

DE TERUGKEER VAN LUCHTDREIGING

MARINEBLAD

KVMO

1883 | 2024

VANUIT DE LANGE NAVO-NOORDFLANK

Wat Nederland kan leren
van de Nordics

**CZSK en *Maritime*
security op de Noordzee**

**Buitenlandse militaire
hulp tijdens de
watersnood van 1953**

**Zaanse scheepsbouw
in het Rampjaar**

1

2024

JAARGANG 134

INHOUD

04

CZSK EN MARITIME SECURITY

Bertrand Wajer

12

WATERSNOOD 1953: BUITENLANDSE MILITAIRE STEUN

Adri van Vliet

20

VANUIT HET BUITENLAND

Herman de Groot

26

ZAANSE SCHEEPSBOUW 1673

Victor Enthoven

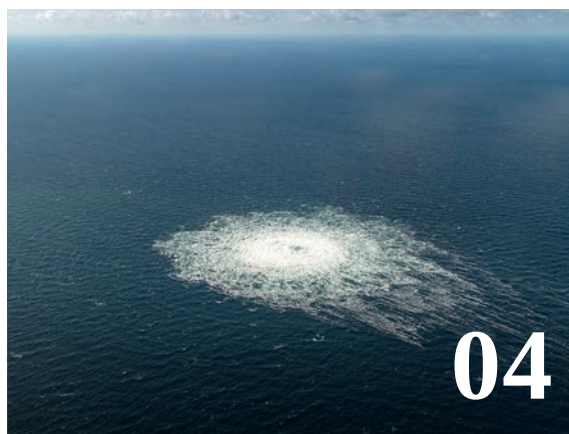
EN VERDER

- 03 Voorwoord voorzitter KVMO
- 11 Cartoon
- 24 Gastcolumn Frederik Mertens
- 34 Column Theo Brinkel
- 35 Boeksignalementen
- 36 Boekrecensie
- 38 Column Berend van de Kraats
- 39 KVMO-zaken
- 40 Kooy symposium 2024



www.kvmo.nl

Foto cover:
Zr.Ms. *Tromp* in Noorse wateren tijdens
NAVO-oefening Formidable Shield 2023
(foto: Sjoerd Hilckmann | MCD)



04



12



20



26

L'histoire se répète-t-elle?



De geschiedenis herhaalt zich, zo hoor je vaak. Is dat ook zo en als dat zo is zijn we dan wel in staat om van het verleden te leren? De situatie in de wereld heeft wel wat weg van die halverwege de jaren '30 van de vorige eeuw. Kleine conflicten ontwikkelen zich tot grotere, autocratieën vergroten hun territorium en

(een deel van) West-Europa is druk bezig de problemen zo veel mogelijk te negeren. Niet dat er geen boodschappers zijn. Luitenant-admiraal Bauer, Generaal Eichelsheim, de Belgische Luitenant-generaal op rust Thys, en ook Rob de Wijk en Jonathan Holslag, allen waarschuwen zij voor de ontwikkelingen in het internationale veiligheidsdomein en roepen zij op om ons beter voor te bereiden op de dingen die kunnen gaan komen.

Kunnen gaan komen, want we weten het niet. Wat we wel weten, is dat als we er niet op zijn voorbereid, we de dingen die komen gaan niet aankunnen. Ontwikkelingen die een rol spelen zijn ook weer terug te vinden in deze editie van het *Marineblad*. De dreigingen voor en op de Noordzee vragen om een geïntegreerde strategie en aanpak, de luchtdreiging is terug van (eigenlijk niet echt) weggeweest en de Russen zijn steeds assertiever met het opereren op zee.

Daarnaast is er vanuit de rest van de maatschappij ook nog steeds regelmatig vraag naar bijstand, de zogenaamde derde hoofdtaak van Defensie. 71 jaar geleden vond de Watersnoodramp plaats in Zuidwest-Nederland en daar heeft de Koninklijke Marine, samen met de andere krijgsmachtdelen veel goed en noodzakelijk werk verricht. Natuurlijk moeten we in staat blijven de hoofdtaak 2 en 3 uit te kunnen voeren. Maar wel met een *single set of forces* vanuit hoofdtaak 1, die, zoals ik al langer

aangeef, veel te smal gedefinieerd is. Het beschermen en verdedigen van de belangen van het Koninkrijk (art. 97 GW) behelst veel meer dan het verdedigen van het eigen en bondgenootschappelijk grondgebied. Door de tekst uit genoemd artikel over te nemen voorkom je ook in mijn ogen onzinnige discussies of de regering nou wel of niet een artikel 100 procedure had moeten starten. Het beschermen en verdedigen van de belangen van het Koninkrijk is nou eenmaal het doel van de krijgsmacht, waar ook ter wereld. En – zoals professor Brinkel in zijn column zegt – het beschermen van die belangen, maar zeker ook het beschermen van onze verworvenheden, is de moeite waard.

Wat valt er uit de geschiedenis te leren over hoe we dit alles het beste kunnen aanpakken? Samenwerking is er één. Daar waar we het in aanloop naar de Tweede Wereldoorlog nog alleen probeerden te doen, wat niet bijster succesvol was, werken we nu in allerhande verbanden samen. Uitbreiding van de NAVO met Finland en binnenkort ook eindelijk Zweden, breidt die samenwerking op de Noordflank nog verder uit. Noodzakelijk is ook het gezamenlijk ontwikkelen en aanschaffen van materieel. Dat biedt voordelen door schaal, voor onderhoud, maar ook compatibiliteit en uitwisselbaarheid. Ruim een jaar geleden hebben daartoe zes landen de *Northern Naval Shipbuilding Cooperation* (NNSC) in het leven geroepen. Een voorbeeld van hoe het ook kan. Dit in tegenstelling tot hoe het in de 17e eeuw ging met (oorlogs)schepen uit de Zaanstreek. De admiraliteiten wilden liever hun eigen werven die oorlogsschepen bouwden in stand houden. Iets wat we nu op Europese schaal nog steeds terugzien.

Of de geschiedenis zichzelf herhaalt zullen we zien. Laten we in ieder geval de lessen leren uit het verleden. Bereid je goed voor op de toekomst, werk samen en sla geen waarschuwingen in de wind. En lees tussendoor het *Marineblad*, waarin u over dit alles terugleest. Veel leesplezier.

Colofon

ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:
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, KLTZ (TD) dr. ir. W.L. van Norden EMSD, dr. A.J. van der Peet, KOLMARN'S 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

Koninginnegracht 19
2514 AB 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



GOVERNANCE, POLICY EN AWARENESS

CZSK en *maritime security* op de Noordzee

Internationale scheepvaart neemt heden zowel in tonnage als intensiteit alsmaar toe. Daarbij groeit de vitale infrastructuur op zee door onder andere uitbreiding van windmolen- en zonnepaneelparken en dataverbindingen. Verstoring van deze vitale infrastructuur heeft direct invloed op de maatschappij en haar veiligheid, de sabotage van de Nord Stream-gasleiding heeft dit direct aangetoond.¹ Gezien de dichtheid van infrastructuur en activiteiten op de Noordzee, is dit hier ook zeker aan de orde. De recente aanwezigheid van Russische hydrografische onderzoeksschepen getuigen dat de Noordzee in de belangstelling staat van verschillende internationale spelers.²



De Nord Stream 2-gasleiding is op
26 september 2022 vermoedelijk
opgeblazen (foto: Danish Defence)

De Kustwacht treedt in het kader van *maritime security* op als *first responder*, maar zij is als kleine netwerkorganisatie niet volledig is uitgerust voor het complete spectrum van preventie, detectie, bescherming en reactie op veiligheidsrisico's en bedreigingen.³ Stel dat er situaties voorkomen waar de Kustwacht niet bij machte is om in te grijpen, wanneer gaat het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) dat doen en wat mag zij bijdragen aan *maritime security*? Dit artikel probeert voornoemde vraag te beantwoorden. Het artikel is gecomprimeerd uit een *research paper* dat diende ter afronding van de Belgische Hogere Stafopleiding (HStO). Scribent dezes zal eerst een theoretische beschouwing maken van het begrip *maritime security* om vervolgens met het mandaat en de mogelijkheden van CZSK te kijken in hoeverre aan dit begrip invulling wordt gegeven. De inzet van de Belgische marine in dit kader geeft mogelijk een interessante vergelijking. Naast het feit dat Nederland en België beiden kuststaat zijn van de Noordzee, gaf deelname aan de HStO de auteur een geschikte gelegenheid om beide situaties te vergelijken.

Het belang van de Noordzee

De Noordzee is van groot belang voor Nederland. Niet alleen economisch, maar ook vanuit sociaal-cultureel en historisch perspectief.⁴ Tegenwoordig vinden verscheidene activiteiten op de Noordzee plaats of zijn verschillende entiteiten afhankelijk van de Noordzee, wat het belang verder benadrukt.⁵ Denk daarbij vooral aan de ondersteuning van het Europese achterland. Deze activiteiten zullen naar verwachting alleen maar toenemen, vanwege groeiende economieën en bevolkingen. Energie-activiteiten vinden al op grote schaal plaats. Communicatiekabels sieren de bodem en de behoefte aan meer data leidt tot de aanleg van nog meer tracés. Zandwinning is de voornaamste industriële activiteit. Ook wordt de Noordzee gebruikt voor visserij, waterbouw, recreatie, natuurbehoud en uiteraard voor Defensie oefendoeleinden. Veel

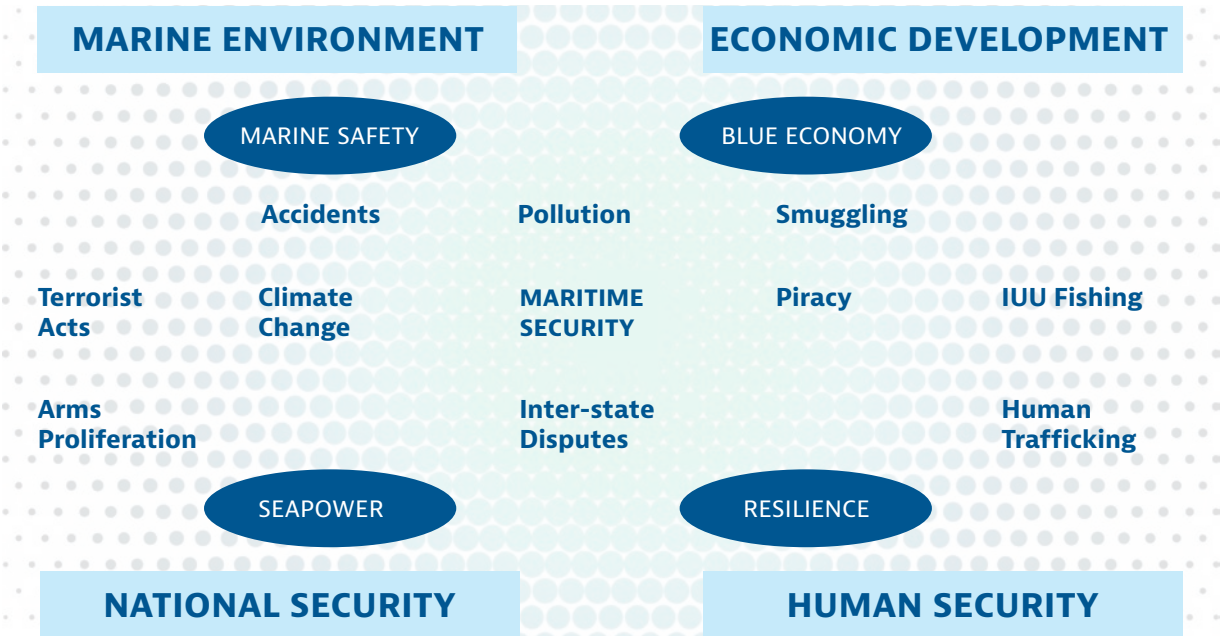
van deze activiteiten zijn afhankelijk van infrastructuur die zich op en onder zee bevindt. Het bewaken hiervan is voor Nederland, voor zowel redenen van veiligheid als voor het goed functioneren van de economie, cruciaal.

Wat is maritime security?

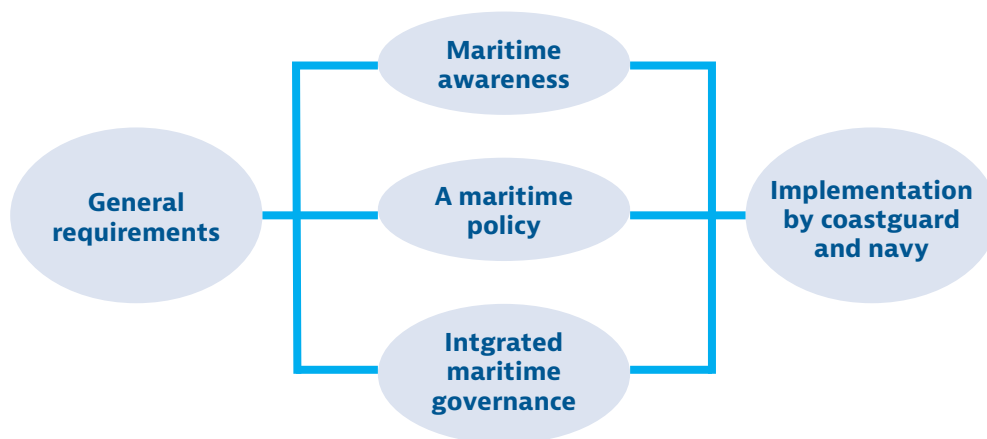
Maritime security is een wijd gebruikt begrip. Alle activiteiten die tot doel hebben de veiligheid op zee te borgen of te verbeteren kunnen hieronder vallen. Dit kan variëren van de inzet van een nucleaire onderzeeboot tot het opruimen van afval op het strand. In de afgelopen twintig jaar heeft het begrip zich gemanifesteerd, vooral na 9/11 en verschillende aanslagen (zoals op de USS Cole te Aden).⁶ De Deense Christian Bueger, hoogleraar International Relations aan de Universiteit van Kopenhagen, laat zien dat de term begrepen kan worden door de relaties met andere termen te onderzoeken (zie matrix). Hierbij stelt hij dat het raamwerk voor *maritime security* minstens de volgende vier elementen moet bevatten: *Seapower*, *maritime safety*, *blue economy* en *resilience*.

Dit is echter niet de enige theorie. Hoogleraar Maritime Studies Geoffrey Till⁷ stelt dat *maritime security* de balans tussen competitie en samenwerking betreft en kijkt voornamelijk naar manieren waarop de zee in deze balans gebruikt kan worden. Till merkt vervolgens op dat Bueger's matrix onderliggende verbanden tussen *maritime security* en de bijbehorende dreiging niet benoemd en definieert als aanvulling hierop de volgende vereisten:

- *Maritime awareness*⁸ is het bewustzijn alsook het begrip van activiteiten in het maritieme domein;
- *Policy*⁹ gaat daarnaast om activiteiten en handelingen die een organisatie van tevoren heeft afgesproken en heeft ingericht;
- *Governance*¹⁰, als laatste, is de aansturing, of wet- en regelgeving die een organisatie van buitenaf als kader krijgt opgelegd.



De maritime security matrix



Aanvullende vereisten van Till (bron: G. Till, Seapower (2018))

In dit artikel worden deze vereisten bekeken door de lens van de actor die optreedt tegen de dreigingen in het kader van *maritime security*. Uit de mate van aanwezigheid van deze vereisten kan bepaald worden in hoeverre CZSK in staat is om binnen dit kader op te treden.

De Noordzee en haar grootste dreigingen

In de Nederlandse veiligheidsstrategie (opgesteld door de NCTV) worden de grootste dreigingen en risico's geïdentificeerd voor Nederlandse belangen.¹¹ Deze hebben in grote mate betrekking op de eerder vermelde activiteiten op de Noordzee. Militaire dreigingen kunnen buiten beschouwing worden gelaten, omdat die sowieso onder de verantwoordelijkheid van Defensie vallen en – indien door een statelijke actor gepleegd – beschouwd kunnen worden als een oorlogsdaad.¹² Zuiver strafrechtelijke vergrijpen zoals smokkel, onrechtmatige visserij en opzettelijke schade aan het milieu worden hier niet verder behandeld. Deze hebben een vrij zuiver strafrechtelijk karakter en vallen daarmee onder de jurisdictie van instanties zoals Politie en Douane, die voldoende ingericht zijn om hierop te treden, bijvoorbeeld in samenwerking met de Kustwacht. Recent gepubliceerde rapporten beschouwen deze dreigingen niet van directe invloed op het belang van de Nederlandse staat.¹³ Voor de Noordzee komt het erop neer dat cyberactiviteiten en hybride dreigingen de meest waarschijnlijke en/of urgente zijn. Dit wordt onderzocht in het rapport van het Finse *Center of Excellence* voor hybride dreigingen en benadrukt in de recente *Maritime Security Strategy* van het VK.^{14 15} Dreigingen in het maritieme domein neigen ook steeds meer een hybride karakter te krijgen.¹⁶ Deze komen voornamelijk voort uit activiteiten die ontplooid worden door niet-statale actoren; denk daarbij aan cyber, interventie (ongeorloofde toegang), spionage en sabotage.

De huidige Nederlandse inrichting

De Nederlandse overheid kent geen specifieke maritieme strategie op het gebied van staatsveiligheid of de inzet van de krijgsmacht. Er is weliswaar een maritieme strategie uitgebracht door de Rijksoverheid in samenspraak met het Nederlandse Maritieme Cluster.¹⁷ Deze beperkt zich echter tot veiligheidsaspecten aangaande de Noord-

zee en richt zich meer op de ontwikkeling van economische activiteiten. Op 8 februari 2023 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een strategie voor het beschermen van kritieke infrastructuur gepubliceerd.¹⁸ Deze strategie gaat niet specifiek in op *maritime security* maar dekt wel een deel daarvan, omdat bescherming van de kritieke infrastructuur gelinkt wordt aan eerdergenoemde dreigingen. Als *first responder* is de Kustwacht verantwoordelijk voor het handhaven van geldende wet- en regelgeving op de Noordzee en voor het optreden in het kader van *maritime security*. Overeengekomen is dat CZSK ondersteuning gaat bieden in het vergroten van de *situational awareness* op de Noordzee.¹⁹ Daarnaast is een



project opgestart met de naam ISR Noordzee dat *awareness* op de Noordzee moet gaan vergroten.²⁰ In de Defensienota 2022 is aangegeven dat hier budget voor wordt vrijgemaakt.²¹ Momenteel bevindt dit project zich nog in de (abstracte) planningsfase. Deze activiteiten vormen een eerste stap in het groeiende bewustzijn over *maritime security*.

