



MARINEBLAD

NUMMER 4 | JUNI 2014 | JAARGANG 124

UITGAVE VAN DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN MARINEOFFICIEREN

- Opkomst maritieme macht China
- Defensiebeleid begin jaren 90
- Deelname MLD aan D-Day

En verder

- Colijn over broeinesten aan zee
- Jongeren aan het woord



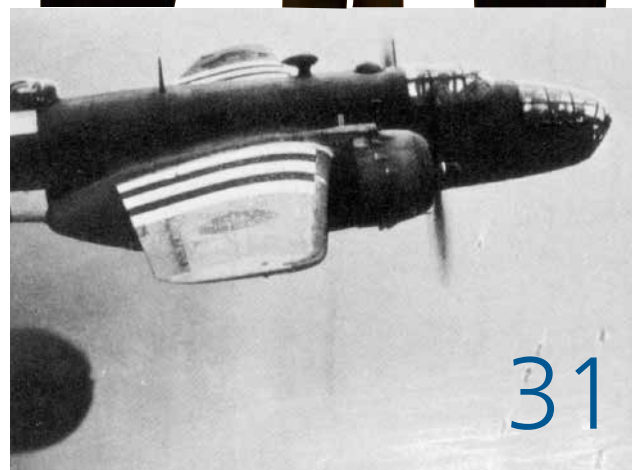
KVMO



www.kvmo.nl



inhoud



COLUMNS

- 3 **VOORZITTER KVMO**
- 13 **SERGEI BOEKE**
- 26 **KO COLIJN**

MENSEN

- 22 **VANUIT HET BUITENLAND**
Jurjen Evertz
- 24 **MARINIERS EN GOLF**
Evert Jan van Broekhuizen
- 27 **JONGEREN 10X**
Jean Louis Mazairac
- 28 **RONDE VAN ARUBA**
- 30 **EN MIJN SCRIPTIE IS**
Jilles Schut
- 39 **IN MEMORIAM**

ACTUEEL / KENNIS

- 4 **ONTWIKKELINGEN AZIË**
Opkomst maritieme macht China
- 9 **STRATEGISCHE ONTWIKKELINGEN**
'It's the economy, stupid!'
- 14 **SOLAR CHALLENGE**
Deelname KM
- 16 **DEFENSIEBELEID**
Breuk en continuïteit
- 31 **HISTORIE**
Deelname Squadron 320 aan D-day

VASTE RUBRIEKEN

- 8 **CARTOON**
- 36 **POSTACTIEVEN**
KVMO Maritiem Evenement 2014
- 37 **KVMO ZAKEN**
- 39 **ACTIVITEITEN**
Afdelingen

column

Het is deze maand 70 jaar geleden dat veel jonge mannen hun leven lieten op de stranden van Normandië om de bevrijding van Europa in te luiden. We leven in Nederland sindsdien in vrijheid en beschouwen dat, gelukkig, als normaal. De afgelopen maanden is er veel gesproken en geschreven over het geïncasseerde vredesdividend en het budget dat Nederland nog over heeft voor Defensie. Een budget dat sinds jaar en dag onder zware druk staat en dat bij lange na niet toereikend is om alle wensen en plannen te kunnen financieren. Zo is bijvoorbeeld onlangs gebleken dat het BIV (Budget Internationale Veiligheid) voor 2014 reeds is opgesoupeerd terwijl Defensie nog een half jaar VVHO-operaties heeft te gaan. De ambities van het Kabinet zijn dus niet in overeenstemming met het ter beschikking gestelde budget en het wordt wederom afwachten waar de toekomstige rekening zal worden belegd.



Over ambities gesproken. In zijn artikel 'It's the economy, stupid' geeft dr. Jaap Anten aan dat er twee soorten strategische machten bestaan: economie en militair. Deze zijn vaak aan elkaar gekoppeld, aangezien de grootste economieën vaak de militaire machten zijn. Dit geldt niet voor Nederland. Wij behoren tot de top 20 van de economische grootmachten maar zijn een 'Klein Duimpje' op het gebied van Defensie. Hoe lang Nederland zich dit als economische grootmacht kan permitteren zal de toekomst moeten uitwijzen. Óók hier geldt dat behaalde resultaten uit het verleden geen garanties bieden voor de toekomst.

