

‘Make Navies Great Again’

NAVO-landen investeren in nieuwe oppervlakteschepen

Joris Janssen Lok

Nederland en België gaan gezamenlijk fregatten en mijnenbestrijdingsvaartuigen vervangen. Defensie ministers Jeanine Hennis-Plasschaert en Steven Vandeput van beide landen bekrachtigden dit voornemen eind november vorig jaar middels het tekenen van een intentieverklaring.¹ Hiermee zijn de twee Benelux-naties beslist geen trendsetter. Veel NAVO-landen geven momenteel miljarden uit aan nieuwe oppervlakteschepen voor hun marines.² Een beweging die in de meeste gevallen al was ingezet ruim voor het aantreden van de Amerikaanse president Donald Trump, die predikt dat NAVO-landen meer aan defensie moeten uitgeven.

De voorgenomen Belgisch-Nederlandse verwerving van nieuwe marineschepen voorziet in de vervanging van in totaal vier “Multi-purpose” (M)-fregatten en twaalf “Tripartite”-mijnenjagers, gelijkelijk verdeeld over de twee landen. Hierbij nemen de zuiderburen het voortouw bij de mijnenbestrijdingsvaartuigen en hebben de Nederlanders de leiding over de fregatten. Voor beide typen schepen betreft het een vervanging die al rijkelijk laat is. Zo ligt het oudste schip van de vier fregatten al 29 jaar in het water en kwam de oudste van het dozijn mijnenjagers inmiddels al 32 jaar geleden uit de constructiehal.³ Ondanks de intentieverklaring geldt voor Nederland dat de daadwerkelijke vervanging van de M-fregatten pas is voorzien vanaf 2024.⁴ De mijnenjagers moeten waarschijnlijk nog langer in dienst blijven. Daarmee gaan de fregatten ruim over de 30 jaar, en de mijnenjagers zelfs richting de 40 jaar qua operationele levensduur. Dit betekent een grote uitdaging aan de technische kant terwijl bij de effectiviteit van deze schepen-op-leeftijd onder gevechtsumstandigheden steeds meer vraagtekens moeten worden gezet.

Ouderdomsrecord

Volgens Jaime Karremann, hoofdredacteur van marineschepen.nl, gaat de Nederlandse vloot binnen een paar jaar

zelfs een ouderdomsrecord verbreken. “In 2019 zijn de Nederlandse marineschepen gemiddeld 21 jaar in dienst. In de periode sinds 1945 is dat gemiddelde nooit eerder zo hoog geweest. Tot 2025 zal het leeftijd-gemiddelde oplopen tot ongeveer 25 jaar. Daarna zullen hopelijk nieuwe schepen een aantal oudere vervangen, waardoor de gemiddelde leeftijd zal dalen. Dan zijn niet alle problemen opgelost, want voor een aantal oude schepen is nog niet in vervanging voorzien.”⁵

Karremann voegt daaraan toe dat sinds de oplevering van drie nieuwe sleepboten van de Noordzee-klasse in juli 2016 geen enkel nieuw Nederlands marineschip in aanbouw of in bestelling is. Een situatie die zich in zeker 116 jaar niet heeft voorgedaan.

Continuïteit

Tellen we de sleepboten niet mee, dan wordt duidelijk dat — als gevolg van de verregaande bezuinigingen op defensie van de afgelopen jaren — het bouwen van nieuwe marineschepen voor de Koninklijke Marine (KM) al eerder stil is komen te liggen. Het laatste schip dat in dienst is gekomen was in april 2015 de Zr.Ms. *Karel Doorman* (A 833). Dit *Joint Support Ship* is weliswaar het grootste schip ooit



voor de Nederlandse vloot gebouwd, maar het vormt tegelijk ook de hekkensluiter van een serie nieuwbouwprojecten die decennialang min of meer continu heeft kunnen doorgaan. Deze continuïteit had als grote voordeel: opbouw en behoud van kennis op marine scheepsbouwgebied. Tevens bood zij de mogelijkheid tegen relatief beperkte kosten technisch en operationeel geavanceerde schepen te verwerven, die wereldwijd met de top konden wedijveren.

Zo kostten de vier patrouilleschepen van de Holland-klasse (te water gelaten tussen 2009-2011) de Nederlandse belastingbetaler gemiddeld per schip €117 miljoen. Dat is €20 miljoen goedkoper dan de Spaanse Meteoro-klasse (Buque de Acción Marítima, BAM); €50 miljoen goedkoper dan de Britse River-klasse en €500 miljoen (!) goedkoper dan de Amerikaanse *National Security Cutter*. Dit zijn vergelijkbare schepen van vergelijkbare leeftijd. Daar komt nog bij dat de Holland-klasse ondanks zijn lagere prijs een veel uitgebreider sensorenpakket aan boord heeft dan de andere genoemde modellen.

