



Nieuws uit de regio is een samenraapsel van binnen gekomen berichten de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“ Redactie ten Anker “
A.C. Krijgsman
Abeelstraat 96
3329 AG Dordrecht
tenanker@kpnmail.nl
NL98 INGB 0002 4713 68



“ten Anker”

Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.



HET PUBLICATIEBORD

d.d. 23 april 2021

HELDERSE COURANT
 **Noordhollands Dagblad**

MARINE Defensie wil geen afbouw onderzeeboten op marinewerf in Den Helder

Geen Submarine Valley

De Nieuwe Haven wordt niet het toneel voor Submarine Valley. Defensie wil geen afbouw van onderzeeboten op de marinewerf. Port of Den Helder ruikt een kans en gaat graag in gesprek met de bouwer voor een alternatieve locatie.

Den Helder □ Het idee van Submarine Valley in de Noordkop komt uit de koker van de Duitse werf tkMS. De regering wil zoveel mogelijk Nederlandse inbreng bij de bouw van onderzeeboten dus kwam de onderneming met het idee om ze hier af te bouwen. Behalve

de bouw van Nederlandse onderzeeërs kan ook het onderhoud aan subs van andere landen naar Den Helder worden gehaald. De Nieuwe Haven beschikt volgens tkMS over voldoende ruimte om dit plan uit te voeren.



De Koninklijke Marine is nooit enthousiast geweest over het voorstel uit Kiel. Admiraal Rob Kramer zette vorig jaar openlijk vraagtekens bij het afbouwen van onderzeeboten in Den Helder. Hij was bang dat dit ten koste gaat van het reguliere onderhoud op de marinewerf, maar wilde meer informatie alvorens een oordeel te vellen. „Het onderhoud van de boten moet uiteraard plaatsvinden in Den Helder”, liet hij via zijn woordvoerder weten. Maar er moest eerst een goede definiëring van afbouwen komen. Dan zou vanzelf duidelijk worden of het plan reëel is qua capaciteit en personeel in de regio. De afweging is inmiddels gemaakt en het ministerie van defensie heeft een standpunt ingenomen: geen medewerking aan de bouw van subs in de marinehaven. Dit afwijzende oordeel is niet alleen aan tkMS medegedeeld, maar ook aan de twee andere werven die nog in de race zijn.

Levensduur In de korte, Engelstalige, brief staat dat het ministerie van Defensie in het dossier-vervanging onderzeeboten een belangrijke rol ziet weggelegd voor de Directie Materiële Instandhouding (DMI of marinebedrijf). Maar die rol geldt enkel ‘voor in-service support gedurende de levensduur van toekomstige onderzeeboten’. Daarmee wordt het onderhoud van militaire vaartuigen bedoeld; dezelfde taken als waarmee de marinewerf nu belast is. Na die vaststelling volgt de zin: ‘Dat betekent dat de DMI niet betrokken zal zijn bij bouwactiviteiten van onderzeeboten’. Het nee van Defensie betekent een gevoelige streep door de rekening, maar er zijn nog alternatieven voor tkMS, menen Helderse ingewijden. De Duitse werf reageert niet direct inhoudelijk; volgende week komt de projectleider naar Den Helder voor nader overleg. Volgens CDA-raadslid Kees Bazan hoeft het visioen Submarine Valley niet te vervliegen. Hij ziet een belang voor de maritieme werkgelegenheid. „Nieuwbouw is alleen mogelijk als we bijvoorbeeld tkMS of

Damen dat laten regelen met Port of Den Helder.” Bazen, die zelf op de marinewerf werkt, geeft commentaar vanuit zijn positie als gemeentebestuurder en voegt toe: „DMI heeft onvoldoende ruimte voor nieuwbouw in de formatie.”

Versterken Namens het havenbedrijf reageert Kees Turnhout positief op de kans die ontstaat nu Defensie de deur voor afbouw heeft gesloten: „Uiteraard komt Port of Den Helder met elke partij in gesprek die zich hier wil vestigen en het maritiem cluster willen versterken. Dat cluster heeft dit ook als doel. Civiel-militaire samenwerking op gebied van maritiem onderhoud en logistiek. Juist door gezamenlijk gebruik te maken van ruimte en met als doel om de regio te versterken door ondersteuning van marine en offshore energietransitie.” Heeft het havenbedrijf wel voldoende kaderuimte voor scheepsbouw beschikbaar? Turnhout: „Dat moet in het maritiem cluster worden onderzocht. Wat is de behoefte aan ruimte vanuit het bedrijfsleven? Zowel gerelateerd aan ondersteuning van de Koninklijke Marine als Offshore en Energietransitie. Dus dat betekent dat deze partijen zich ook stevig moeten committeren aan het project.”



'Komen die onderzeeboten nog wel?'

