

# De Koninklijke Marine: koersvast in een onzekere wereld

**2013 is een bijzonder jaar voor de Koninklijke Marine omdat in 1488, dus precies 525 jaar geleden, de basis voor een maritieme organisatie in de Lage Landen bij de zee werd gelegd. De Koninklijke Marine opereert daarnaast 200 jaar in dienst van het Koninkrijk der Nederlanden, waarbij ze dag in dag uit wereldwijd is ingezet ter bevordering van de veiligheid, de welvaart en de internationale rechtsorde. Ook dit jaar was het operationele tempo hoog. In hoeverre is de marine in staat zich aan te passen aan de veranderende strategische context, binnen de beperkte financiële marges?**

*KTZ P. van den Berg\**

**D**e wereldwijde oriëntatie van de marine berust op het feit dat Nederland van oudsher een knooppunt is voor internationale handels-, verkeers- en distributiestromen. Nederland is een handelsnatie die voor zijn welvaart in belangrijke mate afhankelijk is van een stabiele internationale rechtsorde en vrij economisch handelsverkeer.

## **Vitale ader**

De globalisering heeft het belang van het maritieme domein als vitale ader voor goederen-transport sterk doen toenemen. In 2012 werd ongeveer 80 procent van het wereldhandels-volume over zee getransporteerd.<sup>1</sup> De economische marges zijn hierbij klein. Veel transporten gaan via nauwe zeestraten, zoals de straat van Hormuz, Malakka en Bab el Mandab. Zij hebben over het algemeen een 'just in time' karakter, met andere woorden: onderbreking van deze goederenstroom over zee, hoe kort ook, heeft een groot effect op de wereldeconomie.

De bescherming van het zeetransport, met name in en rond de diverse zeestraten, is van groot belang voor de (economische) veiligheid.

Veiligheid in het maritieme domein is geen vanzelfsprekendheid. Het vraagt voortdurend om aandacht en onderhoud. De toegenomen globalisering en de schaarste aan grondstoffen leggen in toenemende mate druk op de veiligheid in het maritieme domein. Hoewel de 'vrije zee' nog steeds bestaat geeft de zoektocht en exploitatie van natuurlijke



\* De auteur is werkzaam als Hoofd Strategie en Advies bij het Commando Zeestrijdkrachten.  
1 S. Panitchpakdi, 'Review of Maritime Transport 2012', UNCTAD/RMT/2012.

rijkdommen in het maritieme domein aanleiding tot discussies over eigendomsrechten tussen kuststaten.

Nederland heeft op grond van zijn maritieme oriëntatie een verantwoordelijkheid om actief bij te dragen aan de veiligheid op en vanuit zee. De Koninklijke Marine is hiervoor één van de belangrijkste instrumenten.

De Koninklijke Marine zet hiervoor mensen en middelen in, waarbij niet alleen effectiviteit maar ook efficiëntie een leidende factoren is. Ze moet dit doen, gelet op de grote vraag naar haar maritieme product. De marine wordt vrijwel dagelijks ingezet voor onder meer anti-piraterij, het terugdringen van drugs- en wapensmokkel, kustbeveiliging, het opruimen van zeemijnen, crisispreventie en maatschappelijke ondersteuning.

### Bezuinigingen

Dit jaar is er wederom indringend gediscussieerd over de omvang en samenstelling van de krijgsmacht. Hierbij was de structurele betaalbaarheid het leidend beginsel.<sup>2</sup> Defensie moet wederom bezuinigen om een budgettair probleem van initieel 348 M€ op te lossen. De minister van Defensie heeft in tweede instantie een deel van de bezuinigingen bij Defensie kunnen repareren met extra geld dat voor Defensie ter beschikking is gesteld als gevolg van het Herfstakkoord.<sup>3</sup>

*De marine wordt vrijwel dagelijks ingezet voor onder meer antipiraterij-operaties, acties tegen drugs- en wapensmokkel, kustbeveiliging en het opruimen van zeemijnen*



FOTO AVDD, S. HILCKMANN

Desondanks waren er wederom pijnlijke ingrepen in de capaciteiten van de krijgsmacht noodzakelijk. In de uitwerking van de opgedragen taakstelling heeft bij de marine het behoud van slagkracht in alle delen van het geweldsspectrum centraal gestaan.

De grenzen van het absorptievermogen zijn echter bereikt, omdat door voortdurende bezuinigingen de financiële marges thans minimaal zijn. Hierdoor hebben ogenschijnlijk kleine bezuinigingen al snel grote consequenties.

Voor een structureel betaalbare inzet moeten mensen en middelen optimaal toegesneden zijn op de toekomstige uitdagingen. Dit vergt een groot aanpassingsvermogen. Adaptiviteit van mens en middelen is noodzakelijk om ook in de toekomst in staat te zijn om te voldoen aan een uiteenlopende en wisselende vraag vanuit de politiek en de maatschappij naar de inzet van de Koninklijke Marine.

### Opzet artikel

De vraag is in hoeverre de marine in staat is zich aan te passen aan de veranderende strategische context binnen de beperkte financiële marges. Om deze vraag te beantwoorden zal ik eerst ingaan op de strategische ontwikkelingen binnen het maritieme domein. Vervolgens ga ik in op het aanpassingsvermogen van de Koninklijke Marine. Ten slotte zal ik beide aspecten aan elkaar relateren om te bezien of de marine in staat zal blijven koers te houden om invulling te blijven geven aan haar missie: veiligheid op en vanuit zee.