In het geval van de luchtverdedigings- en commandofregatten van de De Zeven Provinciën-klasse betaalde Defensie €475 miljoen per schip. Vergelijkbare schepen van andere

westerse marines zijn stuk voor stuk duurder, van enkele tientallen miljoenen (Duitse F 124, Spaanse F 100) tot vele honderden miljoenen (Franse Horizon, Britse Type 45, Amerikaanse DDG-51...) per schip. Absolute uitschieter is de in aanbouw zijnde Australische *Air Warfare Destroyer*, die wegens grote projectmanagement- en technische integratieproblemen op ruim €2 miljard per schip uit dreigt te komen.

Risico's

Deze Australische problematiek is geen geïsoleerd geval. Gezegd kan worden dat zo gauw een grote mate van discontinuïteit in marinebouwprogramma's optreedt, de risico's voor een natie om na jaren opnieuw op te starten en "uit het niets" weer complexe marineschepen te gaan ontwerpen en bouwen, sterk toenemen. Dit effect lijkt nu ook op te treden bij NAVO-bondgenoot Canada, waar men ruim 20 jaar voorbij heeft laten gaan zonder nieuwe marineschepen te bestellen. Nu streeft Ottawa met alle macht een *National Shipbuilding Strategy* na, met een prijskaartje van tientallen miljarden Canadese dollars. Recente persberichten wijzen op grote problemen en snel uit de hand lopende kosten, vooral bij het 15 schepen tellende *Canadian Surface Combatant*-project voor nieuwe fregatten.⁶

Frankrijk heeft een project lopen voor acht nieuwe fregatten van het FREMM-project (*Frégate Européenne Multi-Mission*); daarnaast is onlangs een nieuw project gestart voor vijf nog modernere fregatten van het type FTI (*Frégate de Taille Intermédiaire*). De foto toont een model van dit laatste schip, tentoongesteld op de marinebeurs Euronaval afgelopen oktober in Parijs (foto: Q. Reytnas/THALES)



Kopen van de plank zou voor de KM dus geen optie zijn, aangezien zelfs mogelijke leveranciers die wel continuïteit van bouwprojecten kennen, toch ook niet in staat lijken het aantrekkelijke kostenniveau van in eigen huis ontworpen en gebouwde schepen zoals het LCF en de Holland-klasse te evenaren.

Militaire assertiviteit

Een belangrijke trend die de investeringen in nieuwe oppervlakteschepen vormgeeft is de sterk toegenomen militaire assertiviteit van grootmachten. Niet alleen de Verenigde Staten, maar ook de dominante spelers China, Rusland en India alsmede regionale machten zoals Saoedi-Arabië en Iran geven veel geld uit aan hun krijgsmachten. Zij zijn in toenemende mate ook bereid die echt in te zetten voor het bereiken van hun doelstellingen. Nieuwe vormen van traditionele afschrikking spelen een steeds belangrijker rol. Hierbij moet gedacht worden aan het optuigen van Anti-Access/Area Denial (A2/AD)-capaciteiten door met name China (Oost- en Zuid-Chinese Zee) en Rusland (Kaliningrad, Kola, Krim, Syrië...). Deze zogeheten "A2/AD-bastions" zijn erop gericht om in bepaalde gebieden de inzet van zee-, lucht- en amfibische strijdkrachten van een tegenstander tegen te gaan. Dat gebeurt door het opstellen van geavanceerde en geïntegreerde wapensystemen tegen zee- en luchtdoelen (kruisvluchtwapens, grond-lucht geleide wapens, ballistische raketten). Dat gebeurt ook door toepassing van hybride middelen, waaronder "swarms" (formaties kleine snelle bootjes of drones) en cyberoorlogvoering gekoppeld aan beïnvloeding (sociale media- en meer traditionele propaganda). Zelfs de potentiële inzet van kernwapens is weer een factor van betekenis geworden.