Den Helder De Haagse tijdlijn van Defensie klopt nog steeds, maar in Den Helder nemen de zorgen over de opvolger van de Walrusklasse onderzeeboten toe. „Op de traditiekamer van de Onderzeedienst hebben we het er over”, zegt Frans Klut. „Komen die boten nog wel?” De oud-marineman en raadsnestor van Den Helder vertolkt een sentiment dat bij meer mensen binnen de zeemacht leeft. Ook door de defensie-industrie is al enkele malen aandacht gevraagd voor het feit dat het allemaal wel erg lang duurt voor de kogel definitief door de kerk gaat. Er zijn nog steeds drie werven in de race voor de order die de staat tussen de 3 en 4 miljard kan kosten. Juist dat hoge bedrag vormt een achilleshiel nu er in Den Haag een nieuw kabinet gevormd gaat worden. Een kabinet dat wellicht andere prioriteiten stelt dan het huidige. Volgens de industrie vloeit een groot deel van de investering terug in de kas van de BV Nederland door de werkzaamheden zoveel mogelijk in eigen land te houden. Een sentiment dat de huidige regering overigens deelt.

Bezorgd „We zijn bezorgd”, verwoordt Frans Klut het sentiment van zijn oude strijdmakkers. Samen hebben ze op onderzeeboten gevaren. En samen bewaren ze nu het militaire erfgoed dat door de Onderzeedienst trots gekoesterd wordt. Wie door de gangen van de dienst op de Nieuwe Haven loopt, kan niet om de vele schilderijen, foto's en maquettes heen. In de traditiekamer zelf staan onder meer de kapersvlaggen met doodshoofden uit de jaren veertig in slagorde opgesteld. „Als die nieuwe boten er niet komen dan is deze traditiekamer straks het enige wat nog van de Onderzeedienst resteert”, verzucht de Nieuwedieper.

Diepe zakken Ook de vertegenwoordigers van de werven vinden dat het proces stroperig is. Steeds moet er geïnvesteerd worden in tijd en menskracht, maar het blijft vaag of de opdracht binnengesleept kan worden. „De kosten lopen inderdaad flink op”, zegt een consultant die niet namens zijn opdrachtgever kan spreken. In de dialoog-fase

Defensie volgt de tijdlijn op de voet

die nu gaande is, kan een bedrijf dat drie teams van ingenieurs moet leveren wel een miljoen euro kwijt zijn op jaarbasis. „Dat het langer duurt dan verwacht speelt een staatsbedrijf met diepe zakken in de kaart”, zegt een oudmarineofficier. Hij

doelt op de Franse Naval Group die vrijwel niet naar buiten treedt. Saab-Damen en tkMS uit Kiel zoeken vaker de publiciteit op. Als commercieel werkende scheepswerven voelen zij de oplopende kosten meer acuut dan een bedrijf van de Franse staat dat in principe niet failliet kan gaan. Eind deze maand komt ir. Holger Isbrecht van tkMS weer naar Den Helder om gesprekken te voeren. Isbrecht is een van de architecten van het plan om de nieuwe boten in de Noordkop zelf te gaan bouwen. Ook Saab-Damen wil zoveel mogelijk Nederlandse inbreng in de botenbouw. Het is een eis van de regering, maar het maritieme bedrijfsleven is toch benauwd om buiten de boot te vallen. „De zorgen zijn bekend”, stelt staatssecretaris Barbara Visser in antwoord op Kamervragen. „Nederlandse bedrijven hebben van oudsher een stabiele basis in het maritieme domein, maar ze hebben ook te maken hebben met geduchte internationale concurrentie.”

'Oranje boot' Hoewel Saab-Damen zich afficheert als de bouwer van een 'Oranje boot', karakteriseert de bewindsvrouw alle werven als buitenlands: „Nederland beschikt sinds de jaren negentig niet meer over een zelfscheppende onderzeebootindustrie”, zegt Visser. „Daarom is internationale samenwerking randvoorwaardelijk en is gekozen voor de verwervingsstrategie in concurrentie met drie buitenlandse kandidaat-werven.”

SCHEEPSRAMP Vermiste onderzeeboot bij Bali waarschijnlijk op 'crushdiepte'

Wonder nodig onder water

Herman de Groot, groepscommandant van de Onderzeedienst vreest het ergste voor de 53 opvarenden van een vermiste Indonesische onderzeeër. „Alleen een wonder kan nog voor een positieve afloop zorgen.”

