bijzonder het werk van Jaap Anten (*Navalisme nekt onderzeeboot*), die tot nu toe over het onderwerp zijn verschenen.

Warnar ondersteunt zijn standpunten door een studie te maken naar de periode van de eerste helft van de 20^{ste} eeuw tot en met de Slag in de Javazee. Nu we kunnen terugkijken, speelt deze slag in de achtergrond mee als een soort van culminatiepunt waarin het denken over opbouw en inzet uiteindelijk verwezenlijkt in een daadwerkelijke slag ter verdediging van Nederlands-Indië.

De studie opent met een korte uiteenzetting van de ideeën van invloedrijke maritieme theoretici ten aanzien van het begrip heerschappij ter zee, waarin onder meer Mahan, Corbett, Castex en Richmond aan de orde komen. Centraal staan daarbij twee standpunten: een vloot die in staat is de slagvloot van de tegenstander in een beslis-

sende slag te verslaan om heerschappij over de zee te verkrijgen, en een *fleet-in-being*. Dit is een weliswaar zwakkere vloot dan de tegenstander maar 'voldoende sterk om de tegenstander te weerhouden van een aanval omdat deze het risico te groot achtte'.² Vervolgens staat dit paper stil bij de belangrijkste Nederlandse werken die geschreven zijn over de heerschappij ter zee en de invloed ervan op het marine-denken in de betreffende periode (Teitler, Jungslager en Anten).

Fleet-in-being

De kern van het betoog draait zoals gezegd om de interpretatie van de term heerschappij ter zee door Nederlandse marine-publicisten, het debat daaromtrent en de vertaling van deze gedachten in maritieme vlootplannen (slagschipplan 1912, slagkruiserplan 1939). Wanneer het begrip 'heerschappij ter zee' vertaald wordt naar een 'oorlog op zee', en niet meteen binnen het Mahaniaanse gedachtengoed getrokken wordt - zoals historici plegen te doen en daarmee de beslissende slag centraal stellen - dan blijkt volgens Warnar dat het marine-denken in feite een *fleet-in-being* concept aanhing. Dit haalt hij uit de levendige debatten die vooral in de jaren dertig over de samenstelling van de vloot gevoerd worden. Bij het culminatiepunt, de verdediging tegen de opkomende Japanse dreiging van Nederlands-Indië, ging het volgens Warnar uiteindelijk om een strategie van - kort gezegd - afschrikking (preventie), en wanneer dat niet lukte, verlamming en verzwakking van de vijandelijke vloot, en ook tijdrekken. De vloot moest zo 'onuitdoofbaar' mogelijk zijn.³ Dus geen gedachte hoe de Japanse vloot in een beslissende slag zou moeten worden verslagen.

De zeekrijgskundige methode

Het paper besteedt ook aandacht aan de wijze waarop theorie in de jaren dertig aan de Hogere marine krijgsschool (HMK) werd onderwezen. De leer methode bestond uit 'denken, doen en discussiëren', waarbij de inhoudelijke stof bestond uit drie pijlers: de bestudering van historische casuïstiek, internationale betrekkingen (waaronder politiek-economische elementen of internationaal recht) en *operational art* ('op grond van een politieke opdracht of doelstelling een militair plan of strategie ontwerpen'). Warnar concludeert dat 'De rol van theorie hierbij was niet zozeer dat het directe oplossingen aanreikte, maar discussies structureerde.'⁵ De rol van theorieën van denkers is om te inspireren en gedachte en discussie te structureren. Wat we hier dus als besef aangereikt krijgen, is dat de operationele inzet niet direct te linken is, of hoeft te zijn, aan theorieën van grote denkers, maar dat marineofficieren zich vooral (moeten) laten leiden door de daadwerkelijke omstandigheden van het geval. Dit gedeelte van het paper geeft mijns inziens in de eerste plaats goed de positie van maritieme theorie weer. Ten eerste dat er iets essentieels zit tussen de theorie van grote maritieme denkers en daadwerkelijk inzet, namelijk de inspanning om te denken, (op)doen en bediscussiëren van eerdere ervaringen, de huidige internationale betrekkingen en operationele kennis. Dit leidt uiteindelijk tot een militair plan. Ten tweede denk ik dat hiermee ook een zeker realisme over de plaats van maritiem-strategische theorie wordt gebracht.

Een Nederlandse studie

Als het over Nederlandse studies van maritieme strategie gaat, komen we bijna vanzelfsprekend terecht bij het werk van LTZ1 G.J.W. Putman Cramer, *Maritieme strategie en zeetactiek* geschreven in 1913. Want daarna is er niets meer *in boekvorm* verschenen van praktijk marineofficieren. Warnar heeft in zijn studie echter een ander (ik denk niet gepubliceerd) leerboek, met dezelfde titel als Putman Cramer, opgediept, dat eind jaren dertig gebruikt werd bij de HMK en van de hand van (toen nog) LTZ 1 H.A. van Foreest. Mijn hoop is natuurlijk dat KTZ Warnar, als praktijk-

man en denker, zich zal wagen aan een eigen handboek. Dit werk is, naast *concise*, in ieder geval zeer toegankelijk en helder geschreven. Een *must read*.