Uit het artikel 'Opkomst maritieme macht China' van mr. Godfried Wessels blijkt dat er aan de andere kant van de wereld geen terughoudendheid wordt betracht. In de Zuid Chinese Zee nemen de nationale sentimenten snel toe, waarbij de grootmacht China een steeds dominantere rol speelt. China bouwt op dit moment aan een grote vloot. Jaarlijks lopen er vijf grote fregatten van stapel, ter ondersteuning van de wens van een mondiaal maritiem rijk te verwezenlijken. De Verenigde Staten kan met een half zo grote economie deze wedloop niet bijhouden en zal deze (financiële) wedloop niet kunnen winnen.

Een andere vorm van wedloop, is een wedloop die op dit moment bij Defensie gaande is: het irreguliere verloop van personeel. Door het hoge niet geplande verloop wordt de kans dat de defensieorganisatie op 1 januari 2016 nagenoeg volledig is gevuld steeds onwaarschijnlijker. Uit de personeelsrapportage 2013 blijkt dat op 1 januari 2014 Defensie reeds onder de numerus fixus van de hierboven genoemde datum is uitgekomen. De Koninklijke Marine was op 1 januari van dit jaar, volgens deze rapportage, maar voor 77.9% gevuld. Dit is zorgwekkend, CZSK heeft haar reorganisatie al medio vorig jaar voltooid en zou dus nagenoeg op 100% vulling moeten zitten. De uitstroomcijfers van de eerste drie maanden van dit jaar bevestigen het beeld dat het irreguliere verloop een steeds groter probleem lijkt te gaan worden. De 'braindrain' zal uiteindelijk ook onze marine pijn gaan doen. Het jarenlange personele wanbeleid, zoals nullijn, WUL-debacle, AOW-gat, de dreiging van het nog verder ophogen van de UKW-leeftijd enz. hebben het imago van de werkgever Defensie geen goed gedaan.

