

EEN JAAR TUSSEN VREDE EN OORLOG

MARINEBLAD

KVMO

1883 | 2025

De marine in een turbulente wereld

Een kwestie van
grondwet of grondgebied?

Opmaat naar
staande NAVO
vlootverbanden

Het vergeten concept
van defensieve
koopvaardij

Dagboeken
van een
Engelandvaarder

1

2025

JAARGANG 135

Versterken van de Koninklijke Marine

Voor u ligt de eerste editie van een jubilerend *Marineblad*. 134 jaargangen zijn reeds gepubliceerd en dit jaar krijgt u de 135^e voorgeschoteld. In 1886 verscheen de eerste editie als bijblad bij de *Verslagen der Vereeniging tot behandeling van op de Zeemacht betrekkende onderwerpen*. De snelle rekenaar ziet dat tussen 1886 en heden vier jaargangen ontbreken. Daar zal ik later dit jaar in het kader van 80 jaar vrijheid wat langer bij stilstaan. Enfin, een jubeljaar dus.



Ik vind het belangrijk om bij jubilea van de KVMO of het *Marineblad* stil te staan bij het feit dat de Vereeniging met de lange naam niet vanuit een heugelijk feit ontstaan is. Het zinken van Zr.Ms. *Adder* op 5 juli 1882 was aanleiding om als marineofficiëren te verenigen en mede zorg te dragen voor een op haar taak berekende zeemacht. Kapitein-luitenant ter zee J.C. Joekes verwoordde dat volgens de verslagen van de eerste bijeenkomst als volgt: 'Op de vorige vergadering, die als datum van geboorte dezer Vereeniging kan beschouwd worden, werd reeds dadelijk als een der grondslagen aangegeven, dat in een dergelijk lichaam, als *hoofdzaak* van het uitoefenen van *critiek* geen sprake mag zijn; dat daarentegen als doel op de voorgrond staat, het grondig onderzoeken en bespreken van voorkomende belangrijke onderwerpen om daardoor trachten nuttig te zijn voor ons zelf in het bijzonder en voor de Marine in het algemeen.'

Nu 142 jaar later, is dat feitelijk nog steeds het belang van onze vereniging. Critiek uiten is geen doel op zich, we gebruiken het als een middel om de marineofficier en de Koninklijke Marine beter te maken. Voor mij is dat een kenmerk van een constructief kritische houding. De manieren waarop wij dat kunnen doen is met de opkomst van moderne en sociale media enorm toegenomen.

Tussen deze moderne communicatiemiddelen staat het *Marineblad* nog steeds fier overeind. Goede inhoudelijke stukken over onderwerpen inzake de zeemacht met als doel de marineofficier en de marine beter te maken en ons allen aan het denken te zetten. Ik ben dan ook blij met de plannen die we voor dit jaar beogen. Thema edities waarin Mijndienst, Groot Bovenwater, Onderzeedienst en het Korps Mariniers speciaal uitgelicht worden. Uiteraard vergeten we de maritieme helikopters niet. Volgend jaar wijdt de vereniging ook daar een themanummer aan. Op deze manier trachten wij ervoor te zorgen dat het *Marineblad* na 135 jaargangen nog steeds relevant is.

Om u aan het denken te zetten. In het voorwoord van de allereerste editie staat de volgende passage: 'Waar de Marine ons lief is en waar wij de vaste overtuiging bezitten, dat even als weleer een goed ingerichte Marine noodig is, om de onafhankelijkheid van het Vaderland te kunnen behouden, om de rechten van ons land te verdedigen, en met het bewustzijn van krachtig te wezen, te kunnen optreden, zoo zal de hoofdstrekking van het orgaan [*Marineblad*] moeten wezen zodanig werkzaam te zijn, dat de Marine meer en meer aan dat doel zal kunnen beantwoorden.'

Wellicht een passage die vanwege de taal één of twee keer extra gelezen moet worden, maar waarvan de boodschap vooral betekent dat het *Marineblad* bij moet dragen aan het versterken van de Koninklijke Marine. Een boodschap die in deze tijden zeker nog eens benadrukt mag worden.

KLTZ (LD) Joris ten Berg
Voorzitter KVMO

'Critiek uiten is geen doel op zich, we gebruiken het als een middel om de marineofficier en de Koninklijke Marine beter te maken'

Een jaar tussen vrede en oorlog

2025: we leven tussen vrede en oorlog. Mooier kan ik het niet maken. U volgt allemaal de media en leest dit blad. Oorlog in Oekraïne, spanning in het Midden-Oosten, de dreiging van China, Iran, Noord-Korea, (potentiële) proxy conflicten wereldwijd, onrust in delen van Afrika, (voorbereiding op) sabotage, spionage, actieve en passieve seabed warfare, verstoring van GPS- en AIS-signalen, cyber aanvallen, beïnvloeding en ga zo door. 2025: het jaar waarin de marine net 537 jaar jong is, we vieren dat het Korps Mariniers 360 jaar wordt en waarin het *Marineblad* haar 135ste jaargang uitgeeft.



537 jaar beschermen wat ons dierbaar is: onze waarden, onze vrijheid, veiligheid, welvaart en welzijn. 537 jaar werken aan veiligheid op en vanuit zee, wereldwijd. En dat in een wereld die lang niet zo onrustig is geweest, zo complex is, waar de technologie zulke sprongen maakt, de afhankelijkheden zo groot zijn en waar grenzen een andere of nauwelijks nog betekenis hebben – zeker onder, op en boven volle zee, in de ruimte alsook in het cyber en informatie domein. Waar alles met alles samenhangt, waar lokale conflicten overgaan in of overlappen met regionale en zelfs met systeem conflicten.

2025, het jaar waarin we met volle kracht doorgaan met het effectiever maken van onze afschrikingscapaciteit, waar we ons verder bekwamen in het vechten om te winnen, samen met onze partners en bondgenoten. En dat doen we dichtbij huis en ver weg, wereldwijd. U leest in dit blad waarom dat zo belangrijk is.

En dat doen we onder soms hachelijke en gevaarlijke omstandigheden in de wetenschap dat, als het erop aankomt, de missie vóór het team gaat en het team vóór het individu. Dat vraagt veel van ons – maar niet het onmogelijke: het been bijtrekken, van efficiëntie naar effectiviteit, van té stringente regels en een overmaat aan controle naar risicobereidheid en durf. Van zekerheid – ofwel stilstaan – naar het omarmen van verandering en innovatie, van zoveel mogelijk zelf doen naar een *whole of society approach*. Dat terwijl we alle plannen uit de defensienota's van 2022 en 2024 uitvoeren, de toko openhouden en er aan inzet geen gebrek is. Maar ook de balans tussen missie, mens en thuisfront goed proberen te houden.

Ik sluit af met een oproep aan u, de lezer van dit blad, militairen en burgers, van binnen en buiten Defensie.

Wat ik van u vraag:

- Dat u meedenkt over hoe we onszelf nog verder kunnen verbeteren. Kom met gevraagd en ongevraagd advies. Betrek uw personeel hierbij. Maak hiervoor ook gebruik van het *Marineblad*.
- Wees optimistisch. Samen zijn we sterk, maak gebruik van de waarden die de Koninklijke Marine zo sterk maken: verbondenheid, durf, vertrouwen en vakmanschap. President Eisenhower zei ooit 'Pessimism never won any battle'. Zo is het.

Ik wens u veel leesplezier en veel stof tot nadenken.

VADM René Tas
Commandant Zeestrijdkrachten

‘We bekwamen ons verder in het vechten om te winnen, samen met onze partners en bondgenoten’

Inhoud



Op de cover:

De Koninklijke Marine opereert wereldwijd. Voorheen in het kader van vrede, stabiliteit en vlagvertoon, heden steeds vaker op de voorgrond van toenemende dreiging, bondgenootschappelijke verantwoordelijkheden en hieruit vloeiende politieke ambities (foto: Shutterstock | 2502100875)



04 Grondwet of grondgebied?

Ben Bekkering

De discussie over noodzakelijk aanpassings- en uithoudingsvermogen van de zeestrijdkrachten is actueel. VADM b.d. Ben Bekkering draagt hieraan bij met een analyse van de geopolitieke context, het maritieme domein en de uitdagingen waarvoor de Koninklijke marine heden staat.

14 De rol van de Koninklijke Marine in de Oost

Roy de Ruiter & Henk Warnar

Nu de Koninklijke Marine vaker actief is in de Indo-Pacific roept dit ook vragen op. Zou Nederland zich niet moeten richten op Europa en de Indo-Pacific overlaten aan lokale partners en de Verenigde Staten? En hoe verhoudt de inzet van capaciteit in deze regio zich tot Hoofdtak 1?

20 Vanuit het buitenland

Karlijn Hopman-Calis

Ervaringen in de West bieden mogelijkheden om jezelf op unieke manieren te ontwikkelen, zowel op het gebied van civiel-militaire samenwerking, als in zelfstandig leiderschap. Functies zoals deze zijn van grote waarde zijn voor jonge KM-officieren, van alle dienstvakken.

24 Opmaat naar staande NAVO-vlootverbanden

Anslem van der Peet

De door de Britse admiraal Sir Charles E. Madden ingestoken oefening Matchmaker I en navolgende permanente maritieme NAVO-taakgroepen bleken een effectief instrument waarmee bondgenootschappelijke marines, van klein naar groot, welhaast routinematig geïntegreerd konden opereren.

38 Defensieve koopvaardijbewapening

Matthijs Ooms

Toenemende gevaren voor de civiele scheepvaart in de Rode Zee, Zwarte Zee en de Zuid-Chinese Zee kunnen aanleiding zijn voor de herintroductie van een beproefd recept: het defensief uitrusten van koopvaardij schepen. LTZ1 Matthijs Ooms beschrijft de historische context. Deel I van een tweeluik.

EN VERDER

3 Voorwoord voorzitter KVMO

4 Voorwoord Commandant Zeestrijdkrachten

19 Cartoon

23 Koosymposium 2025

33 De dagboeken van Engelandvaarder Johannes Beukema

36 Column Theo Brinkel

37 Signalementen

46 Column Berend van de Kraats

47 Verenigingsnieuws

Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren



De KVMO maakt deel uit van de



Colofon

ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
C.B. Naafs

Eindredactie
C.B. Naafs

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

Medewerkers:
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
SalesPress
T: 088-8292827
E: info@salespress.nl
I: www.salespress.nl
Profilieren in de vorm van publiceren en participeren kan niet automatisch de voorkeur bij werving inhouden.

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:
info@kvmo.nl

Grondwet of grondgebied?

Zeestrijdkrachten in een turbulente wereld

Aan boord van Zr.Ms. *Johan de Witt* was mijn taak als commandant bij inzet even eenvoudig als uitdagend: op het juiste moment de juiste rol op post roepen. Dat betrof vooral de amfibische, zelfverdedigings- en calamiteitenrol, omdat voor elk van die rollen de gehele bemanning nodig was. Een opvarende had dan ook geen functie, maar een rollenkaart: bij elke rol stond je taak vermeld. Dit 'iedereen bij alles' versterkte het teamgevoel, maar maakte het wel een kennisintensief en oefenzwaar schip.



Zr.Ms. *De Zeven Provinciën* in het eskader van Atlantic Archer 2022, tezamen met USS *Gerald R. Ford* en FGS *Hessen* (foto: A. Zwaal | MCD)

Oorlogen, natuurrampen, aanslagen, beïnvloeding en polarisatie bepalen dagelijks het nieuws. We leven in een turbulente en grimmige wereld. Wereldwijde groei van welvaart, welzijn en stabiliteit is geen vanzelfsprekendheid meer. De Wetenschappelijke Raad voor het regeringsbeleid (WRR) schetst een fragmenterende wereldorde met een toenemend aantal machtspolen, tonelen en wereldbeelden. Nederland zal zich tot die wereldorde moeten gaan verhouden, onder meer met een sterke krijgsmacht.¹ Defensie legt daarbij de focus op hoofdtak 1: de verdediging van het grondgebied met Rusland als grootste (militaire) dreiging. Recent hebben de Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV) en The Hague Center for Strategic Studies (HCSS) echter aangegeven dat de hoofdtaken, ingesteld na de Koude Oorlog, de lading niet meer dekken. Ook Martijn Kitzen pleit in het militair vaktijdschrift *Carre* voor heroverweging, omdat van een lineaire relatie tussen vrede, crisis en conflict geen sprake meer is.²

In een reactie op het AIV-rapport schrijft de minister van Defensie echter dat de indeling in hoofdtaken nut heeft vanwege de verschillende mandaten.³ Dat oogt als een juridisch antwoord op een strategische vraag. De oproep van KTZ Yvonne van Beusekom in het *Marineblad* tot een inhoudelijke discussie over noodzakelijke aanpassings- en uithoudingsvermogen van de zeestrijdkrachten, passend binnen de gehele krijgsmacht, bondgenootschappen en coalities, is dan ook actueel.⁴ Dit artikel is een bijdrage aan die discussie. Het schetst achtereenvolgens de geopolitieke context, het maritieme domein en de uitdagingen voor de zeestrijdkrachten. Ik beperk me bewust tot dit krijgsmachtdeel. De gevolgen voor de andere krijgsmachtdelen laat ik aan anderen. Ik draag ook geen houtskoolschets voor een vlootsamenstelling aan. Ook dat is aan anderen.

Geopolitieke context

Welvaart, welzijn en stabiliteit

De fragmenterende wereldorde resulteert in een toenemend aantal dreigingen en risico's die steeds vaker overgaan in crises en conflicten.⁵ De huidige internationale rechtsorde blijkt steeds minder in staat deze te voorkomen. In augustus 1941 maakten de Amerikaanse president Roosevelt en Britse premier Churchill met hun Atlantic Charter de eerste aanzet voor die orde. Naast stabiliteit zou het ook wereldwijde welvaart en welzijn moeten brengen. De aanzet groeide uit tot een stelsel van internationale instituties en verdragen, gebaseerd op individuele rechten van de mens, zelfbeschikking van volkeren en een mondiale economie gebaseerd op vrije markten. De rechtsorde staat zo aan de basis van mondiale groei. De Nederlandse Grondwet benadrukt dat door te stellen dat, naast bescherming van belangen, de krijgsmacht er is voor de versterking van de internationale rechtsorde.

Die rechtsorde is niet perfect. De welvaartsgroei is immers niet overal gelijk, conflicten worden lang niet altijd voorkomen. De aanname dat wederzijdse (handels-) afhankelijkheid naast mondiale welvaartsgroei ook tot wereldwijde stabiliteit leidt blijkt onjuist. De rechtsorde wordt inmiddels zelfs openlijk betwist. Dit alles komt juist in een tijd dat uitdagingen zoals klimaatverandering, nieuwe technologieën als kunstmatige intelligentie en oplopende instabiliteit door falende staten een wereldwijde aanpak vragen. Dat brengt vooral Europa in een lastige situatie. Het been moet worden bijgetrokken, van concurrentiepositie tot innovatievermogen, van diplomatieke invloed tot militaire macht en van solidariteit tot weerbaarheid.⁶

‘Het been moet worden bijgetrokken, van concurrentiepositie tot innovatievermogen, van diplomatieke invloed tot militaire macht en van solidariteit tot weerbaarheid’



Grondwet of grondgebied?

Machtspolen, strijdtonelen en wereldbeelden

Uitdagingen nemen dus toe, terwijl de oplossingsruimte, geboden door een alom gerespecteerde internationale rechtsorde, afneemt. De druk komt van vier kanten. Autocratische landen, zoals China en Rusland, willen de huidige orde vervangen en werken daarbij steeds inniger samen.⁷ Ongebonden landen, zoals India, Brazilië en Saoedi-Arabië, zien zichzelf als regionale machten en streven naar aanpassing van de rechtsorde. Niet-statelijke actoren, zoals terroristische, criminele en big-tech organisaties, hebben behoefte aan een beetje orde, maar niet te veel. Zij doen aan beïnvloeding door middel van financieel vermogen en/of media-dominantie. Liberale democratieën tenslotte, lang de hoeders van de rechtsorde, vertonen politieke verschuivingen in nationalistische richting. Opvallend in dit alles is de groeiende samenwerking tussen landen uit de eerste twee groepen in de zogenoemde BRICS-gemeenschap, al lijkt dat vooral gedreven door tijdelijk overlappend eigenbelang.

In dit krachtveld hebben vier (potentiële) conflicten een mondiale uitstraling. Het gaat om de strijd in Oekraïne, het Midden-Oosten, noordelijk Afrika en Taiwan. De eerste drie daarvan zijn al gaande. De vierde is een serieuze mogelijkheid en lijkt meteen ook de meest verstrekkende. Als ergens tussen nu en 2029 (of iets later) China de sprong waagt, zou het haar partners kunnen uitnodigen om in hun regio's parallelle acties te ondernemen.⁸ Het zou de VS een *overstretch* bezorgen, zelfs bij volledig steun van Europese en Aziatische bondgenoten. Ondertussen blijft het onrustig op de Balkan en in het Arctisch gebied; leidt drugshandel tot forse, regionale destabilisatie en resultaten klimaatverandering en demografische ontwikkelingen in sociale spanningen en migratiestromen.

De NAVO en Europa leggen de focus vooral op Rusland. Binnen enkele jaren zou dat land weer een grootschalig conflict kunnen beginnen. De vraag is echter of de Russische economie, industrie en krijgsmacht een militair potentieel kunnen opbouwen dat succesvol kan zijn tegen een zich versterkende NAVO. En zelfs dan is het de vraag of een grootschalig conflict wel het instrument van keuze zal zijn. Moskou weet immers al met aanslagen, sabotage en beïnvloeding resultaat te boeken, *under the threshold*, met *plausible denial*. Dit is lastig te attribueren en te beantwoorden.⁹ Tussen die activiteiten en een grootschalig conflict heeft Rusland treden op de escalatieladder over, zoals vergaande sabotage, heimelijk gelegde zeemijnen, een selectieve raketaanval of een beperkte incursie. Rusland beperkt haar activiteiten daarbij niet tot Europa, maar acteert bijvoorbeeld ook in Venezuela en de Sahel. In Afrika zijn zij niet de enigen. China, maar ook landen als Turkije en de VAE, zijn daar actief. De Russische beer is dus niet *10-feet-tall*, niet de enige beer en zeker niet op een enkele weg.

Coöperatie, competitie, confrontatie en conflict

In plaats van de helder afgebakende indeling in vrede, crisis en oorlog lijkt er nu sprake van een diffuse verdeling van coöperatie, competitie, confrontatie en conflict. Het doel lijkt niet territoriaal gewin, maar politieke en economische macht. Een opponent zal tijd, plaats, middel en mate van openheid kiezen, in beginsel allemaal *short of war*. Evenwel deinst een aantal landen niet meer terug voor het aangaan van een confrontatie. Landen interpreteren (of negeren) daarbij de internationale rechtsorde en haar regels en arbitrage. Rusland doet de oorlog in Oekraïne af als een speciale militaire operatie. China zal zich bij een aanval op Taiwan beroepen op een 'interne aangele-



genheid'. De worsteling van het Westen met het conflict in Gaza leidt tot polarisatie. Internationale verdeeldheid maakt de Veiligheidsraad van de VN tandeloos. Westerse belangen staan onder druk. Dat vraagt om consequent handelen, in elke fase, in elke regio, op elk moment, tegen elke dreiging en risico. Strategische partnerschappen zijn dan, meer nog dan strategische autonomie, nodig om coöperatieve en competitieve meeliggers te winnen en confrontatie en conflict met dwarsliggers te pareren.