KTZ(LD) mr. dr. M.D. Fink, UHD Militair Recht FMW/ NLDA

Noten

- 1 J. Anten, *Navalisme nekt onderzeeboot. De invloed van de Nederlandse zeestrategie op de Nederlandse zeestrategie voor de defensie van Nederlands-Indië, 1912-1942* (Amsterdam, Pallas Publications, 2011).
- 2 Warnar, 16.
- 3 Warnar, 81.
- 4 Warnar, 62.
- 5 Warnar, 102-103.



DOWNLOAD HET PAPER HIER:



Heerschappij ter zee
Over de rol van theorie in de zeekrijgskunde

Auteur	Henk Warnar
Uitgever	Faculteit Militaire Wetenschappen, Breda (2023)
Omvang	110 blz
Prijs	gratis
ISBN	9789493124332



‘Mijn hoop is natuurlijk dat KTZ Warnar, als praktijkman en denker, zich zal wagen aan een eigen handboek’



IDEAAL VAN EEN VRIJ EUROPA

Gevangenenruil in een buitenwijk van Sarajevo, 1992 (Mikhail Evstafiev | Wikimedia)

‘Een aanstekelijke mix van geschiedenis, analyse en persoonlijke herinneringen’, aldus typeerde dagblad *Trouw* het nieuwe boek van de Britse historicus Timothy Garton Ash. Dat is een juiste omschrijving, al ligt het ‘aanstekelijke’ óók in de panoramische blik waarmee de auteur naar Europa kijkt. Hij is gefascineerd door wat hij het raadsel van continent noemt, de eenheid en de diversiteit: ‘Drijf de eenheid te hard door en de geforceerde unie begint uiteen te vallen. IJver te hard voor diversiteit en Europeanen gaan elkaar bevechten.’

Journalist en academicus

Vijftig jaar lang reisde Garton Ash (1955) kriskras door Europa. Eerst als scholier en student, later als journalist en academicus. Vanaf 1980 was hij buitenlandredacteur van het Britse tijdschrift *The Spectator*. In de jaren 1990 maakte hij naam met zijn analyses van de omwentelingen in Oost-Europa en het einde van de Koude Oorlog. Boeken als *Geschiedenis van het heden. Essays, schetsen en berichten uit het Europa van de jaren negentig* (1997) werden bestsellers. In *Het Stasi-dossier* (1999) vertelt Garton Ash over het dossier dat de Oost-Duitse veiligheidsdienst vanaf 1978 over hem samenstelde toen hij als student in Oost-Berlijn woonde en zijn belangstelling voor de wereld achter het IJzeren Gordijn ontstond. Sinds 2004 is Garton Ash hoogleraar Europese studies in Oxford. Regelmatig schrijft hij bijdragen over de Europese politiek voor het dagblad *The Guardian*.

Europa. Een persoonlijke geschiedenis gaat over de naoorlogse geschiedenis van Europa. Garton Ash wilde geen autobiografie schrijven: ‘Het is eerder een geschiedenisboek dat geïllustreerd wordt met memoires. Ik leun hierbij op

mijn eigen dagboeken, notitieboekjes, foto’s, herinneringen en alles wat ik de afgelopen halve eeuw heb gelezen, gezien en gehoord.’ Zijn verhaal begint bij het einde van de Tweede Wereldoorlog. ‘Dit was Europese barbarij, door Europeanen tegen Europeanen, vaak uit naam van Europa. Je kunt niets begrijpen van wat Europa sinds 1945 heeft geprobeerd als je niets van deze hel weet.’

De auteur lijkt overal te zijn geweest en met iedereen te hebben gesproken. In 1980 was hij in Gdansk op de Lenin-scheepswerf bij de oprichting van Solidariteit, de vakbond van Lech Walesa, die zou bijdragen aan de val van het communistische regime in Polen. Hij werd bevriend met de Tsjechische dissident Vaclav Havel. Hij versloeg in 1985-1987 de topontmoetingen van Ronald Reagan en Michael Gorbatsjov. In zijn aantekeningen over de top van Washington, eind 1987, trof hij ‘vier dik onderstreepte woorden’ aan: ‘einde van Koude Oorlog’. Ook de oorlogen in voormalig Joegoslavië hadden Garton Ash’s belangstelling. In 1995 bezocht hij de door de Serviërs belegerde Bosnische hoofdstad Sarajevo. In 1998 sprak hij met Serviërs en Albanezen in Kosovo. Garton Ash maakt zich nog steeds

kwaad dat Europa 'deze tien jaar durende terugkeer naar de hel' liet gebeuren. En dat zo kort na de val van de Muur, de Duitse hereniging en de totstandkoming van het verdrag van Maastricht. 'Dat is een inktzwarte vlek op wat voor de rest een van de hoopgevendste periodes uit de Europese geschiedenis was.'