Voor een land als Nederland, met zijn open economie, steunend op internationale handel, wordt in deze context de verdediging van en de toegang tot zeegebieden en "choke points" belangrijker. "Choke points" zijn knelpunten waar

veel scheepvaartverkeer door een nauwe doorgang moet, bijvoorbeeld de Straat van Hormoes nabij Iran. Voor Nederland zou ongestoorde toegang tot Oostzee, Middellandse Zee, Indische Oceaan en Perzische Golf eerste prioriteit moeten zijn in verband met de handelsbelangen en de positie van de haven van Rotterdam. Het is op zijn minst opmerkelijk dat juist in dit huidige actuele scenario de Nederlandse marinebouw tot stilstand is gekomen en de Nederlandse vloot binnenkort het ouderdomsrecord gaat breken. En dat terwijl de KM nog slechts over zes fregatten beschikt, de enige oppervlakteschepen waarmee Nederland ook bij hoge dreigingsniveaus wereldwijd waardevolle bijdragen kan leveren aan internationale operaties, dan wel zijn eigen nationale belangen kan beschermen.

Benchmark Singapore

Vergeleken daarbij is Singapore een interessante benchmark: het is als land nog veel kleiner dan Nederland (slechts 700 km², ter grootte van de provincie Utrecht), maar als haven groter. Singapore erkent echter dat zijn handelsbelangen van cruciaal economisch belang zijn en dat deze moeten worden beschermd, alleen of met bondgenoten. Deze conclusie heeft daar geleid tot een investering in de marine, die inmiddels groter en moderner (nieuwer) is dan die van Nederland.

Elders in de NAVO (en in min of meer aan de NAVO gelieerde naties, zoals Australië, Israël, Japan, Singapore en Zuid-Korea) wordt juist vaart gezet bij de verwerving van nieuwe oppervlakteschepen (en onderzeeboten). Bij de behoeftstelling voor die nieuwe schepen gaat het dan vaak om expeditionaire offensieve capaciteiten om de A2/AD-dreiging te pareren — onder meer met kruisvluchtwapens tegen land- en zeedoelen en met de nieuwste radar- en geleide wapensystemen om in omgevinden met hoge dreiging te kunnen overleven.

De Nederlandse vloot breekt binnen een paar jaar een ouderdomsrecord

Er ontstaat een grotere nadruk op geïntegreerde lucht/zee-operaties (*Air/Sea Battle* — voor de Nederlandse krijgsmacht nog iets om op te pikken, aangezien hier de luchtschrijdkrachten traditioneel een link hebben met het landoptreden en minder gericht zijn op maritieme operaties). Gelijktijdig komt meer nadruk te liggen op snelle en voorwaartse ontplooiing, op afschrikking en op het voortzettingsvermogen

Analyse

(in de Nederlandse krijgsmacht door bezuinigingskaalslag ernstig aangetast).⁷

Europese NAVO-landen

Een zevental Europese NAVO-marines profiteert nog van het feit dat zij in het vorige decennium hypermoderne luchtverdedigingsfregatten in dienst hebben kunnen nemen, waarvoor de kiem al was gelegd in de jaren vlak na de Koude Oorlog. Toen ging men nog steeds uit van een noodzaak om in gebieden met hoge dreiging van antischipraketten te kunnen overleven. Die conditie leek jarenlang achterhaald maar is nu weer helemaal terug. Het gaat om in totaal 25 schepen in de Britse (Type 45), Deense (Iver Huitfeldt-klasse), Duitse (F 124), Franse (Horizon), Italiaanse (Horizon), Nederlandse (LCF) en Spaanse (F 100) marines.

Deze schepen vormden tot voor kort (naast onderzeeboten en oudere fregatten) de kern van de gevechtskracht op zee van de Europese NAVO-marines. Inmiddels zijn daar de eerste representanten van een nieuwe generatie fregatten bijgekomen terwijl er links en rechts gebouwd dan wel gepland wordt voor nog meer nieuwe schepen.⁸

Denemarken

Met de operationeel-stelling van het laatste van drie nieuwe luchtverdedigingsfregatten heeft Denemarken onlangs de transformatie van zijn marine afgerond. Dat gebeurde met het in dienst nemen van drie fregatten van de Iver Huitfeldt-klasse. Deze hebben als hoofdtaak luchtverdediging en bestrijding van oppervlakte doelen, met een secundaire onderzeebootbestrijdingstaak. Zij zijn voorzien van het in Nederland ontwikkelde luchtverdedigingssysteem dat ook is geïnstalleerd aan boord van de vier luchtverdedigings- en commandofregatten (LCF — De Zeven Provinciën-klasse) van de KM alsmede drie luchtverdedigingsfregatten van het type F 124 (Sachsen-klasse) van de Duitse marine.

Hiermee is het mogelijk tot op grote afstand (150 à 200 km, afhankelijk van het type raket) luchtdoelen te bestrijden. Tevens zijn *Harpoon*-antischipraketten aan boord en zijn de raketlanceerinrichtingen op deze schepen in principe geschikt om *Tomahawk*-kruisvluchtwapens dan wel SM-3-onderscheppingswapens tegen ballistische raketten te accommoderen.