‘Alle activiteiten die tot doel hebben de veiligheid op zee te borgen of te verbeteren kunnen onder maritime security vallen’



Op welke wijze richten andere entiteiten *maritime security* in?

Ook op (supra-)nationaal niveau krijgt *maritime security* de aandacht. De NAVO maritieme strategie van 2012 blijft het overkoepelende kader voor maritieme activiteiten en dekt al haar kerntaken.²⁹ De NAVO noemt in het laatste strategisch concept van 2022 dat *maritime security* een voorwaarde is voor vrede en welvaart voor haar lidstaten.³⁰ Dit laat zien dat het begrip een specifiek aandachtspunt is op haar agenda en dat haar lidstaten hun nationale richtlijnen en strategieën hierop dienen in te richten. Ook de EU heeft een strategie voor *maritime security* waarin zij benadrukt dat al haar leden bij moeten dragen aan het handhaven van de wet op zee en hierbij allen dienen te zorgen voor een goede samenwerking.³¹ Daarnaast hebben verschillende landen op nationaal niveau een strategie bepaald voor het omgaan met en garanderen van *maritime security*. Zo heeft het Verenigd Koninkrijk vrij recent een strategie gepubliceerd waarin alle recente globale ontwikkelingen zijn meegenomen.³²

In haar visie 2035 geeft CZSK aan de focus meer naar de eerste hoofdtak te willen verschuiven dan de laatste jaren gebruikelijk was.²² De Russische invasie van Oekraïne in februari 2022 heeft die roep alleen maar versterkt. Dit materialiseerde zich in de Defensienota 2022 waar duidelijk aangegeven wordt dat de krijgsmacht versterkt moet worden in de richting van de eerste hoofdtak, met middelen die gericht zijn op (deels conventionele) oorlogsvoering en zware slagkracht bevatten.²³ Dit betekent dat men weg manoeuvreert van hoofdtak 3, waar onder andere *maritime security* onder valt en de focus meer gaat leggen op middelen en procedures die tot doel hebben het eigen grondgebied te beschermen. Ontwikkelingen binnen hybride oorlogsvoering maakt dat attributie van de actor echter moeilijker wordt. Er zijn zelfs bronnen die als gevolg hiervan pleiten voor herbezinning van de werkwijzen van de krijgsmacht.²⁴

Aanwezigheid van governance

Defensie – zodoende ook het CZSK – heeft gebruikelijk geen jurisdictie om op te treden tegen strafrechtelijke vergrijpen in de territoriale wateren. Alleen partners van de Kustwacht met jurisdictie zoals de Marechaussee en de Politie mogen dat. De politiewet geeft echter wel de voorwaarden waaronder Defensie bijstand kan leveren.²⁵ De essentie van deze bijstand is dat de krijgsmacht (in dit geval de marine) optreedt onder het gezag van het Openbaar Ministerie en daarmee de bevoegdheden kan

uitoefenen als ware zij de Politie (bijvoorbeeld het stoppen van schepen en arresteren van personen). Alleen indien om bijstand verzocht wordt via de officier van justitie krijgt CZSK de benodigde jurisdictie om op te treden. Voornoemd proces overwegende, kan gesteld worden dat *governance* onvoldoende aanwezig is.

Aanwezigheid van policy

In de Grondslagen van het Maritiem Optreden (GMO) wordt een aantal activiteiten beschreven die als *policy* voor het optreden tegen interventie beschouwd kunnen worden. Ten eerste heeft de aanwezigheid van een marineschip al een afschrikkende werking. Ten tweede worden activiteiten zoals *diversion* of een *boarding* beschreven in het kader van het 'verminderen van de kwetsbaarheid van scheepvaart' en het 'beschermen van infrastructuur'.²⁶ Het CZSK heeft geen specifiek beleid om op te treden tegen gevallen van spionage en sabotage. Echter de hiervoor genoemde activiteiten bij interventie kunnen gelezen worden als beleid dat ook toegepast kan worden op gevallen van spionage en sabotage. Dit geeft aan dat er (beperkt) beleid aanwezig is.

Aanwezigheid van awareness

Bij het beschouwen van de *situational awareness* voor eerdergenoemde dreigingen moet worden beschouwd in hoeverre het CZSK bij machte is eenheden, die zowel boven als onder het wateroppervlak het Nederlandse deel van de Noordzee betreden, waar te nemen. Indien Nederlandse marineschepen op zee voeren, kunnen zij met hun sensoren zorgdragen voor *real-time awareness*. Dit houdt echter op zodra de schepen binnen liggen en ontvangt het hoofdkwartier, naast beschikbare *awareness* van de eigen systemen, niet meer over *real-time* informatie vanaf de Noordzee. Voor het hoofdkwartier monitort de stafofficier van dienst het kustgebied. Dit gebeurt met verschillende systemen en *open source*-informatie. Recent zijn initiatieven gestart voor samenwerking voor het ver-

'Het CZSK heeft geen specifiek beleid om op te treden tegen gevallen van spionage en sabotage'

hogen van de MSA/SU. Deze samenwerking werkt twee kanten op. Enerzijds zal het Maritiem Informatie Knoop-punt van de Kustwacht rapportages opstellen voor het CZSK. Deze rapportages worden opgesteld aan de hand van diverse criteria, zoals (niet uitputtend) een afwijkend gevaren patroon, aanpassingen aan identificatie-data, het zich ophouden in de buurt van kritieke infrastructuur, etc.²⁷ Anderzijds deelt MIK(1) geen *realtime* data met het CZSK.²⁸ Dit overwegende, kunnen we stellen dat *awareness* beperkt aanwezig is.

De Belgische inrichting

In België is het *Coastal Security Capability* (CSCap) onderdeel van de marine dat valt onder het *Maritime Operations Centre*. Daarnaast is het onderdeel van het kustwachtorgaan dat voor de Belgische overheid de kustwachttaken voor haar rekening neemt. Deze taken zijn als volgt³³:

- Zorgdragen voor *maritime security*;
- Zorgdragen voor *safety* op zee.

Hierbij heeft *maritime security* voor CSCap de hoogste prioriteit. Het kustwachtorgaan bestaat uit niet minder dan zeventien verschillende overheidsdiensten die allemaal als partners in het kustwachtorgaan verenigd zijn. Al deze partners krijgen vanaf hun eigen hogere niveau aansturing, oftewel *governance*, en de meeste hebben ook hun eigen beleid of *policy*. Het beleid voor CSCap staat beschreven in de *Coastal Security Doctrine* van de Belgische marine. Deze doctrine, tezamen met de GMO³⁴, kan worden beschouwd als voldoende inrichting van *policy*.

Het Belgisch scheepvaartwetboek kent een specifieke afdeling over de beveiliging van de Noordzee.³⁵ Deze is recent (2023) in werking getreden. Aandacht wordt hierin expliciet gevestigd op risico's ten aanzien van spionage, sabotage en terrorisme door zowel statelijke als niet-statale actoren. In de laatste aanpassing van deze wet heeft de Belgische marine een heel aantal strafrechtelijke bevoegdheden bijgekregen.³⁶ Hiermee kan gesteld worden dat er voldoende *governance* aanwezig is.

In het Belgische nieuws werd onlangs gemeld dat kritieke infrastructuur in het eigen deel van de Noordzee beter beveiligd moet worden tegen sabotage en spionage.³⁷ Daar-

om mogen vanaf 1 januari 2023 volgens het Belgisch wetboek zeerecht, camera's in de territoriale wateren (TTW) en de bredere exclusieve economische zone (EEZ) worden geplaatst voor het bereiken van specifieke doelen.³⁸ Dit leidt tot extra *awareness* in het Belgische verantwoordelijkheidsgebied. Daarnaast heeft het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK) hier goed zicht op. Verschillende bronnen zoals radarsystemen worden hier continu gemonitord. Hierdoor weet men een goede dekking van de eigen wateren te bewerkstelligen. De Belgische marine heeft een constructie met het MIK waarbij *real-time* informatie te allen tijde gedeeld wordt. Ook geldt dat, indien schepen op zee zijn, deze een zeer grote toegevoegde waarde leveren. Tezamen maakt dit dat er voldoende *awareness* aanwezig is. Kanttekening is dat het Belgische deel van de Noordzee zeventienmaal kleiner is dan het Nederlandse deel.

Conclusie

Gebleken is dat voor alle dreigingen het CZSK zelf slechts beperkt *realtime awareness* heeft, maar deze wel bij de Kustwacht kan verkrijgen. In acht nemende dat de focus in afgelopen decennia op andere *maritime security operations* lag, zoals piraterij, en de laatste jaren de focus opschuift naar de eerste hoofdtak, heeft het CZSK weinig *policy* – oftewel beleid – om tegen dreigingen op de Noordzee op te treden. Als statelijke actoren de veiligheid bedreigen in het maritieme domein, is dit een taak voor Defensie om tegen op te treden, conform de eerste hoofdtak. In het maritieme domein ligt dit optreden als taak bij het CZSK. Als niet-statale actoren voornoemde dreigingen genereren, dan valt dit onder het strafrecht. Hier heeft het CZSK geen vanzelfsprekende jurisdictie (*governance*) om tegen op te treden. Dit ligt bij de Politie of Marechaussee en slechts bij escalatie kan via de officier van justitie de marine ingeschakeld worden (in het kader van de zogenoemde 'bijstand'). Dit totaal van invulling leidt tot de conclusie dat CZSK momenteel een beperkte bijdrage kan leveren aan *maritime security*. Voor uitbreiding en verbetering zou een herziening van de GMO of een specifiek operatie-concept voor *maritime security* meer richting kunnen geven op het gebied van doctrine. De Belgische doctrine voor *coastal security* kan hier goed als voorbeeld dienen.



De in de inleiding van dit artikel genoemde dreigingen kunnen gematerialiseerd worden door zowel statelijk als niet-statale actoren. Gebleken is dat de afstand tussen de eerste en derde hoofdtak kleiner wordt met de komst van hybride dreigingen. Dit pleit er ook voor om CZSK meer jurisdictie te geven in het kader van *maritime security*. Deze extra bevoegdheden kunnen een snellere reactie en escalatiemogelijkheden realiseren.

Concluderend worden de volgende aanbevelingen gemaakt:

- Nederland dient een strategie voor *maritime security* op te stellen. De strategie van het Verenigd Koninkrijk is een compleet voorbeeld. Een dergelijke strategie geeft intern Nederland goed duiding aan het belang van dit begrip en de bijdrage die alle betrokken *stakeholders* dienen te leveren. Internationaal kan het zelfs afschrikkend werken en laten zien dat Nederland als maritieme natie actief en serieus is op dit vlak;
- Het opstellen van een continu mandaat voor CZSK om op te treden in het kader van *maritime security* geeft grondslag voor dergelijke activiteiten;
- Het opstellen van een scheepvaartwet naar het voorbeeld van de Belgische heeft als eerste ook een *awareness* verhogend effect, zowel intern als buiten Nederland;
- Door in een nieuwe scheepvaartwet ook jurisdictie toe te kennen aan CZSK voor activiteiten in het kader van *maritime security*, of om ten minste op te kunnen treden tegen de huidige grootste dreigingen, geeft dat zij beter in staat raakt om op te treden;
- Een doctrine onder de GMO, die meer specifiek de rol en taken bij de uitvoering in het kader van *maritime security* beschrijft naar Belgisch voorbeeld, geeft duidelijkheid en aanvullend beleid voor de eenheden van CZSK. Dit kan in lijn met de eerder aanbevolen extra jurisdictie;
- Onderzoek uitbreiden naar meerdere landen waarvan de EEZ's samen de Noordzee opvullen. Specifiek zou onderzoek kunnen worden of de praktische inrichtingen voor *maritime security* op elkaar aansluiten. Wat is de impact op de verschillende visie's hierop in de praktijk?
- Een vervolgonderzoek naar een meer concrete benadering van *awareness* kan waardevol zijn om nauwkeuriger te duiden in hoeverre verschillende entiteiten *awareness* hebben op zee;
- Door samenwerking tussen Kustwacht en CZSK te intensiveren, met name op het gebied van gedeelde *realtime awareness*, raakt CZSK beter in staat om actief te zijn in het kader van *maritime security*.

KLTZ (TD) B.W. (Bertrand) Wajer MSc MA studeerde aan de Belgische Hogere Stafopleiding. Dit artikel is een bewerking van zijn afstudeerscriptie. Heden is hij als projectmanager geplaatst bij het Commando Materieel en IT (COMMIT).

Noten

- 1 Vrt Nws, "Zweeds onderzoek bevestigt sabotage van Nord Stream-gaspijpleiding: 'Sporen van explosieven aangetroffen,'" [vrtnws.be](https://www.vrtnws.be), November 18, 2022, accessed February 1, 2023, <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2022/11/18/nord-stream-gas-explosie-sabotage-rusland-zweden/>.
- 2 <https://marineschepen.nl/nieuws/Russisch-spionageschip-Vladimirsky-weer-op-pad-in-Nederlandse-EEZ-030723.html>
- 3 "The High Value of The North Sea," <https://Hcss.Nl/Report/High-Value-of-the-North-Sea/> (HCSS, September 2021), accessed January 17, 2023.
- 4 "The 2016-2021 North Sea Policy Document," Noordzeeloket UK, n.d., <https://www.noordzeeloket.nl/en/policy/noordzeebeleid/beleidsnota-noordzee/>.
- 5 "The High Value of The North Sea," <https://Hcss.Nl/Report/High-Value-of-the-North-Sea/> (HCSS, September 2021), accessed January 17, 2023. p6
- 6 Christian Bueger, "What Is Maritime Security?," *Marine Policy*

53 (March 2015): 159–164, <https://doi.org/10.1016/j.mar-pol.2014.12.005>. p159

- 7 Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century (Cass Series: Naval Policy and History)*, 4th ed. (Routledge, 2018). p307
- 8 Awareness
- 9 Cf dictionary
- 10 Door auteur gekozen definitie
- 11 National Security Strategy" (NCTV, 2019),
- 12 Artikel 51 Handvest van de VN
- 13 "The High Value of The North Sea," <https://Hcss.Nl/Report/High-Value-of-the-North-Sea/> (HCSS, September 2021), accessed January 17, 2023. p67
- 14 Jukka Savolainen Terry Gill et al, "Handbook on Hybrid Maritime Threats," October 2019, accessed February 21, 2023. p11
- 15 HM Government, "National Strategy for Maritime Security," August 2022.
- 16 Jukka Savolainen Terry Gill et al, "Handbook on Hybrid Maritime Threats," October 2019, accessed February 21, 2023. p11
- 17 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, "De Nederlandse Maritieme Strategie 2015-2025," Rapport | Rijksoverheid. nl, March 29, 2022, accessed January 17, 2023, <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/01/16/de-nederlandse-maritieme-strategie-2015-2025>. p24
- 18 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, "Strategie Ter Bescherming van Noordzee Infrastructuur," February 8, 2023.
- 19 Ibid.
- 20 ISR is een veel gebruikte militaire uitdrukking voor: Intelligence, Surveillance and Reconnaissance
- 21 "Defensienota 2022" (Ministerie van Defensie, 2022), accessed January 17, 2023, <https://www.defensie.nl/onderwerpen/defensienota-2022/lezen>. p61
- 22 CZSK, "Maritieme Visie CZSK 2035," May 13, 2019, accessed February 1, 2023.
- 23 "Defensienota 2022" (Ministerie van Defensie, 2022), accessed January 17, 2023, <https://www.defensie.nl/onderwerpen/defensienota-2022/lezen>.
- 24 Commissie onderzoek LIMC, "Grondslag Gezocht," December 2022.
- 25 "Overheid.nl | Wetten.nl," accessed March 9, 2023, <https://wetten.overheid.nl/>.
- 26 Ministerie van Defensie van Nederland, Commando Zeestrijdkrachten, Grondslagen van het Maritieme Optreden, Nederlandse maritiem-militaire doctrine (Den Helder: Maritime Warfare Centre, 2014). p347
- 27 Het MIK(1) beschikt over een groot aantal bronnen, vanwege de classificatie kunnen die niet genoemd worden. Conform de gebruikte criteria beschikt het MIK(1) over goede awareness op de Noordzee.
- 28 Bron, contact met MIK(1) te Den Helder.
- 29 NATO, "Alliance Maritime Strategy," March 18, 2011, accessed February 1, 2023, https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm.
- 30 NATO, "NATO Strategic Concept 2022," June 30, 2022, accessed February 1, 2023, <https://www.nato.int/strategic-concept/index.html>.
- 31 "Maritime Security | EEAS Website," August 8, 2021. Accessed December 31, 2022. https://www.eeas.europa.eu/eeas/maritime-security_en.
- 32 HM Government, "National Strategy for Maritime Security," August 2022.
- 33 ACOS Strat/ICM, "Coastal Security Doctrine," December 5, 2022. p20
- 34 De Belgische Marine hanteert dezelfde GMO als het CZSK
- 35 "LOI - WET," accessed February 20, 2023, https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2019050815&table_name=wet.
- 36 "LOI - WET," accessed February 20, 2023, https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2019050815&table_name=wet.
- 37 "Camera's moeten kritieke infrastructuur op zee beschermen," Focus En WTV, December 30, 2022, accessed February 25, 2023, <https://www.focus-wtv.be/nieuws/cameras-moeten-kritieke-infrastructuur-op-zee-beschermen>.
- 38 "LOI - WET," accessed February 20, 2023, https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2019050815&table_name=wet.