## Strategische ontwikkelingen

### De maritieme omgeving

Zo'n 25 jaar geleden, aan het eind van de Koude Oorlog, was de marine vooral gericht op de beveiliging van de *Sea Lines Of Communication* (SLOC) en konvooibeschermt op de Atlantische oceaan. Tegenwoordig is het wereldbeeld complexer en diffuser geworden. Het internationale systeem heeft steeds meer

2 Ministerie van Defensie, 'In het belang van Nederland, Defensienota', 17 september 2013.  
3 Minister van Financiën, 'Begrotingsafspraken 2014, Kamerbrief', 11 oktober 2013.

een multipolair karakter gekregen en daardoor een hoge mate van onzekerheid.

Het is juist deze onzekerheid die een verhoogd risico met zich meebrengt voor de veiligheid. Nieuwe economische en geopolitieke grootmachten zijn in opkomst. De van oudsher dominante machtspositie van het Westen zal de komende decennia verder afnemen.<sup>4</sup>

Robert D. Kaplan was een van de eerste strategische analisten die de Indische Oceaan bestempelde als het nieuwe centrum van de macht waar het conflict van de toekomst zal plaatsvinden.<sup>5</sup> De focus van de Verenigde Staten verschuift meer en meer richting de Indische Oceaan en het Verre Oosten. Dit brengt voor Europa, en dus ook voor Nederland, een grotere verantwoordelijkheid met zich mee voor de bescherming van zijn veiligheidsbelang.<sup>6</sup>

In 2010 is het project Verkenningen uitgevoerd, waarbij op basis van een gezaghebbende omgevingsanalyse toekomstscenario's en de hieraan gerelateerde beleidsopties zijn uitgewerkt. Een groot aantal deskundigen in binnen- en buitenland heeft bijgedragen aan de totstandkoming van het eindrapport onder de titel *Verkenningen, houvast voor de krijgsmacht van de toekomst*.

De Verkenningen hebben een structureel vervolg gekregen in de vorm van een jaarlijkse *Strategische Monitor* van zowel het Instituut Clingendael als het Hague Centre of Strategic Studies. Hiermee beschikt Nederland over een belangrijk instrument voor gefundeerde besluitvorming over zijn veiligheidsstrategie.

### Uiteenlopende vraagstukken

Binnen de huidige complexe wereld kent het maritieme domein een groot aantal onzekerheden. De maritieme agenda bevat uiteenlopende vraagstukken als vrij handelsverkeer, klimaatverandering, schaarste aan natuurlijke hulpbronnen (zoals olie, gas, maar ook voedsel en water), migratie, falende en fragiele staten, piraterij, internationale criminaliteit, terrorisme en het gevaar van proliferatie.<sup>7</sup>

Instabiliteit, conflicten van velerlei aard en fragiliteit komen met name voor in de 'Gordel van Instabiliteit'. Deze gordel loopt Centraal-Amerika via grote delen van Afrika en het Midden-Oosten over de Kaukasus en Centraal-Azië tot Zuidoost-Azië.<sup>8</sup> Vanwege de toenemende globalisering heeft de instabiliteit van de Gordel een directe uitwerking op Nederland, met toenemende risico's van *spill-over*-effecten zoals terrorisme en mensensmokkel. Dit legt niet alleen druk op de maritieme buitengrenzen van Europa, maar ook op het streven van Nederland naar een stabiele internationale rechtsorde.

Dichter bij huis komt veilige navigatie op de Noordzee onder druk te staan vanwege de sterk gestegen verkeersvolumes en de steeds grotere schepen met een minimale manoeuvreerbaarheid. Containerschepen van bijna 400 meter lang, 60 meter breed en 80 meter hoog zijn geen uitzondering meer. Met een diepgang van zo'n 16 meter lopen deze schepen met minimale bodemseparatie de haven van Rotterdam binnen.

Deze transporten zijn zeker niet zonder risico. Rotterdam, dat een vierde plaats inneemt op de ranglijst van wereldhavens, is van cruciaal belang voor de welvaart van Nederland en zijn achterland. Verstoringen van het zeetransport en belemmerde toegang tot de haven hebben direct grote economische consequenties.

Vanwege de toenemende schaarste aan grondstoffen en voedsel eisen meer en meer staten winningsrechten op over steeds grotere delen van het zeegebied. Volgens het VN-zeerechtverdrag (*United Nations Convention on Law*

4 F. Bekkers e.a., 'De toekomst in alle staten', HCSS, *Strategische Monitor*, 2013.

5 Robert D. Kaplan, *Monsoon. The Indian ocean and the future of American power*. (New York, Random House, 2010).

6 De Internationale Veiligheidsstrategie (Veilige Wereld Veilig Nederland, 2013) onderscheidt drie overkoepelende strategische belangen voor Nederland. Naast de verdediging van het eigen en bondgenootschappelijk grondgebied onderscheidt zij ook het belang van een goed functionerende internationale rechtsorde en economische veiligheid.