Olof van Joolen

Den Helder □ De zoekactie naar de vermiste Indonesische onderzeeboot KRI Nanggala 402 wordt door leden van de Onderzeedienst Koninklijke Marine op de voet gevolgd. Groepscommandant Herman de Groot vreest dat er weinig hoop is voor de boot en de 53 opvarenden. Door de druk van het water dreigen ze verpletterd te worden. De bemanning heeft sinds woensdag geen contact meer gehad met de buitenwereld terwijl dit wel gepland was. De Nanggala zou 's ochtends in alle vroegte 95 kilometer ten noorden van Bali onder water gaan als voorbereiding op een schietoefening met een torpedo. Na de duik zou de boot data doorgeven aan de oefenleiding. Tijdens het gesprek waarin de commandant om toestemming vroeg te duiken, viel de verbinding ineens weg. Toen de boot anderhalf uur later niet, zoals volgens de Indonesische marine afgesproken was, boven kwam, sloeg de zeemacht groot alarm. Dat is conform internationale procedures die er bij alle onderzeebootmensen worden ingeramd, vertelt Herman de Groot. Hij is groepscommandant van de Onderzeedienst en een zeer ervaren officier op onderzeeboten. Via het International Submarine Escape and Rescue Liaison Office (ISMERLO), waarvan de meeste landen die onderzeeërs hebben lid zijn, kan hij op de voet volgen wat er in Indonesië gebeurt.



De verdwenen onderzeeër Nanggala.

FOTO ANP/HH Herman de GrootFOTO MICHEL VAN BERGEN

Noodprocedure „Contact met onderzeeboten is vanwege de veiligheid aan strikt vastgelegde momenten en regels gebonden omdat communicatie onder water maar heel beperkt mogelijk is”, vertelt De Groot. „Een commandant zal er alles aan doen om zijn communicatiemoment te halen. Lukt dat niet, dan start automatisch de noodprocedure omdat het kan duiden op een incident dat de bemanning niet in staat is te melden. Haalt de commandant zijn contactmoment niet, dan gaat hij altijd direct naar de oppervlakte.” Tijdens de zoektocht die de Indonesische marine startte en nu met hulp van andere landen voortzet, werden eerst vanuit een helikopter en later vanaf een schip olieresten drijvend op de golven gezien. De Indonesiërs houden daarom rekening met het ergst denkbare scenario. Namelijk dat de voortstuwing van de boot is uitgevallen, dat het vaartuig is gezonken naar de zeebodem en niet meer naar boven kan komen. De Balizee is in die omgeving 700 meter diep. Anders dan de Argentijnse onderzeeboot San Juan, die in 2017 verdween en pas geruime tijd later werd teruggevonden, weet de Indonesische marine dankzij de oliesporen volgens De Groot vrij nauwkeurig waar hun boot ligt. De olievlekken bevonden zich in de buurt van de laatst bekende locatie van de Nanggala. Olie komt vrij na een beschadiging van de boot. In theorie bestaan daarvoor twee scenario's: een aanvaring of het scheuren van tanks onderwater.

Crushdiepte „Maar er waren geen andere schepen in de buurt, dus de eerste optie valt weg”, legt De Groot uit. „Wat dan overblijft is een zware technische storing waardoor de boot onder water is gegaan, niet meer zelfstandig naar de oppervlakte heeft kunnen komen en tanks zijn gaan scheuren. Onderzeeboten hebben een maximale duikdiepte en een crushdiepte (diepte waarop de drukhuid het begeeft en het schip in elkaar wordt geperst, red.). In dit geval ben ik bang dat de Nanggala zich op crushdiepte bevindt.” Aan speculaties over meer exacte oorzaken wil de commandant van de Nederlandse onderzeeboten zich niet wagen. Maar hij kan zich lastig voorstellen dat de potentiële ramp valt terug te voeren op slecht onderhoud. De in West-Duitsland gebouwde boot is weliswaar 44 jaar oud, maar werd

„
Ik vrees dat we
rekening
moeten houden
met het
zwartste
scenario

volgens De Groot goed onderhouden. Hij zag dat met eigen ogen tijdens een bezoek aan de Indonesische collega's twee jaar terug. De onderhoudsfaciliteiten van de Indonesische marine zijn volgens de marineofficier 'state of the art'. In de wereld van marinemensen die varen op onderzeeboten komt een incident als dit hard aan, stelt De Groot. Dat is zo omdat onderzeebootmensen een sterke onderlinge band voelen. Zelfs landen die intrinsiek vijanden zijn, helpen elkaar bij een ongeval met een onderzeeër. Dat komt volgens de commandant omdat *submariners* in hun kwetsbare positie de zee altijd als grotere vijand beschouwen dan elkaar of oppervlakteschepen. Vanwege die band volgen De Groot en zijn collega's alle ontwikkelingen in de wateren bij Bali op de voet. Ook al weten ze eigenlijk dat een goede afloop er niet meer in zit.

Wonder „Ik vrees dat we net als de Indonesiërs rekening moeten houden met het zwartste scenario”, zegt de groepscommandant. „Uit de data die ik heb gezien, kan ik helaas niks positiefs opmaken. Alleen een wonder kan nog voor een positieve afloop zorgen.”