BIER & SPIJS

DE MARINECLUB

4 GANGEN MENU

AVOND

15 MAART

INLOOP 17:30-18:30

RESERVEREN



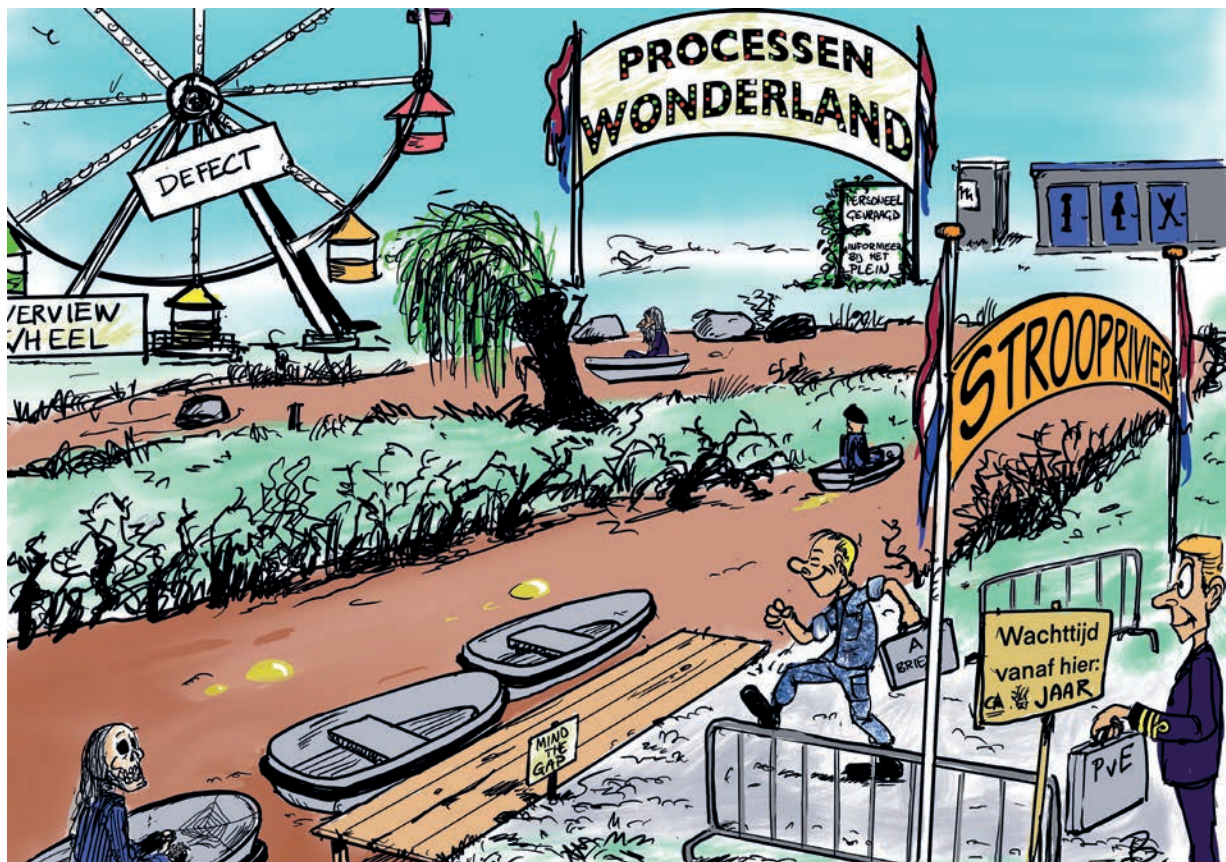
088 9511440





MET UITLEG DOOR EEN BIERSSOMMELIER VAN BROUWERIJ SANCTI ADALBERTI UIT EGMOND

CARTOON



'The Netherlands had suffered a major disaster. The geography of the country had been changed and there were islands now under water which might never be recovered. More land was under water than had been submerged during the war. The whole river front between the Hook and Rotterdam, with its wharves and factories, had been undermined. The disaster had struck an area of industry, commerce and rich agriculture. A million people were still in difficulties. It was impossible as yet to evaluate the damage that had been done to the national life, but there was no doubt that it would set the Netherlands back very far in every sense. The Netherlands Government had only recently stated that they did not require further economic assistance from the United States; they could hardly say this now'.

D.U. Stikker, Nederlandse ambassadeur in Londen, 3 februari 1953

'DUIZENDEN GEALLIEERDE MILITAIREN, NOODHULP ONDERWEG ...'

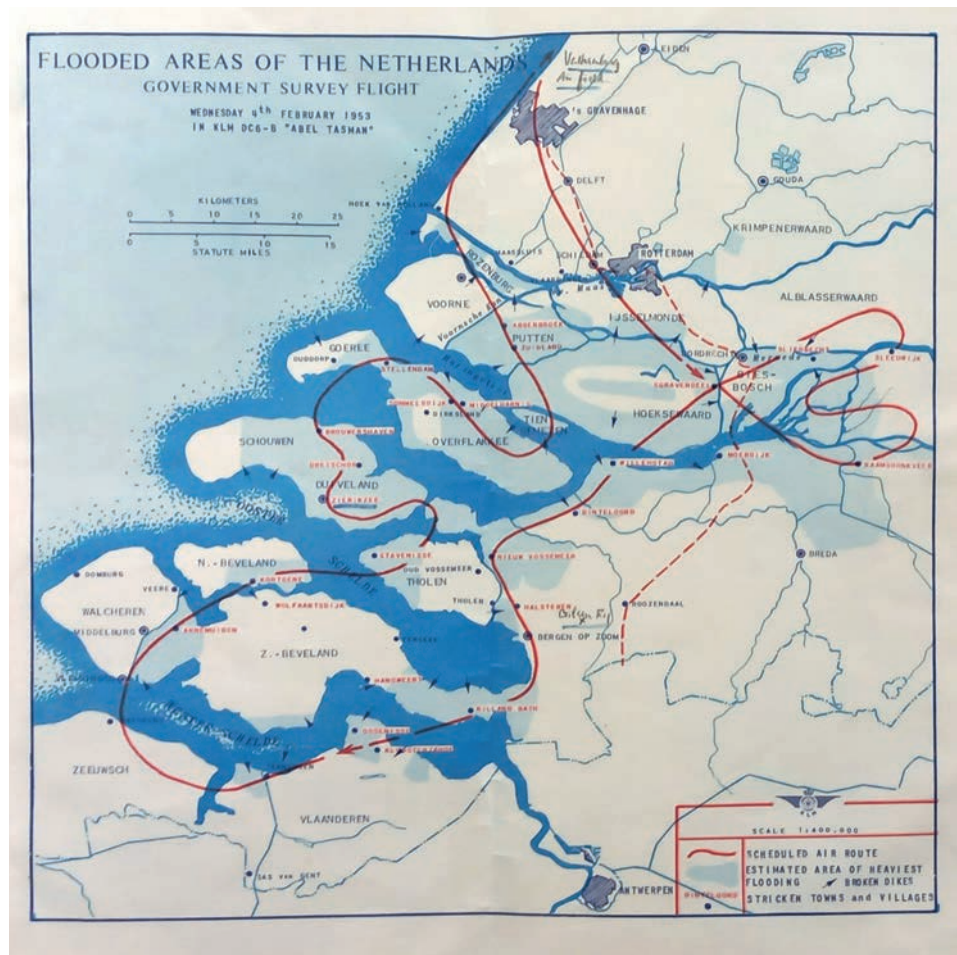
Buitenlandse militaire hulp tijdens de watersnood van 1953

Op donderdag 1 februari 2024 stond de gemeente Schouwen-Duiveland stil bij de Watersnoodramp, die 71 jaar geleden plaatsvond in de nacht van zaterdag 31 januari op zondag 1 februari 1953. Veel overlevenden van toen zijn er niet meer. Wel zijn er nog de verhalen die kinderen van de slachtoffers weten te vertellen. Wordt in deze verhalen slechts sporadisch gerefereerd aan de inzet van Nederlandse militairen bij de hulpverlening, de hulp die talloze buitenlandse militairen verstrekten, ontbreekt volledig. Alleen hun helikopterinzet bleef en blijft tot de verbeelding spreken.



Luchtfoto van de Nieuwe-Tongeloo met
een overzicht van het door de ramp
getroffen gebied (foto: collectie NIMH)

Nieuwe-Tongeloo



Kaart van het rampgebied met de route van een verkenningsvlucht (bron: National Archives London, Foreign Office)

In de *National Archives* te Kew in Londen ligt nog veel onbekend materiaal met betrekking tot de buitenlandse militaire hulp. Vooral de situatierapporten van de Engelse ambassadeur in Den Haag, Sir Neville Butler, leveren een schat aan informatie op over de aard van de ramp en over de Amerikaanse, Belgische, Britse, Duitse en Franse inzet. In dit artikel staan de bijdragen van de buitenlandse militairen in de eerste weken van februari en de afstemming met de Nederlandse autoriteiten centraal. Een evaluatie van de inzet door de commandant van het *Royal Naval Rhine Squadron* vormt het sluitstuk.

Orkaan

Uit een zich bij IJsland ontwikkelende depressie die over Noord-Schotland en de Noordzee zich zuidwaarts verplaatste, ontstond een zeer zware storm met orkaankracht die langer dan 48 uur aanhield. Deze storm stuwde het water in het zuidelijk deel van de Noordzee hoog op richting het Kanaal. Ongelukkigerwijs viel deze storm samen met springtij, een verschijnsel dat zich één keer in de twee weken voordoet. De maan en de zon beïnvloedden

dan de hoogte van de eb- en vloedstanden. De windsnelheden langs de Britse oostkust en de Nederlandse westkust vielen samen met hoogwater en springtij. Grote delen van oostelijk Engeland liepen onder water. Ook de dijken in zuidwest-Nederland waren niet tegen dit natuurgeweld bestand met desastreuze gevolgen. Een kolkende watermassa verraste daar mens en dier. Een ramp van ongekende omvang ontwikkelde zich in enkele uren tijds.

Het zou echter nog uren duren voordat de omvang van de ramp enigszins duidelijk werd. Om drie uur 's nachts schoot een landmacht detachement te hulp bij Raamsdonkveer. Een uur later rukte het Korps Mariniers uit naar de bedreigde dijken bij Nieuwerkerk aan de IJssel en bij Capelle aan de IJssel. Pas om 4.32 uur rolden de eerste alarmberichten van de telex. Het ging om meldingen uit Hoek van Holland, Maassluis, Dordrecht, Zwijndrecht, West-Brabant, Kruiningen en Vlissingen. De Commandant Maritieme Middelen (CMM) Vlissingen was één van de eersten die de Commandant der Zeemacht te Den Helder informeerde.

Militairen schieten te hulp

Met behulp van extra radio-uitzendingen op zondagochtend 1 februari beval luitenant-generaal B.R.P.F. Haselman: 'In verband met de watersnood gelast de Chef Generale Staf al het beroeps-, reserve- en dienstplichtig personeel, dat in werkelijke dienst is, onmiddellijk naar

‘In de National Archives te Kew in Londen ligt nog veel onbekend materiaal met betrekking tot de buitenlandse militaire hulp’

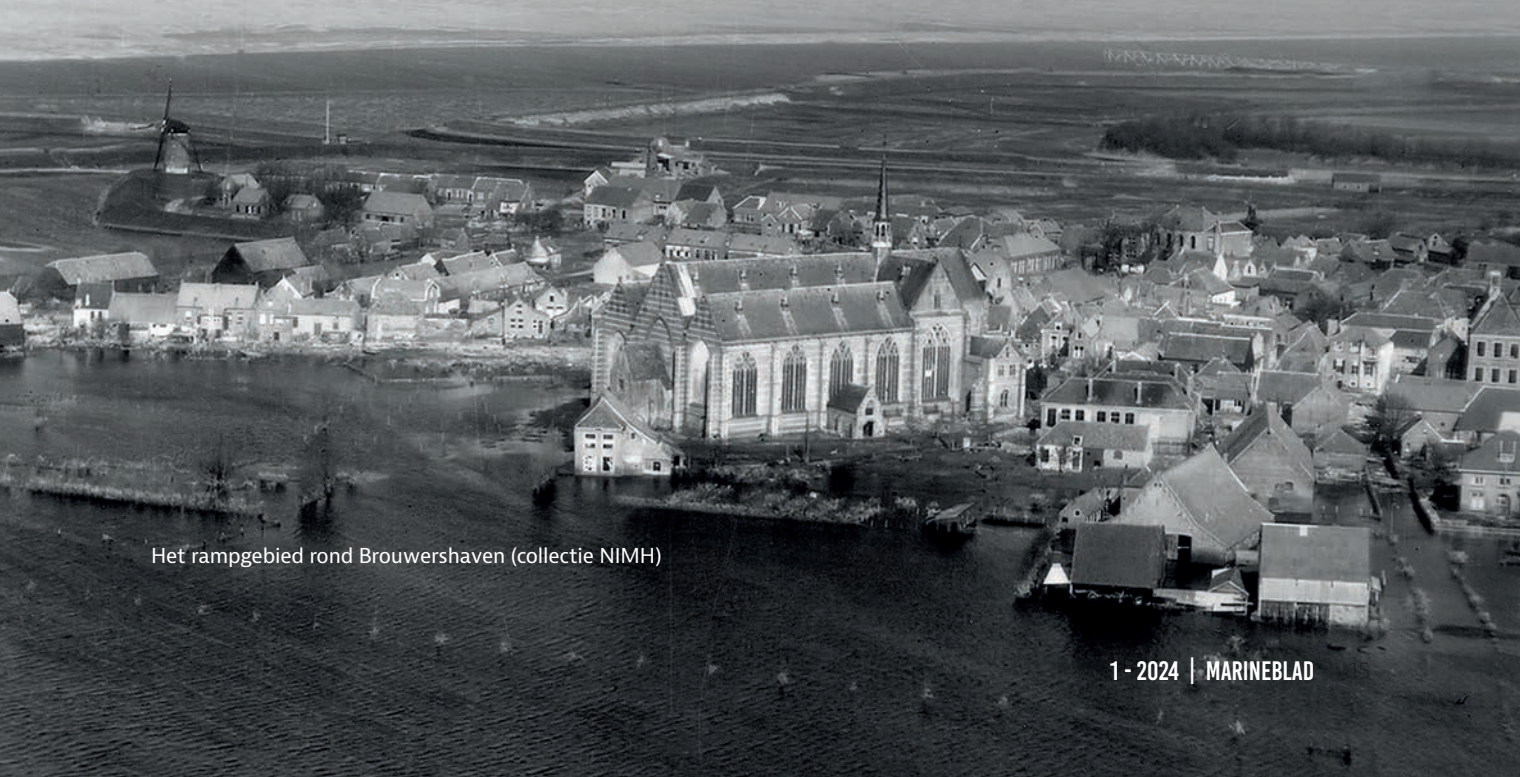


Franse militairen en Nederlandse commando's, ingeschakeld voor bijstand tijdens de ramp, bij een Jeep in de Engelbrecht van Nassaukazerne. (foto: collectie NIMH)

Sluiting van het laatste dijkgat te Ouwerkerk met behulp van Britse Phoenixcaissons uit de Tweede Wereldoorlog (foto: Zeeuws Archief, Beeldbank Schouwen-Duiveland)



Dossier betreffende de Engelse Militaire hulp aan Nederland (bron: NA London, Foreign Office)



Het rampgebied rond Brouwershaven (collectie NIMH)



DUKW's van het Amerikaanse leger in actie in de Anna-Jacobapolder (foto: collectie NIMH)



Twee Amerikaanse Bell helikopters op de Vissersdijk te Zierikzee. Op de achtergrond de Zuidhavenpoort (foto: collectie NIMH)

hun garnizoenen terug te keren'. Rond 18.00 uur had tachtig tot negentig procent zich gemeld.

In de loop van 1 februari droeg de Chef Generale Staf het bevel over alle in Nederland aanwezige onderdelen van de Koninklijke Landmacht (KL) over aan de Nederlandse Territoriale Bevelhebber, luitenant-generaal D.C. Buurman van Vreeden. Hij coördineerde ook de inzet van de Koninklijke Marine en de luchtmacht. De chef van de Marinestaf, viceadmiraal A. de Booy, had inmiddels de militairen van de Koninklijke Marine opgeroepen en de directeur van de Rijkswerf te Willemsoord zijn werfpersoneel voor het gereedmaken van allerlei kleine vaartuigen.

Sinds 1951 had Marinevliegkamp Valkenburg de beschikking over het Redding en Coördinatie Centrum en een Opsporings- en Reddingsdienst. Daarnaast was in 1952 door de marineleiding een 'Regeling hulpverlening door de Koninklijke Marine bij Watersnood' vastgesteld. Een bruikbaar draaiboek lag klaar. Zodra de eerste onheilsberichten uit het rampgebied naar de bewoonde wereld doorsijpelden, kon CMM Amsterdam, kapitein-ter-zee J.F. van Dulm, als Officier Belast met de Hulp bij Watersnood, personeel, vaartuigen en wegtransport naar het rampgebied dirigeren. Hij had ook de operationele leiding van de inzet van de marine in het rampgebied en later van de buitenlandse maritieme eenheden.

Tienduizenden militairen van de zee-, land- en luchtmacht, bijgestaan door duizenden vrijwilligers, voerden vanaf 1 februari een verbeterde strijd tegen het water. Honderden mensen in Noord-Brabant, Zeeland en Zuid-Holland werden van de verdrinkingsdood gered en duizenden geëvacueerd. Kilometers dijken werden verstevigd met zandzakken, stroomgaten gedicht en verbindingen hersteld.

‘Al op zondagmiddag 1 februari schoten op eigen initiatief twee compagnieën (475 man) te hulp in Zeeuws-Vlaanderen’

Buitenlandse militaire inzet

Britten

Vrij snel was het bij Redding en Coördinatie Centrum op Valkenburg duidelijk dat er te weinig helikopter capaciteit was om alle reddingstaken naar behoren uit te voeren. Daarom riep het RCC op 2 februari de hulp in van vier *Dragonfly*-helikopters van de *Royal Navy*. Vanaf 3 februari nam de Britse hulp in omvang toe met de komst van nog enkele *Dragonflies* van het Britse squadron 705, Sikorsky S-51 helikopters van British European Airways, een *Sycamore MK.3* van vliegtuigfabrikant Bristol. Verder bood de Britse regering eenheden van het *Royal Naval Rhine Squadron* aan, evenals twee genie regimenten met boten en uitrusting voor reparaties, twaalf zoeklichtunits met personeel, achttien motorboten met bemanning, twaalf watertrailers en 350 reddingsvesten en vijf medische teams. Het *2nd Tactical Air Force* (gestationeerd op de vliegbasis in Gutersloh in Duitsland) leverde drie Meteor-vliegtuigen. Zij maakten 28 fotoverkenningvluchten. De foto's vonden via Marinevliegkamp Valkenburg hun weg naar de Nederlandse autoriteiten. Een selectie zou later in de bibliotheek van het Britse Lagerhuis worden tentoongesteld. Vanuit West-Duitsland kwamen ook 50.000 zandzakken. Ook de vraag aan de *Royal Navy* om vijftig 'immersion suits' (overlevingspakken) om parachutisten mee uit te rusten, die in het rampgebied zouden worden gedropt, werd gehonoreerd. Fijntjes merkte de Britse ambassadeur op: 'I must also observe that the present disasters have already provided an opportunity for Her Majesty's Government to demonstrate that they will not neglect their Netherlands partner in time of stress'.