7 Jan Rood, Rosa Dinnissen e.a., 'Een wereld in onzekerheid', Instituut Clingendael, *Strategische Monitor*, 2013.

8 Idem.



FOTO ANP, J. LAMPEN

Veilige navigatie op de Noordzee komt onder druk te staan vanwege de sterk gestegen verkeersvolumes en de steeds groter wordende schepen met een minimale manoeuvreerbaarheid. Containerschepen van bijna 400 meter lang zijn geen uitzondering meer

of the Sea; UNCLOS) hebben kuststaten in hun exclusieve economische zone (EEZ) het unieke recht op exploitatie van de aanwezige natuurlijke rijkdommen (voedsel, zoals vis, bodemrijdommen en rijkdommen van de ondergrond).

### Territoriale disputen

De EEZ strekt zich uit tot 200 zeemijl buiten de kust van een kuststaat. Voorbij de EEZ bevindt zich nog het continentaal plat tot maximaal 350 mijl. Volgens het UNCLOS kunnen landen ook in deze zone economische rechten claimen voor de exploratie en exploitatie van natuurlijke rijkdommen. Het is juist deze uitbreiding die tot discussie leidt.

Daarnaast zien we territoriale claims van kuststaten over het eigendom van, veelal kleine, eilanden(groepen). Soms betreft het niet meer dan enkele rotspunten. Deze claims zijn voor de staten van belang omdat daarmee automatisch het eigendom van het zeegebied rondom deze eilanden wordt vastgelegd. De claims van bijvoorbeeld China en Vietnam rond de Spratley-eilanden zijn hier een sprekend voorbeeld van.

Minder bekend is dat klimaatverandering ook een aanleiding kan zijn voor nieuwe territoriale disputen. Niet voor niets hebben twee mini-onderzeeërs op 2 augustus 2007 de Russische driekleur op de bodem van de Noordelijke IJsee gepland. Deze actie kan niet los gezien worden van het feit dat de Arctische zeebodem een reusachtige voorraad energiebronnen herbergt. In de 21ste eeuw zal de Noordpool één van de belangrijkste gas/oliebronnen ter wereld worden.<sup>9</sup> De Arctische staten (Canada, Denemarken, IJsland, Noorwegen, de Russische Federatie en de Verenigde Staten) houden elkaar nauwlettend in de gaten.

### Nieuwe vaarroutes

Nederland is nauw betrokken bij de ontwikkelingen rond het Noordpoolgebied.<sup>10</sup> Al is het alleen al vanwege de verwachting dat er door het smelten van het poolijs nieuwe bevaarbare scheepvaartroutes zullen ontstaan.

<sup>9</sup> European Environment Agency, 2004.

<sup>10</sup> Ministerie van Buitenlandse Zaken, 'Beleidskader, Nederland en de Poolgebieden 2011-2015', oktober 2012. Zie ook: A.T. Vermeij, 'Wat heeft de NAVO te zoeken op de Noordpool?', in: *Militaire Spectator* 182 (2013) (10) 445-452.

Voor de internationale handel en de positie van Rotterdam als grootste Europese haven zijn deze nieuwe routes van groot belang aangezien een route via de Arctische wateren aanmerkelijk korter is. Zo wordt de zeereis van Rotterdam naar Yokohama met zo'n 5000 zeemijl bekort.

Nieuwe vaarroutes brengen ook nieuwe economische activiteiten en kansen met zich mee. Er zal nieuwe maritieme infrastructuur moeten worden gebouwd, vaarwegmarkering aangebracht en kustwachtorganisaties opgericht. Activiteiten waar het Nederlandse bedrijfsleven van kan profiteren en waar de Koninklijke Marine, vanwege haar maritieme expertise, nauw bij betrokken is.

### Bedreigingen

Nederland is daarnaast sterk begaan met de ecologische bedreigingen van het maritieme domein. Helaas ontbreekt een robuuste juridische basis om op volle zee hiertegen op te kunnen treden. Dit geldt ook voor operaties ter voorkoming van illegale activiteiten, zoals drugs en mensensmokkel. De roep om op te treden tegen dergelijke bedreigingen wordt steeds groter.

### Piraterij

Piraterij is een ander verhaal. Het Zeerechtverdrag biedt in dit geval namelijk wel voldoende aangrijpingspunten om hiertegen op te treden. Sinds 2008 is Nederland in internationaal verband actief betrokken bij de bestrijding van piraterij rond de kust van Somalië. Deze strijd begint zijn vruchten af te werpen. Onder druk van de internationale gemeenschap zijn het aantal incidenten in deze regio drastisch gedaald.

Piraterij heeft echter het kenmerk van een waterbed. Als je ergens drukt komt het probleem ergens anders weer te voorschijn.

Had eerst Somalië de twijfelachtige eer koploper in piraterij-activiteiten te zijn, nu heeft de Golf van Guinee deze positie overgenomen.

## Maritieme strategie

Al deze ontwikkelingen hebben geleid tot een toenemende aandacht voor het maritieme domein. Ook binnen de NAVO. Wellicht is dit niet bij eenieder bekend, maar de NAVO heeft op 5 januari 2011 een nieuwe *Alliance Maritime Strategy* (AMS) vastgesteld. De vorige maritieme strategie dateerde nog van 1984 en was volledig gebaseerd op het wereldbeeld van de Koude Oorlog.