Het boek bevat mooie anekdotes. Zo woonde Garton Ash in maart 1990 op Chequers, het buitenverblijf van de Britse minister-president, een seminar bij over de Duitse eenwording. De historici hadden veel moeite de argwaan van Margaret Thatcher weg te nemen. Uiteindelijk leek zij de boodschap te accepteren: 'Ik zal heel aardig doen tegen de Duitsers.'

'Garton Ash erkent dat ook hij na het einde van de Koude Oorlog besmet was geraakt door het westerse optimisme'

De beschouwingen leiden af en toe tot merkwaardige neologismen en metaforen. Zoals het woord 'refolution' – een combinatie van 'reform' en revolutie – dat de grote veranderingen in Oost-Europa na 1989 moet omschrijven. En wat te denken van de metafoor waarmee de auteur de grote verscheidenheid in Europa probeert te vatten: 'kaleidotapestry', een combinatie van een caleidoscoop en een wandtapijt. Ook dit begrip zal waarschijnlijk niet beklijven. Wel stelde de auteur zijn vertaler, Inge Pieters, voor een uitdaging. Zij koos voor... 'hervormutie' en 'caleidowandtapijt'.

Opvallend is dat in *Europa. Een persoonlijke geschiedenis* ruimhartig wordt verwezen naar het werk van collega-historici. Daaronder bevinden zich zowaar ook twee Nederlandse auteurs: Geert Maks *Grote verwachtingen. In Europa 1999-2019* (2019) en Luuk van Middelaars *Een Europees pandemonium. Kwetsbaarheid en politieke kracht* (2021).

Zelfkritiek

Interessant is dat Garton Ash zichzelf niet spaart. Hij erkent dat ook hij na het einde van de Koude Oorlog besmet was geraakt door het westerse optimisme. Dat zou ontaarden in 'hybris', overmoed. De omslag kwam rond 2008 met de financiële crisis, de Russische inval in Georgië, het opkomend populisme, de eurocrisis, de vluchtelingencrisis, Brexit en de erosie van de democratie in Polen en Hongarije. 'Het is niet zo dat wij liberale internationalisten blind waren. We zagen veel problemen en ongenoegens wel aankomen. [...] Maar na een kwarteeuw waarin de geschiedenis zo onverwacht en glorieus onze kant op was gegaan, neigden we er wel toe om te denken dat dit tijdelijke tegenslagen waren [...] die de bredere loop van de historische ontwikkelingen misschien vertraagden, maar niet keerden. Met andere woorden dachten we [...] diep in ons hart dat we ondanks alles wisten waar het met de geschiedenis naartoe ging. Dat is altijd een vergissing, en historici zouden wel de laatsten moeten zijn om die te maken.'

Waar de auteur géén spijt van heeft, is zijn pleidooi voor de uitbreiding van de NAVO. In mei 2001 werd hij met vier andere deskundigen op het Witte Huis ontboden om president George W. Bush voor te bereiden op diens eerste officiële bezoek aan Europa: 'Ik spoorde hem aan om het NAVO-lidmaatschap van alle kwalificerende Midden- en Oost-Europese landen te steunen. "Ook de Baltische staten?" vroeg Bush op zijn typische kort-maar-krachtige toon. "Ja, absoluut". Dat was een goed advies, meent Garton Ash, ook gezien de revanchistische draai die Poetins Rusland een paar jaar later maakte, culminerend in de invasie van Oekraïne begin 2022. Want: 'Stel je voor hoe dodelijk bedreigd, zo niet volkomen verstikt de vrede en vrijheid van Estland, Letland en Litouwen nu zouden zijn als die landen niet in de NAVO zaten.'

De uitbreiding, die vanaf 2004 plaatsvond, kon intussen geen grond zijn voor het Russische revisionisme. In februari 1990 deden Westerse politici inderdaad enkele verbale beloften aan de Sovjetleiders dat de NAVO niet naar het oosten zou worden uitgebreid. Die beloften werden daarna echter niet meer herhaald. Zij kwamen ook niet terecht in het verdrag over de Duitse eenwording van september 1990. Kort daarna hield de Sovjet-Unie op te bestaan. De Russische Federatie accepteerde vervolgens uitbreiding van de NAVO en garandeerde in 1994 en 1997 officieel de territoriale integriteit van Oekraïne. Tegelijkertijd probeerde de NAVO een strategisch partnerschap met Rusland op te zetten en de Europese veiligheid te versterken via pan-Europese organisaties als de Organisatie voor Veiligheid en Samenwerking in Europa (OVSE). Keerpunt was de Russische inname van de Krim in 2014. Toen had het Westen krachtiger moeten reageren, aldus Garton Ash.