Generaal Buurman van Vreeden kreeg van Willem Drees opdracht de Britse hulpaanbiedingen in goede banen te leiden. De eenheden van het *Rhine Squadron* verzetten bergen werk op Goeree-Overflakkee met het evacueren van mensen en het bergen van kadavers. Op Schouwen-Duiveland en Sint-Philipsland werden de schepen vooral ingezet bij de evacuatie van mensen rond Brouwershaven en het vervoer van zandzakken naar bedreigde dijk-



'Holland Einsatz', Duitse hulptroepen bezig met herstelwerkzaamheden in de buurt van Nieuwerkerk (foto: Zeeuws Archief, Beeldbank Schouwen-Duiveland)

gedeelten. Om de boerenbevolking te bewegen te vertrekken zette de CMM Zierikzee, ktz C.J.W. van Waning, met de commandant van het *Rhine Squadron* 'Operation Cattle' op. Talloze koeien en paarden werden met de landingsvaartuigen in veiligheid gebracht, waarna de boeren bereid waren om huis en haard achter te laten.

Op 6 februari stuurde Buurman van Vreeden een briefje naar de Britse ambassadeur in Den Haag waarin hij hem bedankte voor de reeds geleverde hulp en aangaf dat er verder geen extra hulp meer nodig was: 'As the position is now, I feel, after consultation with the responsible civilian authorities, that no help above what has already so promptly been made available by your Forces in Germany is urgently needed. If the situation should deteriorate, you will perhaps allow me to make a further call on your kind cooperation.'

Desondanks ging het Verenigd Koninkrijk verder met het 'meedenken'. Een ondergeschikte van *Air Vice Marshal* Sir Charles A.H. Longcroft schreef nog op dezelfde dag: 'I note with horror, that only a few people at a time can be taken off the 'dry spots', in the floods in Holland, and that many will die because of the lack of proper equipment. Apparently, very flat-bottomed, small boats are needed to enable rescuers to get sufficiently near to the imperilled. May I then, with the utmost respect, offer a suggestion, that affects the Royal Air Force? Why not use R.A.F. dinghies, and drop them, (deflated) from aircraft, over the stricken villages?'

Belgen

Al op zondagmiddag 1 februari schoten op eigen initiatief twee compagnieën (475 man) te hulp in Zeeuws-Vlaanderen zonder dat de officiële instanties ervan afwisten. Later werd het Belgische contingent overgeplaatst naar Bergen op Zoom en Tholen om dijken te herstellen. Motorboten van de Belgische genie hielpen bij de evacuatie van Rilland en omgeving. Verder bemanden de Belgen onder Brits commando een drietal schepen van het *Rhine Squadron*. Vijf Belgische mijnnevegers assisteerden in de haven van Zierikzee.



Amerikaanse militairen in de Stationsstraat op Sint-Philipsland (foto: collectie NIMH)



Nederlandse en Amerikaanse militairen in DUKW's verlaten Zierikzee via de Zuidhavenpoort en gaan op weg naar het getroffen Nieuwerkerk (foto: collectie NIMH)

Fransen

In overleg met de Nederlandse ambassade in Parijs stelde de Franse legerleiding twee Bell-helikopters en een Dakota beschikbaar. Beide heli's opereerden vanaf Gilze-Rijen en Woensdrecht. Zij werden ingezet bij het transport van personen en medicamenten. Al eerder waren twee Franse geniebataljons (ongeveer 2.000 man) met 144 aanvalsbotten en voertuigen uit Duitsland en Frankrijk naar het rampgebied vertrokken. Een bataljon werd ingezet bij de evacuatie van Sint-Philipsland, Tholen, Poortvliet en St. Maartensdijk. Verder assisteerden deze genisten op het eiland Tholen en rond Steenberg en bij het dijkherstel om zo verdere overstromingen te voorkomen. De grootste gaten konden met hun hulp worden gedicht. Verder maakten zij de wegverbinding tussen Steenberg en Bergen op Zoom weer begaanbaar. Daarna concentreerden de Fransen zich op het ophalen van kadavers uit de ondergelopen boerderijen. Adjudant R. Dangel vertelde: 'Het waren zware dagen voor de jongens; maar het prettige is dat de bevolking hen zo hartelijk heeft ontvangen. Hulp was anders niet overbodig voor uw land, want het was een 'catastrophe formidable'.'

Het andere bataljon deed reddingswerk op Goeree-Overflakkee en daarna hielpen de Fransen bij het dijkherstel op Zuid-Beveland. Terwijl deze Franse troepen het water keerden, hoopte de bemanning van het bij Scheveningen gestrande Franse schip *Cathage* juist op hoogwater.

Amerikanen

Op 2 februari vloog generaal S. Manton Eddy, commandant van de Amerikaanse troepen in West-Duitsland, vanuit Wiesbaden naar Den Haag om zich persoonlijk op hoogte te stellen van de gevolgen van de watersnood en om inzicht te krijgen welke hulp de Verenigde Staten zouden kunnen bieden. Ruimhartig waren zijn toezeggingen. Uit Frankfurt kwamen 550 Amerikaanse genisten van het 1279 Genie Bataljon, daarnaast ook leden van het 68^{ste} *Air Rescue Squadron*. Kolonel Ellery W. Niles kwam met 2.500 militairen uit Duitsland in een geforceerde mars van twee dagen naar Nederland. Hij bracht 1500 trucks, 125 vijftons kipwagens, 68 amfibische voertuigen, vaak aangeduid als DUKW's, 5 draglines, 9 amfibietanks en 25 helikopters mee. In de Prinses Julianakazerne in Den Haag vestigden de Amerikanen het hoofdkwartier van de *American Military Relief Organisation* (AMRO). Vandaaruit coördineerden zij hun noodhulp. De amfibievoertuigen werden ingezet op de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden en het vaste land van Noord-Brabant. De overige militairen leverden verspreid over het hele rampgebied hand- en spandiensten. Zij borgen kadavers, verbeterden de communicatie, vulden en vervoerden zandzakken en hielpen bij dijkreparaties. Zelfs in minder bedreigde delen verleenden zij assistentie. Zo schakelde het hoogheemraadschap Delfland Amerikaanse genisten in bij het opblazen van vrijgespoelde Duitse bunkers, die een bedreiging vormden voor de duinen tussen Hoek van Holland en Scheveningen.

Duitsers

West-Duitsland had in 1953 nog geen eigen Defensieapparaat, wel waren enkele Duitse eenheden opgenomen in de Amerikaanse legerstructuur. Twee Duitse compagnieën, de zogenoemde *Labour Service Engineer Companies* (8540th en 8542nd) werden ingezet onder toezicht van de AMRO. Met hun amfibievoertuigen, de DUKW's, leverden zij een onschatbare bijdrage. Majoor G.A. Worth voerde het bevel, bijgestaan door de Nederlandse LTZ1 J. Suermondt. Maj. Worth was ook het aanspreekpunt voor CMM Zierikzee. Op 9 februari verongelukte hij bijna toen zijn DUCK tijdens een nachtelijke vaartocht bij Nieuwerkerk omsloeg.

Mede dankzij de inzet van een vliegtuig van de Marine Luchtvaartdienst, dat flares afwierp, kon hij worden gered. Eén van de Duitse bemanningsleden van de DUKW's, Peter Ploesser, vertelde over zijn ervaringen in Zierikzee, Zijpe en Oude en Nieuwe Tonge: 'De eerste vier dagen hebben we maar drie uur geslapen. Maar als je zulke ellende ziet, denk je daar niet aan: dan is iedere hulp te weinig. Dag en nacht waren we in touw, met de hele compagnie. De boten werden slechts afgewisseld voor dringende onderhoudsvoorzieningen, die door de invreting van het zoute water nodig waren. Na deze week zijn er nogal wat zieken onder onze jongens; maar de verzorging door de Nederlandse instantie is goed'. Zijn algemene indruk over de Ramp was: 'Schlimmer als ein Bombenangriff!'.²

In het archiefmateriaal van CMM Zierikzee bevindt zich een uitzonderlijk overzicht van prestaties van de Duitse eenheden. Van de andere buitenlandse eenheden ontbreken zulke gespecificeerde overzichten.

758 mensen gered
17.725 mensen vervoerd
40 doden geborgen
458 stuks vee in veiligheid gebracht
876 kadavers aan land gebracht
237 landbouwmachines en onderdelen veiliggesteld
59 voertuigen gered
3 helikopters geborgen
28.000 lege zandzakken naar bedreigde dijken gebracht
22.090 zandzakken gevuld en vervoerd
20 kilometer overstroomde wegen gemarkeerd
15 kilometer telefoonkabel gelegd en gerepareerd
53 ton huisraad, voedsel en andere goederen vervoerd

Overzicht van de Duitse DUKW's inzet (3-16 februari 1953)

Pas op 17 februari vertrokken de DUKW's weer. Overal in de polders werden de Duitsers geroemd om hun hulpvaardigheid, durf en bekwaamheid. Daarnaast was een 'Technische Hilfsdienst' uit Duitsland op Schouwen-Duiveland actief. Deze vrijwilligers assisteerden bij de reparatie van telefoonverbindingen, waterleidingen en het elektriciteitsnet.

Beëindiging van de militaire bijstand

Op last van de Nederlandse Territoriale Bevelhebber werd alle militaire bijstand na 16 februari stopgezet. Het springtij op die datum had niet voor extra problemen gezorgd, waarna de civiele autoriteiten de werkzaamheden konden overnemen. De meeste buitenlandse militairen keerden terug naar hun bases in West-Duitsland. Slechts een aantal waterzuiveringsinstallaties, DUKW's en zoeklichten bleven nog achter. Onofficieel werd de buitenlandse militairen nog beloofd dat zij nog wat meer van Nederland te zien zouden krijgen dan alleen ondergelopen land. Onduidelijk blijft of deze toezegging ook gehonoreerd is.

Op 17 februari landden er zestien helikopters in de tuinen bij paleis Soestdijk. Koningin Juliana en Prins Bernhard bedankten er de bemanningen voor hun inzet. En juist over deze helikopters, de vliegtuigen die bij de overlevenden zo'n grote indruk hadden nagelaten, was CMM Zierikzee, ktz Van Waning, zeer kritisch.

De helikopters waren het ideale transportmiddel op en naar het rampgebied. Maar de efficiency was ver te zoeken geweest. Als voorbeeld noemde hij de aflevering van drie normale zaklampbatterijen aan 'Zierikzee' zonder nadere aanduiding waar deze afgeleverd moesten worden. Je kon volgens hem nooit op dit nuttige vervoermiddel rekenen. Vaak kwamen ze niet of te laat, waardoor urgente afspraken afgezegd moesten worden. De vliegers van met name de *Royal Air Force* en *Royal Navy* waren niet aan te sturen. De Amerikanen waren iets soepeler. De aansturing van de heli's was in zijn ogen te veel gecentraliseerd. Te vaak werden zij ingezet als een strategische luchtmacht in plaats van een reddend 'taxi'bedrijf.

Daarentegen werd de inzet van de individuele militairen, het *Rhine Squadron* en de Amerikaanse DUKW's alomtorend. De Engelse captain R. Casement schreef een uitvoerig rapport over de inzet van het *Rhine Squadron* dat hij afsluit met: 'It is considered that the training value to the Squadron during this operation was equal to at least 6 months normal peacetime training and from this point of view it is felt that not one single minute wasted'.

De kosten rond de inzet van de buitenlandse militairen en hun materieel werden bekostigd door de landen van herkomst. Alleen van de Britse kant is wat informatie beschikbaar over de financiering van hun hulpverlening. Zo vroeg generaal H.H.C. Sugden, op 7 februari 1953 gestationeerd in het transitcamp te Hoek van Holland, aan het *Foreign Office* wat te doen met de overgebrachte legergoederen en machines ter waarde van ongeveer 60.000 pond. Zijn voorstel om dit als een gift te zien aan het *Dutch Flood Relief* werd overgenomen. Wel moest ongebruikt materiaal terug. Anders liep het met de betaling van 50.000 zandzakken die vanuit West-Duitsland door de *Royal Air Force* naar het rampgebied waren gevlogen. Tot ver in 1955 ruzieden het *Air Ministry* en de West-Duitse federale regering over wie deze zandzakken moest betalen. Uiteindelijk betaalden de Duitsers 3.150 pond en eindigde hiermee 'the German Sandbag question'.

Dr. Adri P. van Vliet is maritiem historicus. Hij was tot medio 2022 plaatsvervangend directeur van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

Nederlands Instituut voor Militaire Historie te Den Haag

- Collectie Watersnood 1953 (Operatie WANO)
- Collectie Van Waning
- Watersnood 1953 Schouwen-Duiveland

Nationaal Archief te Den Haag

- Archief van de Commandant der Zeemacht in Nederland. Collectie Bescheiden over de Watersnoodramp 1953 (1953-1955).

National Archives te Londen

- Admiralty, Navy, Royal Marines and Coastguard, ADM 1/25104
- Air Ministry and Royal Air Force, AIR 2/11954, AIR 2/11955
- Foreign Office, FO 371.107620, FO 371.107621, FO 371.112968

Literatuur

- Marc van Alphen, Willem Geneste en Prudent Staal, *'Terg mij niet'. De geschiedenis van marinevliegkamp Valkenburg* (Franeker 2007).
- Erwin van Loo, Rob Sinterniklaas, Anne Tjepkema en Rolf de Winter, *100 luchtvaart tussen Gilze en Rijen* (Franeker 2010).
- Kees Slager, *De ramp. Een reconstructie van de watersnood van 1953* (Goes 1992/Amsterdam 2003).
- *Rapport van de Fungerend Commandant Maritieme Middelen te Zierikzee kapitein-ter-zee b.d. C.J.W. van Waning* (Den Haag 1953).
- Kees Slager, *Watersnood* (Kats/Rotterdam 2010).
- Rick Valkenburg, *Toen 't schuimend zeenat hevig bruiste ...*, deel II (Houten/Utrecht 1983)
- Adri P. van Vliet en Willem J.J. Geneste, *Operatie Noach. De hulpverlening door de Koninklijke Marine en de Watersnoodramp van 1953* (Den Haag 2003).
- Peter Yska, 'De inzet van de verbindingdienst tijdens de watersnood in 1953', in: *Intercom* 2003 nr. 1, 41-47.

Noten

- 1 R. Valkenburg, *Toen 't schuimend zeenat hevig bruiste ...*, deel II (Houten/Utrecht 1983) 140-141.
- 2 Valkenburg, *Toen 't schuimend zeenat hevig bruiste ...*, deel II, 141-142.



Ontvangst op Paleis Soestdijk door Koningin Juliana en Prins Bernhard van alle helikopterbemanningen die deelnamen aan de reddingsacties (foto: collectie NIMH)



Foto's: KTZ Herman de Groot

KTZ Herman de Groot **Defensieattaché voor Noorwegen, Zweden, Finland, Denemarken en IJsland**

7 augustus 2021: de eerste werkdag als defensieattaché. Alle voorbereidingen zijn gedaan en het gaat eindelijk beginnen. COVID is op zijn retour en een nieuwe uitdaging wacht. Het is een rustige regio met een strategische partner, Noorwegen, en vier andere landen van medeaccreditatie waar we goede banden mee hebben. Met Noorwegen bestaan tussen de beide ministeries van Defensie en de verschillende krijgsmachtdelen goede en vertrouwde samenwerkingsverbanden. We komen er natuurlijk ook al meer dan 50 jaar voor de wintertraining van het Korps Mariniers. Met Denemarken en Zweden zijn ook goede banden en de samenwerking met deze landen intensiveert. Finland is vergeleken met de andere drie een beetje onbekend. Dat gezegd hebbende is Finland net als Rivella, een beetje vreemd maar wel lekker. In onze ogen zijn dit *like-minded* landen, onderling en met Nederland, die weinig van elkaar verschillen in een stabiele regio met weinig grote uitdagingen.

Dat de werkelijkheid anders is dan het initiële beeld, blijkt tijdens mijn eerste langere bezoek aan Zweden. Dit land staat namelijk niet alleen anders in de wedstrijd ten aanzien van COVID, maar ook ten aanzien van haar veiligheidsbeeld. Het wordt al snel duidelijk dat Stockholm sinds de annexatie van de Krim in 2014 anders naar haar veiligheidsomgeving is gaan kijken. De toenmalige minister van Defensie, Peter Hultquist, en de naar hem al bij leven vernoemde Hultquist doctrine, liggen daaraan ten grondslag. In 2015/2016 voert Zweden een groot onderzoek uit naar de verdediging van het eigen grondgebied. Daar komt onder andere uit voort dat de opkomstplicht, die net als in Nederland was opgeschort, weer in ere wordt hersteld. Vanaf 2017 is de dienstplicht weer aan de orde van de dag. Dit leidt onmiddellijk tot meer mogelijkheden voor de krijgsmacht en langzaam maar zeker schudt het grootste land van Scandinavië de jaren van vredesdividend van zich af. Of zoals ze zelf zeggen: de periode van eeuwige vrede en waar we bijna vrienden waren met Rusland is voorbij. In voorjaar 2021 leidt dit alles zelfs tot een volledig andere houding richting de Russische Federatie. Zweden zal voortaan officieel elk spierballenvertoon in de Oostzee gaan pareren. Dit alles is een jaar voor 24 februari 2022.

Het eerste langdurige bezoek aan Finland maakt duidelijk dat daar het verschil met het eerder geschetste beeld nog groter is. Dit is een land dat nooit afscheid heeft genomen van de Koude Oorlog en waar vredesdividend onbekend is. Een land met een kleine economie en een kleine bevolking,

maar waar de defensiebegroting altijd buiten alle haken wordt gehouden. Een land waar ook in 2021, op een bevolking van 5,5 miljoen, 900.000 reservisten beschikbaar zijn. Het eerste dat opvalt, is dat de mobilisabele krijgsmacht op volle sterkte 'slechts' 280.000 personen bedraagt. Waar blijft dan de rest? Het antwoord op die vraag ligt besloten in het begrip *comprehensive security strategy*, of zoals dat voorheen in Finland *total defense* werd genoemd. Finland verdedigt namelijk met z'n allen tegen alles. Het land maakt geen onderscheid in crises. Alles wordt in totale samenwerking aangepakt en opgelost. Dat is niet vrijblijvend. Civiele overheid, Defensie en het bedrijfsleven hebben allemaal hun taken, rollen en verantwoordelijkheden. Dan komen ook die overige 600.000 reservisten van pas.