### Vier kerntaken

De AMS identificeert naast de drie kerntaken uit het Strategisch Concept van de NAVO 'Modern Defence' van 2010 (collectieve verdediging, crisismanagement en coöperatieve veiligheid) nog een vierde kerntaak: maritieme veiligheid. Maritieme veiligheid richt zich op de volle breedte van *Maritime Security Operations* (MSO),<sup>11</sup> waaronder surveillance, antipiraterij, ondersteuning van de rechtshandhaving op zee en bescherming van kritieke energie-infrastructuur en *Sea Lines of Communication*.

De EU heeft nog geen maritieme strategie vastgesteld. De *European Security Strategy* van 2003 gaat niet in op maritieme veiligheid, maar benoemt wel diverse bedreigingen met een potentiële maritieme dimensie, waaronder proliferatie, klimaatverandering, illegale migratie en georganiseerde misdaad. Inmiddels is de behoefte aan een specifieke EU maritieme strategie onderkend en werkt men aan een overkoepelende *European Maritime Security Strategy* (EMSS). Het is de ambitie van de EU om de EMSS voor het einde van dit jaar vast te stellen.

In het afgelopen decennium is het onderscheid tussen veiligheid in het hogere en het lagere deel van het geweldsspectrum steeds meer vervaagd. Kleinschalige inbreuken op de veiligheid geven aanleiding tot instabiliteit. Vanuit het adagium 'Voorkomen is niet alleen

11 Werkdefinitie van MSO: *those measures performed by the appropriate civilian or military authorities and multinational agencies to counter the threat and mitigate the risk of illegal or threatening activities in the maritime domain, so that they may be acted upon in order to enforce law, protect citizens' and safeguard national and international interests* (Chiefs of European Navies, 2007).

*beter dan genezen, het is ook goedkoper*' is een toenemende vraag te constateren naar inzet van marine-eenheden voor operaties in het lagere deel van het geweldsspectrum.

**Pre-conflictmanagement**

Nederland stelt naast de aanpak van onveiligheid en fragiliteit dan ook pre-conflictmanagement centraal.<sup>12</sup> Pre-conflictmanagement, ook wel *upstream prevention* of *preventive engagement* genoemd, richt zich op de aanpak van het veiligheidsprobleem voordat het kan uitgroeien tot een daadwerkelijk conflict. Het richt zich op operaties aan de voorkant van de zogeheten conflictcurve, bijvoorbeeld door maritieme presentie, opbouw van maritieme capaciteit in een missiegebied en preventieve aanpak van illegale activiteiten zoals (drugs)smokkel en piraterij (zie figuur 1).

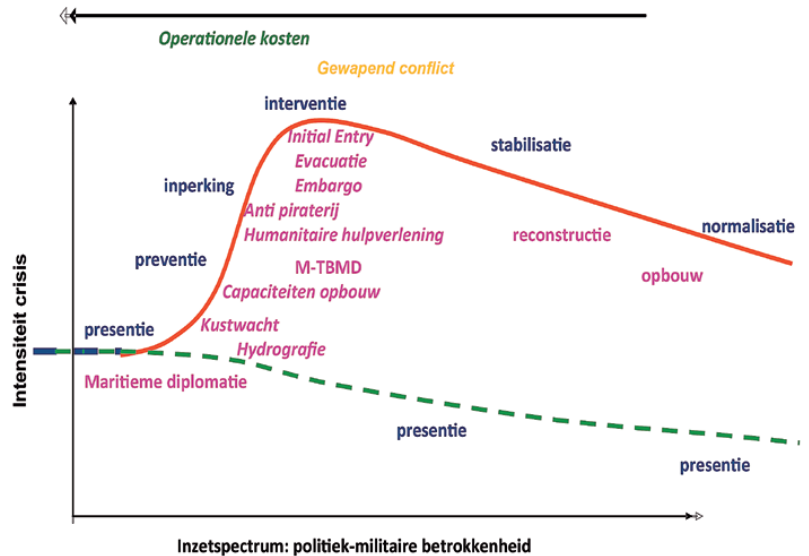
**Maatschappelijke ondersteuning**

Een andere ontwikkeling is dat de marine vanwege haar kennis en middelen van het maritieme domein steeds vaker wordt ingezet voor maatschappelijke ondersteuning op en vanuit zee. Dit vindt plaats in het aanzicht van de maatschappij en helpt bij het onderhouden van het maatschappelijk draagvlak.

Een voorbeeld van structurele nationale ondersteuning is de operatie *Beneficial Cooperation*, waarbij mijnenjagers sinds 2005 nagenoeg dagelijks worden ingezet voor de opsporing en ruiming van explosieven op de bodem van de Noordzee. In samenwerking met België en het Verenigd Koninkrijk worden per jaar meer dan honderd zeemijnen onschadelijk gemaakt.<sup>13</sup>

Ondanks de verschuiving van focus op taken in het lagere deel van het geweldsspectrum kan het grootschalige conflict niet worden afgedaan als verleden tijd. Sterker nog, het risico van het interstatelijk conflict is juist de laatste jaren weer scherper op de voorgrond getreden. Hierbij gaat het om Iran en Noord-Korea, de relatie van China met een aantal van zijn buurlanden en de ontwikkelingen in het Midden-Oosten. Hieruit blijkt eens te meer dat het noodzakelijk is om rekening te houden met inzet in het gehele conflictspectrum.