Een volgende stap die men overweegt is het geschikt maken van deze schepen om in de context van raketverdediging ingezet te worden. Alvorens SM-3-raketten toe te voegen, betekent dit in eerste instantie het opwaarderen van de

sensoren om op grote afstand buiten de dampkring ballistische raketten te kunnen detecteren en volgen. Deze functionaliteit wordt de komende paar jaar reeds toegevoegd aan de vier Nederlandse LCF-schepen. Dat gebeurt door het moderniseren van de SMART-L radar naar de SMART-L EWC (Early Warning Capability) standaard.

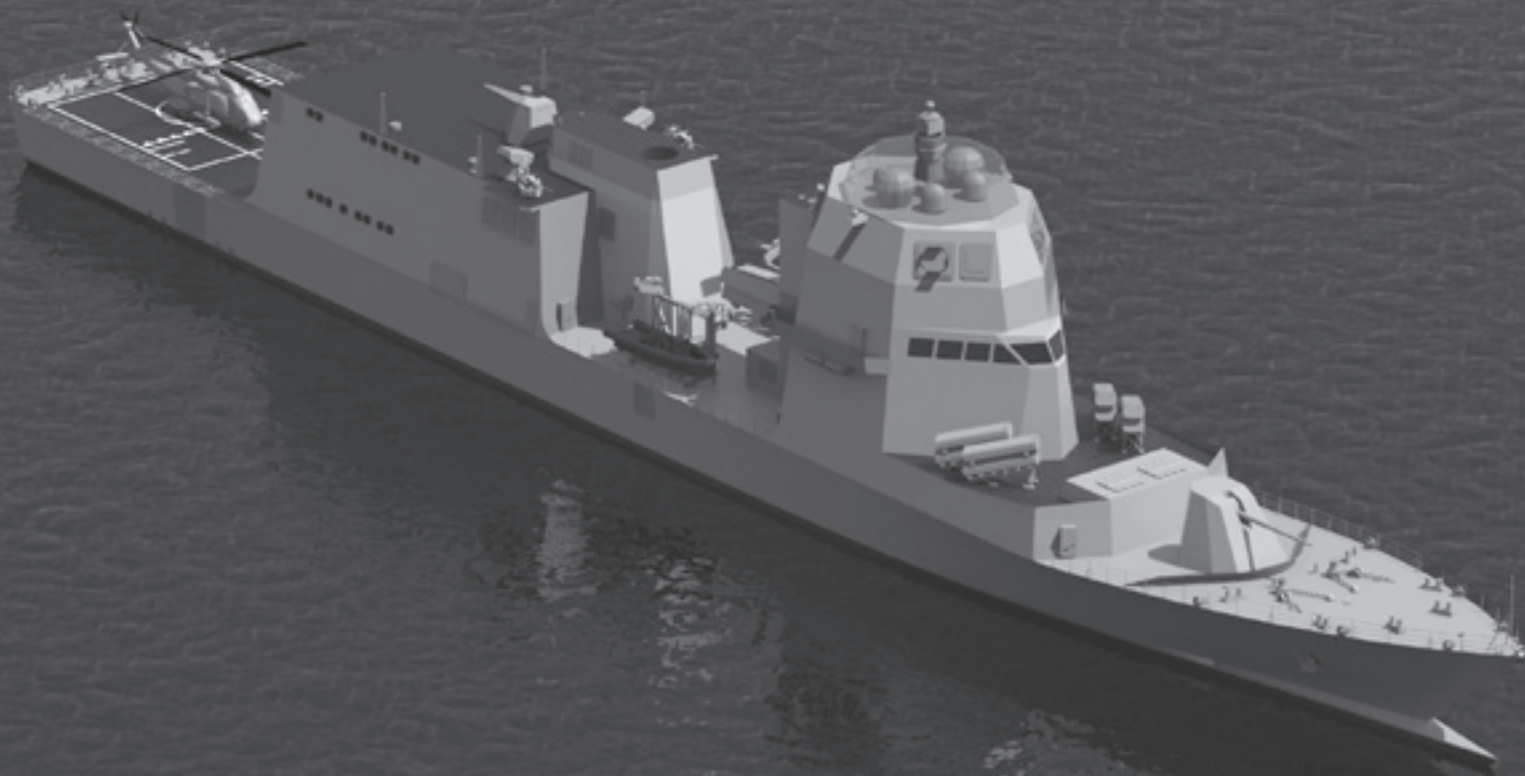
Duitsland

Ook Duitsland denkt erover om zijn F 124-fregatten de komende jaren te voorzien van een op deze wijze gemoderiseerde langeafstandsradar. Veel groter van omvang zijn de Duitse projecten voor nieuwe fregatten die op dit moment lopen. Het zijn er "sowieso" twee: een project voor vier F 125-fregatten welke reeds in aanbouw zijn en een project voor inmiddels zes "Mehrzweckkampfschiff 180" (MKS 180)-fregatten. (Oorspronkelijk was dit voor vier schepen met nog twee die mogelijk na 2030 zouden volgen; echter op 13 februari j.l. heeft de Duitse minister van Defensie Ursula von der Leyen aangekondigd dat vanwege de grote behoefte aan nieuwe fregatten meteen zes schepen zullen worden besteld).

Het F 125-project (kosten: €3,1 miljard) betreft een schip van bijzonder ontwerp, omdat dit onder invloed van de waan van de dag van tien jaar geleden is geoptimaliseerd voor het ondersteunen van landoperaties in omgevingen met beperkte dreiging. Het ontwerp ontbeert dan ook enige vorm van luchtverdedigingscapaciteit, met uitzondering van beperkte middelen voor de extreem korte afstand. Daarnaast kampt het F 125-project met aanzienlijke vertragingen en kostenoverschrijdingen (+40%). Inmiddels is het eerste schip (de FGS *Baden-Württemberg*) op 6 april 2016 begonnen met proefvaarten maar de verwachting is dat het pas later dit jaar aan de marine kan worden overgedragen. Dat is zo'n 30 maanden later dan bij het



Nederland en België hebben allebei twee zogeheten M-fregatten, die het einde van hun technische en operationele levensduur naderen. Hier het Nederlandse schip *Zr.Ms Van Speijk* tijdens het lanceren van een NATO Sea Sparrow Missile-luchtdoelraket, een wapensysteem uit de jaren 1980 (foto: Ministerie van Defensie)