Maritieme domein

Het maritieme domein is sinds jaar en dag van groot belang voor behoud en groei van mondiale welvaart, welzijn en stabiliteit. Tegelijk is dat domein ook extra gevoelig voor de huidige turbulentie en grilligheid.

Juridisch

Internationale wateren worden gezien als een *global common*. De Mare Liberum kunnen vrij worden gebruikt en de waarde van de aanwezige grondstoffen komt in beginsel toe aan iedere wereldburger.¹⁰ Sinds Hugo de Groot is wel aan die beginselen gesleuteld, maar het principe staat. Een web van verdragen en instanties reguleren het maritieme domein, zoals het UNCLOS-verdrag, de recente High Seas Treaty en organisaties zoals de International Maritime Organisation (IMO). Bij geschillen arbitreert het Internationaal Gerechtshof in Den Haag. Desondanks zijn er legio juridische uitdagingen. De vondst van grondstoffen leidt al snel tot geschillen over eerder geaccepteerde grenzen, zoals in het oostelijk deel van de Middellandse Zee of in het Arctisch gebied. De Chinese claim over de Zuid-Chinese Zee gaat nog verder. Beijing heeft de uitspraak uit 2016 van het Internationaal Gerechtshof, die de claim als onterecht bestempelde, naast zich neergelegd. Ook het toenemend belang en kwetsbaarheid van onderzeese kabels en leidingen leveren juridische uitdagingen op. Vrijheid van navigatie is een groot goed, maar maakt ook misbruik in de vorm van spionage, sabotage, smokkel, piraterij en dumpen van afval mogelijk. Dit vereist, naast het vrije gebruik, steeds meer legaal en verantwoord gebruik. Optreden tegen criminele organisaties, toezicht op naleving van verdragen, bescherming van kritische maritieme infrastructuur en afspraken over *deep sea mining* behoeven internationale afspraken en handhavingsmechanismen, die er, gegeven de huidige context en uiteenlopende nationale belangen, niet snel zullen komen. Dat brengt crisis en conflict dichterbij.

Economisch

De oceanen en zeeën zijn winplaats van vele grondstoffen en voorzien in een efficiënte manier van transport tussen winplaatsen, productiegebieden en afzetmarkten. Zij vormen een vitaal onderdeel van de wereldwijde economie. De vondst van schaarse aardmetalen op de bodem van de diepzee vergroot de waarde als winplaats. De transportfunctie is allang niet meer louter fysiek. Ook het transport van data en energie door kabels en leidingen zijn van groot economisch belang. Grote bevolkingscentra en dus economische activiteiten bevinden zich steeds meer in kustgebieden. *Flow security* is van fundamenteel belang voor de welvaart, maar daardoor worden winplaatsen, transportroutes en maritieme infrastructuur ook steeds vaker inzet van strategische steekspellen.

‘De turbulente geopolitieke context en specifieke maritieme kenmerken dicteren vorm, inhoud en samenstelling van de zeestrijdkrachten’

Ecologisch

De oceanen en zeeën reguleren klimaten, absorberen ongeveer 30% van de uitgestoten CO₂ en leveren 50% van onze zuurstof. De vervuiling en verzuring van de oceanen en zeeën tasten deze functies aan. De dooi in het Poolgebied maakt toegang tot grondstoffen mogelijk, met strategische spanningen als gevolg. In het afgelopen jaar zijn wetenschappers verrast over de temperatuurstijging van de oceanen en snelheidsafname van de Atlantische golfstroom. Dit laatste kan grote gevolgen hebben voor het klimaat in Europa en Afrika. Wereldwijd veranderen weerpatronen. De moesson in de Indische Oceaan wordt steeds grilliger. Dat beïnvloedt visserij-, landbouw- en leefpatronen in Afrika en Azië, waar steeds meer mensen in grote steden aan kwetsbare kusten leven. Rampen in die kustgebieden veroorzaken menselijk leed en migratie. Het veranderend weer veroorzaakt zelfs waterstress verder landinwaarts, wat resulteert in regionale, bovenstrooms-benedenstroomse spanningen.

Militair

De vrije zee biedt een militaire manoeuvreer ruimte vanwaar snel effect op zee en op land te creëren is, zonder dat daarvoor een (lang) verblijf in het territorium van een ander nodig is. De capaciteit van zeestrijdkrachten om zich binnen een dag 500 kilometer te verplaatsen biedt mobiliteit en verrassing. Daar staat tegenover dat (tactische) frontlinies niet bestaan. Herkennen van patronen is van groot belang. Het eventueel ontzeggen van het gebruik van de zee is slechts in tijd en ruimte beperkt uitvoerbaar. Attributie bij fout gedrag is lastig vast te stellen, vraagt om voortdurende bewaking en daarom veel middelen. Tegelijkertijd kan door humanitaire assistentie, gezamenlijke training en militaire diplomatie aan waardevolle partnerschappen worden gewerkt.

Zeestrijdkrachtelijke uitdagingen

Anywhere, anytime, any phase, any shape

De turbulente geopolitieke context en specifieke maritieme kenmerken dicteren vorm, inhoud en samenstelling van de zeestrijdkrachten, als onderdeel van de krijgsmacht. Deze navale capaciteit moet kunnen omgaan met een vrijwel onaangetaste Russische vloot, een sterk groei-

Nederland, met haar internationale en maritieme gerichtheid, is in staat schaarse capaciteiten in te brengen.
Foto: De bemanning van een FRISC keert terug naar Zr.Ms. *Holland* na een succesvolle anti-drugsoperatie in de Caribische Zee, juni 2021 (J. Verolme | MCD)



end Chinees maritiem vermogen, veilige doorvaart in het westelijk deel van de Indische Oceaan kunnen verzekeren, spionage en sabotage rondom maritieme infrastructuur in de thuiswateren voorkomen, drugsmokkel vanuit Zuid-Amerika en piraterij oost en west van Afrika bestrijden en bij natuurrampen hulp verlenen: *anywhere, anytime, any phase, any shape* dus.

Natuurlijk is een grootschalig conflict hét doemscenario. Het is echter risicovol dat scenario te beperken tot een enkele opponent en tot een enkele regio. Nu al worden wereldwijd Westerse belangen bedreigd en aangetast. Daarnaast zal elk grootschalig conflict wereldwijde gevolgen hebben, waar ze ook beginnen. Dat vereist een ijzersterk omgevingsbeeld, inzicht in gereedheid van eenheden, snelle besluitvorming en passende kwaliteit en kwantiteit om *just in time* te kunnen kiezen voor de juiste inzet: strategische flexibiliteit om van opdracht te veranderen, operationele mobiliteit om snel aan de startlijn te verschijnen

en tactische focus om succesvol te zijn. En dat alles op een bedje van bestuurlijke effectiviteit.

Relevante en betrouwbare partner

Nederland kan dat niet alleen en moet dat ook niet alleen willen. Bondgenoten en partners zijn cruciaal. Binnen de NAVO is *burden sharing* en *risk sharing in cash, capabilities and contributions* een begrip. Dit betekent dat de NAVO zoals Admiral Tony Radakin recent aangaf, niet uit 32 'mini-me's' moet bestaan.¹¹ Geen taakspecialisatie, maar weloverwogen toedeling van capaciteiten. Naast omvang van het BBP spelen ook geografische ligging en bewezen expertise een rol. Uitbreiding van defensiecapaciteiten moet niet alleen gericht zijn op een sterkere Europese pijler binnen de NAVO, maar moet de EU ook in staat stellen haar belangen elders in de wereld te beschermen. Nederland, met haar internationale en maritieme gerichtheid, is in staat schaarse capaciteiten in te brengen, en doet dat ook al, van een maritiem industrieel ecosysteem tot militaire niches.



Dit alles vraagt om scherpe, collectieve keuzes via gemeenschappelijke planprocessen. Natuurlijk zijn eenheden voor een grootschalig conflict tegen Rusland ook voor andere missies beschikbaar, maar alleen als conflicten zich in serie en niet parallel afspelen. Dat is een kwetsbare aanname. Voor de gecombineerde uitdagingen van de NAVO, de EU en Europa is dan ook een hybride vorm van *defense planning* noodzakelijk, waarin de zekerheid van een bepaalde vijand (*threat-driven*) wordt gekoppeld aan de onzekerheid van andere strijdtonelen (*capability-driven*). Ook *operational planning* vraagt om zo'n benadering. De huidige situatie in het westelijk deel van de Indische Oceaan, waar vier aan de EU-gerelateerde missies plaatsvinden, elk met eigen middelen en commandovoering en alle vier onderbemand, biedt ruimte voor verbetering.¹²

Partnerschappen mogen niet beperkt blijven tot alleen de NAVO en de EU. De noodzaak voor min of meer wereldwijde inzet vereist ook andere partners. Zij zijn nodig

om lokale en regionale kennis te vergaren, ervaring op te doen, relaties te bestendigen en logistiek in te kunnen richten. Dat vraagt om relevante aanwezigheid en voortdurende afstemming met die partners.

Jack of all trades, master of none?

De vele maritieme missieprofielen vragen om specifieke kennis, van onderzeebootbestrijding, raketverdediging, langeafstand-precisieaanvallen, amfibisch optreden en mijnenbestrijding in het hoogste geweldspectrum, tot antidrugs- en antipiraterij-operaties, *sea bed protection*, capaciteitsopbouw van partners en humanitaire assistentie op lagere niveaus. De eerstgenoemden omvatten vaak complexe technologieën en organisaties. De laatstgenoemde hebben dat wellicht minder, maar kennen vaak uitdagende civiele en internationale relaties. Allen kunnen slechts effectief zijn als ze bouwen op eerder opgedane kennis en ervaring. Deze grote kennisbehoefte vraagt om een zorgvuldige, geconcentreerde belegging en snelle toegankelijkheid.

Een reductie van taken zou de uitdaging wellicht verlichten en meer tactische focus opleveren. Het zou echter de noodzakelijke, strategische flexibiliteit doen afnemen. Daarbij hebben schepen vaak meerdere systemen en kunnen ze verschillende taken uitvoeren. Dat is noodzakelijk om ver van huis, flexibel en met de nodige escalatiemiddelen te kunnen schakelen. Juist in de huidige context is dat een relevante waarde. Tenslotte is er de schaarste binnen de NAVO en EU. Bij beide organisaties beschikt slechts iets meer dan een derde van de bondgenoten over een *ocean-going* marine. Nederland hoort daarbij. Bij capaciteiten als amfibisch, raketverdediging en (straks) langeafstand-precisieaanvallen ligt dat nog scherper en bevindt Nederland zich in een selecte groep.

Die kennisintensieve organisatie heeft een relatie met de personele opbouw. Het komt neer op het vinden van de juiste verhouding van bemensing en ondersteuning. Dat vraagt om omarming van technologische ontwikkelingen, maar moet zich ook verhouden tot de gewenste operationele flexibiliteit. Combinaties van bemand en onbemand, alsook *stand-off* ondersteuning en in te vliegen modules, moeten in staat zijn het beoogde effect in slagkracht en flexibiliteit te garanderen. Het kan ook bijdragen tot de personeelssterkte door uitdagend werk te combineren met een levensfase-afhankelijke vaar/wal-verhouding.

Hierbij kunnen de relaties met het bedrijfsleven en kennisinstituten verdere meerwaarde opleveren. Door deel uit te maken van een geïntegreerde walondersteuning (en mobiele teams) voor bijvoorbeeld het schetsen van regionale verhoudingen, updates leveren van bestaande apparatuur en operationele feedback ontvangen voor nieuwe ontwerpen kan een kennisrijke, innovatieve en wederzijds waardevolle omgeving ontstaan.

Klimaat

De voortschrijdende klimaatverandering heeft effect op alle elementen van het militair vermogen. Het is een *threat catalyst*, vooral in instabiele regio's, creëert zo potentiële inzetgebieden en vraagt dus om opname van klimaataspecten in inlichtingenproducten. Het stelt nieu-



‘Onze veiligheid, welvaart en welzijn hangen sterk af van **een blik over, op en onder zee**, ook voorbij de horizon’

we of aanvullende eisen aan materieel en geoefendheid. Het vraagt om aanpassing van operationele concepten en doctrines. Het beïnvloedt de logistiek en ondergraaft thuis het vermogen om als *first responder* en *last man standing* op te treden. Klimaatbewustzijn en -maatregelen, van thuisbasis tot in het operationeel vaarwater, is geen 'hobby van boomknuffelaars'. Het is een middel om operationeel voordeel te behalen, onder meer door reductie van door fossiele afhankelijkheid en logistieke footprint en verhogen van effectiviteit van mens en materieel bij steeds extremer weer. Zeestrijdkrachten kunnen ook, in afwezigheid van internationale handhavingsregimes, een rol spelen in het bewaken van de leefbaarheid van de oceanen.



Ten slotte

Staande op een duintop draait een landrot zich met de rug naar zee, kijkt over het grondgebied en vraagt zich af waar de grens ligt die 'hullie' van 'zullie' scheidt. De zeeman daarentegen kijkt uit over zee en vraagt zich af welke kansen en mogelijkheden er voorbij de horizon liggen. In Nederland hebben we beide nodig. De geschetste geopolitieke en maritieme context maakt echter wel duidelijk dat onze veiligheid, welvaart en welzijn sterk afhangen van een blik over, op en onder zee, ook voorbij de horizon. Daar liggen de belangen die bescherming behoeven en dus, in lijn met de Grondwet, de inzet van de krijgsmacht vragen. Grondwet boven grondgebied dus, met strategische flexibiliteit, operationele mobiliteit, tactische focus en bestuurlijk lef.

Een operater prepareert een onderwaterdrone. 'De kennisintensieve organisatie heeft een relatie met de personele opbouw' (foto: SGTMAJ J. Dijkstra | MCD)

Natuurlijk kent dat uitdagingen en onzekerheden. Tegelijk levert dit ook kansen op voor een telkens evoluerende vorm en inhoud van zeestrijdkrachten. In een discussie daarover verdienen vier thema's zeker een plaats. De nationale en bondgenootschappelijke belangen vereisen een nagenoeg wereldwijde presentie. De onvoorspelbaarheid vraagt om een breed scala aan capaciteiten met de nodige slagkracht, flexibiliteit en escalatiedominantie. De turbulente wereld noodzaakt relevante partnerschappen om kennis en ervaring te vergaren, delen en effectueren, waarbij extreem weer roept om een groter klimaatbewustzijn. Deze vier maken het de zeestrijdkrachten een kennisintensieve en oefenzware organisatie en dat kan alleen met een zorgvuldig kennismanagement.

Hoe mooi is het als straks eenheden, missie-afhankelijk zwaar-, licht- of onbemand, met bondgenoten en partners, in niches of meer generiek, aangevuld met mobiele teams en ondersteund vanaf een centraal operationeel, technisch en administratief kennispunt, met structureel aangehaakte partners, wereldwijd effect sorteren en zo de belangen van het Koninkrijk beschermen, ongeacht het weer. Zie hier de parallel met mijn uitdaging als commandant van Zr.Ms. *Johan de Witt*: taakflexibel, goed geïnformeerd, tijdig veranderen en dan gefocust in de uitvoering, als helpende hand, betrouwbare partner, geduchte opponent of winnende krijger. Dit klinkt misschien als alle ballen in de lucht houden. Dat is het misschien ook. Lastig, maar eigenlijk ook wel zo mooi.

VADM b.d. Ben Bekkering was tijdens zijn omvangrijke marinecarrière onder andere Plaatsvervangend Commandant Zeestrijdkrachten en Hoofd Permanent Militair Vertegenwoordiger bij de NAVO en EU. Hij houdt zich sindsdien bezig op het scheidsvlak van veiligheid, maritiem en klimaatverandering.

Noten

- 1 WRR-rapport 'Nederland in een fragmenterende wereldorde', Prins et al, Den Haag 2024, ISBN 978-90-834300-1-0
- 2 Kitzen, M. Column 'Dreiging 1', in: *Carre*, nr. 5 (augustus 2024)
- 3 Kabinetsreactie AIV-advies Hybride dreigingen en maatschappelijke weerbaarheid, 6 december 2024, op www.rijksoverheid.nl.
- 4 Beusekom, Y.A. van, 'Opereren in een dreigingsgebied', in: *Marineblad*, nr. 7 (november 2024)
- 5 ACLED Conflict Index December 2024, op www.acleddata.com.
- 6 Draghi (in 'EU Competitiveness') en Niinistö ('Safer Together'), beide op www.commission.europa.eu, geven aan dat de Europese Commissie en Europa aan de bak moeten.
- 7 'Quartet of Chaos', in: *Economist*, 28 september 2024, p. 54.
- 8 Essay 'China's possible invasion of Taiwan' Beckley and Brands, www.foreignpolicy.com/2024/02/04/
- 9 'Going Feral', in: *Economist*, 19 oktober 2024, p. 49.
- 10 Grotius, Hugo (1609). *Mare Liberum, sive de iure quod Batavis competit ad Indicana commercia dissertatio*. Ex officinâ Ludovici Elzevirij, Lugduni Batavorum.
- 11 'Chief of Defence RUSI Lecture 2024', door Admiral Tony Radakin, UK CDS, Londen 4 december 2024.
- 12 Het gaat hier om de EU-operaties ATALANTA, aangestuurd vanuit Rota in Spanje, en ASPIDES, aangestuurd vanuit Larissa in Griekenland, alsmede Coordinated Maritime Presence en EMASOH, aangestuurd vanuit Abu Dhabi.

To be or not to be (in the Indo-Pacific)

De rol van de Koninklijke Marine in de Oost

'The Netherlands will 'strive to be present' in the Indo-Pacific in a European setting, once every two years', stelde toenmalig minister van Defensie Kaja Ollongren in 2022 op de Shangri-La Dialogue.¹ Het was een publieke bevestiging van het beleid dat het jaar daarvoor was ingezet met de deelname van Zr.Ms. *Evertsen* aan de vlagvertoonreis van de UK Carrier Strike Group aan onder andere de Indo-Pacific. Afgelopen jaar gaf Zr.Ms. *Tromp* verder invulling aan het Nederlandse voornemen regelmatig aanwezig te zijn in die regio.

(foto: Sugengsan | Shutterstock.com)



Twée prangende vragen

Nu de Koninklijke Marine (KM) vaker actief is in de Indo-Pacific roept dit ook vragen op. Zou Nederland zich niet moeten richten op Europa en de Indo-Pacific overlaten aan lokale partners en de Verenigde Staten? De capaciteit van de marine is immers beperkt. Zeker in een periode waarin de veiligheidsdreigingen de beschikbare mensen en middelen overstijgen. Een ander argument is dat Nederland de Verenigde Staten hiermee zal ontlasten; met als gevolg dat zij zich dan minder druk hoeven te maken over Europa.