*Maritieme eenheden: flexibel, veelzijdig, direct inzetbaar op en vanuit zee*



Figuur 1 Militair maritiem vermogen

**De Marinestudie: het fundament**

De langetermijnvisie van de marine komt niet uit de lucht vallen. Het is een proces waarbij wordt voortgebouwd op strategische keuzes uit het verleden. De *Marinestudie* van 2005 is nog altijd richtinggevend.<sup>14</sup>

In deze studie werd, naast veiligheid op zee, het toenemende belang onderkend van veiligheid vanuit zee. De verwachting werd uitgesproken dat de nadruk van maritieme operaties zou verschuiven van beheersing van grote zeegebieden naar maritieme knooppunten en transportroutes, alsmede naar wateren nabij operatierreinen op het land. Daarbij werd een toename van maritieme taken in het lagere deel van het geweldsspectrum voorzien. Op basis van de *Marinestudie* zijn drie belangrijke strategische keuzes gemaakt in het denken over de marine. Ten eerste werd gekozen voor

12 Ministerie van Buitenlandse Zaken, 'Veilige Wereld, Veilig Nederland', Internationale Veiligheidsstrategie, juni 2013.  
 13 Ministerie van Defensie, '100<sup>ste</sup> zeemijn onschadelijk sinds start Beneficial Cooperation', augustus 2012.  
 14 Minister van Defensie, 'Marinestudie 2005', Kamerbrief, 14 oktober 2005.



FOTO AVDD, P. VAN BASTELAAR

De samenwerking met de Belgische marine is geïntensiveerd. De Belgisch-Nederlandse samenwerking op operationeel gebied is uitgroeit tot het niveau van volledige integratie, met onder meer een geïntegreerd hoofdkwartier

taakspecialisatie van het middel voor de taakstelling in het Caribisch gebied en in het lagere deel van de conflictcurve. Vier van de zes M-fregatten werden vervolgens verkocht om geld vrij te maken voor onder meer de bouw van vier patrouilleschepen, het *Oceangoing Patrol Vessel* (OPV). Het OPV is specifiek bedoeld voor taken als drugsbestrijding en antipiraterij. Het is niet geschikt voor taken in het hogere deel van het geweldsspectrum bij gebrek aan de juiste wapensystemen en zelfverdedigingsmiddelen.

De tweede strategische keuze betrof de intensivering van de samenwerking met de Belgische marine. Op operationeel gebied werd reeds intensief samengewerkt. De verkoop van twee M-fregatten aan België bood kansen voor vergaande samenwerking op het gebied van onderhoud, instandhouding en opleidingen. Dit is de drijvende kracht geweest achter de nu bestaande verdeling van onderhoud van de M-fregatten (in Nederland) en die van de mijnenjagers (in België).

De Belgisch-Nederlandse samenwerking op operationeel gebied is uitgroeit tot het niveau van volledige integratie, met onder meer een geïntegreerd hoofdkwartier en geïntegreerde gereedstelling. Op het gebied

van onderhoud en opleidingen is er zelfs sprake van taakspecialisatie. Daarmee is de Belgisch-Nederlandse samenwerking het toonbeeld geworden van internationale defensiesamenwerking.

De *Marinestudie* gaat niet alleen over vloot-eenheden. De derde strategische keuze had betrekking op de verdere integratie van vloot en het Korps Mariniers in het kader van de versterking van de maritieme slagkracht en de optimalisatie van het expeditionaire vermogen en inzetbaarheid van het Korps Mariniers. Investerings voor het Korps Mariniers van de laatste jaren in commandovoering, mobiliteit, zelfbescherming, vuurkracht en logistiek zijn daar een logisch vervolg op geweest.

Daarnaast is de *Marinestudie* de drijfveer geweest achter het instandhoudingsprogramma van de Walrusklasse-onderzeeboten. Een belangrijk onderdeel van dit programma is de modernisering van de sonar, vanuit de wetenschap dat de eenheden steeds meer in ondiepere wateren opereren. De akoestische omstandigheden zijn hier vele malen complexer en de dreiging van bijvoorbeeld mijnen is vele malen groter.

Met de verbeteringen in sonarapparatuur en in commandosystemen zijn deze eenheden volledig toegerust voor de toekomstige maritieme uitdagingen. Ook de LCF-fregatten zullen binnenkort hun instandhoudingsprogramma doorlopen. Rond dit programma zal de SMART-L radar gemoderniseerd worden en geschikt worden gemaakt voor de onderschepping van *Theater Ballistic Missiles*. Daarmee vervult Nederland een lang gekoesterde wens binnen NAVO.

## Operationele adaptiviteit

Maritieme operaties zijn in de 21-ste eeuw verschoven van beheersing van grote zeegebieden naar maritieme knooppunten, en van zeetransportroutes naar de wateren nabij kustgebieden. De nadruk is steeds meer komen te liggen bij Maritime Security Operations. Deze MSO zijn voor de marine niet een totaal

nieuwe tak van sport. Met name in het Caribisch gebied is uitgebreid ervaring opgedaan met dit soort operaties, waaronder boarding operaties. Deze ervaring is van groot belang geweest bij de uitvoering van de antipiraterij-operaties nabij Somalië. De lessen die zijn geleerd in het Caribisch gebied zijn tijdens de antipiraterij-missies verder vervolmaakt. Inmiddels heeft de KM op succesvolle wijze een groot aantal boarding operaties uitgevoerd, hoog en laag in het geweldsspectrum, heimelijk en in het volle zicht.