Ondanks alle tegenslagen meent de auteur dat het ideaal van een vrij Europa nog steeds de moeite waard is. Van Helsinki tot Lissabon 'bevind je je in het grootste gebied van relatieve vrijheid, welvaart en veiligheid uit de hele Europese geschiedenis. [...] Als we deze prestatie nog een paar decennia kunnen verdedigen en uitbreiden, doen we het eigenlijk heel goed.'

J.W.L. Brouwer, Centrum voor Parlementaire Geschiedenis Nijmegen



Europa Een persoonlijke geschiedenis

Auteur	Timothy Garton Ash
Uitgever	De Geus, Amsterdam (2023)
Omvang	405 blz
Prijs	€ 26,99
ISBN	9789044544725

Wrakken!

OORLOGSERFGOED
ONDER WATER



In de diepten van de zee

De zee en het schip zijn al eeuwen onlosmakelijk met elkaar verbonden. Een ontelbare hoeveelheid schepen vaart tot op de dag van vandaag over zee, meer, rivier of kanaal om dienst te doen.

De in Rusland geboren Pools-Engelse romanschrijver Joseph Conrad heeft uit eigen ervaring en vanuit verschillende invalshoeken op uitzonderlijke wijze over het wel en wee van de scheepvaart geschreven. Als geen ander weet hij de band tussen schip, zee en mens tot in het hart te raken. 'Ja, een schip wil dat er iemand met kennis van zaken naar haar luistert. Je dient de raadselen van haar vrouwelijke natuur met begripvolle toegeeflijkheid tegemoet te treden, en dan zal ze je trouw terzijde staan in het eeuwige gevecht met de elementen, waarin het geen schande is het onderspit te delven. De verstandhouding tussen een mens en zijn schip is een serieuze zaak. Zij heeft rechten alsof zij een levend, sprekend wezen is, en er zijn inderdaad schepen die, met de juiste man aan het roer, haast tot hem spreken, zoals een zeeman wel eens zegt. Een schip is geen slaaf. Je moet haar op haar gemak stellen bij een ruwe zee, je moet nooit vergeten dat je aan haar het leeuwendeel van

je aandacht, je vaardigheid en je zelfzucht bent verschuldigd. Als je die plicht vervult, op een vanzelfsprekende, moeiteloze wijze, alsof je de stem van je intuïtie volgt, zal ze zolang ze daartoe in staat is voor je varen, wenden en zeilen, of, zoals een zeevogel die op de woeste baren neerstrijkt, zelfs de hevigste storm doorstaan die je ooit deed vrezende zon nooit meer te zien opkomen', aldus de meesterlijke Conrad.

Naar donkere diepten

Als een schip eenmaal aan haar reis is begonnen, kan er zich van alles voordoen en in onverwachte situaties lijkt even niets hetzelfde. Als alles goed gaat keert zij na een bepaalde periode weer in veilige haven terug en in het slechtste geval verdwijnt het schip voor altijd in de eeuwigheid. Zij laat nooit meer wat van zich horen, is afgedaald naar donkere diepten waar haar overblijfselen

wegzinken in het zand om daarna in stilte en anonimiteit voort te leven. Overdekt door bodemslib zorgen levende organismen ervoor dat het wrak onder dikke lagen aangroei komt te zitten. De enige bezoekers die het zee-mansgraf aandoen zijn nieuwsgierige en avontuurlijke onderwaterdieren die zich in het duister parmantig van de ene opening naar de andere voortbewegen. En wat zoek is vind je graag terug en wat onzichtbaar is, maar waarvan je wel weet dat het bestaat, fascineert tot in het oneindige. Denk aan de 'Endurance' van Ernest Shackleton, de 'Terror' van John Franklin, de 'Mary Rose' van Hendrik VIII of de 'Titanic' naar een ontwerp van Alexander Carlisle, Thomas Andrews en Edward Wilding. Het zijn voorbeelden van wrakken die door menselijke zoektochten na vele jaren aan de vergetelheid zijn onttrokken. Wereldwijd liggen ruim 1600 Nederlandse scheepswrakken op de zeebodem begraven. Een respectabel aantal. De provincie Flevoland bezit het grootste scheepswerkhof op het droge ter wereld. De begraafplaats herbergt graven uit de periode 1200 tot 1900. Inmiddels zijn om en nabij de 450 wrakken in de drooggelegde polders gelokaliseerd en zorgvuldig in kaart gebracht.