Een andere vraag die hiermee samenhangt is: hoe verhoudt de inzet in de Indo-Pacific zich tot Hoofdtak 1? Een binnen Defensie op dit moment veelgebruikte term om krijgsmacht en maatschappij weer voor te bereiden op de verdediging van het eigen en bondgenootschappelijke grondgebied. De Indo-Pacific hoort daar niet bij. Zo is het in werking treden van Artikel 5 van het NAVO-verdrag in dit deel van de wereld niet van toepassing. Op grond van deze redenatie is een Nederlandse rol in de Indo-Pacific geen bijdrage aan de eerste hoofdtak en daarom op dit moment minder relevant. Toch heeft vooral de KM, mede vanwege de aard van *sea power*, met zijn uithoudingsvermogen, de toegangsmogelijkheden die internationale wateren bieden en zijn flexibiliteit, in de praktijk tot op heden invulling gegeven aan het Indo-Pacific beleid. Het is belangrijk te benadrukken dat andere domeinen net zo goed een rol hebben in dit gebied. Het is nadrukkelijk – zoals soms gesuggereerd – geen ‘marinefeestje’. In dit opiniestuk voor het *Marineblad* beperken we ons om voor de hand liggende redenen tot de marine, maar dit neemt niet weg dat de achterliggende discussie net zo goed opgaat voor de andere domeinen.

Politiek en strategie

In beginsel draait het vooral om politieke en strategische vragen. Strategisch, omdat het onze veiligheidsstrategie betreft. Sinds 1949 is die grotendeels ingebed in de NAVO, nadat de Tweede Wereldoorlog pijnlijk duidelijk had gemaakt dat Nederland als klein land zichzelf niet kan verdedigen. Samen sta je sterker, zeker als je een van machtigste kernmachten ter wereld tot je vrienden mag rekenen. Een trouwe bondgenoot zijn van Washington was tijdens de Koude Oorlog het ongeschreven fundament van de Nederlandse veiligheidsstrategie. In wezen is die loyaliteit er nog steeds, getuige de steun voor de Amerikaanse inval in Irak, de grote bijdrage aan de missie in Afghanistan en recent in de Rode Zee.²

Het vraagstuk is uiteraard ook politiek van aard. Het gaat namelijk om het verdelen van schaarse capaciteiten van de krijgsmacht. Het handelt bovendien om veel meer dan alleen een veiligheidsprobleem. De Indo-Pacific regio is van vitaal belang voor onze economie en daarmee onze welvaart. Door de ontwikkelingen in de Zuid-Chinese Zee staat het internationaal maritiem recht onder druk. Voor een klein land als Nederland is dat een uitermate ongunstige ontwikkeling. Het is aan de politiek om al die belangen en relaties af te wegen en een keuze te maken wat de krijgsmacht in deze vermog. Deze voert vervolgens dit beleid uit.



Minister van Defensie Kajsa Ollongren tijdens de IISS Shangri-la Dialogue in Singapore, juni 2022 (foto: IISS)

Afschrikken en beheersen

De rol van de KM is vooral inzichtelijk te maken hoe we aan dit Nederlandse beleid kunnen bijdragen en hoe we de eventuele consequenties kunnen beheersen. Juist over het laatste punt heeft een van de scribenten in het kader van een HCSS-project recent een paper gepubliceerd.³ Een van de conclusies van deze bijdrage is dat juist de mobiliteit en flexibiliteit van marineschepen een Nederlandse rol in de Indo-Pacific en daaraan gelieerde risico's beheersbaar maken. Er is immers veel aangelegen Europa niet te laten meeslepen in een oorlog tussen China en de VS. Escalatie of het ontstaan hiervan is zeer schadelijk voor onze economie. De vraag is dan ook hoe we als Nederland in Europees verband het beste aan en in enkele gevallen ook in een (dreigende) escalatie kunnen bijdragen. Het antwoord op deze vraag kent twee belangrijke componenten: afschrikken en het beheersen van escalatie.

Voor afschrikking is het van wezenlijk belang dat Beijing niet het beeld heeft dat het een oorlog om Taiwan kan winnen. Wezenlijk onderdeel hiervan is om met alle democratische landen een sterke militaire tegenmacht te bieden. Dat kan bijvoorbeeld door mee te doen aan oefeningen, zoals Zr.Ms. *Tromp* in juli 2024 deelnam aan de grote internationale maritieme oefening Rim of the Pacific (RIMPAC). Deelname hieraan geeft zowel een signaal af van interoperabiliteit als van gereedheid.

Als Nederland – en volgens de toenmalige minister van Defensie Ollongren daarmee ook Europa – invloed wil hebben op het beheersen van spanningen in de Oost en zo invulling geeft aan strategische doelstellingen, dan zal

ze daar aanwezig moeten zijn. Aanwezigheid in de Oost geeft ingangen op diplomatiek, militair en economisch niveau. Door aan tafel te zitten en mee te praten krijg je invloed. Dat vraagt om een structurele en langdurige betrokkenheid met de regio. Daarmee krijgen relaties diepgang, ontstaat er vertrouwen en niet onbelangrijk leer je de regionale dynamiek en eigenaardigheden kennen. Aanwezigheid in de Indo-Pacific vraagt daarentegen wel om een verdeling van de vloot over de Europese en Aziatische theaters. Gezien de schaarse middelen zal de bijdrage in het Verre Oosten geen grote omvang hebben en noch structureel zijn, maar een tijdelijk karakter kennen. Overigens pleit dat ook voor een meer gezamenlijke benadering. Samen met andere Europese landen is het mogelijk de last te verdelen en daarmee langer of indien nodig in een groter verband aanwezig te zijn.

Echter, ook met een kleine bijdrage kun je, vooral in vredetijd, de nodige invloed hebben. De recente wereldreis van het LC-fregat is daar een goed voorbeeld van. Nederland liet zien dat het de betrokkenheid met de regio serieus neemt. Het valt ook in Washington op dat Den Haag toch een aanzienlijk deel van haar fregattenbestand daarvoor langdurig beschikbaar stelt.⁴ Zeker als vervolgens met de passage door de Straat van Taiwan dat ene schip daadwerkelijk bereidheid toont het internationaal recht hoog te houden.

Een ander aspect is dat in de Indo-Pacific geen allianties bestaan zoals de NAVO. Veel landen in die regio voelen zich daarom kwetsbaar en dat zal met de herverkiezing

van de Amerikaanse president Donald Trump niet minder zijn. De politieke impact van de aanwezigheid van een Europese marine-eenheid kan daarom groter zijn dan de militaire waarde ervan. Het laat de landen in de regio zien dat ze er niet alleen voor staan en sondeert aan de autoriteiten in Beijing dat ook andere, niet-Aziatische landen, hun gedrag in de Zuid-Chinese Zee afkeuren. Overigens blijft het grote voordeel van het maritieme domein dat je vrij gemakkelijk schepen kunt verplaatsen. Hier is tegenin te brengen dat dit eind 1941 met het Britse *Fleet to Singapore* niet heeft gewerkt. De kapitale schepen HMS *Prince of Wales* en HMS *Repulse* arriveerden toen te laat en de omvang van dit smaldeel was te gering en te eenzijdig van samenstelling door het ontbreken van het luchtwapen. Dit was overigens een begrijpelijke keuze van de Britten; hun prioriteit lag op dat moment immers in Europa. Toch was deze beperkte bijdrage een belangrijk signaal naar bondgenoten en dan vooral de VS.

Burden Sharing en decoupling

Bovenstaande argumentatie kan je ook omdraaien met het argument dat een Europese focus op het eigen continent Washington de handen vrij geeft in een conflict met Beijing. Een tegenstander die mogelijk in kwantitatief en in enkele gevallen ook in kwalitatief opzicht de Verenigde Staten de baas is. In een conflict zal het voor de Amerikaanse krijgsmacht alle hens aan dek zijn en dat zal onvermijdelijk ten kost gaan van de militaire aanwezigheid in Europa. Zelfs die kleinere VS aanwezigheid is dan cruciaal voor de verdediging van Europa. Niet alleen wegens de onmisbare tactische en operationele capaciteiten die Washington inbrengt, maar juist ook om de trans-Atlantische politiek-strategische solidariteit te waarborgen. Die enkele eenheden koppelen (zeker wanneer het nucleaire contingenten betreft) nog altijd nationale veiligheid aan die van Europa en daarmee de in een grootschalig conflict cruciale nucleair-strategische afschrikking. Verdwijnt die lotsverbondenheid, dan is er sprake van *decoupling*. Het was een van de grote strategische onzekerheden tijdens de Koude Oorlog: zouden de Verenigde Staten werkelijk bereid zijn New York op te offeren voor Berlijn, Londen, Parijs of Amsterdam?

Het *decoupling*-vraagstuk is nauw verbonden met het fenomeen *burden sharing*. De kracht van een bondgenootschap ligt in de bereidwilligheid van staten samen te strijden en te lijden. Deze gedachte komt onder druk te staan als Europese lidstaten zich volledig richten op de veiligheid van het continent. Het argument is dat de Amerikanen de handen dan vrij krijgen in Azië. Als de spanningen daar oplopen en mogelijk leiden tot grote verliezen, zullen zij dan genoeg nemen met Europese bondgenoten die veilig vanaf de zijkant toekijken?

Een bondgenootschap werkt alleen als je elkaar door dik en dun steunt. Zowel in vredetijd (afschrikking) als in het ultieme geval samen bloeden. Gezien het kwantitatieve overwicht van China hebben de Verenigde Staten voor een geloofwaardigere afschrikking nu al hulp nodig. Laat staan als de zij een zware strijd in Indo-Pacific voeren met veel slachtoffers tot gevolg. Als Europa dan toekijkt, druk bezig met het afschrikken van Rusland, zal dat de fundamenteën van het bondgenootschap ondermijnen. De

‘Voor afschrikking is het van wezenlijk belang dat Beijing niet het beeld heeft dat het een oorlog om Taiwan kan winnen’

solidariteit van gedeelde veiligheidsbelangen en gezamenlijke lasten komt dan ter discussie te staan. De felle reactie binnen de Republikeinse partij naar aanleiding van uitspraken van de Franse president Emanuel Macron vorig jaar, waarin hij onder andere stelde dat Europa zich niet mee moet laten slepen in een oorlog over Taiwan, spreken wat dat betreft boekdelen.⁵

Een tegenargument is dat, als eerder opgemerkt, de Indo-Pacific en zelfs Hawaï niet vallen onder het NAVO-verdragsgebied. Artikel 5 is om die reden niet van toepassing. Een oorlog tussen Amerika en China in de Pacific is vanuit die redenatie dus geen zaak van de Verdragsorganisatie en behoort hiermee niet tot Hoofdtak 1. Een oorlog daar is geen zaak voor Nederland en Europa. Formeel is dit standpunt juist. De veronderstelling is dat Nederland een keuze heeft. Dat klopt, maar vrijblijvend is die niet. De geschiedenis laat zien dat het in praktijk lastig is je afzijdig te houden, zolang je veiligheidsstrategie afhankelijk is van de Verenigde Staten. Zo wilde Nederland in eerste instantie niet deelnemen aan de grondoorlog in Korea begin jaren vijftig, maar onder Amerikaanse druk deed het dat uiteindelijk toch.⁶

De rol van de Koninklijke Marine in de Indo-Pacific

De discussie of de krijgsmacht en in dit kader de marine een rol hebben te spelen in de Indo-Pacific, is gerechtvaardigd. De mondiale veiligheidssituatie is uitermate onzeker en instabiel. Er is sprake van meerdere concrete dreigingen, terwijl de Westerse (militaire) middelen daar iets aan te doen beperkt zijn.

De VS en bevriende landen in de regio zullen het in een strijd met China waarschijnlijk niet alleen af kunnen. In die zin komt een gezamenlijke afschrikking krachtiger over. Het is aannemelijk dat Washington daarvoor ook een beroep op Europa zal doen. Bovendien is het de vraag of het oude continent afzijdig wil blijven gezien de enorme economische en veiligheidsbelangen in de regio, alsook de koppeling met de Europese veiligheid. Kortom; inzake een militair(-maritieme) presentie in de Oost bestaat wel degelijk een directe relatie met Hoofdtak 1. De sterke verbondenheid tussen de regio's zal het politiek lastig maken afzijdig te blijven. De prangende vraag blijft natuurlijk hoe de schaarse militaire capaciteiten te verdelen over beide regio's. In de huidige situatie lijkt het periodiek



Vice-admiraal René Tas brengt na afloop van oefening RIMPAC een bezoek aan de bemanning van Zr.Ms. *Tromp*. Deelname aan deze oefening geeft zowel een signaal af van interoperabiliteit als van gereedheid (foto: X, @admiraalTas, 2 augustus 2024)

‘Het punt in
deze is om
**gereed te
staan** als de
vraag komt’

zenden van een fregat een prima manier om de betrokkenheid met de regio te tonen, deze beter te leren kennen en bij te dragen aan afschrikking. *Sea power* is hiervoor een uitstekend middel. Het schaarse vraagstuk kan deels tegemoet worden gekomen door vaker in Europees verband te opereren.⁷

Als de internationale spanningen verder oplopen, zal er meer van ons worden gevraagd. Wat en hoe is uiteraard lastig te voorspellen en zal op dat moment moeten worden beoordeeld met inachtneming van de veiligheidssituatie in de gehele wereld. Het is aannemelijk dat Nederlandse capaciteiten, die internationaal schaars zijn (F-35, SOF, onderzeeboten, onderzeebootbestrijdings- en luchtverdedigingscapaciteit), erg gewild zullen zijn. Tegelijkertijd is de aard van de dreiging in Europa anders dan die in het Oosten

en stelt daardoor andere eisen aan capaciteiten.⁸ Andere eenheden kunnen mogelijk meer in de periferie of als *backfill* voor de Amerikanen opereren. Daarbij behoeft het dus niet zozeer een maritiem conflict te zijn. Een opleving van de oorlog op het Koreaanse schiereiland kan bijvoorbeeld betekenen dat er ook een beroep wordt gedaan op land- en luchtmachtstrijdkrachten en cybereenheden.

Het punt in deze is niet zozeer de bijdrage zo goed mogelijk in te schatten, maar om gereed te staan als de vraag komt. Dat begint met het besef dat Nederland de Indo-Pacific niet kan negeren, bijvoorbeeld door een te enge definitie van een begrip als Hoofdtak 1. Daarvoor zijn de veiligheid en de welvaart in de Oost en in Europa te nauw met elkaar verbonden.

KTZ drs. H. (Henk) Warnar is universitair hoofddocent aan de Faculteit Militaire Wetenschappen (FMW) van de Nederlandse Defensieacademie. KLTZ dr. R.M. (Roy) de Ruiter is lector aan het Instituut Defensie Leergangen en universitair hoofddocent aan de FMW.

Noten

- 1 Een jaarlijkse Internationale veiligheidsconferentie in Singapore georganiseerd door het International Institute for Strategic Studies (IISS). De naam verwijst naar het hotel waar de conferentie plaatsvindt.
- 2 Zie Y.A. van Beusekom, Opereren in dreigingsgebied, in: *Marineblad*, jg. 134, nr. 7 2024
- 3 "Risk in Naval Diplomacy, a Small Power's Perspective." In *Maritime Security for Resilient Global Supply Chains in the Wider Indo-Pacific*, edited by Benedetta Girardi (HCSS) and Young-ook Jang (KIEP), 40-71, 2024.
- 4 CIMSEC 'AUKUS, Naval Procurement & Grand Strategy with Dr. Jonathan Caverley' *Sea Control*, 26 oktober 2023, Interview Dr. Jonathan Caverley, *Sea Control* nr. 474, Podcast, 13:25-13:50. <http://open.spotify.com/episode/4P58p7LIUXfyDabt3U9eJA?si=hJo8v8RmSEC5IZ0BJzsrQg>
- 5 M. Kerris en F. Bouma, "Macron: Europa moet onafhankelijker en soevereiner worden," *NRC Handelsblad*, 11 april 2023
- 6 Het zond overigens wel meteen een torpedobootjager.
- 7 Zie ook A.J. van der Peet, *Out-of-area: De Koninklijke marine en multinationale vlootoperaties 1945-2001*, (Franeker: Uitgeverij Van Wijnen, 2017)
- 8 S. Kaushal en J. Suessle. 2022. *Whitehall Report: The Impact of a Taiwan Strait Crisis on European Defence*. London: RUSI, Royal United States Institute for Defence and Security Studies. <https://static.rusi.org/the-impact-of-taiwan-strait-crisis-on-european-defence.pdf>

Cartoon



Een unieke kans in het Caribisch gebied

Civiel-militaire
samenwerking op
Aruba en Bonaire

‘Elke dag biedt **nieuwe leermomenten en kansen** om je netwerk te verbreden’

In januari 2023 vertrok ik naar Aruba voor een bijzondere functie binnen Defensie: Liaison Officier voor Civiel-Militaire Samenwerking (CIMIC). Het was een nieuwe omgeving, zowel professioneel als persoonlijk. Ik speel niet alleen een belangrijke rol in de samenwerking tussen Defensie en civiele partners, maar krijg ook de kans om het leven in het buitenland te ervaren. Met mijn vrouw Miriam én een pup (Saar) voelde Aruba al snel als een tweede thuis.

Ik werk vanaf Marinierskazerne Savaneta; naar mijn mening de mooiste kazerne binnen het Koninkrijk der Nederlanden. Lokaal personeel doet daarbij onwijs hun best om de kazerne in de goede staat te houden. Het complex is niet heel groot en dat zorgt voor een gezellige sfeer. De directe ligging aan zee maakt het mogelijk bij goed weer Venezuela te zien liggen.

Mijn rol als Liaison Officier

Als CIMIC Liaison Officier is mijn werk veelzijdig en uitdagend. Ik vertegenwoordig Defensie en onderhoud contacten met civiele ketenpartners in het veiligheidsdomein, zoals de lokale politie, brandweer en andere overheidsinstanties. In het kort draag ik zorg dat alle civiele entiteiten begrijpen wat ons werk inhoudt, en dat wij begrijpen wat het werk van de partners in het civiele domein inhoudt – we moeten elkaar begrijpen. Ik werk in het team van de N9 samen met nog drie anderen en rapporteer aan de commandant van de Marinierskazerne Savaneta op Aruba en het Maritiem Hoofdkwartier op Curaçao. Aruba en Bonaire vormen de eilanden waarvoor ik op het gebied van civiel-militaire samenwerking verantwoordelijk ben. Wat mijn werk bijzonder maakt, is de verantwoordelijkheid en het vertrouwen dat ik krijg om als jonge officier zelfstandig namens Defensie naar buiten te treden. De nauwe samenwerking met lokale partners zorgt dat we samen als team beter voorbereid zijn op crises en risico's in de regio. Elke dag biedt nieuwe leermomenten en kansen om het eigen netwerk te verbreden – iets wat in Nederland in deze rang vaak minder vanzelfsprekend is. De ene dag zit ik samen met de commandant bij de Minister-President

van Aruba om elkaar bij te praten over belangrijke onderwerpen en de andere dag sta ik samen met de directeur van het Rode Kruis les te geven aan militaire studenten. De dag erna staan we midden in de nacht te oefenen samen met de Kustwacht, brandweer, politie, ambulance en andere crisispartners omdat er, ter oefening, een vliegtuig een *ditch* in zee heeft gemaakt en we de levens van 30 passagiers moeten zien te redden. Kort daarop staan we een huis in Savaneta te verven, de wijk waar de kazerne is gehuisvest en waar we graag een steentje bijdragen aan het behoud van het historische dorpsgezicht. Iets wat Savaneta uniek maakt.