Niet alleen voor wat betreft boarding operaties is de marine adaptief. Zo heeft de marine vanaf beide amfibische schepen (*landing platform docks*) nieuwe operationele tactieken in de praktijk gebracht op het gebied van piraterij-bestrijding en *Maritime Capacity Building*. Opererend vanaf de amfibische eenheden werden de landingsvaartuigen in vooruitgeschoven posities ingezet om piratenkampen te bewaken en af te grendelen. Daarmee is de strijd tegen de piraterij dichterbij de bron gevoerd en kon preventief worden opgetreden.

Deze ervaringen zijn vervolgens toegepast door Zr.Ms. Rotterdam langs de kust van West-Afrika in het kader van *African Partnership Station*. Deze reis van de Rotterdam stond volledig in het teken van *Upstream Prevention* vanuit een interdepartementale context. De internationale bemanning verzorgde opleidingen, trainingen en oefeningen voor en met de verschillende Afrikaanse landen (Marokko, Senegal, Kaapverdië, Gambia, Ghana, Togo, Benin, Nigeria en Kameroen) op het gebied van boarding operaties, hydrografie, duikopleidingen, amfibische, jungle en riverine operaties.

Ook werden aan boord diverse seminars georganiseerd over bijvoorbeeld watermanagement en *offshore security*. Daarnaast bood deze reis langs de West-Afrikaanse kuststrook gelegenheid voor business-to-business activiteiten ter behartiging van Nederlandse handelsbelangen en het bevorderen van ontwikkelingsactiviteiten in de regio.

### **'Very Shallow Water'-teams**

Minder in het oog springend maar niet minder belangrijk zijn ontwikkelingen op het gebied van de zogeheten *Very Shallow Water*-teams. Deze teams overbruggen de laatste meters tussen zee en water. Ze opereren in het gebied waar de mijnenjagers niet meer kunnen komen en waar het nog te diep is voor debarkatie van de marinierseenheden vanuit de amfibische eenheden. Als ze opereren met onder meer de Remus, een onderwaterrobot, zijn ze in staat om op zeer ondiep water obstakels en mijnen te ruimen.

De Remus is ook ingezet voor mijnenbestrijdingsoperaties in de Straat van Hormuz.<sup>15</sup> Dit heeft belangrijke inzichten opgeleverd over de capaciteiten van onderwaterrobots als het gaat om het opsporen van zeemijnen op dieper water in een groter zeegebied. Deze ervaringen worden meegenomen in de ontwikkeling van de nieuwe mijnenjagers.

Op basis van de operationele ervaringen en onder druk van de Beleidsbrief 2011 heeft het Korps Mariniers zijn organisatie ingrijpend veranderd. Het amfibisch specialisme en het expeditionaire karakter van het Korps Mariniers is sinds de *Marinestudie* verder geprofessionaliseerd en versterkt. Spraken we vroeger van het Amfibisch Gevechtssteun Bataljon, tegenwoordig gaan zij door het leven als *Surface Assault Training Group*. De ontwikkelingen gaan natuurlijk verder dan het omhangen van een ander naambordje. Met de introductie van nieuwe middelen (LCVP, FRISC)<sup>16</sup> zijn nieuwe operationele concepten ontwikkeld, met nieuwe opleidings-, gereedstellings- en inzetvereisten.

### **Korps Mariniers**

Op logistiek gebied zijn ook de nodige veranderingen geweest. Deze waren nodig om ervoor te zorgen dat de marinierseenheden met een

15 IMCMEX 2012, een internationale mijnenbestrijdingsoefening in de straat van Hormuz, onder leiding van de Verenigde Staten.

16 LCVP: *Landing Craft Vehicle Personnel*; FRISC: *Fast Raiding Interception and Special Forces Craft*.





FOTO ANP, E.-J. DANIELS

Met de introductie van nieuwe middelen, zoals 'Fast Raiding Interception and Special Forces Craft' (FRISC), zijn nieuwe operationele concepten ontwikkeld

minimale logistieke *footprint*, vanuit zee volledig zelfvoorzienend en met voortzettingvermogen kunnen optreden. Hiervoor is het amfibisch logistiek bataljon uit dienst gesteld en zijn de *Combat Service Support* componenten ingebed in de Eerste en Tweede *Marine Combat Group* (MCG).

De *Sea base Support Group* draagt als zelfstandige eenheid zorg voor de tweedelijns maritiem operationele ondersteuning vanuit zee. De MCG's komen voort uit de twee voormalige mariniersbataljons. De 120mm-mortiercompagnie van het Korps Mariniers is volledig geïntegreerd met de vuursteuneenheden van de Koninklijke Landmacht.

De volledige opwerkstaf voor de marinierseenheden, het *Marine Training Command* (MTC) is

samengebracht met het *Sea Training Command* (STC) van de vlooteenheden en ingebed bij de *Netherlands Maritime Forces* (NLMARFOR).

Daarmee beschikt de Koninklijke Marine over één overkoepelende *1-star Battlestaff* op het niveau van een maritieme taakgroep. Met zijn modulaire en schaalbare opzet is NLMARFOR in staat om leiding te geven aan de gereedstelling en de uitvoering van maritieme operaties. Dit is niet alleen efficiënt; het is ook effectief aangezien het invulling geeft aan het aloude adagium *Train as you fight*.