De fiets van het Noorden is ook militair van belang

‘Met name in Finland groeit het gevoel dat wederzijdse erkenning van de status quo met Rusland wel eens minder waard zou kunnen zijn dan altijd werd gedacht’



Zr.Ms. *Tromp* vaart het Lysefjord in met aan boord de Nederlandse ambassadeur en DEFAT

Gaten die in de samenleving ontstaan wanneer je massaal mobiliseert, worden door een soort stoelendans weer gevuld met deze groep. De massale trainingsbehoefte die dit systeem met zich meebrengt wordt mede in de breedte opgelost. Een Finse landmacht officier legt met een typische vage Finse glimlach uit: 'Oh, maar onze grootste trainingsorganisatie is de Finse jachtvereniging met 300.000 leden'. Finland is een *whole of society on steroids* hetgeen voortkomt uit het feit dat *security of supply* het tweede onderwerp is dat gebruikelijk in ieder gesprek naar voren komt. Finland is gewoon een hele grote versie van Den Helder. Het bevindt zich aan het einde van een eenvoudige spoorlijn en zelfs een boot naar Texel ontbreekt. Hoewel Finland al sinds jaar en dag de mogelijkheid van het NAVO-lidmaatschap in het veiligheidsbeleid heeft staan, blijkt ieder jaar uit de opiniepeilingen dat slechts 20% van de Finnen daar een voorstander van is. Finland is sinds de winteroorlog van '39-'40 gewend om het alleen te doen.

'Zweden en Finland willen gezien worden als bijdragers aan veiligheid en niet als consumenten ervan'

Het contrast in zomer 2021 kan eigenlijk niet groter zijn. Noorwegen, Denemarken en IJsland (de andere drie landen in het ressort), leven net als Nederland nog steeds in de postmoderne wereld die we in Noordwest-Europa bedacht hebben.

Na 24 Februari 2022

Niet alleen voor Oekraïne is 24 februari 2022 een gamechanger. Ook in de Nordics zet de Russische inval alles op zijn kop. Het begint eigenlijk met alle initiële politieke hoofdbreken in de landen van 'high north – low tension' over het al dan niet doen van wapenleveranties. Daarna gaat het snel. Met name in Helsinki groeit het gevoel dat wederzijdse erkenning van de status quo met Moskou wel eens minder waard zou kunnen zijn dan altijd werd gedacht. Ook het narratief dat de Russen in Oekraïne gebruiken heeft veel overeenkomsten met die van de Sovjets in 1939 voorafgaand aan de Winteroorlog. Dit begrijpt iedere Fin. Voor dit doorgaans pragmatische volk is er maar één oplossing: afscheid nemen van de militair ongebonden status en lidmaatschap van de NAVO aanvragen. Dit klinkt eenvoudig, maar was een hele grote stap. Het aantal voorstanders voor het lidmaatschap gaat in minder dan drie maanden tijd van 20% naar 70% en zelfs naar 80% wanneer duidelijk wordt dat Zweden aanhaakt. Van oudsher de landen binnen de Nordics die het nauwst samenwerken.

In Stockholm gaat het in die periode over dezelfde vraag, maar is het proces totaal verschillend. Dit ligt voor een deel in de aard, omdat het een land van ultieme consensus is. Daarnaast is de militair ongebonden status een nationaal begrip; daarvan afscheid nemen is dan ook een zeer emotioneel proces. De regering bestaat op dat moment uit een minderheidskabinet van de Zweedse Sociaal Democratische Partij en dat maakt het nog eens extra ingewikkeld. De Zweedse neutraliteit, die na het lidmaatschap van de Europese Unie (art 42.7), over is gegaan in militaire ongebondenheid is in links Zweden een geloof en geen beleid. Afscheid nemen van iets wat Olaf Palme op een voetstuk heeft gezet was een uitdaging welke gepaard ging met veel emotie en subjectieve discussie. Vanuit Helsinki wordt de druk langzaam opgevoerd door zowel de Finse president, die op het gebied van veiligheid en buitenlandsbeleid uitgebreide bevoegdheden heeft, alsook de Finse premier. Voor de Finnen voelt dit een beetje als *payback*, omdat dit tijdens het proces naar het EU-lidmaatschap andersom gebeurde. Met een bezoek van eerst de Finse premier aan Stockholm, kort daarop gevolgd door de president, wordt Zweden over de streep getrokken. Dit alles leidt op 18 mei 2022 tot de gezamenlijke aanvraag van het NAVO-lidmaatschap.

Gedurende dit proces voerde Moskou als vanzelfsprekend de druk op, maar deze landen zijn dat gewend. Finland is niet voor niets de naamgever van Finlandisering en weet als geen ander hoe precair de balans met de oosterbuur is, maar weet ook dat het alternatief nog veel slechter is. Het gaat medio 2022 vaak over de lange grens die de NAVO gaat krijgen met Rusland wanneer Finland eenmaal lid is. Het Finse antwoord is steevast: een lange grens met Rusland is altijd beter dan geen grens met Rusland. De recente druk aan de grens met Finland werd daar verwacht en er was slechts verbazing dat het zolang heeft geduurd voordat de Russen dit soort acties hebben uitgevoerd. Ook Zweden weet dat buiten de Russische invloedssfeer blijven altijd de hoeksteen is geweest van het buitenlandbeleid en reden was achter de militaire onafhankelijkheid. Beide landen zijn maatschappelijk zeer democratisch en onafhankelijk en weten dat dit een prijs heeft richting de Russen.

Beide landen benaderen het NAVO-lidmaatschap vanuit artikel 3: een bondgenoot moet in staat zijn het eigen grondgebied te verdedigen. Deze landen willen dan ook gezien worden als bijdragers aan veiligheid en niet als consumenten ervan. Zowel Finland als Zweden gaan door op de ingeslagen weg. Voor Finland betekent dit doen wat ze eigenlijk altijd al gedaan hebben: hun eigen defensie op peil houden. Voor Zweden betekent dit de ontstane achterstand na het innen van het vredesdividend weer inlopen met betrekking tot zowel de militaire als de civiele verdediging. Dit moet in 2030 uiteindelijk leiden tot een mobilisabele krijgsmacht van 120.000 pax.

Wat Nederland kan leren van de Nordics

Wat vanuit Zweden ter inspiratie meegenomen kan worden, is de wijze waarop zij hebben ingezien dat de verkeerde weg werd bewandeld en dit, ongeacht de pijn die dit met zich meebracht, hebben weten te keren. Met een goed narratief is door alle consensuslagen heen gebroken

en is draagvlak gecreëerd voor grote wijzigingen in situaties waarvan iedereen dacht dat deze een gepasseerd station waren. Met name een hele reeks aan onderzoeken en de daaraan gekoppelde narratieven zijn waardevol voor Nederland. Het uiteindelijke doel van Zweden is het bereiken van de Finse situatie in 2030. Dit gebeurt wel op de Zweedse manier, die waarschijnlijk ook beter bij de Nederlandse cultuur aansluit. Specifiek is de Zweedse militaire dienstplicht en de manier hoe dit wordt ingevuld alsook de civiele burgerplicht in tijden van crisis van belang.

Finland blijft het schoolvoorbeeld van de *comprehensive security* en de ultieme *whole of society*-aanpak van defensie en veiligheid. Hier moeten we ons zeker niet op blindstaren, maar we moeten ook niet te snel zeggen dat dit typisch Fins is en alleen mogelijk is wanneer je 1300 kilometer grens met Rusland deelt. Dit is namelijk niet de enige reden. De voornaamste reden is dat Finland gewend is om problemen solitair op te lossen en dat hulp van buitenaf er te lang over doet. Naast dit schoolvoorbeeld in *resilience* is Finland een voorbeeld van hoe met weinig middelen enorme klussen uitgevoerd kunnen worden en is hun krijgsmacht een grote effectieve en efficiënte opleidings- en trainingsmachine.

Ook in de andere landen zijn er goede lessen te leren. Noorwegen gebruikt een ander bestuursmodel dat meer scheiding van verantwoordelijkheden in zich heeft. Het Noorse Ministerie van Defensie is eigenlijk alleen een bestuursstaf plus, terwijl de krijgsmacht een agency is zoals in Nederland Rijkswaterstaat. NOR COMIT is Rijkswaterstaat 2 en beide directeurs (NOR CDS en NOR C-COMIT) hebben als nevenfunctie het strategisch adviseurschap ten behoeve van de minister. Een tweede onderwerp is de rol en functie van het *National Joint Headquarters* als grote verbinder. Niet alleen militair maar ook civiel-militair. Daarvoor moeten we in Nederland wel accepteren dat Defensie meer kan uitvoeren dan alleen militaire taken en *unity of command* weer centraal komt tijdens alle vormen van crisis.

Het Deense tienjarig defensieplan is het bestuderen zeker waard. Het is vastgesteld in een coalitie overstijgende politieke overeenkomst, inclusief de daarbij behorende financiële dekking. Daarnaast lijkt Denemarken van alle Nordics het meest op Nederland met betrekking tot het hebben van een kleine beroepskrijgsmacht. De *lessons learned* vanuit Oekraïne maken duidelijk dat ook troepen thuis noodzakelijk zijn. In Denemarken worden in allerlei nationale plannen opgesteld om de huidige dienstplicht van slechts vier maanden op te bouwen naar een jaar, waarbij deze militairen inzetbaar zijn in *Host Nation Support*- en *Homeland Defense*-taken. Deze plannen kunnen door Nederland beschouwd worden om vast te stellen of dit ook voor ons een oplossing zou bieden.

Dit alles overziend is het een stormachtige eerste tweeënehalf jaar geweest. Deze regio heeft laten zien dat het de nieuwe veiligheidsomgeving aankan en ik ben blij dat mijn team en ik daar een heel klein deel aan hebben kunnen bijdragen.

DE TERUGKEER VAN LUCHTDREIGING

Vliegtuigen hebben de oorlogsvoering op zee fundamenteel veranderd. Honderd jaar geleden lagen in de Noordzee de Duitse *Hochseeflotte* en de Britse *Grand Fleet* nog met bijna zestig van de grootste en krachtigste kapitale schepen van de wereld en bergen kruisers en torpedobootjagers tegenover elkaar. Ondertussen duelleerde op de Zwarte Zee de Duitse slagkruiser SMS *Goeben* – omgekat tot de Ottomaanse *Yavuz Sultan Selim* – met slagschepen en *dreadnoughts* van de Russische vloot.



Maar in 1939 was dit al ondenkbaar. Sindsdien kunnen kapitale schepen niet dicht onder de kust opereren tegen een gelijkwaardige tegenstander zonder verzekerd te zijn van luchtoverwicht. Op zijn best kunnen ze het uithouden zolang ze voldoende munitie hebben om zich de belagers van het lijf te houden – met alle risico's van dien zoals de Britten rond Noorwegen, Griekenland en Kreta op pijnlijke manier moesten leren. Er is niets nieuws aan gelimiteerde scheepsmagazijnen.

Daarom is er ook niets verrassends aan het verslaan van een vloot zonder een vloot. De Duitsers hebben in 1941-1942 de Russen al laten zien wat er in de Zwarte Zee gebeurt als je er een vloot wil laten opereren zonder voldoende luchtdekking: je kan wat successen boeken, maar uiteindelijk word je van de zee gedreven. Dat maakt wat de Oekraïners nu weten te bereiken niet minder een huzarenstukje, maar de kunst ligt vooral in hoe ze dit met hun gelimiteerde middelen weten te doen. Kustartillerie moderne stijl in de vorm van op land gebaseerde raketten – je zou het ook een hybride vorm van luchtmacht kunnen noemen – heeft het Noordwesten van de Zwarte Zee te gevaarlijk gemaakt voor Russische oppervlakteschepen. Maar zelf kijk ik met spanning uit naar de komst van de F-16 aan het front. Niet dat ik er direct wonderen van verwacht. De numerieke overmacht van MIG-31, SU-30 en SU-35 jagers is al een grote uitdaging, maar met de Russische grondgebonden luchtverdediging erbij zullen de Oekraïners echt op hun tellen moeten passen. Maar gelukkig gaat dit laatste minder op boven de Krim waar de Russische luchtverdedigingssystemen weinig bewegingsvrijheid hebben en kwetsbaarder zijn voor Oekraïense *suppression of enemy air defences*-missies. En boven de Zwarte Zee beschikken de Russen na de ondergang van de *Moskva* nauwelijks meer over *Area Air Defence* capaciteit. De twee *Admiral Grigorevich* klasse fregatten hebben elk niet meer dan 24 SA-N-12 raketten en naar moderne maatstaven matige radar- en vuurleiding. Voor de rest moet de *Chernomorskiy flot* op oude SA-N-4 raketten en AK-630 30mm kanons vertrouwen om zichzelf te verdedigen – niet echt een warm gevoel als je laag over de zee scherende *Harpoon* raketten kan verwachten.

‘We kunnen er niet meer van uitgaan dat de VS in de toekomst altijd een vliegdekschip beschikbaar hebben om Europa in de Atlantische Oceaan te steunen’

Westerse marines hebben zich jaren nauwelijks over luchtdreiging moeten bekommeren. Onze laatste echte ervaring hiermee – met uitzondering voor de Britten tijdens de Falklandoorlog – voert ons terug tot de Tweede Wereldoorlog en dan vooral naar het duistere begin voor de geallieerde numerieke overmacht totaal was. Toen moesten we woekeren met schaarse mensen, schepen en vliegtuigen tegen een sterke vijand en rekening houden met zware luchtaanvallen. In tegenstelling tot vandaag. De Houthi-aanvallen met op land gebaseerde raketten en UAV zijn al lastig genoeg, maar niet te vergelijken met het gevaar van vliegtuigen met raketten. Wij kunnen nog altijd op bijna alle zeeën ter wereld op voldoende lucht-overwicht rekenen om die neer te halen voor ze gevaarlijk worden. Vergelijk die comfortabele positie met de Russische en Chinese marines die overal ter wereld rekening moeten houden met de mogelijkheid dat er een *B-1 Lancer* onder de radarhorizon aan komt stormen om 24 *stealthy LRASM* af te vuren. Enkel binnen bereik van hun eigen luchtmacht – met AEW-dekking – kunnen ze zich enigszins veilig voelen. Of binnen het bereik van hun vliegdekschepen. Een luxe die tot voor kort alleen aan Westerse marines was voorbehouden opererend onder het schild van de machtige Amerikaanse marine en zijn onvergelijkbare *supercarriers*.

Maar die kerntaak van het vliegdekschip lijkt bijna vergeten. Velen zien deze vooral als aanvalswapens waarmee zeemacht landinwaarts geprojecteerd kan worden. Dat is vanzelfsprekend ook het geval, maar primair zijn vliegdekschepen de ultieme arbiters van *sea control* die met hun vliegtuigen andere schepen kunnen vernietigen en oppervlakteverbanden met hun vliegtuigen tegen andere vliegtuigen kunnen beschermen. Pas als dat goed op orde is, kan je serieus gaan nadenken over het aanvallen van landdoelen. Op zich is er een redelijk excuus voor dit gat in ons geheugen, want vanaf 1945 leefden we in een historische anomalie waar wij de vruchten van konden plukken: er was geen enkele marine die de Amerikaanse marine naar de troon kon stoten. Sterker nog, er was lang geen enkele marine die over vergelijkbare kapitale schepen kon beschikken. Het is alsof de Britten tijdens de Pax Britannica niet een *two-nation standard* volhielden, maar als enige natie over eersterangs slagschepen beschikten en ze er daarvan al meer hadden dan alle tweederangs slagschepen van alle andere marines van de wereld samen.

Het is echter de vraag hoe lang we nog op deze luxe kunnen rekenen. Donald Trump gooit hoge ogen in de voorverkiezingen en zelfs als hij opnieuw strandt, is Joe Biden de laatste klassieke Atlanticus als president. Ook in de Democratische partij is de focus op China langzamerhand onbetwist. We kunnen er dus niet meer van uitgaan dat de VS in de toekomst altijd een vliegdekschip beschikbaar hebben om Europa in de Atlantische Oceaan te steunen. En als er in een mogelijke oorlog met China één (of meer) vliegdekschepen beschadigd of zelfs tot zinken gebracht worden, kunnen we de steun door Amerikaanse vliegdekschepen helemaal vergeten. Dit maakt de drie grote Europese vliegdekschepen cruciaal. Geen van hen kan zich echter meten met een Amerikaanse *supercarrier* wat betreft *airwing* of het aantal verschillende missies dat dagelijks gevlogen kan worden. Maar het zijn de enige schepen

‘Marine en Luchtmacht moeten met elkaar afspraken maken en stappen zetten’

waarmee met raketten bewapende vliegtuigen neergehaald kunnen worden voor ze zelf kunnen aanvallen.

We moeten in de toekomst weer rekening houden met grootschalige luchtdreiging. Rusland zal onze vijand blijven. Op korte termijn valt het luchtgevaar nog mee. In haar gloriedagen was de Sovjet marineluchtvaartdienst een dodelijke dreiging met regimenten TU-22M *Backfires* met AS-4 raketten. Vandaag is de Russische marineluchtvaartdienst een schaduw van haar rode voorganger en is het maar de vraag of de *Kusnetzov* ooit nog eens zonder een sleepboot zal kunnen varen. Maar op middellange termijn is de situatie al heel wat onzekerder en op lange termijn is er geen enkele reden om onszelf rijk te rekenen – zeker als China besluit zijn gewicht in de schaal te leggen en Rusland ondersteunt met herbewapening en modernisering. Dan is het opeens helemaal niet meer ondenkbaar dat onze schepen en mensen weer moeten vrezen voor zware luchtaanvallen. En dan hebben we echt vliegtuigen nodig om die TU-160 *Blackjacks* met *Oniks* of *Zircon* raketten – of wat we over tien of vijftien jaar ook kunnen verwachten – van het lijf te houden.

Marine en Luchtmacht moeten met elkaar afspraken maken en stappen zetten om ons op die komende luchtdreiging voor te bereiden. Nederland kan dit proces dan met zijn Europese NAVO-partners verder aanzwengelen. Meer vliegdekschepen bouwen zit er aan deze kant van de Atlantische oceaan niet zomaar in. Naast de astronomische kosten, is de bouw en ontwerptijd ook veel te lang om snel te kunnen improviseren. Realistischer is het om te kijken hoe zee- en luchtstrijdkrachten samen kunnen werken. Mijn eerste voorzet is het activeren van een door Europese NAVO-partners gevormd jachteskader op IJsland, zodat we in ieder geval het *GIUK Gap* gesloten kunnen houden. Daarna moeten we snel denken aan verzekerde steun van AEW-vliegtuigen en tankers om de vloot van radardekking op lage hoogte te voorzien. Op lange termijn kunnen gespecialiseerde *loyal wingmen* met een groot vliegbereik die de luchtdkking boven de hele Atlantische Oceaan en tot diep in de Noorse Zee ook tanden geven. Maar om dit alles voor het te laat is op orde te hebben, moeten we nu met elkaar in conclaaf gaan – en doorpakken.