Daarnaast onderhoud ik ook contacten met partners die voor Defensie belangrijk zijn, maar niet per se tijdens een crisis een rol hebben. Een goed voorbeeld is de Aruba Conservation Foundation. Zij stellen hun park ter beschikking voor mariniers en andere eenheden die op bezoek komen. Hierdoor kan daar waardevolle training plaatsvinden. Daartegenover staat dat wij onze handen voor hen uit de mouwen steken. Zo hebben we geholpen met het graven van kanalen naar mangroven die dringend zeewater nodig hadden, omdat ze anders zouden sterven. Helaas slibben de kanalen dicht door veranderingen die de mens heeft toegebracht en daarmee een negatieve impact heeft op de natuur. Op de kazerne huisvesten we bijvoorbeeld ook een voor Aruba lokale ondersoort van de holenuil: de shoco. Een beschermd diersoort waar er nog maar weinig van zijn. Er zijn diverse hollen aangelegd waar deze reeds tot nationaal symbool geworden vogels kunnen leven. En door de interactie met de stichting planten we steeds meer inheemse bomen op de kazerne. Zo zie je, dat we als Defensie een grotere maatschappelijke rol innemen. Daarbij ben ik door mijn samenwerking met deze stichting stiekem ook een groot natuurliefhebber geworden.

Tijdens het orkaanseizoen ben ik aangewezen als commandant van Taskforce Saba. Met een groep van twaalf personen staan we elk jaar zes maanden paraat om hulp te bieden als Saba dit nodig heeft. Aan het begin van het orkaanseizoen reizen we met het team naar het eiland, om de banden weer aan te halen, de voorraden aan te vullen voor als we in *shelter* moeten en het eiland goed te leren kennen. Saba is een prachtig eiland, de natuur is er divers. En het is te gek om leiding te geven aan het gevarieerde team.



Een unieke kans in het Caribisch gebied

De aantrekkingskracht van wonen in het buitenland

Het leven in het Caribisch gebied is een avontuur op zich. Buiten werktijden genieten we van de rust en de ontspannen levensstijl dat Aruba biedt. We hebben ook een hond geadopteerd: een Cunucu, die hier veel voorkomt. Het is leuk om te zien dat veel mensen vragen naar het ras, want de Cunucu is gewoon een vuilnisbakkenras. Buiten werktijden wandelen we veel met de hond, of we gaan op het strand zitten en dan laat Saar zichzelf uit. Daarnaast heb ik het golfen opgepakt en hoop met een lage handicap het eiland te verlaten, zodat ik bij Marine Golfclub Nieuwediep indruk kan maken. Tot nu toe gaat het nog niet zo goed en is mijn handicap nog steeds 54, maar ik heb er erg veel lol in.

Reizen vanuit Aruba is verrassend makkelijk en hier maken we dan ook graag gebruik van. Er zijn directe vluchten naar veel bestemmingen in Noord- en Zuid-Amerika. In onze vrije tijd hebben we al een aantal indrukwekkende reizen kunnen maken, waaronder een rondreis door Peru, de Galapagoseilanden en Colorado. Voor mij was het hoogtepunt een cruise naar Antarctica. We verbleven op een relatief klein schip van 160 meter lang. Deze kleinere cruiseschepen zijn evenwel geschikt voor expedities. Nadat we Drake's Passage getrotseerd hadden, mochten we vijf dagen lang genieten van alles wat Antarctica te bieden had. We bezochten pinguïnkolonies, zagen veel walvissen en aan boord konden we een gevarieerd aanbod van lessen gegeven door wetenschappers bijwonen. We hadden een druk WPP, het bezoek aan de brug schoot er daarom bij in, maar goed, die hebben we wel voldoende gezien.

Meerwaarde voor Defensie en KM-officiëren

Ik geloof dat functies als deze van grote waarde zijn voor jonge KM-officiëren van alle dienstvakken. Ervaringen hier in de West bieden mogelijkheden om jezelf op unieke manieren te ontwikkelen, zowel op het gebied van civiel-militaire samenwerking, als in zelfstandig leiderschap. Een

ander voordeel van deze regio is dat je regelmatig de kans krijgt om hoogwaardigheidsbekleders te ontmoeten. Via mijn netwerk word ik soms uitgenodigd voor bijzondere bijeenkomsten, zoals een lunch over LGBTQI+ rechten met toenmalig Staatssecretaris van Huffelen en een bezoek van voormalig minister Rob Jetten aan de kazerne. Zoals we op het KIM geleerd krijgen: een officier is krijger, manager en diplomaat. Met name die laatste vergt eigenschappen die ik in deze functie optimaal kan ontwikkelen. Voor mij benadrukken deze ervaringen de meerwaarde van CIMIC-functies voor de organisatie. Ik hoop dat de Marine deze waarde blijft inzien, want de lessen die je hier leert zijn onbetaalbaar en komen de rest van je loopbaan van pas.

Een ervaring voor het leven

Het leven en werken in het Caribisch gebied heeft ons veel gebracht. Van de professionele mogelijkheden en verantwoordelijkheid in mijn werk tot de bijzondere persoonlijke ervaringen, het is een tijd die voor altijd bij zal blijven. Het is een unieke kans om Defensie en met name de KM te vertegenwoordigen op deze eilanden en tegelijkertijd volop te genieten van wat het Caribisch gebied te bieden heeft.

LTZ20C Karlijn Hopman-Calis

‘Ik geloof dat functies als deze van grote waarde zijn voor **jonge KM-officiëren van alle dienstvakken**’



Kooy symposium 2025

Weerbaarder door technologie



Door de geopolitieke ontwikkelingen wordt onze samenleving geconfronteerd met diverse hybride dreigingen en maatschappelijke onrust. We moeten zelfs rekening gaan houden met een militair conflict. Militaire capaciteiten kunnen de samenleving ondersteunen om weerbaarder te worden. Andersom kan een weerbare samenleving Defensie ondersteunen als er een militair conflict is. Ook daarbij speelt technologie een belangrijke rol.

Tijdens het Kooy symposium 2025 gaan we in op de noodzaak van weerbaarheid en op technologische ontwikkelingen om de diverse dreigingen het hoofd te bieden. Denk daarbij aan slimme sensoren voor het bewaken en beveiligen van vitale infrastructuur, autonome systemen om taken van mensen over te nemen, kwantumtechnologie om gevoelige (civiele en militaire) data te beschermen en lasersystemen om 'ongewenste' drones uit te schakelen.

Organisator	KIVI Afdeling Defensie & Veiligheid
Datum	16 april 2025
Duur	09:15 – 17:30
Locatie	Gen. Maj. Kootkazerne, Stroe



PARTNERS



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





Matchmaker I, 1965

Opmaat naar staande NAVO-vlootverbanden



'All ships had an enormous enthusiasm for the project. This established a capital of goodwill which paid a continuous dividend of cheerful pride in the squadron throughout its corporate existence. A new concept is bound to be more exciting than the humdrum normal, and this, coupled with a proper professional pride, ensured a 100 per cent output from each ship.'

Met deze woorden typeerde in 1965 een tevreden *Captain* Royal Navy D.V.M. Macleod, commandant van het zogeheten Matchmaker I-smaldeel, deze eerste poging om in vrede tijd voor een langere periode te oefenen met een multinationale maritieme NAVO-taakgroep.¹

LEES VERDER →

Aangevoerd door Hr.Ms. *Overijssel*, vaart het Matchmaker I-eskader in kiellinie achter het Britse vliegkampschip HMS *Ark Royal* na afloop van NAVO-oefening Pilot Light, maart 1965 (foto: Alamy)

Matchmaker I, 1965

Zestig jaar nadat deze voorloper van hedendaagse staande bondgenootschappelijke vlootverbanden zoals de Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG1) het spits afbeet, en zeker nu per 9 januari commandeur Arjen Warnaar aan boord van het vlaggeschip Zr.Ms. *Tromp* het bevel voert over laatstgenoemd smaldeel,² lijkt het passend te reflecteren op de achtergronden van Matchmaker I. Dit artikel analyseert hiertoe allereerst vanuit een meer algemeen interoperabiliteit oogpunt alsmede historisch bezien, de opzet van dit smaldeel, alvorens de operaties van dit oefeneskader te belichten en de resultaten alsmede de toenmalige gevolgtrekkingen ervan te analyseren, en sluit af met een conclusie.

1940s-1950s: eerste stappen naar bondgenootschappelijke interoperabiliteit

Onduidelijk uitgegeven orders/berichten, onderscheiden de doctrines en een algeheel gebrek aan inzicht in elkaars modus operandi, dragen bij bondgenootschappelijk marine-optreden grote, zo niet dramatische risico's in zich.³ De Slag in de Javazee is hiervan een voorbeeld. In februari 1942 probeerde aldaar een Naval Task Force van Nederlandse, Amerikaanse, Britse en Australische schepen onder schout-bij-nacht Karel Doorman vergeefs een Japanse invasiemacht te onderscheppen. In de daaropvolgende verloren zeeslag gingen vele geallieerde schepen ten onder zonder noemenswaardige vijandelijke verliezen. Weliswaar telden de bondgenootschappelijke kruisers over en weer (communicatie) liaisonofficieren, maar de korte tijd (zes weken) dat de multinationale vlootmacht gezamenlijk opereerde alsook gemis aan gezamenlijke oefeningen en doctrine, wogen – naast diverse vormen van Japanse overwicht – zwaar mee in deze geallieerde nederlaag.⁴

Het was geallieerde bevelhebbers hierna duidelijk dat zonder een samenhangend geheel aan reactie(s)/inzet, multinationale operaties te complex waren geworden, wat met zich meebracht dat betrokken eenheden wel grotere risico's *moesten* nemen. Of, zoals de negentiende-eeuwse Pruisische militair strateeg Carl von Clausewitz het al duidde:

'(...) with several independent actors involved in multinational decision making and implementation of strategies, command and control appears to be rather limited, while complexity and friction tend to be unlimited. Consequently, military alliances and coalitions face stronger problems of achieving consensus in strategy making than purely national systems.'⁵

Kortom, om (maritieme) coalitie-inzet succesvol te doen verlopen, diende deze zo min mogelijk neer te komen op geïmproviseerde actie. De Britse en Amerikaanse marineleidingen gingen vanaf medio 1942 dan ook toenemend samenwerken inzake het onderling elkaar structureel verstrekken van inlichtingen, het over en weer plaatsen van liaisonofficieren in elkaars staven, het uitwisselen van code- en seinboeken etc. Een aanpak die in de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog werd voortgezet, nu samen met de Canadese marine en tijdens bi- en triple oefeningen ruimhartig invulling zag.⁶ De in maart 1948 opgerichte Westerse Unie, een louter West-Europese veiligheidsor-

ganisatie, trok deze lijn door. In drie grote multinationale maritieme oefeningen tussen 1949-1951, kwam het eveneens tot uitwisseling van liaisonofficieren, tactieken en gegevens tussen vooral de Britse, Franse en Nederlandse marines, om zo de onderlinge interoperabiliteit enigszins in goede banen te leiden.⁷

De opzet van een multinationale NAVO-marinedoctrine en beveiligde gemeenschappelijke beveiligde gegevensuitwisseling zijn niet toevallig herleidbaar tot aanvang/medio jaren 1950, toen na de oprichting van de verdragsorganisatie in 1949 enige multinationale overeenkomsten, *standardization agreements* (STANAGs) genaamd, resulteerden in standaardprocedures voor schepen opererend in taakgroepen, evenals de bijkomende logistiek en communicatie op zee. Deze voortvarende bondgenootschappelijke aanpak was deels toe te schrijven aan het niet verloren willen laten gaan van in WOII opgedane positieve multinationale ervaringen, maar bovenal aan de toenmalige succesvolle inzet van een (merendeels) Gemeenbest smaldeel in de Korea-oorlog (1950-1953). Hierin werkten oorlogsbodems uit Groot-Brittannië, Canada, Australië, Nieuw-Zeeland, de VS en Nederland, jarenlang nauw samen in gezamenlijke, steeds drie weken lange patrouilles. Bondgenootschappelijke collectieve richtlijnen, of STANAGs, zoals de in dit tijdsbestek opgestelde ATP 1 (Allied Maritime Tactical Instructions and Procedures) waren op dit multinationale Korea-optreden terug te voeren.⁸



Admiral Royal Navy Sir Charles E. Madden, pleitbezorger van Matchmaker (foto: Wikimedia)

De opstellers van deze doctrines waren er zich overigens van het begin af aan van bewust dat deze geenszins de soepele samenwerking van marine-eenheden in *alle* omstandigheden garandeerden. Multinationale richtlijnen konden bijvoorbeeld nationale voorbehouden niet vervangen en de directieven mochten natuurlijk nationale wetgevingen geenszins schenden. Het waren zaken die voorin alle belangrijke door de NAVO-marines gehanteerde handleidingen vermeld stonden (en staan!).⁹ Daarbij was de staf van de aanvang 1952 in het Amerikaanse Norfolk aangestelde Supreme Allied Commander Atlantic (SACLANT) ervan doordrongen dat een doctrine bepaald geen Enkhuizer Almanak was en niet *alle* omstandigheden kon voorzien. Ervaring had geleerd dat bijvoorbeeld overbelaste junior officieren, technische storingen, verkeerd begrepen instructies of eigenwijze ondergeschikten, maar al te zeer afbreuk deden aan vooraf opgestelde plannen en richtlijnen, vooral gedurende snel veranderende operationele situaties met verspreide eenheden. Tel hier het multinationale element bij op en een keur aan problemen, geworteld in bovengenoemde zaken, was welhaast gegarandeerd. De jonge staf SACLANT, alsook de spoedig in het Britse Northwood zetelende staf Deputy Commander SACLANT/Commander Eastern Atlantic (EASTLANT), meenden/hoopten dan ook dat in eerste instantie raamwerken voor praktijkervaring als frequente grote oefeningen en multinationale vlootverbanden, soelaas boden om de onderlinge NAVO-samenwerking beter te doen verlopen.¹⁰

Raamwerk: (structureel) oefenen

Marines neigden er omstreeks 1950 toe bepaalde vaardigheden eerst in afzondering unilateraal onder de knie te krijgen om pas hierna het zelfvertrouwen te vergroten met deelname aan internationale, meer complexe oefeningen. De meest eenvoudige versie hiervan betrof individuele schepen die een *passage exercise* of PASSEX uitvoerden, waarbij twee vaartuigen op korte afstand met elkaar communiceerden (radio/Aldislamp) en bemanningen met elkaar vertrouwd konden raken. Vergelijkbaar met havenbezoeken, ondersteunde verder uitwisseling van personeel tussen landen, later bekend onder de duiding *cross-pollination* (CROSSPOL) hetzelfde doel, waardoor bemanningsleden van andere marines de kans kregen elkaar te leren kennen en begrijpen als collega-zeelieden. NAVO-samenwerking in optima forma!¹¹

De toenmalige bondgenootschappelijke NAVO-marineleiding meende dat grootschalige en divers opgezette oefeningen, waaronder bijvoorbeeld onderzeebootbestrijding, kustbombardementen en amfibische landingen, het vermogen van betrokken marines meer diepgaand zouden testen om samen te leren werken, mede dankzij een gemeenschappelijke doctrine (*tactics, techniques en procedures*). Deze manoeuvres dienden in de ogen van staf-SACLANT technische mismatches binnen multinationale eenheden aan het licht brengen, opdat deze taakgroepen, nadat de problemen waren aangepakt, meer samenhangend gingen opereren. Idealiter betrof het grootschalige, een tot twee weken durende *combined* maar ook *joint* oefeningen. De eerste grootschalige, tien dagen durende NAVO-exercitie in de Noord-Atlantische Oceaan, Mainbrace, vond daarom al kort na de opzet van het Allied Command Atlantic plaats: in september 1952. Deze ma-

‘Om (maritieme) coalitie-inzet succesvol te doen verlopen, diende deze zo min mogelijk neer te komen op geïmproviseerde actie’

noeuvere, waaraan ruim tweehonderd schepen, duizend vliegtuigen en 80.000 militairen uit acht lidstaten deelnamen, trapte af met vele nog onopgeloste uitdagingen inzake operationele onderlinge communicatie en inlichtingen, alsook (deels) afwijkende doctrines en tactieken. De oefening was voor NAVO-commandanten, maar ook voor hele cohorten aan multinationale officieren een enorm leermoment. Mainbrace bleek bovendien zowel operationeel als politiek gezien een dusdanig succes, dat ze de basis vormde voor structureel terugkerende grote maritieme NAVO-manoeuvres tijdens de Koude Oorlog alsook daarna.¹²

Opwerken naar een langdurig oefenend NAVO-smaldeel

Al in 1960 opperde de Canadese afgevaardigde tijdens een NAVO Anti-Submarine Warfare (ASW-)symposium, te komen tot een meer structurele multinationale taakgroep voor onderzeebootbestrijding. Dit idee werd uiteindelijk opgepakt kort na SHAPEX 63, de jaarlijkse conferentie die werd gehouden op Supreme Headquarters Allied Powers Europe (SHAPE), toen nog gevestigd nabij Rocquencourt, Frankrijk. Op deze conferentie kwamen de Noord-Atlantische Raad, de stafchefs van de NAVO-landen, leden van de NAVO Standing Group, de belangrijkste NAVO-commandanten en hoge officieren van Allied Command Europe (ACE) bijeen voor overleg over de belangrijkste problemen van het bondgenootschap. Commander-in-Chief EASTLANT, *Admiral* Royal Navy Sir Charles Madden, stelde hierbij dat de geallieerde marines vanaf eind jaren vijftig weliswaar stappen hadden gezet in de richting van een NAVO-breed communicatiesysteem met de introductie van LINK11 (en het minder geavanceerde en goedkopere LINK10) alsmede goed aan de weg timmerden inzake algemene tactische doctrine, vooral betreffende ASW. Waar het gestandaardiseerde logistieke ondersteuning en meer langdurige samenwerking op zee aanging, was er zijns inziens evenwel voor de bondgenoten nog veel werk aan de winkel om te komen tot betere interoperabiliteit.¹³

In november 1963 was op hoog niveau met name de discussie over het laatstgenoemde in een dusdanige stroomversnelling geraakt, dat Madden aan SACLANT, *Admiral* USN Harold P. Smith, voorstelde als experiment een lang-

Matchmaker I, 1965

durige oefening te beleggen voor een kleine taakgroep van vier tot zes fregatten. Deze diende deel te nemen aan enige grotere bondgenootschappelijke oefeningen, een gezamenlijk trainingsprogramma te doorlopen en her en der in het Atlantisch theater de NAVO-vlag te tonen. Begin januari 1964 stuurde Smith het voorstel van de Brit ter goedkeuring naar een welwillende NATO Standing Group. Deze riep vervolgens lidstaten op oorlogsbodems voor dit tijdelijke multinationale smaldeel te leveren. Nederland, Canada, het VK en de VS zegden hierna al snel schepen toe, waarna SACLANT op 8 juni 1964 aan de voorziene langdurige oefening van dit smaldeel de naam Matchmaker meegaf.