#### **SOF-elementen**

Op basis van de ervaringen die zijn opgedaan in Afghanistan en tijdens de antipiraterij-operaties is de organisatie van de maritieme *Special Operations Forces* (SOF) aangepast.

Op 30 augustus van dit jaar zijn de twee bestaande SOF-elementen van de marine<sup>17</sup> samengevoegd tot één entiteit, NLMARSOF (*Netherlands Maritime SOF*).

Daarnaast is het traject van versterking van de verbondenheid tussen SOF en niet-SOF eenheden in gang gezet. De harde operationele werkelijkheid heeft aangetoond dat een dergelijke verbondenheid in moderne oorlogvoering noodzakelijk is. De *Enhanced Boarding Elements* van het Korps Mariniers aan boord van de vlooteenheden zijn perfecte voorbeelden van deze verbondenheid.

Hetzelfde geldt voor de *Special Operations Maritime Task Units* (SOMTU). Deze eenheden hebben hun meerwaarde bewezen tijdens de recente antipiraterij-operaties *Ocean Shield* (NAVO) en *Atalanta* (EU). Ook is meer nadruk gelegd op de verbondenheid van SOF met maritieme ondersteunende middelen, zoals onderzeeboten en Very Shallow Water-teams. Naast deze expeditie-orientatie blijft NLMARSOF verantwoordelijk voor de ondersteuning van de speciale interventie-eenheden van de nationale politie tijdens complexe en grootschalige operaties ten behoeve van de rechtshandhaving.

### Meer samenwerking

De maritieme instituties binnen Nederland en Europa groeien dichter naar elkaar toe. De samenwerking tussen kustwacht en marine zal zich verdiepen en de onderlinge afhankelijkheid zal verder toenemen. Daarnaast zien we een toename in de civiel-militaire samenwerking op het gebied van bedrijfsvoering. De initiatieven op het gebied van het gemeenschappelijk gebruik van zowel de marinehavens als het maritieme vliegveld De Kooy zijn daar sprekende voorbeelden van.

De afhankelijkheidsrelaties tussen marine en civiele instanties zullen in de toekomst hechter worden. Dit zal ongetwijfeld leiden tot nieuwe uitdagingen op het gebied van operaties en bedrijfsvoering. Uitdagingen die een extra dimensie geven aan het werken bij de Koninklijke Marine.

## Materiële adaptiviteit

Onder druk van de afnemende budgetten is voortdurende innovatie in het ontwerp van maritieme middelen noodzakelijk. Innovatie, om met minder mensen flexibel invulling te kunnen geven aan veranderende taakstellingen. Maritieme eenheden gaan immers tientallen jaren mee en de toekomst is niet te voorspellen. Daarnaast mogen factoren als duurzaamheid, veiligheid, verhoogde inzetbaarheid en bouwtechnieken niet uit het oog worden verloren.

## De afhankelijkheidsrelaties tussen marine en civiele instanties zullen in de toekomst hechter worden

Het onlangs in de vaart genomen *Oceangoing Patrol Vessel* (OPV) is een sprekend voorbeeld van een innovatief ontwerp. Het vooruitstrevende concept van het OPV werd vorig jaar onderstreept met de toekenning van de prijs 'Schip van het Jaar' door de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Technici op Scheepvaartgebied. In de woorden van de KNVTS: 'Damen Schelde Naval Shipbuilding, de Defensie Materieel Organisatie, de Koninklijke Marine, onderzoeksinstituten en diverse toeleveranciers hebben met de realisatie van de Hr.Ms. Holland laten zien dat de Nederlandse maritieme sector een op snel veranderende politiek-militaire omstandigheden toegesneden platform kan ontwikkelen en bouwen.'<sup>18</sup>

17 De compagnie Maritieme Speciale Operaties (MSO) en de Unit Interventie Mariniers (UIM).

18 De prijs 'Schip van het Jaar' is door de KNVTS geïnitieerd om de technische innovaties in de Nederlandse scheepsbouw te promoten. De KNVTS, gevestigd in Rotterdam, is een vereniging die tot doel heeft om ontwikkelingen te stimuleren in de maritieme techniek. De vereniging zet zich enthousiast in voor het verspreiden van technische kennis binnen de maritieme sector en stimuleert innovatie, ontwikkeling en onderwijs. De prijs voor het 'Schip van het Jaar' is ingesteld tijdens het honderdjarig bestaan van de KNVTS op 14 mei 1998. Zie: [www.knvt.nl/schip](http://www.knvt.nl/schip) van het jaar.

Het innovatieve ontwerp van het OPV is mogelijk gemaakt door intensieve samenwerking binnen de Gouden Driehoek van het maritieme cluster. Deze driehoek symboliseert het samenwerkingsverband tussen maritieme industrie, onderzoeksinstellingen en Defensie. De marine is, als *launching customer* van nieuwe ontwerpen, een belangrijke drijvende kracht voor het innovatieve vermogen van het maritieme cluster in Nederland.

## De marine is een belangrijke drijvende kracht voor het innovatieve vermogen van het maritieme cluster in Nederland

Daarnaast is de marine voor de ondersteuning van de export van marine-eenheden van groot belang gebleken. Landen als Vietnam en Indonesië zouden waarschijnlijk geen Nederlandse maritieme producten afnemen zonder ondersteuning van de Koninklijke Marine.