F.L.A. (Frederik) Mertens MA (1976) is militair historicus en als Strategisch Analist verbonden aan het The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS) te Den Haag.

EEN MOEIZAAM HUWELIJK

De oorlogsvloot en de Zaanse
scheepsbouw rond 1673



Moment uit de zeeslag bij Kijkduin, 21 augustus 1673. Schilderij door Willem van der Velde de Jonge, ca. 1685
(bron: particuliere collectie)

In 2022 werd het Rampjaar 1672 herdacht, maar dat was uit maritiem oogpunt minder interessant. Daarentegen was 1673 met de grote zeeslagen bij Schooneveld (7 en 14 juni) en Kijkduin (11 augustus) maritiem wel belangrijk. Met twee bijdrages van Daniël Turk in dit blad en een symposium georganiseerd door de Stichting Geschiedenis van de Overheidsfinanciën en de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis werd bij het jaar 1673 stilgestaan, een moment toen de Nederlandse oorlogsvloot op haar hoogtepunt was. In hetzelfde tijdsbestek was ook de Zaanstreek met meer dan zeventig scheepstimmerwerven uitgegroeid tot het belangrijkste pre-industriële maritieme centrum van Europa.



Opmerkelijk genoeg zijn er in deze regio maar weinig oorlogsschepen gebouwd. De steden waar de Admiraliteitscolleges waren gevestigd die de oorlogsvloot uitrustten, hebben dat actief tegengewerkt om zo de eigen scheepsbouw te beschermen. Desondanks heeft de oorlogsvloot een generatie eerder aan de wieg gestaan van een opmerkelijk Zaanse verdienmodel. Hoe is het succes van de Zaanse scheepsbouw te verklaren? In drie opzichten was die tussen 1600 en 1800 uniek. Allereerst door een specifieke bouwmethode, ten tweede, zoals gezegd, vanwege de ongeken- de omvang en ten derde door een uniek verdienmodel. Alle drie de aspecten passeren hier de revue.

Bouwen van buiten naar binnen

In Noord-Europa bouwden scheepsmakers van oudsher schepen overnaads van buiten naar binnen, waarbij eerst de huidplanken dakpansgewijs werden aangebracht, gevolgd door de inhouten van de spanten. Het vlak (bodem) zal door paaltjes zijn ondersteund, maar doordat de huidplanken overlappend aan elkaar waren bevestigd, waren verder geen hulpconstructies nodig. Deze bouw- wijze staat bekend als overnaads. De sterkte van de romp kwam vooral van de overlap van de planken, landen ge- naamd. De inhouten waren relatief dun. Dus hoe groter de landen, hoe sterker de romp. Maar omdat bomen niet oneindig dik worden, waardoor de landen eindig waren, kennen overnaads gebouwde schepen een maximale lengte van zo'n 30 meter.¹

Bij karveelbouw liggen de planken stotend of koud tegen elkaar. De sterkte van de romp komt enerzijds door het breeuwwerk (afdichting tussen de huidplanken), maar vooral door de zware inhouten. Om langere schepen te kunnen bouwen werd de Zuid-Europese bouwwijze van een dergelijke gladboordige scheepshuid in Noordwest-Europa geïntroduceerd. Zo haalde Philips de Goede in 1439 Portugese scheepsmakers naar Vlaanderen om er karveelschepen te bouwen. Deze kennis schoof van zuid naar noord op: Brussel (1439), Sluis (1438/40), Zierikzee (1459/60) en Hoorn (1460). In Hoorn sprak men van de nieuwe 'manier van werc'. Vanaf 1470/80 werden er in Noordwest-Duitsland 'kraweele' gebouwd, waarna de bouw van gladboordige schepen zich ook naar Denemar- ken, Zweden en Danzig (huidig Gdansk) verspreidde.²

Bij de nieuwe bouwwijze deed zich echter een probleem voor. Waar moesten de huidplanken aan worden beves- tigd om de schaal van het casco te vormen? De huidplan- ken werden immers niet meer onderling verbonden. Ook het bouwen van binnen naar buiten, waarbij eerst enkele spanten werden opgericht waaraan de huidplanken kon- den worden bevestigd, was er onbekend. De oplossing werd gevonden in het tijdelijk aan elkaar bevestigen van de huidplanken met boeiklampen (klosjes hout) die la- ter werden verwijderd, waarna de spijkergaatjes werden afgedopt. Bij de bouw van binnen naar binnen, hier aan- geduid met vlakbouw omdat eerste het vlak werd aan- gebracht, hoefden de inhouten niet onderling verbonden te worden. Die werden immers later aangebracht. Deze ambachtelijke bouwwijze waarbij vooral op het oog werd gebouwd is in 1670 beschreven door de Amsterdamse be- stuurder Nicolaas Witsen.³



De scheepstimmerwerf van Jacob Lam op het Kattegat.
Tekening door J. Hoogerbeets, 1786 (bron: Gemeentearchief
Zaanstad (GAZ))

Het bouwen van een scheepsromp vanaf tekening van binnen naar buiten kwam waarschijnlijk al in de zestiende eeuw op de Britse eilanden voor. Bij deze bouwwijze wer- den op het breedste punt eerst enkele spanten opgericht waarna de huidplanken en vervolgens de overige inhout- en werden aangebracht. Bij enkele belangrijke spanten waren de inhouten onderling verbonden door ijzeren bou- ten, anders konden de spanten niet worden opgericht. Het grote voordeel van deze zogenaamde spantbouw was dat al vooraf duidelijk was wat de rompvorm zou worden.⁴

Een sterke aanwijzing dat tijdens de Eerste Engelse Oor- log (1652-1654) in Rotterdam spantbouw in de Noordelijke Nederlanden werd geïntroduceerd, is het inhuren door de Admiraliteit van de Maze (Rotterdam) van 'architect Dirck Davidss'. Vanwege de handel met de Britse eilanden ken- de de Maasstad een grote Engelssprekende gemeenschap. Aan het begin van de Eerste Engelse Oorlog bestond de Engelse vloot voor een deel uit zwaarbewapende slag- schepen, terwijl de Nederlandse vloot nog was samenge- steld uit een samenraapsel van veelal aangepaste koop- vaarders, die niet zozeer als artillerieplatform fungeerden,

**'Het bouwen van een
scheepsromp vanaf tekening
van binnen naar buiten kwam
waarschijnlijk al in de zestiende
eeuw op de Britse eilanden voor'**



Boeiklampen

maar vooral de schepen van de tegenstander enterden. Dus toen de Engelsen in kiellinie gingen varen om maximaal gebruik van het geschut te maken, werden de Nederlanders onaangenaam verrast. In de winter van 1652/3 besloten de Staten-Generaal tot de bouw van dertig grote oorlogsschepen, gevolgd door een tweede serie in 1653. In deze context moeten we de komst van architect Davis zien. Hij is verder niet geïdentificeerd, maar de aanduiding architect komt bij de Nederlandse zeventiende-eeuwse scheepsbouw niet voor. Gezien het voorgaande moet het wel een Engelse scheepsmaker zijn geweest. Spantbouw is uitvoerig in 1697 door Cornelis van Yk, scheepsmaker op de VOC-werf in Delfshaven, beschreven.⁵

In de Zaanstreek bleef men tot het eind van de achttiende eeuw vlakbouw toepassen. Het meest illustratief hiervoor

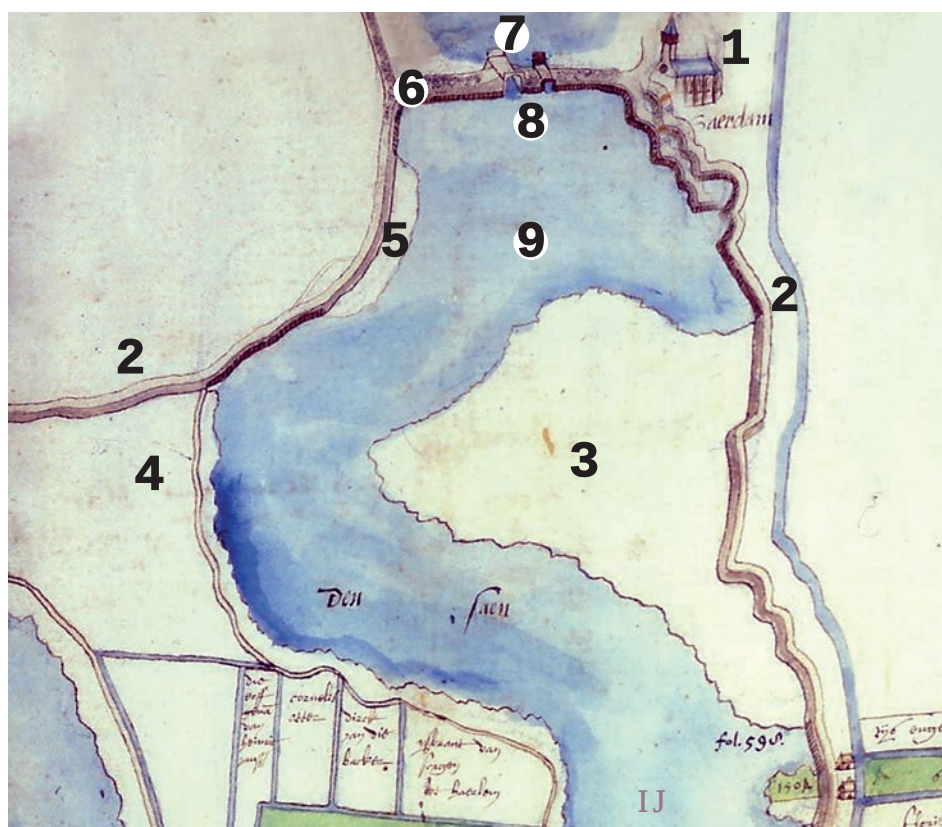
zijn de tekeningen van de scheepstimmerwerf van Jacob Lam op het Kattegat (thans het Eiland). De boeiklampen zijn duidelijk zichtbaar. Waarom de Zaankanters van buiten naar binnen zijn blijven bouwen, blijft giswerk. Maar deze ambachtelijke bouwwijze, die middels praktijkervaring zonder veel theoretische inzichten, kon eenvoudig worden doorgegeven. Daarnaast is het veel makkelijker een vlak te leggen zonder spanten. Verder lijkt het er op dat vlakbouw vooral langs ondiep water (de Zuiderzee) werd toegepast en spantbouw meer langs het diepere water van Maas en Schelde.⁶

Het grootste scheepsbouwcentrum van Europa

Het laaggelegen land ten noorden van het zoute IJ werd door de in de middeleeuwen aangelegde Hogendijk beschermd. In de monding van de Zaan lag de Dam. De Zaan was een regenrivier, belangrijk voor de afvoer van overtollig zoet water uit het achterland. In de Dam waren drie sluizen aangebracht die bij laagwater het overtollige water op de Buitenzaan spuiden, die in verbinding met het IJ stond. De grootste sluis mat slechts 27 meter en was overkluisd, zodat zeilschepen de mast moesten strijken om door de Dam te kunnen varen.⁷

Veilig voor het hoge water van het IJ lagen er aan de oostzijde vanaf de Dam tot aan wat nu de Zaanse Schans is tweehonderd rechthoekige percelen, werven genaamd, waarop allerlei kleinschalige bedrijven waren gevestigd, waaronder schuitenmakerijen voor de bouw van binnen- en vissersschepen. Op de westoever lagen er tussen de Dam en Knollendam zelfs vierhonderd percelen.⁸

Het leven in de middeleeuwen was overzichtelijk. Landbouw en veeteelt vond plaats op het platteland, terwijl in de stad hoogwaardige producten werden vervaardigd on-



- 1 Oostzaandam
- 2 Hogendijk
- 3 Hem, later Kattegat
- 4 Locatie Nieuwe Haven
- 5 Scheepstimmerwerven
vanaf. ca. 1590
- 6 Overtoom
- 7 Zaan
- 8 Dam
- 9 Buitenzaan

Kaart met het bezit van het Amsterdamse Burgerweeshuis langs de Buitenzaan, circa 1600. Op de Dam ontbreken de oertoom (1609) en de derde uitwateringssluits uit 1612 (bron: Stadsarchief Amsterdam, Archief van het Burgerweeshuis)



der toezicht van gilden en de langeafstand handel werd er georganiseerd. Zo was de bouw van zeegaande koopvaarders geconcentreerd in Amsterdam, Haarlem en Edam. Door onder andere lagere belastingen en goedkopere woningen waren de lonen op het platteland lager dan in de stad. Zo was het voor Amsterdamse schuitenvoerders aantrekkelijk om hun scheepjes in Zaandam te kopen en te laten repareren. Het hellinggeld was er beduidend lager. Maar Amsterdamse kerkelijke instellingen bezaten grond en daarmee invloed in de Zaanstreek. Zij hielden een oogje in het zeil dat de zogenaamde buitenningen, de nijverheid buiten de stad, binnen de perken bleef.⁹

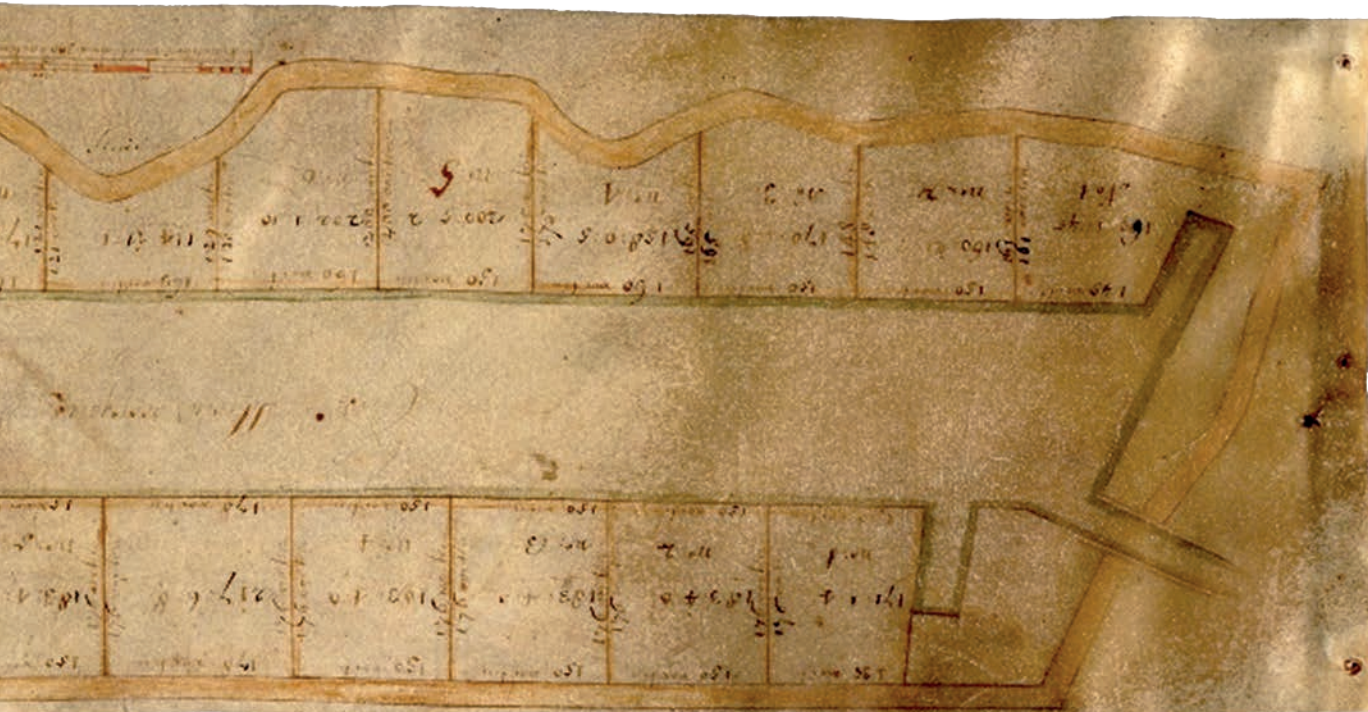
Ongeveer vanaf 1580 vond vanuit de Noordelijke Nederlanden een fenomenale handelsexpansie plaats, waarbij de Nederlandse schippers de vertrouwde Noord- en Oostzee verlieten om de wereldzeeën te bevaren. In korte tijd waren meer en grotere zeeschepen nodig. Aan de andere kant bepaalde in 1589 het Amsterdamse scheepstimmerliedengilde, dat uitsluitend nog tijdens marktdagen de buiten de stad (lees de Zaanstreek) gebouwde binnenschepen mochten worden verkocht. Verder verboden de Amsterdamse bestuurders de schuitlieden om nog langer hun schepen in Zaandam voor onderhoud te laten hellingen. Vanwege deze beperkingen moesten de Zaan-kaners van de nood een deugd maken door zeeschepen te gaan bouwen. Maar vanwege de Dam met de kleine sluizen kon dit niet langs de Zaan plaatsvinden. Er moest een list worden verzonnen.¹⁰

Opmeting van de 30 percelen van de Nieuwe Haven, 1671. De kaart is gedraaid zodat het noorden boven is. De Buitenzaan ligt helemaal rechts (bron: GAZ)

Voor de Dam, langs de oevers van de Hogendijk, werd het kwelderachtige gebied, dat tijdens hoogwater onderliep, opgehoogd om er scheepstimmerwerven te vestigen met hellingen van 30 meter en langer. Dit buitendijks moerasgebied was *res nullius*, een niemandsland dat onder geen enkel bestuur viel, en de Amsterdammers waren niet bij machte om dit tegen te houden. Om niet achter te blijven, verenigden de schuitenmakers langs de Zaan zich en legden in 1609 aan de westkant over de Dam een overtoom, geschikt voor het overwinden van scheepshollen (casco's) tot 35 meter. Tot 1718, toen de overtoom werd afgebroken, zijn er langs de Zaan ongeveer duizend zeeschepen gebouwd. Ook bij Westzaner Overtoom kwamen er scheepstimmerwerven.¹¹

Het zware scheepshout kwam in eerste instantie uit Amsterdam. Vanaf de jaren 1640 werd het lokaal gezaagd op de meest krachtige houtzaagmolens, dommekrachten genaamd, uit sommers (grote eikenstammen) afkomstig uit het Rijnland en het Zwarte Woud. Gespecialiseerde bedrijven maakten bevestigingsmaterialen zoals spijkers, bouten, nagels (houten pennen) en deutels (wiggetjes om de kop van de nagels te fixeren). Voor de afbouw van de hollen waren allerhande toeleveringsbedrijven nodig, waaronder zeilmakerijen, lijnbanen, ankersmederij-, mas-tenmakerijen et cetera.¹²