In februari 1965 verzamelden de betrokken vaartuigen zich nabij Schotland voor de vijf maanden durende oefening, om hiermee onder meer inderdaad problemen bloot te leggen inzake afwijkende procedures, maar ook die van het (langdurig) gebruik maken van basis- en ondersteuningsfaciliteiten in verschillende landen. Het verdere doel van deze oefening was goodwill te tonen onder NAVO-landen en intern alsook extern (lees: Sovjet-Rusland) de kracht en eenheid van het bondgenootschap uit te dragen door deelname aan overige NAVO-manoeuvres en nationale oefeningen van lidstaten.¹⁴

Oefening Matchmaker I

Op 18 februari 1965 formeerde de NAVO-taakgroep Matchmaker zich te Rosyth. Bevelvoerend officier was *Captain* Royal Navy D.V.M. MacLeod aan boord van het fregat HMS *Leander*. De overige oorlogsschepen waren het Canadese HMCS *Columbia*, het USS *Hammerberg* en de Nederlandse onderzeebootjager Hr.Ms. *Overijssel*. KLTZ J. Fennema voerde het commando over het KM-vaartuig. In de Schotse wateren begon de gewenning tussen de diverse schepen en bemanningen. Vervolgens trapte de *weapon training* fase af van NAVO-oefening Pilot Light. De schepen oefenden overigens eerst individueel en met eigen nationale oorlogsbodems. Zo werkte de *Overijssel* samen met de carrier Hr.Ms. *Karel Doorman* en de bevoorradar Hr.Ms. *Poolster*, om pas hierna op te stomen in het Matchmaker-eskader. In navolgende dagen kwam het nabij de Britse kust tot een exercitie die in het teken stond van het tegengaan van onderwater sabotageacties, waarna bij Rosyth de *weapon training* werd hervat en de scheepsbemanningen briefings kregen over de tactische fase van Pilot Light.

Tijdens de oversteek van Schotland naar het Noorse Bergen, van 5 tot 10 maart, beschermde het Matchmaker-smaldeel in het kader van Pilot Light de *Karel Doorman* tegen onderzeebootaanvallen. Uiteraard was er ook aandacht voor de multinationale logistiek. Zo laadde Hr.Ms. *Overijssel* olie uit de Royal Fleet Auxiliaries *Tideflow* en *Wave Prince*, en vond er bevoorrading op zee (BOZ) plaats tussen de *Poolster* en Angelsaksische schepen.¹⁵ *Captain* Macleod noteerde hierna tevreden: 'By the end of PILOT LIGHT, the four ships formed a unit which was a squadron in spirit as well as in name'.¹⁶ Nadat het smaldeel van Noorwegen naar Noord-Ierland voer, volgde te Londen-derry een ASW Joint Tactical Course en werd deze theorie tussen 29 maart en 1 april in de praktijk beoefend. Het Matchmaker-eskader opereerde hierbij met Royal Navy

‘In de Schotse wateren begon de gewenning tussen de diverse schepen en bemanningen’

onderzeeboten, waarbij onder meer de splinternieuwe SSN HMS *Dreadnought* als oefenvijand optrad. Ook volgden er schijnaanvallen door Britse en Canadese vliegtuigen.

Na de Britse wateren eind april te hebben verlaten, volgden havenbezoeken aan Kopenhagen, Rotterdam en Brest. Ten zuidwesten van Bretagne kwam het tot oefeningen met de Franse luchtmacht en werden op het reistrajec naar Lissabon vooral de onderlinge verbindingen getest. Na Portugal eind mei achter zich te hebben gelaten, staken de schepen van MacLeod de Atlantische Oceaan over en belandden in Halifax, Canada, voor een onderhoudsperiode van twee weken. Na een tussentijds geslaagd havenbezoek aan New York, volgde aanvang juli een BOZ door een Canadese tanker en startte oefening Pole Star. Acht dagen lang nam het NAVO-eskader, dat werd ingedeeld bij de USN Carrier Division 3, deel aan konvooi-escorte oefeningen met overige Amerikaanse, Britse en Canadese vlootten. Deze manoeuvres kenden naar zeggen van KLTZ Fennema overigens 'een eenvoudig karakter'. Aangekomen in Norfolk, volgde daar op 18 juli met veel ceremonieel de ontbinding van het Matchmaker-smaldeel.¹⁷

CO MacLeod stelde in zijn verslag dat er veel geleerd was gedurende de vijf maanden lange oefening. In de verschillende havens traden als ingeschat moeilijkheden op inzake bevoorrading met gespecialiseerde onderdelen. Een groter vraagstuk betrof evenwel aanvulling van bepaalde niet gestandaardiseerde munitie. 'Little progress seems to have been made beyond national supply arrangements and recommendations have been made to attempt to improve this situation', aldus de Schot. Hoewel alle schepen ervaring hadden met BOZ en deze hierdoor grotendeels naar wens verliep, maakten kleine verschillen, die aan het licht traden bij de nationale aanpak van dit type bevoorrading, wel dat meer dan eens 'considerable ingenuity, first-class seamanship, and a lot of hard work' noodzakelijk was. In de ogen van de Royal Navy officier zou uit deze gevallen van vergaande improvisatie blijken, dat sommige marines de betrokken ATP onvoldoende kenden of niet bekend waren met de laatste versie ervan. Ondanks voornoemde kritiek concludeerde MacLeod enthousiast dat:



Het Matchmaker I-smaldeel afgemeerd aan de Parkade in Rotterdam, 10 mei 1965 (foto: collectie NIMH)



Vlaggeschip Matchmaker I HMS *Leander* is opengesteld voor bezoek (foto: collectie NIMH)



Hr.Ms. *Overijssel* tijdens een BOZ (foto: collectie NIMH)



De *Overijssel* 'ahead full' tijdens Matchmaker I (foto: collectie NIMH)



Captain Royal Navy D.V.M. Macleod, CO van Matchmaker I (foto: Defence News, CAN)



Reisroute Matchmaker I, 1965

'The exercise provided a fascinating five months for every officer and enlisted man who took part in it. Much was learned from the logistic problems that arose under these circumstances. Five months of continuous operations with excellent training facilities allowed an unusually high standard of ASW proficiency to be achieved. The combination of four widely differing sets of equipment gave the squadron a unique tactical flexibility. Each ship started the exercise with the conviction that her own methods of operation were the best; each ship finished the exercise with a new respect for her colleagues and with a very much broader approach to common naval problems.'¹⁸

Opzet van een permanente Maritime Contingency Force: STANAVFORLANT

Het succes van Matchmaker I leidde in 1966 tot een tweede vijf maanden lange oefening met een dergelijk eskader, waar de KM wederom in participeerde: Matchmaker II. In januari 1967 kwam het bovendien tot de zeven maanden durende exercitie Matchmaker III onder bevel van de Nederlandse KTZ F. Visser.

Intussen zag staf-SACLANT zich geconfronteerd met ontwikkelingen die haar deden overwegen een omvangrijke Atlantic Maritime Contingency Force op te zetten. Deze ontwikkelingen betroffen vooral een snel in omvang en actieradius groeiende moderne Sovjet-Russische vloot, die vergaand de Sea Lines of Communications (SLOCs) op de Atlantische oceaan leek te bedreigen, alsook de opzet van de NAVO-strategie Flexible Response, die een meer op conventionele wapeninzet gebaseerde reactie op



Sovjet-Russische agressie voorstond en zo het belang van overzeese versterkingen deed toenemen.¹⁹ In november 1966 werd het concept voor een permanent Matchmaker-eskader en hiermee een Standing Naval Force Atlantic (STANAVFORLANT), verbonden met het voorstel voor een Atlantic Maritime Contingency Force. In tegenstelling tot Matchmaker riep dit concept dus op tot een staand vlootverband, dat eerder een operationele dan een oefentaakgroep inhield en zou dienen als één van de bouwstenen voor de voorziene Maritime Contingency Force.²⁰

Grootste pleitbezorger voor een STANAVFORLANT was *Rear Admiral* USN R.G. Colbert. Deze bekleedde de functies Deputy Chief of Staff en Assistant Chief of Staff for Policy, Plans, and Operations van SACLANT, *Admiral* USN Th.H. Moorer. Colbert, mogelijk niet toevallig een veteraan van de Slag in de Javazee, was een fervent promotor van samenwerking tussen NAVO-marines. In Norfolk wist hij



Rear Admiral USN R.G. Colbert, geestelijk vader van STANAVFORLANT (foto: US Naval Heritage and History Command)

al snel de handen op elkaar te krijgen voor een permanent Matchmaker-eskader. Met verdere steun van de Commander-in-Chief EASTLANT, *Admiral* Royal Navy Sir John B. Frewen, werd het voorstel ingediend bij het NATO Military Committee (MC). Op 9 mei 1967 ging dit gremium akkoord met Colberts concept. Nadat de defensie ministeries van alle betrokken landen waren gepolst, diende SACLANT in november 1967 het definitieve voorstel in. Hierop kreeg dit in december groen licht tijdens een bijeenkomst van de North Atlantic Council.²¹ De voorgestelde Maritime Contingency Force, waaraan de Standing Naval Force eerder gekoppeld was, werd voorlopig geparkeerd. Desondanks gingen er onmiddellijk richtlijnen uit voor het voorstel van de STANAVFORLANT, dat in januari 1968 werd ingericht met personeel en schepen die al waren toegewezen aan een Matchmaker IV-eskader.²²

Standaardisatie was en is een begrip in de NAVO. Het vermogen effectief en efficiënt samen te werken dankzij STANAGs ligt aan de basis van het succes van de alliantie, en gaf en geeft het bondgenootschap slagkracht die verder gaat dan de som der delen. Omdat STANAVFORLANT meestal zowel moderne als oudere schepen telde, kende het duidelijke verschillen in standaarden. In de loop der decennia werden op dit vlak evenwel grote stappen gezet door tests met nieuwe procedures en schepen allemaal gingen opereren met geavanceerde data-LINK-procedures. Dit staande vlootverband, opgericht zonder al te grote kosten implicaties, was en bleef gebaseerd op gelijkheid tussen de lidstaten, ongeacht de omvang van de betrokken marine. Deze insteek veranderde niet met de naamswijziging van STANAVFORLANT in SNMG1 in januari 2005, nu alweer twintig jaar geleden.

Conclusie

Elke alliantie, in verleden en heden, is onderhevig aan interne en externe spanningen. Matchmaker I en navolgende (permanente) navale NAVO-taakgroepen (naast STANAFORLANT/SNMG1 valt te denken aan Standing Naval Force Channel 1969/huidig SNMCMG1 en STANAVFORMED 1992/huidig SNMG2) maakten, dat deze taakgroepen uitgroeiden tot ware symbolen van eendrachtige bondgenootschappelijke maritieme macht, alsook speerpunten werden van geallieerde militaire interoperabiliteit. De smaldelen zijn door decennia permanent oefenen en opereren in multilateraal verband, en hiermee toenemende internationale standaardisatie, niet meer weg te denken als onderdelen van maritiem NAVO-optreden.

De door de Britse *Admiral* Madden ingestoken oefening Matchmaker, maar ook navolgende permanente maritieme NAVO-taakgroepen bleken een effectief instrument waardoor bondgenootschappelijke marines, van klein naar groot, welhaast routinematig geïntegreerd konden opereren. Vanaf voorjaar 1965 droegen deze gaandeweg in interoperabiliteit uitblinkende vlootverbanden (land- en luchtsrijdkrachten kennen dit fenomeen hoe genaamd niet) niet alleen bij aan de ontwikkeling van gemeenschappelijke maritieme tactieken en begrip van het NAVO-bevelsapparaat, maar bieden ze stand-by taakgroepen voor onvoorziene gebeurtenissen in vreedstijd of tijdens oplopende internationale spanningen zoals meer recentelijk in de Oostzee.²³

Dr. A.J. (Anselm) van der Peet is senior wetenschappelijk onderzoeker bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) in Den Haag. De auteur dankt KTZ Yvonne van Beusekom voor haar commentaar op een eerdere versie van dit artikel.

Lees verder →



Het vergeten Verdrag van Brussel
Voortrekker van de NAVO en internationale leerschool voor de Koninklijke Marine



Mainbrace, september 1952
'Moeder' van alle grote maritieme oefeningen op de NAVO-Noordflank



75 jaar NAVO
Achtergronden van de eerste maritieme strategie van de verdragsorganisatie



'Similar but not identical'
Achtergronden en vorming van de United Kingdom and Netherlands Amphibious Force (UKNLAF), 1965-1973

Noten

1 Captain Royal Navy D.V.M. Macleod, '139 Exercise Match Maker', Professional Notes, Notebook and Progress, *U.S. Naval Institute Proceedings* Vol. 92/1 January (1966) <https://www.usni.org/magazines/proceedings/1966/january/professional-notes-notebook-and-progress>

2 <https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2025/01/04/zr.ms.-tromp>

3 J. Goldrick, 'The Problems of Modern Naval History', in: J.R. Hattendorf (ed.), *Doing Naval History: Essays Toward Improvement* (Annapolis MD, 2000) 79-80.

4 Jeremy R. Cox, *Rising sun, falling skies: the disastrous Java Sea campaign of World War II* (Oxford, New York 2014)

5 Geciteerd in: U. Hartmann, *Carl von Clausewitz and the Making of Modern Strategy* (Potsdam 2002) 99.

6 Anselm van der Peet, '75 jaar NAVO Achtergronden van de eerste maritieme strategie van de verdragsorganisatie', *Marineblad* 134, 3 (2024) 12-18.

7 Anselm van der Peet, 'Het vergeten Verdrag van Brussel: voortrekker van de NAVO en internationale leerschool voor de Koninklijke Marine', *Marineblad* 128, 2 (2018) 28-32.

8 John Hattendorf, Stan Weeks, 'NATO's Policeman on the Beat', *U.S. Naval Institute Proceedings*, Vol. 114/9 September (1988) <https://www.usni.org/magazines/proceedings/1988/september/natos-policeman-beat>; Anselm van der Peet, *Out-of-area. De Koninklijke Marine en multinationale vlootoperaties 1945-2001* (Franeker 2016). Niet toevallig was *Admiral* Royal Navy Sir G.W. Andrewes, C-EASTLANT (1952-1953), eerder CO Commonwealth eskader bij Korea (1950-1951), een van de aanjagers van ATP 1.

9 *Multinational Maritime Tactical Instructions and Procedures*, V-VI.

10 Zie voor een verdere kijk hierop onder meer: C.S. Gray, 'History for strategists: British Seapower as a relevant past', *Journal of Strategic Studies*, Volume 17, Issue 1: Seapower: Theory and Practice (1994) 7-32. Zie voor de opzet van de Atlantische NAVO-HQs: Anselm van der Peet, 'Mainbrace september 1952 'moeder' van alle grote maritieme oefeningen op de NAVO-Noordflank', *Marineblad*, 132, 6 (2022) 28-35, aldaar 29.

11 Thomas-Durell Young, 'Cooperative Diffusion through Cultural Similarity: the post-war Anglo-Saxon Experience', in: E.O. Goldman and L.C. Eliason, *The Diffusion of Military Technology and Ideas* (Stanford 2003) 93-113.

12 Van der Peet, 'Mainbrace', 28-35. Zie voor een analyse van de algehele problematiek van multinationaal maritiem optreden en voorafgaande grootscheepse marine-oefeningen: G.E. Weir, *You Cannot Surge Trust. Combined Naval Operations of the Royal Australian Navy, Canadian Navy, Royal Navy and United States Navy, 1991-2003* (Washington DC, 2003) 8-9.

13 Hattendorf and Weeks, 'NATO's Policeman'. Zie verder: A.J. Goode, 'For Example, See NATO', *U.S. Naval Institute Proceedings*, Vol. 121/3 March (1995) <https://www.usni.org/magazines/proceedings/1995/march/example-see-nato>

14 Hattendorf and Weeks, 'NATO's Policeman'; *Jaarboek van de Koninklijke Marine 1965* ('s-Gravenhage 1966) 536-539.

15 *Jaarboek KM 1965*, 536-545.

16 Macleod, 'Exercise Match Maker'.

17 *Jaarboek KM 1965*, 536-545.

18 Macleod, 'Exercise Match Maker'.

19 R.G. Colbert, 'The Standing Naval Force Atlantic', *Naval War College Review*, Vol. 22, no. 9 (1969) 1-2; Anselm van der Peet, 'Similar but not identical'. Achtergronden en vorming van de United Kingdom and Netherlands Amphibious Force (UKNL AF) 1965-1973', *Marineblad* 133, 3 (2023) 14-21, aldaar 15-16.

20 Hattendorf and Weeks, 'NATO's Policeman'.

21 John Hattendorf, 'Admiral Richard G. Colbert, Pioneer in Building Global Maritime Partnerships', *Naval War College Review*, Vol. 61, no. 3 (2008) 109-130, aldaar 112, 120-121.

22 Hattendorf and Weeks, 'NATO's Policeman'.

23 Zie bijvoorbeeld: Yvonne van Beusekom, 'Stronger Together. Zr.Ms. Tromp in Standing NATO Maritime Group 1', *Marineblad* 133, 1 (2023) 4-10.



Het *Naval Pay and Identity* boekje van Johannes Beukema bevat persoonsgegevens, zijn stamboeknummer en informatie over ontvangen kleding en inentingen tijdens zijn militaire training in Engeland (collectie NIMH)

Van ijzige fjorden naar tropische eilanden

De dagboeken van Engelandvaarder Johannes Beukema

Johannes Beukema is 16 jaar oud als de Tweede Wereldoorlog losbarst. De piepjonge Groninger klust dan als landarbeider hier en daar wat bij op boerderijen. Hij weet dan nog niet dat de oorlog zijn leven in een compleet andere richting zal sturen, ver weg van de Oost-Groningse dorpen waar hij opgroeit. Beukema gaat namelijk varen. Eerst bij de bezette koopvaardij in de Oostzee, vanwaar hij zijn Engelandvaart zal wagen. Daarna als oorlogsvrijwilliger bij de Koninklijke Marine in Indonesië. Als hij eind 1948 terugkeert naar Groningen heeft hij heel wat zeemijlen achter de rug, twee oorlogen meegemaakt, ijzige fjorden en tropische eilanden gezien, en zijn ervaringen neergepend in twee dagboeken.

Engelandvaart vanaf de bezette koopvaardij

Beukema belandt in augustus 1942 als tweede machinist op de door de bezetter gevorderde kustvaarder m.s. *Gruno*. De komende maanden vervoert hij ijzer en beton van Hamburg naar Noorwegen om de Duitse troepen te bevoorraden. Dit is gevaarlijk werk. De *Gruno* vaart eind augustus al op een zeemijn, maar de jonge Groninger is dan net overgeplaatst naar een ander schip, omdat daar de tweede machinist ziek is geworden. Een paar maanden later gaat het weer bijna mis. Als hij op weg naar Trondheim de haven van Molde binnenvaart ziet hij de wrakken van vijf Duitse schepen en een Noors schip, allemaal tot zinken gebracht door een tweetal Engelse kruisers. 'Dat was gebeurt [sic] 3 dagen voor ons aankomst in Molde.'

Tweemaal ontsnapt Beukema aan een vroeg zeemansgraf, maar meer dan een paar regels maakt hij daar niet aan vuil.

De bezette kustvaart betaalt ruim en ondanks de gevaren van kruisers en zeemijnen is het goed vertoeven aan boord – waarover hij dan wel weer veel schrijft. Beukema vertelt dat hij altijd genoeg vlees, 'ruim boter', meer dan genoeg sigaretten en zelfs koekjes en chocoladerepen krijgt. Toch is dat niet waarvoor hij zich heeft aangemeld. Op een ingeschoven vel papier voorin zijn eerste dagboek verklapt hij de echte reden: 'Johannes Beukema – geboren 28-02-1924 – gevlucht vanaf schip 28 mei 1944'.

De Duitse transportvloot vaart namelijk vlak langs Zweden. Hij wil via dit neutrale land vluchten naar Engeland, om zich aan te sluiten bij de geallieerde oorlogsinspanning.

Samen met drie kompanen ontsnapt hij met een kleine sloep. Ze roeien naar de Zweedse kuststad Lysekil en drie dagen later meldt Beukema zich bij de Nederlandse consul in Stockholm. Jammer genoeg voor de groep kompanen zijn er dan al zoveel aspirant-Engelandvaarders in Zweden aangekomen, dat de overtocht ernstige vertraging oploopt. Met vele andere Nederlandse vluchtelingen wordt Beukema daarom aan het werk gezet als houthakker in de Zweedse bossen, ver weg van Stockholm – waar het wemelt van Duitse spionnen.