begin van het project aan het Duitse parlement was voorgehouden. Voor het schip dan volledig operationeel inzetbaar is zullen nog zo'n twee jaar aan verdere proefnemingen, integratietesten en trainingsprogramma's nodig zijn.

MKS 180

Het MKS 180 project heeft een budget van 4 à 5 miljard en zal schepen opleveren die wél in scenario's met hoge dreiging inzetbaar moeten zijn. Dit project startte in juli 2015 met een Europese aanbesteding (redelijk uniek in de wereld van de marine scheepsbouw) waaruit drie consortia naar voren zijn gekomen die nu tegen elkaar strijden in het selectieproces. Een van deze biedt een variant van het Britse Type 26-ontwerp aan; één een ontwerp van het Nederlandse Damen Shipyards; en één (de enige volledig uit Duitse bedrijven bestaande kandidaat) biedt een doorontwikkeling aan van het F 125-ontwerp. De verwachting is dat geen beslissing zal worden genomen vóór de Duitse verkiezingen, in september-oktober dit jaar.

Sinds kort is er in Duitsland nog een derde project bijgekomen. Gezien de toegenomen Russische dreiging in het Oostzeegebied, de grote vraag naar inzet van marineschepen in de Middellandse Zee en elders, en de vertraging van het

F 125-project, is besloten om op korte termijn het aantal K 130-korvetten te verdubbelen van vijf (in dienst gesteld tussen 2008-2013) naar tien. Hiervoor wordt ongeveer €1,5 miljard uitgetrokken.

Frankrijk

De Franse defensieplannen gaan uit van een vloot met 15 "Frégates de Première Rang". Vier daarvan zijn luchtverdedigingsfregatten met als hoofdtaak de bescherming van het Franse vliegdekschip Charles de Gaulle (dat overigens recent voor een periode van 18 maanden in groot onderhoud is gegaan). De verouderde fregatten uit de jaren 1980 worden momenteel vervangen door een achttal hypermoderne schepen die onder het gezamenlijke Frans-Italiaanse FREMM-project (FREMM: Frégate Européenne Multi-Mission) via het Europese defensiematerieelverwervingsbureau OCCAR zijn besteld. Overigens lijken de Franse FREMM-schepen van geen kant op de Italiaanse, omdat beide landen uiteindelijk voor een eigen, nationaal ontwikkelde variant zijn gegaan. Afgelopen oktober is in Parijs groen licht gegeven voor alweer een nieuw fregattenproject, namelijk FTI (Frégate de Taille Intermédiaire, ofwel middelgroot fregat). De bedoeling is dat vijf FTI-schepen, die iets kleiner zijn dan de FREMM's