Een wrak maakt onrustig, voedt de fantasie en laat de mens doelgericht de zeebodem afspeuren. Een scheepswrak is het overblijfsel van een verongelukt schip of vaartuig dat niet meer te gebruiken is. Zij leiden zoals gezegd een anoniem bestaan op de bodem van de zee, rivier, meer of kanaal of gaan drijven op het moment dat het waterpeil veranderd. Meestal zijn wrakken door water afgedekt. Soms, onder de invloed van eb en vloed, komen delen van het wrak boven de waterlijn uit. Zoals een monster dat plotsklaps uit het water oprijst. Als wrak-

ken ontdekt worden of totaal onverwacht tevoorschijn komen, roepen zij vragen op en veroorzaken intense gevoelens. Onbewust raak je vol overgave in de ban van de scene waar je naar kijkt. Mag je schepen lichten om meer te weten te komen over de tijdperiode waarin zij gevaren hebben? Zijn de materialen wellicht te gebruiken voor recycling of laat je de wrakken uit respect voor de nabestaanden juist met rust? Een scheepswrak intrigeert, omdat het veelal volledig aan het oog is onttrokken. Niet meer dan het overblijfsel van een verongelukt schip of vaartuig vol geschiedenis. In de wereldoorlogen van de

'Een wrak maakt onrustig, voedt de fantasie en laat de mens doelgericht de zeebodem afspeuren'

vorige eeuw zijn duizenden schepen vergaan. Zij werden gebombardeerd, getorpedeerd of liepen op een mijn. Een groot deel daarvan is nooit teruggevonden. Tijdens zeebodemonderzoek legt de Dienst der Hydrografie van de Koninklijke Marine locaties van wrakken vast en geeft zo nu en dan een anoniem schip haar naam terug. De tentoonstelling *Wrakken! Oorlogserfgoed onder water* schetst een beeld van het historisch erfgoed op de zeebodem en geeft onder andere aandacht aan de wrakken van de rammonitor *Adder*, de kanonneerboot *Johan Maurits van Nassau*, de torpedobootjager *Kortenaer*, de kruisers *Java*, *De Ruyter Cressy*, *Hogue* en *Aboukir* en de onderzeeboten *O22*, *O13*, *O16*, *KXVI*, *K-XVII*, *U106*, *U88* en *H10*.





Tentoonstelling

In de tentoonstelling worden een aantal wrakvondsten getoond. Een goed voorbeeld daarvan is een onderdeel van de communicatie-installatie opgedoken uit de *De Ruyter*. Zij was een lichte kruiser waarvan de kiel op 16 september 1933 werd gelegd bij scheepswerf Wilton-Fijenoord in Rotterdam. De tewaterlating vond op 11 maart 1935 plaats waarna zij op 3 oktober 1936 gereed was voor dienst in Oost-Indische wateren. De lichte kruiser was 170,92 meter lang, 15,7 meter breed en had een diepgang van 5 meter, telde 437 manschappen. Het indrukwekkende schip ging op 27 februari 1942 ten onder tijdens de slag in de Javazee. Een geallieerd eskader onder bevel van de Nederlandse schout-bij-nacht Karel Doorman ging de confrontatie aan met een Japanse invasievloot. Die poging mislukte. De Japanse heerschappij over geheel Oost-Azië was een feit en maakte een einde aan het zelfstandig opereren van de vloot van de Koninklijke Marine voor de duur van de oorlog. Naast de *De Ruyter* gingen de Nederlandse kruiser *Java* en de torpedobootjager *Kortenaer* ten onder. Meer dan negenhonderd opvarenden, onder wie Karel Doorman, kwamen om het leven. Vanaf die dag verbleven de schepen als oorlogsgraven op de bodem van de Javazee. Ter voorbereiding op de herdenking van 75 jaar Javazee in 2017, werd tot grote ontsteltenis in november 2016 duidelijk dat de wrakken van onder andere de drie Nederlandse oorlogsschepen van de bodem van de Javazee waren verdwenen. Tot op de dag van vandaag is niet duidelijk wie daar verantwoordelijk voor is geweest en wie de oorlogsschepen heeft geruimd.

Gelukkig zijn enkele artefacten uit de wrakken bewaard gebleven. Zij maken deel uit van de collectie van het Marinemuseum in Den Helder. Het zijn objecten met een zware historische lading en als je naar de artefacten kijkt dan is dat direct voelbaar. Tot die verzameling objecten behoort een deel van het communicatiesysteem dat afkomstig is uit het wrak van de *De Ruyter*. In *Wrakken! Oorlogserfgoed onder water* is een spreekbuis te bezichtigen. Een spreekbuis is een metalen buis, die aan boord van een



schip werd gebruikt om te communiceren vanuit de brug naar de machinekamer. Aan beide einden van de buis zit een mondstuk waarin een fluit zit. Als de gezagvoerder de machinist wilde laten weten dat het toerental of de draairichting van de schroef diende te worden aangepast, gebruikte hij daarvoor de telegraaf. Voor aanvullende informatie ging de fluit uit het mondstuk, waarna er op werd geblazen. In de machinekamer haalde de machinist het mondstuk uit de buis, legde zijn oor tegen de hoorn en sprak via de buis met zijn gezagvoerder. Door de eenvoud van de installatie was de spreekbuis een intrinsiek veilig systeem, dat ook zonder elektriciteit communicatie over afstanden van tientallen meters in een lawaaiige omgeving mogelijk maakte. Het object is als een reliek. Als je ernaar kijkt voel je respect en is een moment van stilte gepast.