Een pagina uit het fotoalbum van Johannes Beukema, gewijd aan zijn tijd als houthakker in de Zweedse bossen. Samen met andere Nederlandse vluchtelingen moet hij in de afgelegen gebieden aan het werk, ver weg van eventuele Duitse spionnen, in afwachting van zijn overtocht naar Engeland (collectie NIMH)

‘Hier wordt vaak geschoten op de straat. We nemen altijd ons geweer mee als we de straat op gaan. Iedere dag worden er lijken uit de rivier gehaald’

Veel schrijft Beukema niet over zijn Engelandvaart via de noordelijke route. Hij noteert enkel de locaties van zijn omzwervingen in de bossen en de datum dat hij eindelijk per vliegtuig naar Engeland mag: 11 maart 1945, op de valreep van de Tweede Wereldoorlog.





Johannes Beukema (links) in de haven van Surabaya, 1946. Op de achtergrond ligt het patrouilleschip m.s. *Ambon*, waarop Beukema 27 maanden door Indonesië vaart (collectie NIMH)



Scan de code om
de collectie Sweep te bekijken



Johannes Beukema (rechtsboven) met de drie kompanen waarmee hij de bezette koopvaardij is ontvlucht: Anton Akkerman, Maarten Buis en Sjoerd van der Veen (collectie NIMH)

Oorlogsvrijwilliger in Indonesië

Het tweede dagboek begint in Tandjoeng Priok, de haven van Jakarta, januari 1946. Het zijn de eerste maanden na de Japanse capitulatie en de Indonesische onafhankelijkheidsstrijd is met veel geweld losgebarsten. Beukema heeft na zijn Engelandvaart een militaire training gevolgd in Wales en is inmiddels oorlogsvrijwilliger bij de Koninklijke Marine. Hij is een van de eerste Nederlandse militairen die in Indonesië arriveren om het koloniale gezag te herstellen. Twee en een half jaar na zijn eerste dagboek klimt hij opnieuw in de pen om de chaotische situatie die hij hier meemaakt te beschrijven: '6 januari, zondag. Hier wordt vaak geschoten op de straat. We nemen altijd ons geweer mee als we de straat op gaan. Iedere dag worden er lijken uit de rivier gehaald.'

Sweep: egodocumenten Nederlands-Indië, 1945-1950

Een jaar lang houdt Beukema in Indonesië een dagboek bij. In die tijd vaart hij op mijnenvegers door de hele archipel. Hij is betrokken bij de wederopbouw van de marinebasis in Jakarta, de herovering van Bangka en ziet de verwoestingen in Surabaya en Ambon. Zijn dagelijkse ervaringen geven een bijzondere inkijk in de eerste fase van de Indonesische onafhankelijkheidsoorlog – voor de militaire operaties *Product* en *Kraai* beginnen en Nederland nog druk bezig is met de wederopbouw van de krijgsmacht. Om die reden zijn Beukema's dagboeken en foto's opgenomen in de NIMH-collectie *Sweep*, met daarin nog veel meer persoonsgebonden stukken van Indonesië-veteranen, waar ze geheel digitaal toegankelijk zijn.

Oproep schenkingen

Het militair verleden is van ons allemaal. Juist hierom bewaart het NIMH ons militaire verleden voor de toekomst. Of het nu gaat om brieven, documenten of foto's van een verre voorvader of materiaal van een recente uitzending naar Irak, Afghanistan of Mali: uw materiaal kan een waardevolle aanwinst voor het NIMH zijn. Bel (088-9516655) of mail (nimh@mindef.nl) ons voor meer informatie, wij komen graag met u in contact. Materiaal dat in onze collectie wordt opgenomen is openbaar en te gebruiken voor onderzoek. In overleg met de eigenaar en/of schenker kunnen delen van het archief of de collectie voor bepaalde tijd de status 'beperkt openbaar' krijgen.

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

Wir Schaffen das

Wir schaffen das. In haar autobiografie die eind vorig jaar verschenen is, legt de vorige Bondskanselier Angela Merkel nog eens uit wat ze daarmee wilde zeggen. Ze zei het in augustus 2015 in het licht van de toenmalige asielcrisis. Een asielcrisis in de vorm van de komst van duizenden asielzoekers naar Duitsland en naar de rest van Europa. Merkel voerde aan dat wij (in Duitsland) al zoveel voor elkaar hebben gekregen, dit lukt ons ook. En daar waar ons iets de weg verspert, moeten we dat overwinnen. Dan moeten we daaraan werken.

‘We zijn vrije landen, die alle **zonder dwang in vrijheid** besluiten dat de verdediging van die vrijheid de moeite waard is’

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

Die uitspraak is haar achteraf kwalijk genomen omdat het een uitnodiging zou zijn naar alle vluchtelingen om naar Duitsland te komen. Dat bedoelde ze natuurlijk niet. Zij wilde zeggen dat onze (de Duitse, trouwens ook de Nederlandse) samenleving sterk genoeg is om die uitdagingen aan te kunnen.

2025 lijkt een jaar vol onzekerheid te worden. Opnieuw worden we gesteld voor reusachtige uitdagingen. Wat gaat Donald Trump doen, de komende vier jaar? Blijft er nog iets over voor een vrij Oekraïne? Zal Gaza zich kunnen herstellen? Hoe snel stijgt de temperatuur in de wereld? Is er nog iemand die een Europese auto koopt? Hebben wij al een overlevingspakket in huis? Gaat er nog iemand ooit naar de kerk? Gaat de elektriciteit uitvallen door een cyberaanval? Komt het kabinet wel uit de onderhandelingen over de Voorjaarsnota?

Wij krijgen het voor elkaar. We leven in een van de meest welvarende landen van de wereld. Volgens de ranglijst van *The Economist* staat Nederland op de elfde plaats van de rijkste landen in de wereld. Volgens de Human Development Index staat Nederland met Australië op een gedeelde tiende plaats. We hebben een hoogontwikkelde industrie, die de meest verfijnde apparatuur kan ontwikkelen. We hebben uitstekend en goed toegankelijk onderwijs. De levensverwachting is hoog, want onze zorg behoort tot de beste ter wereld.

Wij krijgen het voor elkaar. We sturen een vlootverband naar de Oostzee om te laten zien dat we klaar zijn, voor ze. We maken deel uit van een verdedigingslinie langs de grenzen met Belarus en Rusland. We bewaken het luchtruim. We hebben een krijgsmacht van een groeiend aantal zeer betrokken en goed getrainde mensen en uitstekend materieel. We zijn vrije landen, die alle zonder dwang in vrijheid besluiten dat de verdediging van die vrijheid de moeite waard is. En we zijn bereid voor de vrijheid van onze bondgenoten op te komen.

Die grondhouding van 'Wir schaffen das' is belangrijk. Die overtuiging is het begin van een weerbare samenleving. We vertrouwen in onze kracht. In ons vermogen de moeilijkste uitdagingen aan te pakken. Dat konden we gisteren, dat kunnen we morgen ook.

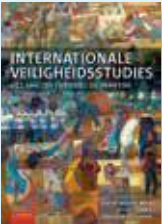
Het moest mij dit keer gewoon van het hart en ik zeg – naar Angela Merkel: Wir schaffen das. Wij krijgen het voor elkaar. Laat de Russen maar komen. We lusten ze rauw (bij wijze van spreken dan).



Houten scheepsbouw in de Nederlanden van de late Middeleeuwen tot nu

Auteurs	Geke Burger, Hendrik Lettany, Charlotte Jarvis (red.)
Uitgever	Walburg Pers, Zuthpen (2025)
Omvang	192 blz
Prijs	€ 12,99
ISBN	9789464564341

De bouw van en de vaart met houten schepen is verankerd in de Nederlandse geschiedenis, psyche, taal en cultuur. Als instrumenten van handel, visserij en oorlogsvoering op zee staan houten schepen symbool voor een zeevarend bestaan dat eeuwenlang bepalend is geweest voor de economische en politieke ontwikkeling van de Lage Landen. Dit boek vertelt over de houten scheepsbouw van de late middeleeuwen tot de negentiende eeuw, en de kennis erover in de huidige tijd. Maritieme archeologie en historisch onderzoek naar scheepswrakken komen ruim aan bod, maar ook verhalen uit de praktijk, over scheepswerven, constructietechnieken en de bouw van replica's.



Internationale Veiligheidsstudies
Het vak, de theorie en de praktijk

Auteurs	Sabine Mengelberg, Georg Frerks, Maarten Rothman (red.)
Uitgever	Leiden University Press (2025)
Omvang	512 blz
Prijs	€ 39,95
ISBN	9789087284572

De centrale thematiek van dit boek is veiligheid en het gebrek daaraan in de vorm van onveiligheid, conflict en oorlog. In 22 hoofdstukken wordt ingegaan op de theoretische stromingen in Internationale Veiligheidsstudies en aanverwante vakgebieden; op kernbegrippen als oorlog en vrede; op het buitenlands- en veiligheidsbeleid van staten als Nederland en België; op de rol van civil society, bedrijven en gewapende niet-statelijke actoren; op

internationale organisaties als de VN, EU en NAVO; en op conflictpreventie, bemiddeling, en vredesoperaties. Het omvangrijke werk is geschreven voor civiele en militaire studenten op bachelor-niveau in studierichtingen die zich met kwesties van oorlog, vrede en veiligheid bezighouden.



Op mars met traditie
De Traditiecommissies van Oorlog en van de Krijgsmacht in actie (1946-2021)

Auteur	Piet Kamphuis
Uitgever	NIMH, Den Haag (2024)
Omvang	261 blz
Prijs	beperkte uitgave via NIMH
ISBN	9789070677657

Militaire tradities spelen van oudsher een belangrijke rol. Tijdens Prinsjesdag, inhuldigingen of staatsbezoeken benadrukken tradities de relatie tussen koning, staat en de krijgsmacht. Piet Kamphuis, oud-directeur van het Nederlandse Instituut voor Militaire Historie, onderzoekt in de nieuwe publicatie 'Op mars met traditie' waarom en hoe tradities van de krijgsmacht de afgelopen 75 jaar zijn aangepast aan politieke, maatschappelijke en interne ontwikkelingen. In dit recent verschenen en fraai vormgegeven overzichtswerk beschrijft Kamphuis hoe twee adviescommissies de grondslag leggen voor een nieuw traditiebeleid. Kamphuis vertelt dit op een heldere, hier en daar anekdotische, maar zeker ook kritische manier.



Warfare Beneath the Waves
German U-boat Battles with Allied Convoys, 1940, 1943 and 1945

Auteur	Axel Niestle
Uitgever	US Naval Institute Press, Annapolis MD (2025)
Omvang	288 blz
Prijs	\$ 55,00
ISBN	9781805000730

De Slag om de Atlantische Oceaan, de langste aaneengesloten militaire campagne van de Tweede Wereldoorlog, wordt beschouwd als een van de meest complexe zeeslagen ooit. Axel Niestlé, een vooraanstaand zeevaarthistoricus, analyseert in *Warfare Beneath the Waves* drie specifieke gevechten: de aanvallen op konvooien SC 7, SC 118 en JW 66/RA 66. Met behulp van foto's, kaarten en diagrammen beschrijft hij deze gevechten gedetailleerd, waarbij hij de geschiedenis, tactiek en sleutelfiguren onderzoekt. Dankzij het opheffen van geheimhouding en de toegankelijkheid van online archieven biedt Niestlé een grondig onderzochte en essentiële bijdrage aan de maritieme historie. Een aanrader voor liefhebbers van zowel zeevaart- als militaire geschiedenis.



Churchill at War

Type	Docuserie
Waar te zien	Netflix
Afleveringen	4
Duur	60 min p/afl.
Jaar	2024

Deze docuserie onderzoekt de sleutelrol van Winston Churchill in WOII. De vier afleveringen tellende serie is de nieuwste in een welhaast oneindige reeks over de Britse premier. Aflevering een toont een jonge Churchill, die via een omvangrijke carrière in het leger groeit naar het uiteindelijke premierschap. Aflevering twee beschrijft de eerste dagen van de oorlog, als de enigmatische *prime minister* met zinderende speeches het Britse volk opzweept en op steun van de VS hoopt. In aflevering drie staat de opbouw van een geallieerd bondgenootschap centraal en Churchills inzet voor het openen van een tweede front. In aflevering vier, als de oorlog voorbij is, staat de premier na een herverkiezing voor een groeiende Oost/West-controverse.

Defensieve koopvaardijbewa

Een vergeten concept?

Toenemende gevaren voor de civiele scheepvaart in de Rode Zee, de Zwarte Zee en de Zuid-Chinese Zee kunnen een aanleiding zijn voor de herintroductie van een beproefd concept: het defensief uitrusten van koopvaardischepen. Maatschappelijke weerbaarheid vereist inzet van burgers en het bedrijfsleven. In het maritieme domein komt daarbij de koopvaardij in beeld, die in de Tweede Wereldoorlog (WOII) als 'vierde macht' naast de zee-, land- en luchtmacht streed. Dit artikel beschrijft de historische context van defensieve koopvaardijbewapening in WOII en de innovatieve ideeën hierover tijdens de Koude Oorlog. Deze bijdrage vormt het eerste deel van een tweeluik; in het volgende *Marineblad* volgt een artikel over offensieve koopvaardijbewapening.¹

pening

Lessen uit WOII relevant in de Koude Oorlog

WOII toonde het militaire en morele nut van defensieve koopvaardijbewapening. Waar in de Eerste Wereldoorlog neutrale landen als Nederland juridische bezwaren hadden tegen dit concept, was sinds WOII het defensief bewapenen van koopvaardij schepen in oorlogstijd de algemene praktijk, al bleef het internationaalrechtelijk omstreden. Het militaire nut van de koopvaardijbewapening was niet zo zeer het vernietigen van vijandelijke eenheden, maar voorkomen dat deze ongestoord een optimale aanvalspositie konden innemen of überhaupt een offensieve actie ondernemen. Daartoe beschikten vele geallieerde koopvaarders in WOII over middelbaar kaliber geschut, tegen zowel duikboten als oppervlakteschepen en lichtkaliber snelvuurgeschut tegen vliegtuigen; soms bediend door militairen, maar vaak ook door hiervoor opgeleid koopvaardijpersoneel. Op laatstgenoemde groep had de bewapening dan ook een groot moreel effect. In de eerste oorlogsjaren weigerde bijvoorbeeld menig zeevarende ondanks een officiële vaarplicht te dienen op slecht- of onbewapende schepen. Mede dankzij adequate bewapening - grotendeels in bruikleen van de Britten en Amerikanen - bleven Nederlandse handelsvaartuigen bemand en beschermd, waardoor de vaderlandse koopvaardijvloot de grootste Nederlandse bijdrage aan de geallieerde overwinning kon leveren.²

Na 1945 wenste de Nederlandse overheid dat de koopvaardijvloot bij een volgend conflict kon teruggrijpen op afdoende defensieve beschermingsmiddelen, zoals geschut tegen vlieg- en vaartuigen en degaussinginstallaties tegen magnetische mijnen. NAVO-doctrines schreven deze middelen ook voor, al bleef het een nationale verantwoordelijkheid. Goeddeels dankzij Amerikaanse donaties verkreeg Nederland in de jaren vijftig de volgende geschutvoorraad voor de koopvaardij: 228 kanons van middelbaar kaliber (76mm-105mm), 272 lichtkaliberkanons (37mm-40mm) en 893 20mm-mitrailleurs.³ Dit alles behelsde circa 40% van de gewenste bewapening voor de omvangrijke koopvaardijvloot (1891 handelsvaartuigen in 1960). Op Fort Erfprins volgden in de periode 1951-1962 enkele duizenden dienstplichtige zeevarenden de opleiding koopvaardijbeveiliging. In deze drie maanden durende opleiding leerden zij onder andere voornoemd geschut te hanteren.⁴ De kosten voor de koopvaardijopleiding, het aanvullen van de geschutvoorraad, maar ook het aanbrengen van geschutfundaties en degaussinginstallaties op koopvaardij schepen bleek een jarenlang twistpunt tussen het Ministerie van Marine/Defensie, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en reders. Rekeningen van geschutfundaties werden soms letterlijk doorgeschoven tussen scheepswerven, reders en beide ministeries.⁵ Kortom, het was een bestuurlijk hoofdpijndossier.

Civiele bevoorrading op zee. De tanker *Mijndrecht* voorziet Hr.Ms. *Karel Doorman* van brandstof, 1960 (foto: collectie NIMH)

Defensieve koopvaardijbewapening

Alle betrokkenen waren dan ook opgelucht toen de Admiraliteitsraad eind 1971 besloot al het defensieve geschut af te stoten.⁶ Hoewel bezuiniging het voornaamste motief was, gold als argument dat de bewapening achterhaald was. De uit WOII daterende handbediende koopvaardijwapens pasten niet meer in een oorlog met *missiles*, straalvliegtuigen en moderne onderzeeboten. Militair-technisch klopte dat, maar Nederland en de NAVO-bondgenoten ontwikkelden nauwelijks alternatieve, moderne zelfbeschermingsmiddelen voor koopvaardij schepen. Ideeën waren er volop, maar zij kwamen vaak niet verder dan een studiefase. De (potentiële) zelfbeschermingsmiddelen voor koopvaardij schepen kenden een grote variëteit. Ten eerste waren zij te onderscheiden naar het soort dreiging die zij het hoofd moesten bieden, zoals een bovenwater- en een onderwaterdreiging. Ten tweede bestond het onderscheid tussen actieve bescherming (zoals geschut) en passieve bescherming (zoals degaussing). Hieronder volgt een impressie van, vaak haperende, innovatie in zelfbeschermingsmiddelen gedurende de Koude Oorlog.

Luchtverdediging: van luchtdoelraket tot radarreflector

Op het gebied van luchtverdediging door handelsschepen zagen talrijke ideeën voor actieve en passieve bescherming het licht. Ondanks voornoemde bezwaren over de koopvaardijbewapening, waren in algemene zin artillerie-systemen voor luchtverdediging omstreeks 1971 allerminst achterhaald. Luchtdoelgeschut had na 1945 namelijk een bijna even grote evolutie ondergaan als de luchtdreiging,

‘Menigmaal is overwogen koopvaardij schepen uit te rusten met **surface-to-air missiles**’

waaronder straalvliegtuigen en antischipraketten. Vooral de ontwikkeling inzake vuurleiding en automatische laadsystemen maakten dat kanonsystemen op de markt verschenen met grotere vuurkracht, snellere reactietijden en meer precisie, die bovendien minder bedienend personeel vereisten en goedkoper waren dan antiluchtdoelraketsystemen. Niet voor niets heeft de KM tot op heden voor haar eigen oorlogsbodems nooit afscheid genomen van artillerie systemen tegen luchtdoelen, denk aan het 76mm *Oto Melara* kanon en de 30mm *Goalkeeper*. Voor (militaire) bevoorradingschepen en amfibische transportschepen is een *close-in weapon system* vaak de enige noemenswaardige bewapening. Afgezien van Britse semi-civiele⁷ Royal Fleet Auxiliary schepen en Amerikaanse transportschepen van het Military Sealift Command, zijn normale koopvaardij schepen nooit met deze zelfverdedigingssystemen uitgerust, hoewel zij in feite de moderne opvolger waren van het handbediende 20mm en 40mm luchtdoelgeschut uit WOII.