[Ook Italië doet mee aan het FREMM-project, waaronder het tien nieuwe fregatten heeft besteld. Vier daarvan zijn reeds afgeleverd. Daarnaast is in 2015 voor €5,4 miljard een grootschalig vlootvernieuwingsprogramma gestart, waaronder onder meer de verwerving valt van opnieuw tien nieuwe fregatten van het type PPA \(foto: Fincantieri\)](#)

Analyse

maar met de modernste sensor-, wapen- en commandosystemen worden uitgerust, in het volgende decennium de huidige vijf schepen van de La Fayette-klasse gaan vervangen.

Italië

Vanwege zijn prominente ligging aan de Middellandse Zee is Italië een van de meest betrokken NAVO-landen wanneer het gaat om de vluchtelingenstromen die vanaf de Noord-Afrikaanse kust richting Europa gaan. De modernisering van de marine heeft mede daarom veel prioriteit. Zo heeft Italië in 2015 ondanks zijn financiële perikelen €5,4 miljard (!) vrij weten te maken om in één klap een grote vernieuwingslag te maken. Tien nieuwe patrouillefregatten (PPA), een helikoptervliegdek en een bevoorradingstanker zijn voor dit geld besteld (drie van de fregatten staan overigens nog in optie). Op 13 februari is de bouw van het eerste PPA-fregat gestart. Deze deal komt boven op het nog lopende FREMM-project. Dat stelt Italië in staat tussen 2013-2022 ook al een tiental multi-missiefregatten in dienst te nemen. In totaal dus 20 nieuwe fregatten. Deze megaprojecten op de thuismarkt, gekoppeld aan een enorme exportorder vorig jaar van Qatar voor zeven nieuwe in Italië te bouwen marineschepen (waarde: €4,8 miljard) zorgen er overigens voor dat de Italiaanse marinebouwindustrie momenteel een grote sprong maakt qua ontwikkeling en marktpositie.

Polen

Binnen de NAVO is Polen een van de lidstaten die de dreiging vanuit Rusland het meest voelt. Het land grenst aan Kaliningrad. Dat is de gemilitariseerde Russische enclave van waaruit de modernste Russische raketssystemen een A2/AD-dreiging projecteren die het grootste deel van Polen, de Baltische republieken en een fikse stuk van de Oostzee bestrijkt. Daartegen heeft Polen als reactie onder meer kruisvluchtwapens gekocht voor zijn F-16's en mobiele batterijen antischipraketten opgesteld aan de kust. Daarnaast is een plan ontwikkeld om zes nieuwe oppervlakteschepen te bestellen. Het gaat om twee aan elkaar gekoppelde projecten. Drie kustverdedigingsschepen met grote gevechtskracht moeten worden besteld onder project Miecznik ("Zwaardvis") en drie lichter bewapende kustpatrouilleschepen (ideaaliter gebaseerd op hetzelfde scheepsontwerp) onder project Czaplă ("Reiger"). Het selectieproces is op dit moment in volle gang.

Spanje

De Spaanse marine wil vijf nieuwe fregatten gaan bouwen. Onder de noemer F 110-klasse moeten deze schepen tus-

sen 2023-2030 in dienst komen en een dusdanig modulair aanpasbaar en multi-missieontwerp hebben, dat ze gedurende lange tijd in gebruik kunnen blijven en qua wapens en sensoren up-to-date kunnen worden gehouden. De F 110-fregatten worden gebouwd bij de Spaanse scheepsbouwer Navantia, terwijl het elektronicaconcern Indra als systeemintegrator optreedt. De schepen moeten breed inzetbaar zijn in alle mogelijke vormen van maritieme operaties, met uitzondering van lange afstand lucht- en raketverdediging (daarvoor heeft Spanje de vijf eerdere luchtverdedigingsschepen van de F 100-klasse).

Turkije

Onder het bewind van president Erdogan en diens AK-partij heeft Turkije de afgelopen tien jaar veel werk gemaakt van het moderniseren van zijn krijgsmacht én zijn defensie- en marinebouwindustrie. Bestaande fregatten zijn gemoderniseerd en nieuwe, lokaal ontwikkelde patrouilleschepen en korvetten in dienst gekomen. Inmiddels werkt men aan een doorontwikkeling van het nationale korvet ("MILGEM") dat met geleide wapens tegen luchtdoelen zal worden uitgerust en daarmee een fregat wordt. Het plan is om daarna een nationaal luchtverdedigingsschep te gaan bouwen (de TF-2000). Dit schip moet nóg weer een maatje groter worden dan de doorontwikkelde MILGEM en ook op grote afstand luchtdoelen kunnen bestrijden.