Voor de Dam in de Buitenzaan lag de grote kwelder Hem. Ondanks Amsterdamse tegenwerking kocht Oostzaamdam in 1636 het moeras. Het gebied, Kattegat genoemd, werd opgehoogd en noord-zuid kwam er een brede vaart voor de vlotte afvoer van het spuiwater uit de Dam. De 39 percelen speciaal bestemd voor de maritieme nijverheid werden door een dijk beschermd. Buitendijks draaiden enkele dommekrachten of sommerzagers. Aan de westkant van de Buitenzaan, haaks op de Hogendijk, werd





De *Utrecht*, één van de drie in Zaandam gebouwde oorlogsschepen, aangekocht door de Admiraliteit Zeeland in 1653. Willem van der Velde de Oude (bron: Museum Boijmans van Beuningen)

rond 1650 de Nieuwe Haven gegraven, met 30 percelen, ook weer specifiek voor de maritieme nijverheid. Zo was er het koken van walvistraan en het looien van leer verboden.¹³

Er zijn in de Zaanstreek ruim honderd locaties van scheepstimmerwerven bekend. Op het hoogtepunt in de jaren 1670 waren er zeventig tot tachtig actief, waarvan jaarlijks 140 á 200 hollen van de hellingen liepen. De bouw van een scheepshol duurde vier tot zes maanden. De Zaanstreek was hiermee toentertijd het grootste pre-industriële maritieme centrum van Europa.¹⁴

Bouwen op avontuur

Gedurende de winter van 1652/3 vond er tussen de Staten-Generaal en de Admiraliteitscolleges een verhitte discussie plaats over de grootte van de te bouwen dertig grote oorlogsschepen, waarbij schepen variërend van 130 tot 140 voet (37 tot 40 meter) de revue passeerden. Daarbij was het de bedoeling dat ze voor een deel op de Admiraliteitswerven werden gebouwd en deels zouden worden aanbesteed bij particulieren. Voor de Zaanse aanleiding om zonder opdrachtbevestiging elf hollen op stapel te zetten, waaronder zeven van 130-135 voet, één van 136 voet, één van 140 voet. Ze wisten immers wat de behoefte was en de afnemer (de oorlogsvloot) was ook bekend. Dit bouwen op avontuur zonder opdrachtgevers was ongekend.¹⁵

Gebruikelijk was het bouwen in opdracht. Een schipper of koopman benaderde een scheepsmaker voor de bouw van uitsluitend het hol. De scheepsmaker stelde een bestek op met de afmetingen van de belangrijkste onderdelen en de betalingsregeling. Het bestek werd veelal onderhands, zonder tussenkomst van een notaris, in een herberg ondertekend. De scheepsmaker leverde het hout, timmerde het hol en betaalde de werfknechten. De opdrachtgever

zorgde voor het ijzerwerk. Na het leggen van de kiel en de oprichting van de voor- en achterstevenbalk vond een eerste betaling plaats, waarmee de scheepsmaker het hout kon aanschaffen. Na de tewaterlating volgde een tweede betaling. Vervolgens contracteerde de opdrachtgever timmerlui, zeil- en mastenmakers en andere toeleveranciers voor de afbouw én zogenaamde toemakers voor het tuigen van het schip. Na oplevering volgde de derde en laatste betaling.¹⁶

Eind juni 1653 arriveerde een afvaardiging van de Staten-Generaal in Zaandam om de op stapel staande hollen te inspecteren. Ze kregen de verzekering dat ze binnen vier tot zeven weken te water konden worden gelaten. Op 17 juli besloten de Staten-Generaal tot de bouw van de tweede serie van dertig oorlogsschepen. Ten aanzien van de aanbesteding werd bepaald dat niet alleen de scheepsmakers van de admiraliteitssteden, maar ook die van de 'naastgelegen steden en quartieren' mochten inschrijven.

Om een lang verhaal kort te maken. Van de zestig oorlogsschepen die gedurende de Eerste Engelse Oorlog zijn gebouwd, zijn er van de elf Zaanse hollen die in de zomer van 1653 op stapel stonden, waarschijnlijk maar vijf door de Admiraliteitscolleges afgenomen. Nadat het Admiraliteitscollege van Zeeland besloten had om drie hollen af te nemen stuurden ze Andries Arentsz naar Zaandam om toezicht te houden op de afbouw van de schepen. Wat begonnen was als bouwen op avontuur, werd nu afbouw in opdracht onder toezicht. Na inspectie van scheepsmaker Simon Been werden de schepen aan de Zeeuwse Admiraliteit overgedragen. De twee andere hollen zijn door de Admiraliteit van Friesland afgenomen. De overgebleven oorlogsschepen zijn waarschijnlijk aan de stad Genua verkocht.¹⁷

De grote stedelijke maritieme instellingen, zoals de Admiraliteitscolleges, de Verenigde Oost-Indische Compagnie, de West-Indische Compagnie, de Middelburgse Commercie Compagnie, de Sociëteit van Suriname en de Sociëteit van Bernice (een Nederlandse kolonie in het huidige Guyana) lieten slechts bij hoge uitzondering schepen in de Zaanstreek bouwen. Ze huurden incidenteel een Zaanse schip of werd een tweedehandse walvisvaarder aangeschaft.

Ondanks de deceptie van de bouw voor eigen rekening van de elf hollen, groeide het bouwen op avontuur van met name walvisvaarders uit tot een Zaanse specialiteit. Niet alleen was de walvisvaart na het midden van de zeventiende eeuw *booming*, maar deze markt was ook transparant. Makelaars hielden bij hoeveel schepen op

‘Wat begonnen was als bouwen op avontuur, werd nu afbouw in opdracht onder toezicht’

jacht gingen, teelt genaamd, hoeveel walvissen er werden gevangen en hoeveel tonnen traan dit opleverde. De financiering van de bouw van een scheepshol zonder opdrachtgever en dus geldschiet, werd als volgt opgelost. Tijdens de bouw leverden houtkopers het scheepshout op de pof. Werd het hol verkocht dan kregen ze betaald. Werd het hol niet verkocht, dan werd het schip afgebouwd en alle leveranciers kregen na rato van hun inbreng een part (aandeel) in het schip. Uit hun middel werd een boekhouder aangesteld om het schip te exploiteren.¹⁸

De op avontuur gebouwde schepen waren middelgrote walvisvaarders van 110-115 voet. Ze werden veelal verhuurd aan een consortium onder leiding van een directeur die een walvisexpeditie organiseerde. Het voordeel hiervan was dat het risico van de onzekere opbrengst van de teelt over een groot aantal investeerders werd gespreid. Na enige jaren werd de walvisvaarder verkocht. Vanwege de beperkte lengte en eenvoudige tuigage konden ze met een kleine bemanning van 10-15 koppen worden gevaren. Aan de andere kant waren de schepen groot genoeg om een lading te vervoeren, maar weer niet te groot om veel ligdagen te hebben om het ruim vol te krijgen. Daarnaast waren ze groot genoeg om te kunnen worden bewapend, lees om voldoende personeel te hebben voor de bediening van het geschut. Een walvisvaarder kende, vanwege het roeien van de sloepen voor de jacht en het verwerken van de walvissen, een omvangrijke bemanning van ruim veertig koppen. Kortom, voor dergelijke *multi-purpose* schepen bestond een ruime markt. De Nederlandse handelsvloot bestond voor een belangrijk deel uit middelgrote voormalige walvisvaarders.

Besluit

In de loop van de zeventiende eeuw groeide de Zaanstreek uit tot het belangrijkste pre-industriële maritieme centrum van Europa, maar de relatie met de oorlogsvloot en eventueel hieruit voortkomende bouworders was als moeizaam te beschrijven. Om de eigen scheepsbouw te beschermen, staken de bestuurders van de steden waar de Admiraliteitscolleges waren gevestigd een stokje voor de aankoop van Zaanse schepen. Aan de andere kant heeft de bouw in 1653 van elf grote scheepshollen bestemd voor de oorlogsvloot aan de wieg gestaan van het uniek Zaanse verdienmodel van het bouwen van schepen op avontuur en de daaraan gerelateerde lagere bouwkosten. Maar hiervan heeft de oorlogsvloot niet kunnen profiteren omdat, net als tegenwoordig, bestuurders de bescherming van lokale belangen belangrijker vonden dan een aantrekkelijke prijs.

Dr. Victor Enthoven is maritiem historicus en tot 2012 als docent verbonden aan het Koninklijk Instituut voor de Marine. Samen met archeoloog Piet Kleij rondt hij een maritieme geschiedenis van de Zaanstreek af.

Noten

- 1 A.D. Vos, *Scheepsbouw in de Republiek. Ontwerpen en bouwen van grote, zeegaande schepen op Hollandse en Zeeuwse werven* (doctoraalscriptie Universiteit Leiden, 1992); V. Enthoven, 'Het koperplatenwrak en het mysterie van de verdwenen koperen bollen', *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 42:2 (2023) 5-24.

- 2 Ch.P.P. Lemée, *The Renaissance Shipwrecks from Christianshavn. An Archaeological and Architectural Study of Large Carvel Vessels in Danish Waters, 1580-1640* (Roskilde, 2006); M.J. Springmann, *Schiffahrt und Schiffbau im Übergang zur Frühen Neuzeit im Ostseeraum. Tradition versus innovation* (Greifswald, 2014) 161, 163, 165, 220 ev., 232; R.W. Unger, 'Shipbuilding, Knowledge, Technology and Heritage Portuguese Shipbuilding & Low Countries Practices. Iberian Influences in the Dutch Golden Age', in A. Polónia en F.C. Domingues (red.), *Shipbuilding Knowledge and Heritage* (Porto, 2018) 159-176.
- 3 N. Witsen, *Aeloudeen hedendaegsche scheeps-bouw en bestier* (Amsterdam, 1671); A.J. Hoving, *Nicolaes Witsens scheeps-bouw-konst open gestelt* (Franeker, 1994).
- 4 A.J. Hoving en A.A. Lemmers, *In tekening gebracht. De achttiende-eeuwse scheepsbouwers en hun ontwerpmethoden* (Amsterdam, 2001).
- 5 Nationaal Archief, Archief van de Admiraliteitscolleges [1.01.46] inv.nr. 1023/547, Stukken betreffende het beheer van de werf, 24 December 1653; M.R. Doormont en R. Vroom, 'Little London'. Engelse kooplieden te Rotterdam in de achttiende eeuw en het begin van de negentiende eeuw', *Rotterdams Jaarboekje* (1985) 197-218; V. Enthoven, 'Mars en Mercurius bijeen. De smalle marges van het Nederlandse maritieme veiligheidsbeleid rond 1650', in L. Akveld (e.a., red.), *In het Kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegechiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam, 2003) 54-56.
- 6 Hoving en Lemmers, *In tekening gebracht*, passim.
- 7 D. Aten en P. Schevenhoven, *Het IJ rond. Geschiedenis van de oude zeedijken rond het IJ tot de opening van het Noordzeekanaal in 1876* (Wormer, 2020) 56 ev.; P.N. Helsloot, *De glorie van Zaandam. Zeven eeuwen geschiedenis, gezien van de Hogendam* (Zaandam, 2002).
- 8 Waterlandsarchief, Beeldbank nr. 33-KA00556, Kaartboek van de westzijde van de Zaan, 1635; GAZ, Beeldbank nr. 55-00004, Kaartboek van de oostzijde van Zaan, 1670.
- 9 D. Aten, 'Al het geweld comt...'. *Politiek en economie in Holland benoorden het IJ, 1500-1800* (Hilversum, 1995); V. Kingma, 'Aantrekken en afstoten. De verhouding tussen Amsterdam en de Zaanstreek van de vroegmoderne tijd tot nu', in E. Beukers en C. van Sijl (red.), *Geschiedenis van de Zaanstreek*, twee delen (Zwolle, 2012) 1:155-191; M. Hameleers en A. van Noord, *Kaartboeken van Amsterdam, 1559-1703* (Bussum, 2019) 134-135.
- 10 H.J. Soeteboom, *Saanlants-Arcadia* (Amsterdam, 1658) 535.
- 11 S. Dautzenberg, P. Floore en B. Kist (red.), *Zaanse scheepsbouw. Opgraving aan de Hogedijk te Zaandam. De resultaten van de opgravingscampagnes van 1998 en 1999* (Zaandijk, 2001); H. Roovers, 'De grootste overtoom ter wereld', *Scheepshistorie* 11 (2011) 72-80.
- 12 H. Kaptein, *Nijverheid op windkracht. Energietransities in Nederland, 1500-1900* (Hilversum, 2017); V. Enthoven, 'De Zaanstreek', in C. Secretan, W. Frijhoff en A. Nijenhuis-Bescher (red.), *De Gouden Eeuw in 500 portretten, taferelen & analyses* (Franeker, 2022) 1553-1556.
- 13 A. Loosjes, *Beschrijving van de Zaanlandsche dorpen. Oostzaan, Oostzaandam, Westzaan, Koog, Zaandijk, Wormereer, Westknollendam, en Nauwerna* (Haarlem, 1794) 201-205.
- 14 A. van Braam, 'Over de omvang van de Zaandamse scheepsbouw in de 17e en 18e eeuw', *Holland. Regionaal-historisch tijdschrift* 24 (1992) 33-49; A. van Braam, *Opkomst van de Zaanse scheepsbouw, 1550-1654* (Wormerveer, 1998).
- 15 J.E. Elias, *De vlootbouw in Nederland in de eerste helft der 17de eeuw, 1596-1655* (Amsterdam, 1933) 95-126.
- 16 Stadsarchief Amsterdam, Oud Notarieel Archief [5075] inv.nr. 3772A/830, Bestek, 23 oktober 1671; GAZ, Oud Notarieel Archief Zaandam [OA-0020] inv.nr. 5784/189, Contract, 23 maart 1679.
- 17 H. Roovers, 'De Zaandamse scheepsbouw in de zeventiende en achttiende eeuw', *Zaans erfgoed* 58 (2016) 4-7; H. Roovers, 'Zaandamse schepen voor de vloot van de Republiek. Bestellingen door de Zeeuwse Admiraliteit', *Zaans erfgoed* 59 (2016) 8-12; G. Tosco, 'Importing the Netherlands. Dutch Influence on the Evolution of Genoese Shipping in het Middle of the Seventeenth Century', *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 1 (2021) 58-72.
- 18 V. Enthoven, 'Zaanse walvisvaarders als multi-purpose schip', *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 39:1 (2020) 5-30.

Het moreel

Europa mag best wat meer op zichzelf vertrouwen. En dan bedoel ik dat het begint met het moreel. Rob de Wijk waarschuwt al jaren voor de dreiging vanuit Rusland, de internationaal politieke ambities van China en de verminderde betrokkenheid van de Verenigde Staten met ons continent. Hij heeft daarin gelijk. Europa moet weerbaarder worden, wil het zich op termijn kunnen verdedigen. Niet alleen in mensen en middelen, maar ook mentaal. Dat begint met zelfvertrouwen.

‘Laten we nu eens beginnen met de realisering dat we als Europa de moeite van het verdedigen waard zijn’

Prof. dr. Theo Brinkel is KVMO hoogleraar Militair-maatschappelijke studies aan de Universiteit Leiden. Hij schrijft deze column op persoonlijke titel.

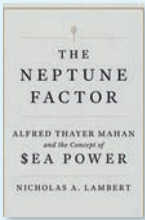
Van twee kanten staat ons zelfvertrouwen onder druk. Van buiten lijkt het alsof andere landen het stukken beter weten en of Europa er niet meer toe doet. En van binnen broeit de ontevredenheid.

In de wereld om ons heen sturen bullebakken als Rusland en China aan op een orde waarin alles draait om macht en recht het onderspit delft. Oekraïne en Oeigoeren ondervinden dat aan den lijve. De zogeheten *Global South* verwijt het Westen hypocrisie en neokoloniale onderdrukking. Afrika verruilt de economische banden met Europa voor leningen van China. Mali wijst Franse militairen de weg en heet de Wagner Groep welkom.

Ondertussen blokkeren boze boeren de toegangswegen naar Parijs. Extreemrechts rukt op in verkiezingen en staatsgrenzen vragen weer om controles. Overheden vallen over elkaar heen om excuses te maken voor wat vroegere generaties allemaal verkeerd hebben gedaan. De Europese Unie wordt gewantrouwd als machtig gewaande superstaat. Ons zelfvertrouwen als Europa is vol van butsen en van deuken. Hoog tijd om het moreel wat op te krikken.

Als we weerbaarder willen worden mogen we ook best af en toe eens aan onze verworvenheden denken. Democratie. Rechtsstaat. Sociale markteconomie. Veel veiligheid en weinig corruptie. We doen het echt niet slecht. We moeten ons niet alles laten aanpraten. Europa is een veel aantrekkelijker reisdoel voor vluchtelingen en migranten dan China of Rusland. Laatstgenoemde is trouwens sowieso een primitief monster dat al eeuwenlang parasiteert op de Europese beschavingsgeschiedenis.

Laten we nu eens beginnen met de realisering dat we als Europa de moeite van het verdedigen waard zijn. Dat we als Europa met onze inzichten op het gebied van democratie en mensenrechten, met onze welvaart iets positiefs bij te dragen hebben aan de wereld. Dan zijn we er uiteraard nog lang niet: het gaat ook om de mensen en de middelen voor onze verdediging. Maar ik ben ervan overtuigd: het begint met het moreel.



The Neptune Factor
Alfred Thayer Mahan and the
Concept of Sea Power

Auteur	Nicholas A. Lambert
Uitgever	US Naval Institute Press, Annapolis MD (2024)
Omvang	448 blz
Prijs	\$ 34,95
ISBN	9781612511580

The Neptune Factor is de historiografie van een idee: het concept van *Seapower*, een term die voor het eerst werd bedacht door Alfred Thayer Mahan en de rode draad van zijn levenswerk vormt. Zijn centrale argument was dat de uitkomst van rivaliteit op zee de loop van de moderne geschiedenis op beslissende wijze heeft bepaald. Hoewel de wetenschap van Mahan lange tijd werd gezien als fundamenteel voor elk systematisch onderzoek naar *seapower*, is The Neptune Factor de eerste poging om uit te leggen hoe Mahan's definitie in de loop van de tijd is veranderd.