Een Oerlikon-mitrailleur aan boord van de tanker *Dordrecht* in WOII (foto: collectie NIOD | 54144)

Het voornaamste wapen tegen luchtdoelen is tegenwoordig de *surface-to-air missile* en menigmaal is overwogen koopvaardij schepen daarmee uit te rusten. Het eerste voorstel daartoe binnen de NAVO dateert uit 1958.⁸ Canada rapporteerde in 1969 aan de NAVO dat raketten voor handelsvaartuigen niet rendabel waren, omdat dit ook investeringen vereiste in geavanceerde vuurleidingsystemen.⁹ De Marinestaf kwam in 1971 tot een vergelijkbare conclusie. Containerisatie bood echter nieuwe mogelijkheden: zowel wapens als sensoren konden eenvoudig modulair, per container, aan boord worden geplaatst. Een studie uit 1979 van de Amerikaanse denktank Atlantic Council drong dan ook aan op het uitrusten van koopvaardij schepen met modulaire defensieve systemen. De auteurs meenden - terecht - dat de NAVO eenvoudigweg te weinig escorteschepen had voor de bescherming van transportschepen met militaire lading, laat staan voor alle handelsvaart. De kosten van extra escorteschepen waren volgens hen veel hoger dan de aanschaf van modulaire systemen.¹⁰ Het Hoofd Koopvaardijzaken KLTZ A.J. Vergroesen had destijds een andere opvatting:

‘Het plaatsen van geleidewapens aan boord vereist tevens een radar vuurleidingssysteem, afgeoeft personeel en een goed identificatiesysteem, hetgeen uiterst kostbaar is en in zijn algemeenheid moeilijk te realiseren. [...] Aangezien de zelfbescherming van koopvaardij schepen nagenoeg nihil is, moet voorkomen worden dat deze schepen binnen vuurbereik van de vijand komen.’¹¹

Dat laatste leek een onwezenlijke opgave, aangezien de Sovjet-Unie toentertijd beschikte over antischipraketten met een bereik van meer dan 150 zeemijl. Hoe dan ook, volgens Vergroesen was bescherming met marineschepen noodzakelijk, geen dure en onbeproefde zelfverdedigings-systemen. Overigens had hij gelijk dat het essentieel was over goed opgeleid personeel en betrouwbare identificatiemiddelen en -procedures te beschikken bij de inzet van geleide wapens. Anders dan bij het conventionele koopvaardijgeschut, dat binnen visuele herkenningsafstand reikte, bestreken antiluchtdoelraketten afstanden voorbij de horizon, met bovendien snelle reactietijden. De kans op het abusievelijk neerhalen van bevriende vliegtuigen was daardoor groter, waarmee het middel potentieel erger leek dan de kwaal. Gezien voornoemde bezwaren was het verrassend dat in 1981 *De Telegraaf* kopte: ‘Revolutionaire Nederlands/Britse vinding: Koopvaardij krijgt raketten aan boord.’¹² Een ander dagblad berichtte over een plan ‘om de snelle containervrachtschepen bij het uitbreken van een oorlog dadelijk zó te kunnen bewapenen, dat er geen konvooien met beschermende oorlogsschepen meer nodig zijn.’¹³ Beide artikelen berichtten over de ontwikkeling van een modulair luchtverdedigingssysteem, bestaande uit twee containers met Britse *Seawolf*-raketten en vuurleidingradars van Hollandse Signaal Apparaten (huidig Thales Nederland). Tijdens de Falklandoorlog (1982) toonden de Britten grote interesse in het project, maar tot operationele toepassing op civiele schepen is het nooit gekomen.¹⁴ Medio jaren tachtig experimenteerden overigens ook de Amerikanen met bewapening voor koopvaardij schepen, waaronder luchtdoelraketten



Schietoefening door koopvaardijpersoneel op Erfprins, 1957
(foto: collectie NIMH)



Zeevarenden tijdens de Koopvaardijopleiding te Erfprins, 1951
(foto: Nationaal Archief | Anefo 2.24.01.09)

Defensieve koopvaardijbewapening

en handbediende snelvuurkanons, maar ook deze poging tot innovatie leidde niet tot operationele toepassingen.¹⁵ Een goedkoper alternatief voor de bescherming tegen antischipraketten zijn daarbij passieve systemen, zoals radarreflectoren, *chaff*-lanceerinstallaties, stoorzenders en elektro-optische detectiesystemen. Ook bij deze middelen werd de aanschaf voor koopvaardischepen bepleit, maar in de praktijk zelden uitgevoerd. Een uitzondering vormden enkele tankers in de Perzische golf tijdens de Tankeroorlog (1984-1988). Uitgerust met onder andere reflectoren en stoorzenders, wisten zij antischipraketten te misleiden dan wel te voorkomen dat deze vitale delen van het vaartuig raakten.¹⁶

Onderzeebootbestrijding: van torpedobewapening tot vliegdek

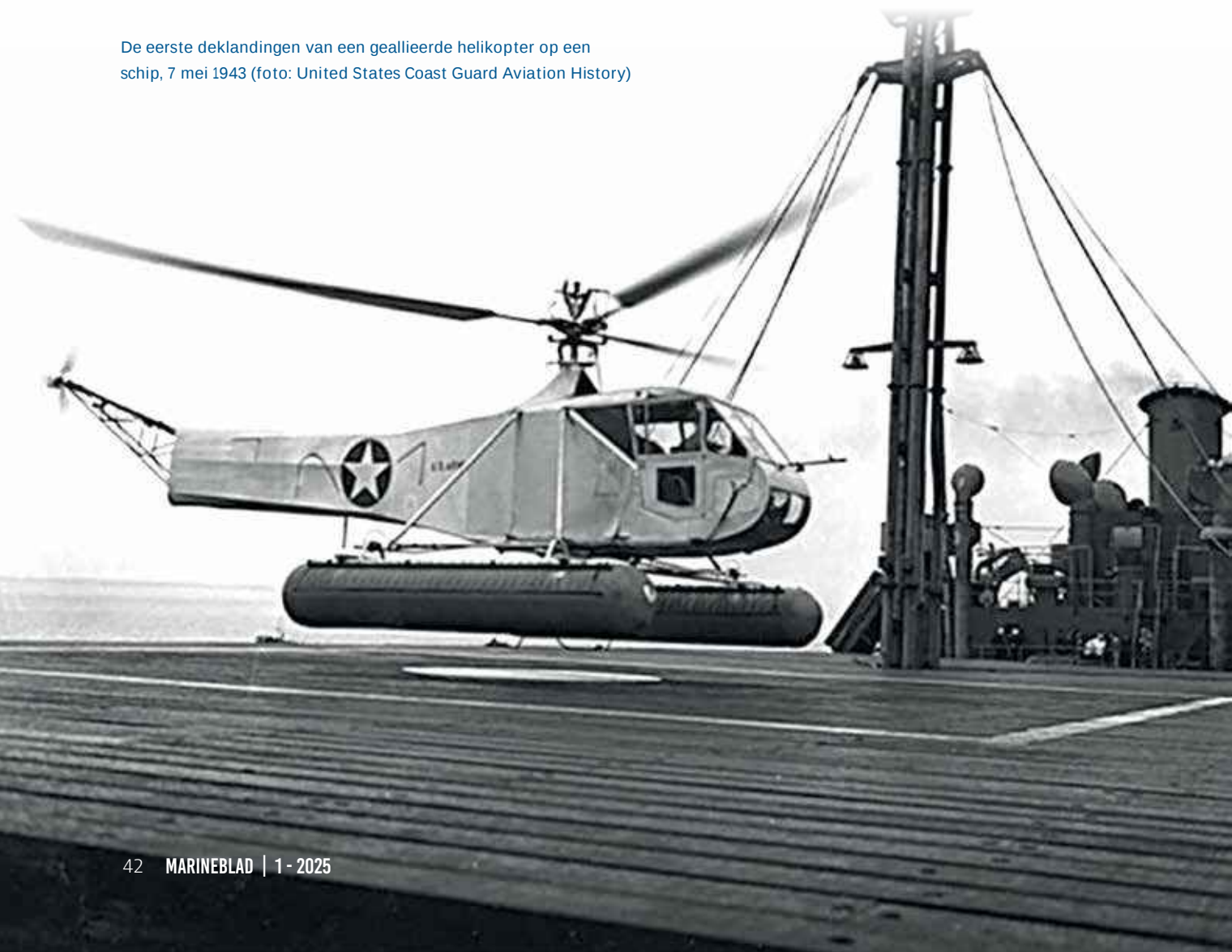
Na 1945 waren kanons tegen nagenoeg enkel onderwater opererende onderzeeboten achterhaald; de doelzoekende torpedo werd het voornaamste onderzeebootbestrijdingsmiddel. Een Amerikaans voorstel uit 1964 hield daarom het bewapenen van handelsvaartuigen in met doelzoekende lichtgewicht *Mk 46* torpedo's. Bij een onderzeebootaanval zou het aangevallen vaartuig, of een nabijgelegen koopvaardischip, een tegenaanval uitvoeren in de globale dreigingsrichting (een zogenaamde *urgent attack*). Volgens een mathematische analyse uit 1979 zou dit concept koopvaardijverliezen beperken en de attritie onder Sovjet onderzeeboten vergroten.¹⁷ Een tweede idee, uit 1980, was het uitrusten van koopvaardischepen met hydrofoons op de scheepshuid voor het detecteren van

‘In de jaren zeventig en tachtig nam binnen de NAVO de interesse in **zelfbescherming en konvooiering af**’

torpedo's. Na detectie kon het schip een (weinig kansrijke) ontwijkmanoeuvre inzetten. Effectiever was het uitschakelen van de torpedo, maar een anti-torpedo-torpedo was (en is) nog in ontwikkeling.

Een concept dat verder gaat dan de zelfbescherming van een enkel koopvaardischip is het meevoeren van vliegtuigen. Het inzetten van vliegende eenheden tegen onderzeeboten bleek in de wereldoorlogen een succesvolle ASW¹⁸-methode. Daarom zagen in WOII Merchant Aircraft Carriers (MACs) het licht: civiele tankers of graanschepen met een vliegdek voor enkele ASW-vliegtuigen. Zo opereerde in '43-'45 het Nederlandse 860-squadron met Swordfish-vliegtuigen vanaf aangepaste Shell-tankers.¹⁹ In de Koude Oorlog kwamen helikopters in de rol van onderzeebootbestrijder in beeld. Reeds bij de ontwikkeling van de helikopter in WOII voorzagen de Amerikanen een rol voor dit nieuwe wapen bij nabije konvooibescherming.

De eerste deklandingen van een geallieerde helikopter op een schip, 7 mei 1943 (foto: United States Coast Guard Aviation History)





Beproevingen met de Sea Harrier aan boord van *Atlantic Conveyor*, 1982 (foto: www.thinkdefence.co.uk)

Koopvaardischepen konden met minimale aanpassingen helikopters meevoeren. De eerste deklanding van een helikopter op een geallieerd vaartuig, op 7 mei 1943, was dan ook op een civiele tanker.²⁰ Toch zouden ASW-helikopters na 1945 decennialang uitsluitend vanaf (escorterende) oorlogsbodems opereren en verdwenen MAC-schepen uit beeld.

Pas in de jaren zeventig werd het idee koopvaardischepen te gebruiken als moederschip voor helikopters en vliegtuigen nieuw leven ingeblazen. Het Amerikaanse Arapaho-project²¹ behelsde het ombouwen van containerschepen tot nood-vliegkampschip voor konvooibeschermt, door deze schepen naast hun gebruikelijke containerlading binnen enkele dagen te voorzien van een vliegdek, hangars, accommodatie en brandstofopslag. Vanaf deze civiele vliegkampschepen konden niet alleen ASW-helikopters opereren, maar ook vliegtuigen die verticaal konden opstijgen en landen, zoals de Sea Harrier (voor luchtverdediging). De Britten pasten het concept gedeeltelijk toe tijdens de Falklandoorlog. In korte tijd bouwden zij de containerschepen *Atlantic Conveyor* en *Atlantic Causeway* om voor het accommoderen van helikopters en Sea Harriers. De beoogde taak voor de schepen was niet konvooibeschermt, maar een amfibische transportrol. Twee Argentijnse Exocetraketten brachten de *Atlantic Conveyor* tot zinken. Dit was niet alleen een militair-tactische klap voor de Britten, maar ook een tegenslag op militair-operationeel niveau, aangezien het gros van de lading van belangrijke voorraden en transporthelikopters ook verloren ging. Sommige historici zien het besluit deze koopvaardij-

schepen niet uit te rusten met zelfbeschermingsmiddelen, zoals *chaff* of geschut, dan ook als een van de grootste Britse blunders tijdens de Falklandoorlog.²²

Enkele Nederlandse artikelen vermeldden het Arapaho-project, maar er zijn geen aanwijzingen dat ons land serieuze belangstelling toonde voor het idee. De US Navy toonde zelf ook weinig interesse, ondanks de relatief lage kosten. Voor de prijs van één Amerikaanse *supercarrier* konden circa dertig containerschepen worden aangeschaft en omgebouwd; ogenschijnlijk een efficiënte manier voor het faciliteren van *airpower* rondom een groot aantal konvooien. De Amerikaanse marine was echter huiverig te investeren in projecten die niet direct de *power-projection* oorlogsvloot, waaronder de eigen vliegkampschepen en helikopter-carriers, ten goede kwamen. Om vergelijkbare redenen sneuvelde in de jaren zeventig het Amerikaanse Sea Control Ship. Dit was een licht vliegkampschip speciaal bedoeld voor het escorteren van konvooien. Maar de eenzijdige focus op *sea control* rond de scheepvaartroutes met deze 'mini-carriers' sloot voor de US Navy niet goed aan bij de institutionele behoefte aan *power-projection* met (tien keer zo dure) *supercarriers*.²³

Verklaringen voor de haperende innovatie

Voorgaande beschouwing illustreert dat er talrijke ideeën bestonden voor de zelfbescherming van koopvaardischepen tegen meer moderne dreigingen. Al waren er verschillen in de mate van praktische toepasbaarheid. Waardoor kwamen ze niet tot uitvoer? Meerdere oorzaken zijn hier voor aanwijsbaar. Naast de bezwaren van technologische

Defensieve koopvaardijbewapening

en personele uitvoerbaarheid, waren er de kosten. Voorstanders van zelfverdedigingssystemen, die zich vooral uitten in vakliteratuur, benadrukten de efficiëntie en kostenbesparing van innovatieve systemen, terwijl tegenstanders, met name in beleidsstukken, juist wezen op de hoge aanschaf- en exploitatiekosten. Beide opvattingen werden zelden cijfermatig goed onderbouwd. Een goede *business case* was ook niet gemakkelijk uit te voeren. Een vergelijking tussen bijvoorbeeld de kosten van een escorteschip en de kosten van een arsenaal luchtdoelraketten liep al snel mank. Het laatstgenoemde was enkel van nut in oorlogstijd voor de bescherming van een specifiek koopvaardijship en lag in vrede tijd te verstoffen in de opslag. Een escorteschip was daarentegen inzetbaar voor meer taken en kon zich zowel in oorlogs- als vrede tijd bewijzen als een nuttig politiek instrument.

Was een vergelijking tussen verschillende wapensystemen al problematisch, een vergelijking tussen verschillende methoden van handelsbescherming was nóg moeilijker. In de jaren zeventig en tachtig nam binnen de NAVO de interesse in zelfbescherming en konvooiering af, mede omdat het bondgenootschap meer heil zag in het offensief aangrijpen van Sovjetbastions en het verdedigen van de Greenland-Iceland-United Kingdom (GIUK)-gap. Bovendien bleek uit inlichtingenanalyses dat de Rode Vloot geen grootscheepse maritieme handelsoorlog voorbereidde.²⁴ Hoewel scenarioanalyses effecten van verschillende beschermingsmethoden inzichtelijk maakten, zou in oorlogstijd pas blijken wat het beste werkte.²⁵ Het uitrusten van koopvaardijships met moderne zelfbeschermingsmiddelen leek voor de NAVO-lidstaten vanaf de jaren zeventig financieel en personeel een brug te ver. Maar het feit dat westerse marines hun eigen militaire bevoorradingsschepen wél voorzagen van moderne defensieve middelen zoals *chaff*-werpers en *close-in weapon systems*, toont aan dat zij de alternatieve methoden van bescherming, waaronder bescherming door een escorteschip, allerminst waterdicht achtten. Bij crisisinzet in de Golfregio in de periode 1987-1991 voorzagen bovendien Stinger-teams van het Korps Mariniers in extra ad-hoc luchtverdedigingscapaciteit voor het bevoorradingsschip Hr.Ms. *Zuiderkruis*, enkele mijnenjagers en het ondersteuningsschip BNS *Zinnia*.²⁶

Militaire bevoorradingsschepen hadden weliswaar een andere taakstelling en een grotere bemanning dan commerciële schepen, constructief verschilden zij weinig. Daarnaast zouden sommige civiele olietankers een vergelijkbare rol vervullen als militaire bevoorradingsschepen; namelijk escorteschepen zoals fregatten van brandstof voorzien. De NAVO had berekend dat in oorlogstijd 66 civiele tankers benodigd waren voor deze militaire rol en Nederland had daarvoor vier Nedlloyd-tankers gearmard. De NAVO schafte medio jaren tachtig voor honderd tankers het *astern refuelling rig* aan, waarmee de tankers op zee brandstof konden overladen. Hoewel deze escorte-tankers dezelfde primaire taak hadden als de militaire bevoorradingsschepen, werden zij niet voorzien van extra beschermingsmiddelen.²⁷

Voor sommige landen vormden juridische bezwaren en de mogelijk escalerende werking van bewapening een reden

‘De suggestie dat moderne zelfverdedigingswapens voor koopvaardij-schepen (extra) escorteschepen overbodig maakte, was natuurlijk tegen het zere been van menig marine-organisatie’

het hele concept van zelfbescherming af te wijzen, waarmee ze verdere innovatie in de kiem smoorden. Binnen de scheepvaartsector vreesden sommigen dat bewapening de internationaalrechtelijk beschermde status van koopvaardijships zou aantasten. Het Britse Ministerie van Defensie wees in 1982 actieve en passieve beschermingsmiddelen (waaronder *chaff*-werpers) voor de *Atlantic Conveyor* en soortgelijke vaartuigen af, omdat binnen het departement discussie bestond of het defensief uitrusten van koopvaardijships wel legaal was. Dit laatste is opmerkelijk, omdat de NAVO-doctrines defensieve uitrusting adviseerden en ook de Britten decennialang gescht voor dit doel in opslag hadden. Bovendien was het blijkbaar geen probleem dat de *Atlantic Conveyor* in het operatiegebied een gevechtssklare Sea Harrier gereedhield voor de interceptie van Argentijnse vliegtuigen.²⁸

Een andere verklaring voor de haperende innovatie is de culturele en institutionele weerstand tegen vernieuwingen die de bestaande opvattingen en belangen bedreigen. De suggestie dat moderne zelfverdedigingswapens voor koopvaardijships (extra) escorteschepen overbodig maakte, was natuurlijk tegen het zere been van menig marine-organisatie. Bij de KM vormde het escorteschip vanaf eind jaren zeventig de ruggengraat van de vloot en het aantal escorteschepen een maat voor succes. Met andere woorden: hoe meer fregatten, hoe meer de organisatie voldeed aan haar eigen ideaal.²⁹ Voor de Amerikaanse marine vormde het aantal *supercarriers* een graadmeter van succes en zelfrealisatie. Het idee dat containerschepen met een vliegdek de behoefte aan *supercarriers* zou temperen wakte weerstand op in de US Navy. Oppositie ontstond niet alleen aan militaire zijde, ook civiele departementen zagen beren op de weg bij het defensief uitrusten van koopvaardijships vanwege mogelijke kosten en verantwoordelijkheden. Zo stuitte de Amerikaanse Chief of Naval Operations admiraal E.R. Zumwalt begin jaren zeventig op weerstand bij de plannen voor het bewapenen van containerschepen:

'Although each of those programs would have initially been costly to implement, they might have proved cost-effective in the end. Admiral Zumwalt maintains that each of these plans was technically feasible, but it was politically impossible to resolve jurisdictional disputes between the Defense Department and the Maritime Administration.'³⁰

Kortom, de tegenstellingen tussen de Amerikaanse equivalenten van Defensie en Infrastructuur en Waterstaat waren, zeker in vreedstijd, te groot voor het realiseren van innovatieve ideeën zoals het Arapaho-project.