*De eens
oppermachtige
Britse marine
heeft nog slechts
19 "Surface
Combatants"*

Verenigd Koninkrijk

De eens wereldwijd oppermachtige Britse marine heeft nog slechts 19 "Surface Combatants" (fregatten en *destroyers*), namelijk de nog jonge Type 45-luchtverdedigingsschepen en dertien Type 23-fregatten. Van die laatste zijn er acht gespecialiseerd in onderzeebootbestrijding en dienen er vijf als algemeen inzetbaar patrouillefregat. De Type 45's zijn na jarenlange vertraging en technische problemen in 2012-2013 eindelijk in dienst gekomen (bijna tien jaar later dan de Nederlandse LCF, terwijl ze in de zelfde tijd zijn geconcipieerd) en dus pas relatief kort in gebruik. De oudste Type 23 is echter al 26 jaar in actie (de jongste overigens

pas 15 jaar). Inmiddels loopt een moderniseringsprogramma voor deze begin jaren 1980 ontworpen schepen, echter hun vervanging is al gepland in de vorm van de Type 26. Dit ontwerp van BAE Systems is bedoeld als een multi-missieschip dat niet alleen voor de *Royal Navy*, maar ook aan andere marines wordt aangeboden (voorbeelden daarvan zijn Australië, Canada en Duitsland). Oorspronkelijk zouden dertien Type 26's worden besteld om de Type 23's één op één te vervangen. Dit plan is echter bijgesteld als onderdeel van de *Strategic Defence and Security Review 2015*. Om kosten te besparen wil men nu nog slechts acht Type 26's aanschaffen, gevolgd door in eerste instantie vijf kleinere, goedkopere fregatten (Type 31). De bestelling van de eerste Type 26 fregatten wordt later dit jaar verwacht.

Fregat hoofdrol

De meeste westerse marines zetten grote vaart achter de modernisering van hun oppervlaktevloot. Hierbij kennen zij het moderne fregat een hoofdrol toe, als veelzijdig, modulaire en multi-missieplatform voor wereldwijde operaties en vlagvertoon in vredes-, crisis- en oorlogstijd. Nederland is als een van zeer weinig landen in staat om fregatten van topkwaliteit te ontwerpen en te bouwen tegen de laagste kosten. Dit unieke onderscheidende vermogen staat onder druk door het huidige gebrek aan opdrachten voor nieuwe KM-schepen. Schepen die in de sterk verslechterde internationale veiligheidssituatie en veel complexer geworden nieuwe wereldorde van het grootste belang zijn om de vlag van Nederland letterlijk en figuurlijk hoog te houden. Iets meer prioriteit hiervoor van een nieuwe regering in Den Haag zou daarom niet misstaan.

Joris Janssen Lok is een kwart eeuw lang werkzaam geweest als vak-journalist op het gebied van internationale veiligheid en defensie bij onder andere *Jane's* en *Aviation Week*. Momenteel is hij werkzaam bij Thales Nederland BV en lid van de Adviesraad *Atlantisch Perspectief*. Hij schreef dit artikel op persoonlijke titel.

Wilt u reageren?

Mail de redactie: redactie@atlcom.nl.



tijdens het volgend decennium de huidige vier onderzeeboten van de Walrus-klasse te vervangen. Dit artikel richt zich uitsluitend op de oppervlakeschepen.