### Personele adaptiviteit

De onzekere toekomst vraagt veel van het personeel. Zekerheden van vandaag zijn morgen ingehaald door nieuwe ontwikkelingen. Het personeel zal flexibiliteit, veranderingsvermogen en vakmanschap moeten tonen om een antwoord te kunnen geven op de uiteenlopende uitdagingen van de toekomst. Dit brengt risico's met zich mee. Naast het juiste materieel moet het personeel een gemeenschappelijke basis hebben om invulling

te kunnen geven aan datgene wat de marine al 525 jaar is: een professioneel krijgsoverheid.

Deze gemeenschappelijke basis komt voort uit het motto: '*Kennis is macht, karakter is meer*'.<sup>19</sup> De kennis is geborgd in de verschillende maritieme leidraden en sinds kort ook in de *Grondslagen van het Maritieme Optreden* (GMO).<sup>20</sup> Minder grijpbaar is het fenomeen karakter. Dit zit in de hoofden van het personeel. De specifieke omgeving waarin de marine opereert draagt bij aan de vorming van het zogeheten maritieme DNA.<sup>21</sup> Voor de marine is dit gestoeld op eeuwenlange ervaring in het optreden als krijger, koopman en diplomaat.

Vanuit deze achtergrond zijn binnen de marine dominante waarden ontstaan als flexibiliteit, saamhorigheid, loyaliteit, vakmanschap en verantwoordelijkheidsbesef. De marine van de toekomst blijft op deze waarden gebouwd. Hierdoor zal het karakter van het marinepersoneel niet veranderen en zal de specifieke marinecultuur blijven bestaan. Dit biedt een vertrouwde basis om nieuwe stormen te doorstaan.

### De toekomst

Hoewel het huis van de marine nog steeds staat op de fundamenten van de *Marinestudie*, is het interieur ingrijpend gewijzigd. Acht jaar na het uitkomen van de *Marinestudie* zijn de geplande investeringen voor de herintroductie van de mijnenveegcapaciteit en Tactical Tomahawk geschrapt, de Stinger en zware mortiereenheden gereduceerd, vier extra mijnenjagers afgestoten en wordt vervroegd afscheid genomen van de bevoorradingschepen.

Voor de toekomstige krijgsmacht is het noodzakelijk om te blijven investeren in mensen en middelen. De nota 'In het belang van Nederland' legt de prioriteit bij het op peil krijgen van de investeringen. De investeringsquote, die nu zo'n 14 procent bedraagt, gaat weer groeien naar 20 procent. Dit geeft de noodzakelijke ruimte om de middenmix aan te blijven passen aan de ontwikkelingen in de omgeving.

19 Dit motto staat prominent vermeld bij de ingang naar 'het Zaalje' van het Koninklijk Instituut voor de Marine en is een leidend beginsel bij de opleiding van de adelborsten.

20 D.J. Kuijper EMSD, 'Grondslagen van het Maritieme Optreden', in: *Militaire Spectator* 182 (2013) (6) 280-287.

21 Prof. J.P. Balkenende, 'Maritieme DNA. De duurzame kracht van Nederland', *Admiraliteitslezing*, 16 oktober 2013.

Een belangrijk winstpunt van de genoemde nota is de verankering van een aantal vervangingsinvesteringen. Dit is van groot belang voor de Koninklijke Marine. In de nabije toekomst zal namelijk een aantal belangrijke capaciteiten moeten worden vervangen. Zo zijn, na meer dan twintig dienstjaren, de mijnenjagers van de Alkmaarklasse aan vervanging toe. Hetzelfde geldt voor de M-fregatten en de onderzeeboten, die rond 2025 aan vervanging toe zijn.

De verkennende studies voor de vervangingsprogramma's zijn reeds gestart. Inmiddels wordt indringend gesproken met internationale partners voor het gezamenlijk oplopen van ontwerp, verwerving, bouw en exploitatie. Dit drukt niet alleen de ontwikkelkosten, het ondersteunt ook de werkgelegenheid en er kan optimaal gebruik worden gemaakt van de aanwezige kennis en ervaring. Deze intensivering van de internationale samenwerking biedt kansen voor een gemeenschappelijke materieel-logistiek en vergaande

operationele integratie. Het pad dat met de *Marinestudie* is uitgezet, wordt vervolgd en verder verbreed.

### Ten slotte

De marine is er altijd in geslaagd om het kompas gericht te houden op het leveren van veiligheid op en vanuit zee. De vraag hiernaar zal in de toekomst niet afnemen. De marine zal in alle opzichten actief en relevant blijven.

De geplande investeringsprogramma's zijn erop gericht om op innovatieve wijze invulling te blijven geven aan een uiteenlopende taakstelling. De organisatie van de Koninklijke Marine is opnieuw ingericht om flexibel om te gaan met een onzekere toekomst. Hierbij weet ze zich gesteund door goed en gemotiveerd personeel. Met deze ingrediënten kan de marine nieuwe stormen doorstaan en koers houden op het leveren van veiligheid op en vanuit zee. ■



FOTO ANP, B. CZERWINSKI

*Het Ocean Going Patrol Vessel (OPV) Zr.Ms. Zeeland; het OPV is een goed voorbeeld van een innovatief ontwerp en heeft in 2012 de prijs 'Schip van het jaar' gewonnen*