Fregat uit de vaart vanwege personeelstekort



Den Helder □ Defensie legt opnieuw een oorlogsschip tegen de kant wegens een 'ernstig tekort' aan personeel. Het fregat Van Speijk zal vanaf de zomer in Den Helder blijven. „Dit doet zeer, het is heel

jammer”, zegt oud-commandant Matthieu Borsboom in Den Helder. De bemanning is dinsdag geïnformeerd, zegt een woordvoerder. Volgens de Koninklijke Marine zou het schip eigenlijk eind volgend jaar op non-actief gaan. Oud-vlootvoogd Matthieu Borsboom was in zijn jaren als overste commandant van het fregat. Hij las het bericht op internet. „Het moet een pijnlijke beslissing voor defensie zijn geweest”, zegt hij. „De aanleiding is zeer zorgwekkend: er is te weinig budget en personeel. Niet voor niets hebben de commandant der strijdkrachten en de commandanten van de operationele commando's de afgelopen weken de noodklok geluid. Het uit de vaart nemen van dit fregat is een gevolg van wat er gaande is. Dit signaal is helaas overduidelijk.” Zelf voer de viceadmiraal b.d. drie jaar als commandant op het schip. „Ik heb er een band mee gekregen, ben ermee de hele wereld over gevaren.” In die periode is ook zijn fascinatie voor de marineman Van Speijk ontstaan. Borsboom verzamelt zaken die met hem verband houden. Op zijn studeerkamer staat een mooie collectie munten, documenten, boeken en andere objecten over Jan van Speijk.

Opgeblazen Op het Koninklijk Instituut van de Marine wordt ook van alles, zelfs stukjes bot, van de zeeheld bewaard. Van Speijk (1802 - 1831) blies zijn kanonneerboot op toen Belgische rebellen aan boord kwamen. Bij Koninklijk Besluit is bepaald dat de marine steeds een oorlogsschip met de naam Van Speijk in dienst heeft. Borsboom heeft geen idee of het fregat weer in de vaart komt voor de vervanger gereed is. Als voormalig commandant van de Koninklijke Marine weet hij wel hoe dit soort afwegingen gemaakt worden: „Je kijkt naar allerlei factoren en moet uiteindelijk een keuze maken. Helaas is er niet zoveel keus meer.”

Bovenwaterschepen Bemanningsleden van het fregat vielen al in op andere schepen van de vloot. „Het personeelsprobleem beperkt zich niet tot de Van Speijk. Alle

bovenwaterschepen kampen met tekorten, waarbij gebrek aan technisch personeel het grootste obstakel vormt”, zegt de woordvoerder van de marine.



Arie Booy
a.booy@mediahuis.nl

Mariniers vliegen als James Bond met jetpack naar schepen



Marinier hangt in de lucht door zijn pak met straalaandrijving. FOTO DEFENSIE

Den Helder □ Mariniers staan erom bekend dat ze graag de stoute schoenen aantrekken. Daarom is het niet vreemd dat de eerste man die een militair jetpack aantrekt een zeesoldaat is. Hij vliegt zo op zijn doel af. De marine heeft de afgelopen periode proefgedraaid met wat defensie het 'Gravity Fly Suit' noemt. Wat in 1965 nog een noviteit was toen Sean Connery in de film Thunderball als agent James Bond een jetpack droeg om aan zijn vijanden te ontkomen, is anno 2021 behoorlijk doorontwikkeld. De apparatuur die aan het lijf bevestigd wordt, stelt een militair er toe in staat om van het ene schip naar het andere te vliegen. „Hierdoor kunnen de Special Forces verticale obstakels eenvoudiger overwinnen”, zegt een woordvoerder van de Defensie

Materieel Organisatie. In het vliegpak kan iemand zich in een harnas met straalmotoren door de lucht verplaatsen. Het pak is getest in verschillende situaties, bijvoorbeeld bij het aan boord gaan van schepen. Ook is getest in een bebouwde omgeving. „Dankzij het Fly Suit kunnen de militairen op plekken komen, die voorheen vrijwel onbereikbaar waren. Het pak geeft daardoor nieuwe opties voor tactische inzet. Het experiment kwam voort uit de wens voor nieuwe manieren van boarding-operaties, het aan boord gaan van vaartuigen.” Volgens majoor der mariniers Mark Haasdijk werkt het pak erg intuïtief: „We hebben alleen wat eerste stapjes gezet door een klein stukje op beperkt vermogen te vliegen”, vertelt hij na een vlucht. De mariniers zijn in ieder geval enthousiast. Er volgt nu een evaluatie om te kijken naar de militaire toepassing.

Marine draait proef met 'Gravity Fly Suit'