De Showman
Volodymyr Zelensky en de oorlog
in Oekraïne

Auteur	Simon Shuster
Uitgever	Hollands Diep, Amsterdam (2024)
Omvang	464 blz
Prijs	€ 24,95
ISBN	9789048872121

Shuster doet gedetailleerd verslag van Zelensky's leven in een atoombunker gedurende de eerste weken van de invasie en van hoe zijn vrouw met de kinderen in veiligheid werd gebracht. Als later de Russen zich terugtrekken uit de omgeving van Kyiv zien we Zelensky en zijn team uit de bunker komen en Oekraïne naar een reeks cruciale overwinningen voeren. Het resultaat is een meeslepend verhaal van heel dichtbij over de invasie zoals die werd ervaren door het voornaamste

doelwit en onwaarschijnlijke held. De Showman is een ooggetuigenverslag dat ons een essentieel perspectief biedt op de oorlog die bepalend is voor onze tijd.



America's First Aircraft Carrier
USS Langley and the Dawn of
U.S. Naval Aviation

Auteur	David F. Winkler
Uitgever	US Naval Institute Press, Annapolis MD (2024)
Omvang	384 blz
Prijs	\$ 39,95
ISBN	9781682475010

Op 27 februari 1942, een historische dag in de Nederlandse maritieme historie, vond Amerika's eerste vliegkampschip USS *Langley* haar ondergang bezuiden de Javaanse kust, toen zij door een Japanse luchtaanval tot zinken werd gebracht. De evolutie van de *Langley* als experimenteel schip hield verband met de introductie van een nieuwe doctrine voor de Verenigde Staten, namelijk die van het onafhankelijke maritieme luchtwapen. De US Navy zag met de *Langley* een verandering ontstaan in de manier waarop zij in de toekomst de oorlog op zee zou gaan voeren. In dit fraai geïllustreerde werk van Winkler wordt naast de ontwikkeling van de *Langley* ook een overzicht gegeven van haar wereldwijde inzet.



A Farewell to Wars
The Growing Restraints on
the Interstate Use of Force

Auteur	Hans Blix
Uitgever	Cambridge University Press (2023)
Omvang	310 blz
Prijs	£ 22,99
ISBN	9781009392501

Sinds WOII is er sprake van een trend richting minder oorlogen, waarbij de Russische invasie van Oekraïne als grote 'aberratie' wordt

beschouwd. Oud topdiplomaat Hans Blix analyseert conflicten en andere ontwikkelingen en constateert dat nieuwe beperkingen op het gebruik van geweld voortkomen uit angst voor een kernoorlog, economische afhankelijkheid en de regels van het VN-Handvest. Door deze beperkingen te analyseren verwerpt Blix de veronderstelling dat er altijd oorlog zal zijn. Hij stelt dat leidende machten vandaag de dag afscheid nemen van eerdere oorlogspatronen en in plaats daarvan kiezen om hun strijd om macht en invloed op de slagvelden van economie en informatie voort te zetten.



De Schipbreuk van De Wager
Een bloedstollend verhaal over
mouterij, waanzin en een strijd
op leven en dood

Auteur	David Grann
Uitgever	Volt, Amsterdam (2023)
Omvang	376 blz
Prijs	€ 26,99
ISBN	9789021480480

Op 28 januari 1742 spoelde een bouwvallig schip aan op de kust van Brazilië. In het ruim bevonden zich dertig uitgemergelde bemanningsleden van HMS *The Wager*: een Brits schip dat in 1740 uit Engeland was vertrokken. Tijdens de achtervolging van een Spaans galjoen verging het schip in slecht weer voor de kust van Patagonië. Zes maanden later landde een ander, nog bouwvalliger vaartuig op de kust van Chili. Aan boord bevonden zich drie schipbreukelingen van diezelfde HMS *The Wager*. Maar zij vertelden een heel ander verhaal van wat zich na het vergaan van hun schip had afgespeeld. De dertig matrozen die eerder in Brazilië aan land waren gekomen, waren volgens hen geen helden, maar muiters.

VAN BREKEBEEN NAAR SERIEUZE UITDAGER

The Sea in Russian Strategy analyseert het Russische gebruik van de zee in de Russische militaire strategie. Het komt voort uit een project uit eind 2019 van het Oxford Changing Character of War Centre (CCW),¹ waarmee de vakgroep krijgswetenschappen van de Faculteit Militaire Wetenschappen van de Nederlandse Defensie Academie) in 2022 gezamenlijk de *Future of War*-conferentie mee organiseerde.



Russische marineschepen varen de haven van Kronstadt, Sint-Petersburg binnen tijdens een parade in 2017 (foto: Mil.ru | Wikipedia CC BY 4.0)

Het begin van gedachtenvorming over het onderwerp van dit boek ligt dus vóór de Russische inval van februari 2022 in Oekraïne. Maar voor het doel van dit boek heeft de oorlog niet een hele

‘De schrijvers lijken te willen benadrukken dat het Russische optreden niet door de mal van Westers optreden gezien moet worden’

grote impact, omdat het de grote lijnen van de Russische strategie op zee probeert te doorgronden.

Het boek is een edited volume verdeeld in drie hoofdthema's, met de overkoepelende vraag wat de relatie van Rusland met de zee is en wat is de rol van de Russische marine daarin is. De drie thema's zijn: de Russische maritieme strategie in historische context, de huidige en toekomstige ideeën betreffende Russische maritieme strategie en een laatste thema (dat maar één hoofdstuk heeft en ingaat op een mogelijk scenario hoe de Russische marine zou worden ingezet bij een grootschalig conflict) waar een gedachtevorming over de praktijk aan bod komt.

Russische relatie met de zee

Terugkijkend naar de geschiedenis, benadrukken professoren Andrew Lambert en Geoffrey Till dat Rusland toch vooral gezien moet worden als een *landpower* en niet als een *seapower* en dat het dat historisch gezien, ondanks dat het overigens de langste kusten van de wereld heeft, ook nooit geweest is. 'In sum, zegt Lambert, 'Russia has no history of seapower, because it is not a small agile seapower State. Instead it has long experience of the impact of maritime strategy as applied by seapower States or more effective naval powers...'² De rol van de marine moet eerder gezien worden in de context van het tegengaan van externe dreigingen (lees in het huidige tijdsbestek: de NAVO), waarin een (territoriale) defensieve zee-strategie past ter ondersteuning van een continentale agenda, in plaats van inzetten op een meer expeditionaire strategie. Zeeën in de onmiddellijke nabijheid – Zwarte Zee, Azov Zee, Kaspische Zee, Stille Ocean en de Arctische Zee zijn van belang in de context van uitbreiding van defensieve belangen. Michael Kofman (directeur van het Rusland programma van het Center for Naval Analyses - CNA³) noteert dat 'Russia's military leadership describes its military strategy as active defence', maar wel gebaseerd op zowel actieve en defensieve elementen. Uit de hoofdstukken wordt overigens niet geheel helder of Rusland een officiële maritieme strategie heeft, omdat schrijvers elkaar op dit punt wat lijken tegen te spreken.⁴

In het tweede thema van huidige en toekomstige visies over de Russische maritieme strategie, hoewel interessant te focussen op de meeste recente gebeurtenissen, wil het boek eerder ingaan op de grotere lijnen het gebruik van de Russische maritieme inzet sinds de Sovjet-periode. Over ontwikkelingen in de laatste jaren leggen schrijvers (Johnstone, Kofman, Connolly, Gorenberg) in de start van een verandering in 2010, waar de Russische marine niet meer alleen als een brekebeen (zie onder andere het Koersk-incident in 1994) gezien wordt, maar als serieuze uitdaging in het Euro-Atlantische gebied. De opbouw en keuze van maritieme middelen is volgens Gorenberg vooral gericht op green water of *near sea zone*-capaciteiten, onderzeeboten, gecombineerd met de inzet op lange afstandswapens⁵. Met betrekking tot de missies, zijn er volgens Michael Kofman (waarvan aspecten ook bij de andere schrijvers naar voren komt, zoals bij Pederson) vier overkoepelende missies voor de Russische marine: verdediging van eigen territorium, aanvallen van landdoelen op lange afstand (uitschakelen van het militair-economisch potentieel en C2 van de tegenstander), nucleaire dreiging en maritieme diplomatie.⁶

De schrijvers lijken te willen benadrukken dat het Russische optreden niet door de mal van Westers optreden gezien moet worden. Er ligt geen focus op het behalen van *command of the sea* zoals dat te doen gebruikelijk is, of een focus op *navy-to-navy* oorlogvoering. Eerder een focus op lange afstand-oorlogvoering tegen landdoelen alsook disruptief optreden. Viceadmiraal Clive Johnstone, commandant van het NATO Allied Maritime Command (MARCOM) tussen 2015-2019, benadrukt in zijn bijdrage dat de dreiging vooral *multifaceted* is en focust op disruptief optreden.⁷ Gorenberg beschrijft in zijn hoofdstuk met enig detail de

'Uit de hoofdstukken wordt overigens niet geheel helder of Rusland een officiële maritieme strategie heeft, omdat schrijvers elkaar op dit punt wat lijken tegen te spreken'

maritieme middelen die Rusland heeft en in de toekomst wil hebben, met een uitkijk hoe de Russische marine er eind jaren twintig uit moet zien. Hij concludeert dat Rusland 'substantially renew its submarines and small ships over the next ten years but will just starting on constructing a new generation large surface combat ships at the start of the next decade.'⁸

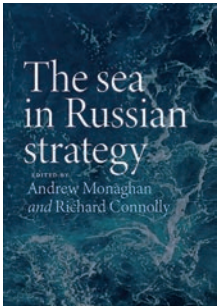
Ten besluit

De informatiedichtheid van de artikelen verzameld in dit boek is hoog. Dit maakt het boek een zeer interessante bron van kennis. Tegelijkertijd bevordert dit, tezamen met het feit dat dit een *edited* volume is met bijdragen van afzonderlijke schrijvers, de leesbaarheid van het boek niet. En hoewel het Oekraïens-Russisch conflict hier en daar wordt aangehaald, blijft het enigszins onbevredigend dat dit daadwerkelijke optreden niet ook een iets prominenter plaats in het boek heeft gekregen. Wie desalniettemin alle hoofdstukken leest en dan de tijd neemt om de hoofdstukken onderling met elkaar te vergelijken, houdt daaraan een goed beeld van de – volgens de schrijvers – belangrijkste elementen van het Russische maritiem optreden over.

KTZ (LD) Martin Fink, Nederlandse Defensie Academie

Noten

- 1 <https://www.ccw.ox.ac.uk/>
- 2 A. Lambert, 'Russia and some principles of maritime strategy', 51.
- 3 <https://www.cna.org/>
- 4 Zie bijvoorbeeld de hoofdstukken van Kofman en Pederson.
- 5 D. Gorenberg, 'Russia's future naval capabilities', 168.
- 6 M. Kofman, 'Evolution of Russian naval strategy', 95.
- 7 C. Johnstone, 'Russian strategy and power at sea: should we care?', 86-87.
- 8 Gorenberg, 189.



The Sea in Russian Strategy

Auteurs	Andrew Monaghan & Richard Connolly (red.)
Uitgever	Manchester University Press (2023)
Omvang	272 blz
Prijs	€ 22,95
ISBN	9781526168788

BUT why?

‘Beleid, uitvoering en toezicht gaat een stuk makkelijker als we eerst de tijd nemen om de intrinsieke motivatie van het aanwezige menselijk potentieel aan te zetten’



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



Ik zat in Den Haag bij het transitieteam voor de Adaptieve Krijgsmacht toen ik in 2018 voor het eerst van het BUT-model hoorde. Nog los van de ongelukkige afkorting die je krijgt van de termen: Beleid, Uitvoering en Toezicht, vond ik het een zoveelste theoretische aanpassing van het beleidsmodel van 2003. In dat jaar werd de verhouding tussen alle spelers immers essentieel gewijzigd door te besluiten operationele commandanten niet meer onderdeel te laten zijn van het hoogste besluitvormingsorgaan. Aanleiding voor het BUT-model was het ongeval in Mali en het aftreden van Middendorp en Hennis-Plasschaert in 2017. Er moest meer grip op de zaak komen.

Afgelopen week, toen ik het bestuurscollege van Sint-Eustatius over *Xploration Coastline* informeerde, observeerde ik ook de invloeden van een soort BUT-model. Sint-Eustatius is een van onze zes eilanden in het Caribisch deel van het Koninkrijk. Als bijzondere gemeente van Nederland heeft het eiland een kleine 4000 inwoners en als de propellers van het vliegtuigje waarmee je wordt afgezet tot stilstand komen, ontwaakt een rust aan stilte. Met een flink rondje hardlopen kom je het hele eiland tegen.

De lokale gemeenschap heeft uiteraard ook uitdagingen. Van voedselzekerheid tot zorg, van kwaliteit van leven tot weerbaarheid tegen klimaatverandering. Het doet er allemaal toe en hulp is absoluut welkom. Immers de complexiteit van dergelijke uitdagingen maakt iedereen, niet alleen Sint-Eustatius en Nederland, afhankelijk van anderen. Hulp vanuit de nationale overheid is de meest voor de hand liggende optie. Vaak komt deze hulp voor de hulpvraag. En veel heftiger de hulp komt met ongevraagde wederkerigheid. Het potentieel wat er in de gemeenschap zit wordt vervolgens geconfronteerd met een versie van een BUT-model. Niet omdat we in Nederland al weten hoe BUT optimaal werkt, maar vooral omdat er een vorm van controle en/of sturing moet zijn. Toch?

‘BUT-why?’, is de vraag. Beleid, uitvoering en toezicht gaan een stuk makkelijker als we eerst de tijd nemen om de intrinsieke motivatie van het aanwezige menselijk potentieel aan te zetten. Zoals we hebben gelezen in het vorige *Marineblad* begint dat bij oprechte aandacht. ‘Hoe voelen jullie je?’, ‘Wat houdt jullie bezig?’, en ‘Wat zijn jullie daaraan aan het doen?’ zijn de basisvragen waarmee we elkaar die aandacht kunnen geven.

Met deze aandacht - die ook het fundament vormen van het gedachtegoed van OceansX - wordt een basis gelegd voor een gemeenschap die gebouwd is op welbevinden en menselijk potentieel. Een dergelijke gemeenschap is continu in beweging en op zoek naar de optimale balans voor zichzelf en zichzelf in de context. En daarmee veel beter in staat in het om kunnen gaan met een onzekere toekomst. Of de toekomst nu wordt bepaald door een stijgende zeespiegel, te weinig drinkwater of een Oostfront, wordt dan veel minder relevant. Beleid wordt dan faciliterend, uitvoering is al gestart en bij te sturen, en toezicht kan zich focussen op optimalisatie aan de voorzijde in plaats van opruimen van incidenten.

Defensie kent overigens wel degelijk een beleidsvorm die aansluit bij dit OceansX-gedachtegoed - namelijk DIRLAUTH. Wat DIRECT LIAISON AUTHORIZED inhoudt. Oftewel ‘regel het decentraal’. Dit inregelen als de nieuwe standaard (en BUT tenzij ...) is de effectieve manier om bewegingen te schalen en complexiteit te omarmen. Bovendien klinkt de afkorting beter.

ACTIVITEITEN WINTER/LENTE 2024

AFDELING NOORD

POSTACTIEVENBORREL

Datum: 5 maart, 2 april
Locatie: Marineclub, Den Helder
Aanvang: 17:00

AFDELING MIDDEN

Geen activiteiten gepland

AFDELING ZUID

OPLOOP MET NASI-MAALTIJD

Datum: 28 februari, 27 maart
Locatie: Faradayweg 1, Vlissingen
Aanvang: 11:00 uur



SCAN DE QR-CODE VOOR MEER
INFORMATIE OVER ALLE KVMO-
ACTIVITEITEN

IN MEMORIAM

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

Mw. **H.E. de Bloois-Dessauvague** († 29 januari 2024)
Mw. **B.M. Brandon Bravo-Baerken** († 8 december 2023)
CDRE **W.C.J. Cuypers** († 7 december 2023)
CDRT **J.F.D. Kuijpers** († 12 november 2023)
LTZSD2 KMR b.d. **C. de Lange** († 26 januari 2024)
LTZVK2 b.d. **W. van Osch** († 12 januari 2024)

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



WIJ ZIJN VERHUISD

Vanaf heden is de KVMO gevestigd op:
Koninginnegracht 19 | 2514 AB Den Haag | Kamer 18-20
Voor meer informatie: www.kvmo.nl

ONDERLINGE BIJSTAND SAVE THE DATE

De jaarlijkse Algemene Vergadering van de Vereniging Onderlinge Bijstand zal worden gehouden op **woensdag 5 juni 2024** bij het Museum Bronbeek aan de Velperweg te Arnhem. Noteert u deze datum en locatie alvast in uw agenda! In het Marineblad dat u in mei ontvangt, zal het katern worden bijgesloten met uitnodiging, programma, agenda en verdere informatie voor de Algemene Vergadering 2024 van OB.

Op de website **www.onderlingebijstand.nl** vindt u meer inhoudelijke informatie, kunt u lezen wat de Vereniging Onderlinge Bijstand doet en hoe u gebruik kunt maken van de specifieke regelingen en mogelijke steunverlening van OB.



Ereleden:

KOLMARN 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
KLTZ (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 Eijsden

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:

Koninginnegracht 19
2514 AB Den Haag
T : 070-3839504
F : 070-3835911
E : info@kvmo.nl
W : www.kvmo.nl

Kooy symposium 2024

Smart Defence Industry



Sneller innoveren
en produceren?

Het beste materieel voor de beste prijs, dat is uiteraard wat iedereen wil. Dit om binnen het bestaande budget zoveel mogelijk gevechtskracht te genereren. Daar is recent nog de wens 'Zo snel mogelijk' bijgekomen. Maar spelen andere factoren niet ook een rol? En dan denken we niet in de eerste plaats aan de economische belangen van de defensie-industrie, maar aan beschikbaarheid.

Is beschikbaarheid onder crisissomstandigheden überhaupt een factor in ons materieelkeuzeproces? En op welke wijze kunnen we ons voorbereiden op de situatie dat we ook weleens helemaal achteraan de rij terecht kunnen komen? En op welke technologieën moeten we ons dan richten?

Tijdens het Kooy symposium 2024 gaan we in op deze vragen.

Organisator:	KIVI afdeling Defensie & Veiligheid
Datum:	woensdag 3 april 2024
Duur:	10:00 – 19:00
Locatie:	Gen. Maj. Kootkazerne, Stroe



PARTNERS



TNO



KVMO



MEER INFORMATIE EN
AANMELDEN OF KIJK OP
WWW.KOOSYMSYPOSIUM.NL

