

Industriële Maritieme Mobilisatie

De oorlog in Oekraïne heeft ons met de neus op de feiten gedrukt: Europa en Nederland moeten hun strijdkrachten heropbouwen. Opnieuw kunnen we zonder de VS onze eigen veiligheid niet garanderen en die cruciale steun van de VS is niet meer vanzelfsprekend. De focus van Washington ligt nu op de vermeende existentiële dreiging van China en steun aan Europa lijkt grotendeels afhankelijk te zijn van wie er in het Witte Huis zit. Dit vraagt om industriële mobilisatie.

De oorlog in Oekraïne laat ons ook duidelijk zien dat oorlog in de 21^e eeuw net als in de 20^e eeuw nog altijd grotendeels bepaald wordt door het vermogen van een natie om zijn strijdkrachten van wapens en munitie te voorzien. Zo balanceert de balans in de lucht nu grotendeels op de vraag of Oekraïne voldoende luchtafweerraketten heeft om de Russische luchtmacht op afstand te blijven houden. Maar een maritieme mobilisatie kost tijd en het is de vraag of we die hebben. Het kost jaren om schepen te bouwen en de vloot waarmee je ten oorlog gaat is het resultaat van decennia van zorgvuldig overwogen programma's die als doel

hebben om met een zo efficiënt mogelijk gebruik van de middelen een zo goed mogelijke combinatie aan schepen op zee te krijgen.

Nederland heeft een kleine maar bloeiende maritieme cluster. Terecht zijn we trots op de schepen die in Nederland zijn gebouwd. Velen onder ons beschouwen het ook als een strategische prioriteit en economisch gezond verstand om die capaciteit te koesteren, maar onze cluster heeft een beperkte militair-industriële capaciteit. Simplistisch gesteld kunnen we rompen en radars bouwen, maar hebben we voor de rest buitenlandse toeleveranciers nodig. De LCF-fregatten illustreren dit perfect: de romp mag dan gebouwd zijn in Vlissingen en de radarsystemen in Hengelo, maar de machines komen uit Finland en het VK, de sonar uit Duitsland en de wapens uit Zweden en de VS. Hier is op zich niets nieuws onder de zon. Toen we rond 1860 onze eerste pantserschepen in Nederland gingen bouwen, kwamen de cruciale pantserplaten en kanons ook uit het buitenland. In vreedstijd is dit geen probleem en staan leveranciers te springen om te mogen leveren, maar dit creëert kwetsbaarheden als oorlog dreigt, zoals het Nederlandse *Dreadnought*-plan in 1914 en het slagkruiserplan in 1940 maar al te goed illustreren. Dit betekent dus dat we goed moeten plannen hoe we die beperkte Nederlandse industriële capaciteit zo effectief mogelijk gebruiken in onze voorbereiding op een mogelijke oorlog.

Een eerste keuze is om schepen te bouwen die zo goed mogelijk zijn als binnen het budget past. Dit is wat we in vreedstijd – en zelfs tijdens de Koude Oorlog – gewoon waren te doen. Als je de tijd hebt, biedt dit de mogelijkheid om binnen de beschikbare middelen een gebalan-



‘Een maritieme mobilisatie kost tijd en het is de vraag of we die hebben’

ceerde vloot van capabele schepen te bouwen, die goed in staat zou moeten zijn haar taak te vervullen. Een goed voorbeeld is de meer dan respectabele vloot die Nederland in 1989 had. Een andere keuze is om de industriële capaciteit die je hebt te maximaliseren. In dit geval bouw je wat je kan en accepteer je dat het misschien niet de meest ideale schepen zijn, maar dat je wel de aantallen krijgt die in een grote oorlog tussen gelijkwaardige tegenstanders bitter noodzakelijk zijn. Waar je voor kiest hangt vooral af van de tijd die je nog hoopt te hebben. Want dat bepaalt of je nog rustig de tijd kan nemen een 'perfecte' vloot vorm te geven, of toch eieren voor je geld moet kiezen en tevreden moet zijn met wat *nu* kan.

Dit dilemma wordt goed geïllustreerd door de constructiegeschiedenis van de King George V en de Lion-Klasse. Nadat het moratorium op slagschipconstructie van het Verdrag van Washington was komen te vervallen kon en moest het VK nieuwe slagschepen bouwen om de groten-deels uit de Eerste Wereldoorlog stammende slagvloot te vervangen. De *King George V*-klasse werd in 1936 en 1937 op stapel gezet en volledig afgebouwd. Als de enige nieuwe snelle slagschepen vormden ze de kern van de Britse vloot en een cruciaal tegenwicht tegen de Duitse en Italiaanse snelle slagschepen. Maar de superieure *Lion*-klasse werden pas in 1938 besteld en de twee schepen waarvan de bouw werd begonnen zijn nooit afgemaakt. Eenvoudiger en sneller te produceren schepen kregen prioriteit onder de druk van de oorlog. Hoe hard het *Empire* ook slagschepen nodig had, andere dreigingen waren groter en eisten alle beschikbare productiecapaciteit op: acceptatie van imperfectie en focus op essentie.