***Wrakken! Oorlogserfgoed onder water* is vanaf 1 juni te zien en heeft geen einddatum.**



BEZOEKERSINFORMATIE
MARINEMUSEUM

Twée verschillende verhaallijnen - naast elkaar

De Xploraties van OceansX groeien. In 2016 zijn we met Das BooSt begonnen, aan boord van een onderzeeboot. Drie vragen stonden centraal: hoe voel je je? Wat houdt je bezig? En wat doe je daar zelf aan? Door deze vragen onderling te stellen was de bemanning continu in beweging vanuit een intrinsieke motivatie.

Dit principe hebben we ook beproefd buiten de context van een onderzeeboot. Zelfs buiten de grenzen van organisaties. Dit heeft meerdere Xploraties opgeleverd. Alle zijn nog actief. Het stadium van prototypes is in veel gevallen voorbij. In deze fase is steeds meer aandacht nodig om het individu, de intrinsiek gemotiveerde Xplorer, te ondersteunen om vertrouwen in te regelen vanuit zijn organisatie of context. Zodat hij structureel kan blijven participeren.

‘Het vraagt een bepaalde kwetsbaarheid van organisaties om te participeren’



Berend van de Kraats is oud-onderzeeboot-commandant en nu sociaal ondernemer. Met OceansX, werkt hij nu aan nieuwe manieren van organiseren waarbij het collectief menselijk potentieel optimaal benut wordt om te werken aan wat ons dierbaar is.

**BLIJF
IN CONTACT**



Graag deel ik een mailwisseling die typerend is voor deze fase. Het betreft Xploration Seafarer & Scientist (S&S) - een beweging waarin we het potentieel (lees: intrinsieke motivatie) van zeevarenden faciliteren om wetenschappers te ondersteunen met het verzamelen van validatiedata voor klimaatmodellen. De afgelopen zes maanden heeft Xploration S&S geleid tot de grootste campagne voor het nemen van luchtmonsters boven de Atlantische Oceaan. De mail is een antwoord op een verzoek vanuit een (zeer gemotiveerde) werknemer bij een grote Amerikaanse semi-overheidsorganisatie. Gelet op zijn noodzaak tot verantwoording, had hij ons gevraagd om een kostenspecificatie waarin de inzet van OceansX werd gekoppeld aan de hoeveelheid verzamelde data. Zó specifiek dus dat er daarmee tekort werd gedaan aan het beschikbare menselijk potentieel wat vrij komt - dit laatste was juist de unieke reden waarom het prototype succesvol was verlopen en we tot een structurele samenwerking wilden komen!

Hierbij mijn antwoord:

‘Er zijn twee verhaallijnen nodig om een Xploratie werkend te krijgen. Eén verhaallijn richting het individu (de Xplorer), de andere richting de ‘organisatie/stakeholder’. Deze verhaallijnen matchen niet. Traditionele dienstverlening focust op het organisatorische probleem. OceansX, en dus ook Xplorations Seafarers & Scientists, focust op het vrij beschikbare menselijk potentieel. Dit is waarom het goed werkt en waarom wij zakendoen met elkaar.’

‘Het betrokken netwerk (seafarers) heeft een uitnodigend verhaal nodig, Waarmee de intrinsieke motivatie wordt aangesproken zodat het menselijk potentieel duurzaam kan floreren. De omgeving waarin dit verhaal mag bestaan faciliteert OceansX, als vertrouwde derde partij. Een target-based contract respecteert de intrinsieke motivatie en het individuele potentieel van de betrokken Xplorers niet. In onze samenwerking mogen we er dan ook op vertrouwen dat onze principes hebben bewezen dat op deze manier meer consistente data van hogere kwaliteit wordt vergaard.’

‘Voor de verhaallijn richting de organisatie, stellen wij een participatietoeslag voor om de samenwerking te concretiseren. Dit jaarlijkse lumpsum-bedrag is een basistoeslag en dekt alle kosten die OceansX maakt om processen aan boord te optimaliseren om bemanningen te inspireren en te ondersteunen. Omdat de Xploratie focust op groei in (sociale) waarde en niet op winstbejag, zal de hoogte van de participatietoeslag afnemen naarmate het aantal participanten toeneemt.’