Zelfbescherming in de toekomst?

Na de Koude Oorlog was het concept van zelfbescherming voor koopvaardischepen tegen conventionele dreigingen uit de gratie geraakt. Kan het nieuw leven worden ingeblazen? Ten aanzien van piraterijbestrijding is dit reeds gebeurd, denk aan de inzet van Best Management Practices, militaire en private beveiligers. De bescherming tegen moderne conventionele dreigingen is van een andere orde. Escorteschepen als fregatten bieden daarvoor de beste bescherming en zijn tegen ballistische raketten de enige optie. Maar de huidige zes Nederlandse fregatten kunnen onmogelijk de meer dan duizend zeegaande commerciële schepen onder Nederlandse vlag beschermen, laat staan andere cruciale scheepvaart, zoals de internationale handelsvaart op Rotterdam. Hoogstwaarschijnlijk

zal in een grootschalig conflict in Europa of Azië, bij een gebrek aan bondgenootschappelijke escorteschepen, zelfbescherming van koopvaardischepen bittere noodzaak zijn voor het veiligstellen van de aanvoer van voedsel, energie en militaire versterkingen.

Hoe zou moderne zelfbescherming eruit kunnen zien? Te denken valt aan actieve en passieve middelen tegen eenvoudige raketten en drones, waarvan de proliferatie groot is. De beschermingsmiddelen van militaire bevoorradingsschepen en LPD's bieden inspiratie voor de uitrusting van koopvaardischepen, alsook de inzet van Stinger-teams of equivalenten hiervan. De technische, financiële, juridische en personele uitdagingen zijn weliswaar groot, maar bleken in de wereldoorlogen niet onoverkomelijk. Daarom is onderzoek naar en discussie over moderne zelfverdedigingsmiddelen voor koopvaardischepen wenselijk.

LTZ1 W.M. (Matthijs) Ooms is werkzaam aan de Faculteit Militaire Wetenschappen (FMW) en verricht promotieonderzoek naar de bescherming van koopvaardij in de Koude Oorlog.



Scan de QR-code voor de volledige annotatie

ADVERTENTIE

JAPAN *Shared dining* IN DE MARINECLUB

GRAND CAFÉ

INLOOP 18:00-18:30

SUSHI, BITES & COCKTAILS

PRIJS €47.50 P.P. (incl.
(welkomstcocktail en 4 gangen/rondes)

RESERVEREN



VRIJDAG 21 MAART 2025

088 9511440

MARINECLUB@MINDEF.NL/ 088 9511440

Geeft u bij uw reservering aan of u gebruik maakt van het cocktail of mocktail arrangement!

Weet je, boeih!

Elk jaar treden geschat 80 potentiële KVMO-leden aan. Elke baroe krijgt de mogelijkheid om lid te worden zodra deze opkomt. Zeg dat 30% daarvan het allemaal wel prima vindt en, zoals ik toentertijd, een lidmaatschap afsluit om dit vervolgens te vergeten. Laten we daarnaast aannemen dat een marineofficier gemiddeld 70 jaar wordt. Dat levert een KVMO bestand op van circa 1200 pax.

‘Laten we eens kijken waar dit heen kan gaan’

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.

Van die 1200 is de helft op zee ons land aan het verdedigen. En, laten we eerlijk zijn, op zee wint het KVMO-blaadje het niet van de Panorama. Van de 600 paxen die overblijven is de helft op vakantie hun vervroegd pensioen aan het optimaliseren. Zodat er dus 300 officieren overblijven die daadwerkelijk het blad uit hun brievenbus halen. Stel dat de helft hiervan het blad na een half jaar, tijdens de algehele schoonschip procedure, toch besluit ongelezen weg te gooien. Dan blijven er 150 ‘lezers’ over. Laten we zeggen dat van die 150 er 50 echt actief lezen. Niet tijdens baksgewijs, maar wellicht op de dinsdag na civiel/militair vastwerken. Dan zouden er 50 officieren mijn column vorige maand hebben gelezen. Het was immers ook nog de kerstmaand met matig weer dus tijd genoeg voor OS&O zou je kunnen zeggen.

In mijn vorige column deelde ik mijn gevoel van ‘*transmitting into the blind...*’. Pak hem er nog even bij als hij nog net in de papierbak ligt. Ik deed een oproep om de volgende column samen te schrijven. Ik wilde namelijk weten hoe jullie je voelen, wat jullie bezig hield en wat jullie daarmee aan het doen waren. Stel dat van de 50 lezers er 25 langer dan 30 seconden naar de column hebben gekeken en de boodschap hebben opgevangen, dan is mijn vraag oprecht overgekomen op 25 (ex-)officieren.

Het is mogelijk dat tien daarvan dachten: ‘Hij zal daarmee mij toch niet bedoelen?’ Dat tien anderen dachten: ‘Hé dat was niet de bedoeling dat ik me hier aangesproken zou voelen... dat laat ik al gebeuren door de bardienst op de voetbalvereniging’. Dan blijven er nog altijd vijf over die zich wel aangesproken voelden. Zouden deze vijf, zoals een goed officier betaamd, hun what-if’s dan als volgt hebben doorgenomen: ‘Wat als ik reageer, levert dat mij dan extra werk op? Als ik reageer, hoe beïnvloedt dat mijn omgeving dan? Als ik reageer, gaat Berend dan (nog meer) naast zijn schoenen lopen?’

Ik vind dit té interessant. Vooral omdat niet één van de vijf blijkbaar heeft bedacht om te zeggen ‘weet je, boeih... doe eens gek, laat ik eens reageren’. Laten we eens kijken waar dit heen kan gaan. Laten we dit eens exploreren. Natuurlijk kunnen we achteraf allerlei verklaringen bedenken waarom dat zo is gebeurd. Dat het medium *outdated* is, de inhoud niet pakkend genoeg, etc. Maar dat hadden de lezers al voor lief genomen op het moment dat ze aan de column waren begonnen! En sterker nog, als die gedachten er wél waren, dan was dat juist hetgeen wat je had beziggehouden en hadden we daar samen op door kunnen gaan.

Wat vinden jullie?



REAGEREN OP
DEZE COLUMN?
KOM IN CONTACT!



Op de koffie met de KVMO

Met het initiatief 'op de koffie met de KVMO' bezoekt voorzitter KLTZ (LD) Joris ten Berg deze en afgelopen weken diverse marine-eenheden om met de achterban te praten over wat er bij hen, alsook bij de vereniging, speelt. Daarbij gaat hij onder andere in gesprek over belangenbehartiging, maritiem strategische vraagstukken en heersende geopolitieke zaken. Recent heeft overste Ten Berg bezoeken gebracht aan onder andere de Onderzeedienst, Zr.Ms. Evertsen en Zr.Ms. Johan de Witt. Bij deze kennismomenten deelt hij namens de vereniging een boekenkist uit, met daarin enkele aanbevelenswaardige titels inzake maritiem-militaire thema's. Het meest recente *Marineblad* kan en mag daarbij uiteraard niet ontbreken!



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

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Vice-voorzitter:
KLTZ drs. M.M.H. Heijligers
Secretaris:
LTZ2OC (LD) K.W. Lelieveld
Penningmeester:
KTZ (LD) C.M. van der Pijl
Namens Afdeling Noord
LTZ1 (LD) T.E. Schoon-Scheeper
Namens Afdeling Midden
KLTZ drs. M.M.H. Heijligers
Namens Afdeling Zuid
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
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
LTZ3 F.F.O. van Dunné
Namens de Werkgroep Gender
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens

Wijziging lidmaatschapsgegevens

Het KVMO-secretariaat buigt zich dagelijks over diverse verenigingszaken. Van het verwelkomen van nieuw leden, tot het behandelen van aanvragen voor ledenvoorstellen en individuele belangenbehartiging. Daarbij kan het voorkomen dat onbedoeld gewerkt wordt met verouderde lidmaatschapsgegevens. Het is daarom van belang dat KVMO-leden wijzigingen in bijvoorbeeld adres-, of bankgegevens tijdig doorgeven aan het secretariaat. Dit kan door de geüpdatete informatie te sturen naar info@kvmo.nl.

SAVE THE DATE

Algemene vergadering Vereniging Onderlinge Bijstand



De jaarlijkse algemene vergadering van de Vereniging Onderlinge Bijstand zal worden gehouden op **woensdag 4 juni 2025** bij cultureel centrum Scheltema te Leiden, op de hoek van Marksteeg en Oude Singel. Noteert u deze datum en locatie alvast in uw agenda! In het *Marineblad* dat u in mei ontvangt, zal een katern worden bijgesloten met uitnodiging, programma, agenda en verdere informatie voor de Algemene Vergadering 2025 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.

Afdelingsbesturen:
Noord:
LTZ1 (LD) T.E. Schoon-Scheeper
KLTZ b.d. B. Fritzsche

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

Zuid:
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
KLTZ (SD) b.d. A.J. Zwiers
KLTZA b.d. P.A. Brons (postactieven)

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

IN MEMORIAM

Het hoofdbestuur van de KVMO heeft de droeve plicht u in kennis te stellen van het overlijden van:

- LTZSD2OC b.d. **P. van Buuren** († 28 december 2024)
- LTZVK2 b.d. **L. van Dipten** († 14 december 2024)
- Lid KMR drs. **L. Horneveld** († 1 december 2024)
- VADM b.d. **R. Krijger** († 27 november 2024)
- Mw. **S. van Rossen-Randall** († 31 december 2024)
- KLTZ b.d. **P.E.F. Snippe** († 17 december 2024)
- Mw. **T.T. Vreeke-Traas** († 27 september 2024)

Wij betuigen de nabestaanden onze deelneming en wensen hen veel sterkte toe

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

Veteranenondersteuner KVMO
KLTZ b.d. Theo Zelisse
nos.kvmo.tz@gmail.com
06-41464319

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



- 1 Dit artikel is gebaseerd op promotieonderzoek naar de bescherming van de koopvaardij in de Koude Oorlog. De auteur dankt prof. Wim Klinkert, dr. Anselm van der Peet en Henri L'Honoré Naber voor hun waardevolle commentaar op een eerdere versie van deze tekst.
- 2 Voor de inzet van de Nederlandse koopvaardij in WOII, zie: K.W.L. Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog* (1986 dl 1 en 2) (1990 dl 3) (Amsterdam: Elsevier, 1986); L.L. von Münching, *De Nederlandse koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog: de lotgevallen van Nederlandse koopvaardij schepen en hun bemanning (2 delen)* (Bussum: De Boer maritiem, 1978 (deel 1); 1986 (deel 2)); A.M.C. van Dissel et al., *De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd* (Amsterdam: Boom, 2014).
- 3 Sommige van deze stukken waren dubbelloos uitgevoerd; het totale aantal vuurmonden voor de drie categorieën behelsde 237 (76mm-105mm), 273 (37mm-40mm) en 1038 (20mm). Nationaal Archief, Den Haag (NL-HaNA), Def/Marinestaf, 2.13.114, inv.nr. 1703, hoofdofficier koopvaardijzaken aan CMS, 3 juni 1959.
- 4 'Bescherming handelsvloot in oorlogstijd wordt intensief voorbereid', *Alkmaarse Courant*, 27 juli 1951; 'Mannen van de koopvaardij leren hun schip verdedigen', *Het Parool*, 25 juli 1951.
- 5 NL-HaNA, Marine na 1945, 2.12.56, inv.nr. 3652, brief van scheepswerf Volharding aan het ministerie van Marine, 7 oktober 1953.
- 6 NL-HaNA, Def/Marinestaf, 2.13.114, inv.nr. 6774, uittreksel notulen 566e AR, december 1971.
- 7 *Royal Fleet Auxiliary* (RFA) eenheden zijn grijs geschilderde schepen met een militaire ondersteuningsrol en in dienst van de Britse overheid, maar met een civiele registratie en civiele bemanning. De bemanningsleden zijn wel opgeleid in militaire taken (zoals wapengebruik) en kunnen als reservist (indien nodig) een militaire status krijgen.
- 8 Defensie Semi-Statistisch Informatiebeheer Rijswijk, NATO/GLS/BLS 5781 1956-1972, directive to the International Planning Team, 21 februari 1958.
- 9 NATO Archives, MCM-0068-1969, 28 augustus 1968.
- 10 Paul Henry Nitze, Leonard Sullivan, *Securing the seas: the Soviet naval challenge and Western Alliance options, an Atlantic Council policy study*, The Atlantic Council policy series, (Boulder, Colo.: Westview Press, 1979), 239-240, 429-430.
- 11 A.J. Vergroesen, "De controle en bescherming van de NAVO-handelsvloot in tijden van spanning en oorlog," *Marineblad* 90, no. 1 (1980), 25-29: 25.
- 12 'Revolutionaire Nederlands/Britse vinding: Koopvaardij krijgt raketten aan boord', *De Telegraaf*, 5 november 1981.
- 13 'Containerschepen zelf met raketten de zee op', *Het Vrije Volk*, 10 november 1981.
- 14 The National Archives of the UK, Kew (TNA), DEFE 69/758, rapport 'Containerised Seawolf/VM40 for a Corporate ship', 13 mei 1982.
- 15 In 1985 volgde de *US Navy* een praktische route van innovatie met het zogeheten *Sealift Survivability Program*. In plaats van nieuwe concepten te ontwikkelen, voerde de Amerikaanse marine in 1988 en 1989 tests uit aan boord van koopvaardij schepen met bestaande (*commercial off the shelf*) wapensystemen en sensoren, variërend van mortieren tot luchtdoelraketten. Hieruit bleek dat diverse systemen geschikt waren voor handelsbescherming, zoals het *Chaparral*-raketsysteem, gebaseerd op *Sidewinder*-luchtdoelraketten, en het *Mk 38* 25mm kanon tegen kleine vaartuigen. Paulette R. Neshiem, "Protection of Merchant Shipping" (thesis, US Army War College, Carlisle Barracks (P.A.), 1990), 41-42.
- 16 Neshiem, "Protection of Merchant Shipping," 46-48.
- 17 Nitze en Sullivan, *Securing the seas*, 362-365.
- 18 Anti-Submarine Warfare.
- 19 Theo Postma en Willem Geneste, *Squadron 860: 1943-1993: in 50 jaar van 'stringbag' tot 'fly by wire'* (Leeuwarden: Eisma, 1993), 9-18. Voordat de eerste MAC-schepen en militaire escort carriers in dienst kwamen, zetten de geallieerden vanaf 1941 ook zogenaamde CAM (Catapult Aircraft Merchantmen)-schepen in. Deze schepen konden met een katapult een jachtvliegtuig lanceren, maar landen was daarna niet mogelijk.
- 20 Robert M. Browning, "The Eyes and Ears of the Convoy: The Development of the Helicopter as an Antisubmarine Weapon," *Air Power History* 40, no. 2 (1993), 30-37. De Duitsers experimenteerden enkele jaren eerder met helikopterlandingen op oorlogsbodems. De Flettner *F-282 Kolibri* was de eerste operationele militaire helikopter en had een onder meer een verkenningstaak voor Duitse konvooien op de Oostzee tegen geallieerde onderzeeboten.
- 21 Vernoemd naar het inheems-Amerikaanse Arapaho volk.
- 22 Steven Iacono, "A Failure in the Falklands," *Naval History* 36, no. 2 (2022); Stephen Badsey, R. P. W. Havers, en Mark J. Grove, *The Falklands conflict twenty years on: lessons for the future* (London: Frank Cass, 2005), 256, 274; Paul June Brown, *Abandon ship: the real story of the sinkings in the Falklands War* (Oxford: Osprey Publishing, 2021), 205-208. Hoewel handbediend geschut weinig effectief was tegen antischipraketten, bleek het wel effectief tegen laagvliegende Argentijnse vliegtuigen, met name vlakbij de kust.
- 23 Eric Grove, *The future of sea power* (London: Routledge, 1990), 127-128; George W. Baer, *One hundred years of sea power: the U.S. Navy, 1890-1990* (Stanford, Calif.: Stanford University Press, 1994), 405-406; R. B. Watts, *American sea power and the obsolescence of capital ship theory* (Jefferson, North Carolina: McFarland & Company, Inc., Publishers, 2016), 90.
- 24 Anselm J. van der Peet, "'The threat that never was?': Misperceptions over de dreiging van Sovjetonderzeeboten voor westerse zeelijnen, 1945-1980," *Militaire Spectator* 193, no. 5 (2024), 330-349.
- 25 Voor dergelijke scenarioanalyses, zie: Nitze en Sullivan, *Securing the seas*, 337-382.
- 26 Anselm J. van der Peet, *Out-of-area: de Koninklijke Marine en multinationale vlootoperaties 1945-2001*, De Koninklijke Marine na de Tweede Wereldoorlog ; 3e deel, (Franeker: Uitgeverij Van Wijnen, 2017), 298, 301, 350. Het schieten met *Stinger*-raketten door een landmacht eenheid vanaf een marineschip is in de afgelopen jaren beoefend aan boord van Zr.Ms. *Johan de Witt*, zie: 'Flexibele Stingers in de Peel: steun voor landmacht én marine', *Landmacht*, augustus 2020, https://magazines.defensie.nl/landmacht/2020/08/03_stingers-in-de-peel.
- 27 NIMH, MARAT, 058, inv. 12, periodiek overzicht voor de marine-attachés 1/85.
- 28 Pas 25 jaar na dato gaf de Britse overheid de documenten vrij waaruit bleek dat *Atlantic Conveyor* niet adequaat was bewapend vanwege juridische bezwaren en tijdnood. Zie: 'Legal fears left Atlantic Conveyor defenceless', 11 december 2007, *The Times*; 'The Atlantic Conveyor', *Think Defence*, 1 maart 2017, <https://www.thinkdefence.co.uk/the-atlantic-conveyor/>; Iacono, "A Failure in the Falklands"; Brown, *Abandon ship*, 185-208; Rowland White, *Harrier 809: Britain's legendary jump jet and the untold story of the Falklands War* (London: Bantam Press, an imprint of Transworld Publishers, 2020), 99-100, 231.
- 29 Roy M. de Ruiter, *Breuklijn 1989: continuïteit en verandering in het Nederlandse defensiebeleid 1989-1993* (Breda: Repro FBD, 2018), 75-83.
- 30 Nitze en Sullivan, *Securing the seas*, 239.