3. Bij de fregatten betreft het in Nederland de Zr.Ms. *Van Amstel* (F 831) en *Van Speijk* (F 828), te water gelaten respectievelijk in 1990 en 1994; in België de BNS *Leopold I* (F 930) en *Louise-Marie* (F 931), te water gelaten respectievelijk in 1988 en 1989. Bij de mijnenjagers betreft het in Nederland de Alkmaar-klasse van zes schepen (Zr.Ms. *Makkum*, *Schiedam*, *Urk*, *Vlaardingen*, *Willemstad* en *Zierikzee*). In België betreft het de Flower-klasse van eveneens zes schepen (BNS *Aster*, *Bellis*, *Crocus*, *Lobelia*, *Narcis* en *Primula*). Deze zijn tussen 1985-1990 te water gelaten.
4. J.A. Hennis-Plasschaert, "Defensiebijdrage aan de ontwikkeling van een nieuw radar- en vuurleidingssysteem", Brief aan Tweede Kamer, 20 december 2016.
5. J. Karremann, "Nederlandse vloot breekt over 5 jaar ouderdomsrecord", <http://marineschepen.nl>.
6. D. Pugliese, "Liberals have yet to decide whether to extend bidding on surface combatants", *The Ottawa Citizen*, 9 februari 2017
7. Het is de zeer vraag of het aantal van zes fregatten wel voldoende is. In 1990, aan het einde van de Koude Oorlog, was de KM in opbouw naar een geplande sterkte van 22(!) fregatten. Vergeleken met de Koude Oorlogsjaren zou de internationale veiligheidssituatie nu omschreven kunnen worden als veel complexer, met in bepaalde gebieden dreigingsniveaus die nog hoger zijn dan toen. Waar de luchtmacht momenteel om deze reden pleit voor een verdubbeling van het aantal operationele F-35's (tot een totaal van 67), zou eenzelfde redenering bij de marine leiden tot een uitbreiding naar minimaal 12 fregatten.
8. De beschrijving van nieuwbouwprojecten in Europese NAVO-landen is gebaseerd op meerdere bronnen, waaronder *Defense News*, *IHS-Jane's Defence Weekly*, *IHS-Jane's Navy International*, *Mer et Marine*, *Naval Forces*, e.a.

1. "Nederland vervangt marineschepen samen met België", website Ministerie van Defensie, www.defensie.nl, 30 november 2016.
2. Tevens zijn diverse NAVO-landen, bijvoorbeeld Duitsland, Noorwegen, Spanje en Polen, bezig met de verwerving van nieuwe onderzeeboten. Ook Nederland heeft plannen om

De Britse Royal Navy wil zijn Type 23-fregatten gaan vervangen door acht grote nieuwe fregatten van het Type 26; plus vijf van het kleinere model Type 31 (foto: UK Ministry of Defence)

17e Eeuw versus 21e Eeuw



De meeste Europese marines, maar zelfs ook een piepkleine stadstaat als Singapore, zijn de Koninklijke Marine voorbij gestreefd qua grootte en slagkracht. Dat was vroeger wel anders, in de Gouden Eeuw. Hoofdredacteur Jaime Karremann van marineschepen.nl vergelijkt de Nederlandse marine van de Gouden Eeuw met de huidige KM.

“Deze vergelijking is niet eenvoudig, omdat een ranking op basis van aantallen (schepen, kanons) niet zoveel zegt. Bovendien is het arbitrair, want na de Gouden Eeuw zijn er vele jaren van verval geweest, gevolgd door sterke groei tijdens de Koude Oorlog. Zo stelde de Nederlandse marine eind 19e eeuw weinig voor. In 1956 had de marine dan weer 130 schepen. Hier valt een mooie sinusbeweging in te zien. Overigens had ons land ook niet de gehele “Gouden Eeuw” een sterke marine, die periode bedroeg slechts enkele decennia. Daarnaast was er slechts een klein deel van de tijd een staande vloot. Voor de tijd van Johan de Witt was het gebruikelijk om marineschepen na een oorlog te verkopen en het marinepersoneel

te ontslaan op een paar officieren na.

Een goede vergelijking is echter om te kijken naar wat de Nederlanden destijds, in 1666, naar zee konden brengen. Tijdens de Tweedaagse Zeeslag van 4 en 5 augustus 1666 waren dat maar liefst 91 schepen met in totaal 4.600 kanons en 22.234 man. Daarmee zat de Nederlandse marine toen heel even bij de top 3 wereldwijd. Doordat het allemaal low tech was, kon de Republiek (met 1,8 miljoen inwoners) heel snel een grote vloot naar zee brengen. Schepen en personeel waren zo ‘aangemaakt’. Tijdens die

Tweedaagse Zeeslag was 1,235% van de bevolking bij die slag betrokken. Nu werkt 0,053% van de Nederlanders bij de marine (9.000 op 17 miljoen). Als dat percentage gelijk was aan in 1666, dan zouden we nu 210.000 mensen bij de marine tegelijk naar zee kunnen sturen om aan een grote operatie deel te nemen. Dat zou ook tegenwoordig goed zijn voor een top 3-notering wereldwijd.

Ook het aantal schepen was destijds enorm. Tegenwoordig heeft de hele KM slechts 28 schepen, waarvan een groot deel niet bedoeld is voor een zeeslag en een ander groot deel niet inzetbaar wegens onderhoud. En in tegenstelling tot de 17e eeuw vergt het opnieuw uitbouwen van de vloot, zelfs als we dat met zijn allen zouden willen, tegenwoordig minstens tien jaar.”