Het vraagt een bepaalde kwetsbaarheid van organisaties om te participeren. Het besef dat controle niet doelmatig is en daarmee ruimte organiseren voor vertrouwen is noodzakelijk. Van risico's naar kansen. Participaties lijken mij, in deze tijd van grote versnelling, een oplossing om complexe bewegingen op gang te brengen en gaandeweg vorm te geven aan nieuwe (nu ondefinieerbare) waarde-modellen.

109e Algemene Vergadering KVMO

Op donderdag 15 juni vond in de Marineclub te Den Helder de 109e Algemene Vergadering van de KVMO plaats.



Het ochtendprogramma bestond traditioneel uit het huishoudelijke gedeelte, waarin onder andere het te voeren beleid voor 2023 en het financieel jaarverslag zijn behandeld. Tijdens de vergadering is LTZ2OC Kenneth Lelieveld geïnstalleerd als secretaris. Hij volgt de eerder dit jaar afgetreden Harmen Krul op. Aansluitend is penningmeester KLTZ b.d. René van de Burgt door de voorzitter benoemd tot KVMO-erelid. KLTZ Van de Burgt heeft zich jarenlang buitengewoon ingezet om de doelstellingen van de KVMO te verwezenlijken. In die jaren is, onder zijn bezielende leiding, de financiële positie van de KVMO sterk geweest en gebleven.

Na een gezamenlijke lunch is een bezoek gebracht aan het Marinemuseum. Conservator Graddy Boven heeft een rondleiding gegeven door de vorig jaar geopende schatkamer. Na een enerverende middag werd de dag afgesloten met een borrel in de Marineclub.

Maritiem Evenement vindt eindelijk weer doorgang

Op donderdag 22 juni gooide rondvaartboot Mps *Vinkeplas* haar trossen los en zette koers de Vinkeveense Plassen op. Voor het eerst sinds 2019 heeft de KVMO-werkgroep Post Actieven weer een maritiem evenement kunnen organiseren. Ruim honderd KVMO-leden werden bij het embarkeren ontvangen door voorzitter KVMO KLTZ Rob Pulles.



De Vinkeveense Plassen zijn heel veelzijdig op het gebied van recreatie en natuur. De natuur op en rondom de plassen vormen niet alleen een mooi decor tijdens een dagje uit, maar de legakkers en talrijke zandeilanden bieden ook plaats aan diverse flora en fauna. Vin-

keveen staat bekend om meerdere dingen: de prachtige omgeving en uiteraard de plassen. Tegen het einde van de rondvaart is een overheerlijk Indisch buffet genoten. De KVMO kijkt terug op een geslaagde rentree van het Maritiem Evenement.

ACTIVITEITEN ZOMER 2023



AFDELING NOORD

BORREL

Datum: 5 september (PA)
Locatie: Marineclub, Den Helder
Aanvang: 17:30
Info: www.kvmo.nl

AFDELING MIDDEN

BORREL

Datum: 31 augustus
Locatie: Grand café De Tijd, Den Haag
Aanvang: 17:00 uur
Info: www.kvmo.nl

AFDELING ZUID

OPLOOP MET NASI-MAALTIJD

Datum: 27 september
Locatie: Faradayweg 1, Vlissingen
Aanvang: 10:30 uur
Info: www.kvmo.nl

IN MEMORIAM

HET HOOFDBESTUUR VAN DE KVMO HEEFT DE DROEVE PLICHT U IN KENNIS TE STELLEN VAN HET OVERLIJDEN VAN:

KTZ b.d. **A.J. van der Hout** (20 januari 1932 - † 12 mei 2023)
KTZA b.d. **K. van Hout** († 9 juni 2023)

WIJ BETUIGEN DE NABESTAANDEN ONZE DEELNEMING EN WENSEN HEN VEEL STERKTE TOE

Bereikbaarheid KVMO

ZOMERPERIODE

In de maanden juli en augustus is de bezetting van het kantoor van de KVMO beperkt. Het secretariaat is bereikbaar via info@kvmo.nl

Ereleden:

KOLMARNS b.d. A.H.P. Knoppen
KTZ b.d. L.J.M. Smit
KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek
KLTZ b.d. mr. O.W. Borgeld
KTZ b.d. ing. M.E.M. de Natris
KLTZ (LD) b.d. H.M.J. van de Burgt

Hoofdbestuur:

Voorzitter:
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
Vice-voorzitter:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Secretaris:
LTZ2OC (LD) K.W. Lelieveld
Penningmeester:
KLTZ (LD) b.d. H.M.J. van de Burgt
Namens Afdeling Noord
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Namens Afdeling Midden
KLTZ drs. M.M.H. Heijligers
Namens Afdeling Zuid
Vacature
Namens Afdeling Caribisch gebied
LTZ2 (LD) M.E.A. Römer
Namens Werkgroep Postactieven
KLTZ b.d. J.B.M. Ouwers
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 b.d. ir. M.R.J. van 't Holt MBA
Namens Werkgroep Jongeren
Vacature
Namens de Werkgroep Gender
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:

Noord:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
KLTZ b.d. B. Fritzsche
LTZ1 (LD) P.Y. Handgraaf-Blok

Midden:
KLTZ drs. M.M.H. Heijligers
KTZ (TD) ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge
KTZ b.d. H. van Eijdsen

Zuid:
maj KL b.d. P. van der Laan
KLTZ (SD) b.d. A.J. Zwiers
KLTZA b.d. P.A. Brons (postactieven)

Caribisch Gebied:
LTZ2 (LD) M.E.A. Römer

KVMO-leerstoel
Universiteit Leiden:
Prof. dr. T.B.F.M. Brinkel

Nuldelijnsondersteuner (NOS) KVMO
KLTZ b.d. Theo Zelisse
nos.kvmo.tz@gmail.com
06-41464319

Adres secretariaat:
Wassenaarseweg 2
2596 CH Den Haag
T : 070-3839504
F : 070-3835911
E : info@kvmo.nl
W : www.kvmo.nl

ONDERLINGE BIJSTAND

De KVMO heeft een samenwerkingsverband met Onderlinge Bijstand (www.onderlingebijstand.nl). Voor nadere informatie of het verkrijgen van aanvraagformulieren kunt u contact opnemen met het secretariaat van de KVMO.

JOHAN DE WITT

CONFERENTIE 2023

IS DE BODEM IN ZICHT?

Tijdens de Johan de Witt conferentie 2022 discussieerden we over de risico's op gebied van data, logistiek en energietransport door het maritieme domein. Drie weken later explodeerde de onderzeese gasleiding van de Nordstream II. Europa werd zich hierdoor pijnlijk bewust, van de kwetsbaarheid van haar maritieme infrastructuur. Die kwetsbaarheid is voorlopig nog niet weg.

Geen tijd verliezen

Er is dan ook geen tijd te verliezen, de kritieke infrastructuur op de zeebodem moet snel worden beschermd, om onze data en energievoorziening te garanderen. Waar ligt die verantwoordelijkheid eigenlijk, als die infrastructuur door meerdere territoriale en internationale wateren loopt? Moeten Europese landen niet meer de handen ineenslaan op dit onderwerp, hoe doen onze Noordzeeburen dat eigenlijk?

Twee vliegen

Moeten we sowieso niet veel slimmer gaan samenwerken met de commerciële sector, om deze veiligheidsproblematiek aan te pakken? En is dat niet gelijk ook een andere methode om de personele vulling van de marine op orde te krijgen? Kunnen we hier niet twee vliegen in een klap slaan? Is bescherming van kritieke onderzeese infrastructuur door -of met- de betrokken partijen (Public Private Partnerships) een optie om snel extra capaciteit te hebben? Of moeten we ook hier buiten de landsgrenzen kijken, op zoek naar de juiste capaciteit ter bescherming van de zeebodem?

Ask not

Kort samengevat, kunnen we vertrouwen op de Koninklijke Marine en de Kustwacht, als het gaat om het oplossen van de veiligheidsvragen gerelateerd aan de zeebodem, of moeten we veel breder kijken? Maar vooral ook, wat kan de commerciële sector zelf doen, om haar infrastructuur te beschermen? Hoe kunnen wij ervoor zorgen dat de maatschappij meer betrokken raakt, bij het vervullen van de brede maritieme opgave waar wij als Nederland voor staan?

Koopvaardij schepen

We vragen ons tijdens deze Johan de Witt Conferentie dan ook niet af wat de marine voor de maatschappij kan doen, maar hoe de maatschappij een bijdrage kan leveren om, samen met de Koninklijke Marine, zorg te dragen voor de bescherming van wat ons dierbaar is? Zou de koopvaardij bijvoorbeeld een rol kunnen spelen bij het beveiligen van kritieke infrastructuur op zee? Of bij het leveren van inlichtingen aan de Koninklijke Marine?

Creatieve oplossingen

Tijdens de conferentie willen we op al deze vragen oplossingsrichtingen verkennen. We willen kijken hoe gezamenlijk de leveringszekerheid en veiligheidsproblematiek rond data-, energie- en logistieke onderwatervoorzieningen kan worden opgelost. Natuurlijk willen we hierbij kijken naar de rol van onze Koninklijke Marine en Kustwacht. Maar welke andere creatieve oplossingen zijn te bedenken, om de leveringszekerheid en veiligheid van deze essentiële voorzieningen te verbeteren?

PROGRAMMA

Donderdag 31 augustus 2023
12.30 uur inloop gasten
13.30 uur aanvang conferentie
17.00 uur en route naar receptie

AANMELDEN & INFO



Wilt u meer informatie over het evenement, of direct aanmelden? Scan de QR-code om naar de website van de Johan de Witt Conferentie 2023 te gaan.