In plaats van slagschepen waren escorteschepen nodig, want de grootste dreiging waren niet de Duitse slagschepen, maar de Duitse onderzeeboten. Hiervoor waren aantallen nodig. De eerste imperfecte incarnatie werd gevormd door de *Flower*-klasse korvetten. Eigenlijk waren deze schepen te klein, maar ze konden op werven gebouwd worden die geen torpedobootjagers of grotere schepen konden bouwen en vroegen om weinig middelen. Maar toen de oorlog uitbrak en er geen andere schepen beschikbaar waren, moesten deze dappere scheepjes het gat opvullen. Waren ze er niet geweest, dan is het waarschijnlijk dat de Britten de slag in de Atlantische Oceaan verloren hadden. Een veel beter geslaagd voorbeeld was de *River*-klasse fregatten. De *River*-klasse was net wat groter en veel zeewaardiger, net wat sneller en perfect tegen onderzeeboten bewapend – maar in tegenstelling tot de duurdere *Black Swan*-klasse nauwelijks tegen lucht- of oppervlaktedreiging. Diep in de Atlantische oceaan maakte dat echter niets uit.

Om maritieme industriële mobilisatie mogelijk te maken moeten we eerst identificeren welke scheepsbouwers we binnen NL, EU en NAVO nog hebben en welke rol ze kunnen spelen. Dat zijn er niet meer bijster veel, want het merendeel van de schepen worden in China en Zuid-Korea gebouwd. Daarom moeten we ook buiten de gebaande paden durven kijken en uitzoeken wat er theoretisch allemaal mogelijk is. Vervolgens moeten we kijken wat de industriële knelpunten zijn, die bepalen wat daadwerkelijk gebouwd kan worden. Hoeveel rompen kunnen we op

'In 1938 had het Westen nog de ervaring en het institutionele geheugen van WOI en wist wat nodig was om het industriële potentieel te mobiliseren; dat hebben we nu niet'

stapel zetten? Kunnen we daar de machines voor bouwen? Hoeveel en welke verschillende sensors kunnen we bouwen? En met welke wapens kunnen we deze schepen uitrusten en – niet onbelangrijk – in oorlogstijd blijven uitrusten? En dit zou nog wel eens voor verrassingen kunnen zorgen. Neem bijvoorbeeld weer de Britse slagschepen in WOII: het grootste industriële knelpunt was het zware geschut van de hoofdbatterij. Dit was zó bepalend, dat de beschikbaarheid van acht oude 38-cm kanons uit WOI voldoende reden was om, ondanks alles, toch nog een slagschip op stapel te zetten dat als HMS *Vanguard* het laatste Britse schip van zijn soort zou worden.

Uiteindelijk moeten we nadenken over wat de beste combinatie van schepen zou kunnen zijn die met de beschikbare capaciteit gebouwd kan worden. En wie weet moeten we dan ook minder perfecte schepen accepteren of een andere balans zoeken dan we eerst in gedachten hadden. Stel dat rompen en machines heel wat makkelijker te produceren zijn dan raketten, dan zou het bijvoorbeeld zin kunnen hebben om grotere *TRIFIC*-schepen met minder VLS-systemen te bouwen dan we oorspronkelijk voor ogen hadden. En daar raken we ook nog eens het tot nu toe verzwegen, maar zeker niet vergeten, dilemma van de mankracht die nodig is om dat industriële potentieel te gebruiken.

Conclusie: het is tijd om te handelen. We weten niet of het nu 1936 of 1938 is. Met wat geluk en wijsheid kunnen we zelfs nog altijd voorkomen dat een grote oorlog tussen Rusland en de NAVO of de VS en China uitbreekt. Maar het is wel duidelijk dat we niet meer achterover kunnen leunen. Om een grote oorlog te voorkomen zullen we als Europa voldoende militaire kracht op moeten bouwen om Rusland af te schrikken en daarin een dusdanige onafhankelijkheid van de VS te hebben, dat we in staat zijn om een bemiddelende rol tussen de VS en China te spelen. Dit vraagt om een industriële mobilisatie. In 1938 had het Westen nog de ervaring en het institutionele geheugen van WOI en wist wat nodig was om het industriële potentieel te mobiliseren; dat hebben we nu niet. Maar we moeten het ons wel weer eigen maken. Dat begint met het opbouwen van een duidelijk beeld van wat we daadwerkelijk kunnen doen. Als niet vandaag, dan in ieder geval morgen.

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