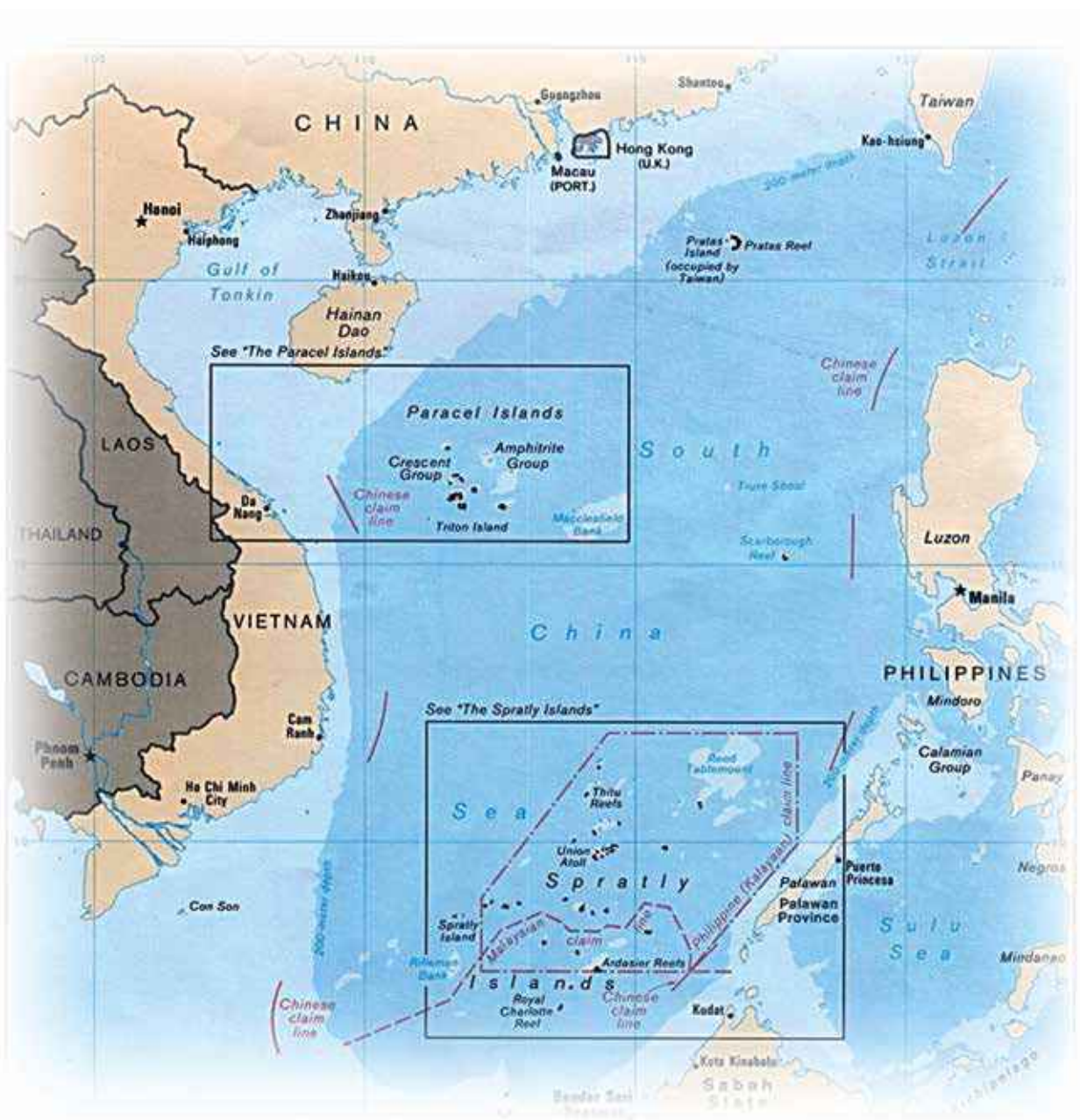
Het wordt dus hoog tijd dat er vanuit de ivoren torentjes aan de Hofvijver en het Plein actie wordt ondernomen om de strijd voor het behoud van defensiepersoneel aan te gaan, om zodoende een voor haar taak berekende Zeemacht/Defensie te kunnen blijven bewerkstelligen. <

Opkomst maritiem

DEEL 1

De strijd om de Zuid Chinese Zee - het perspectief vanuit Manila

De afgelopen jaren lopen de spanningen in de zeeën nabij China gestaag op. Een steeds machtiger (en volgens velen assertiever) China, de Amerikaanse heroriëntatie op Azië en toenemende nationalistische sentimenten in de regio vormen een potentieel explosieve mix.



Zuid Chinese Zee. (en.wikipedia.org)

De nieuwe macht China

De maritieme buren in de Zuid en Oost Chinese Zee denken verschillend over de manier waarop ze moeten omgaan met China's opkomst als maritieme macht, alsook de rol die Amerika kan of zou moeten spelen. In een serie artikelen onderzoek ik de gevolgen van China's toenemende (maritieme) macht voor de regio. In dit eerste artikel neem ik het perspectief vanuit Manila onder de loep. Van alle ASEAN landen (*Association of Southeast Asian Nations*) hebben de Filippijnen momenteel de meest verstoorde relatie met China.

De Zuid Chinese Zee is van groot strategisch belang voor de economieën van de regio en de wereldhandel in het algemeen. De aanvoer van grondstoffen voor China, Japan, Taiwan en Zuid-Korea gaat voor het overgrote deel door deze wateren. En de andere kant op varen talloze (container)schepen met exportproducten naar het Midden-Oosten, Afrika en Europa. De Zuid Chinese Zee geldt daarnaast als een belangrijke bron voor de visserij-industrie van de landen in de regio. Hoewel de omvang ervan niet bekend is, bestaat het vermoeden dat onder de zeebodem significante hoeveelheden olie, gas en andere grondstoffen verborgen liggen.

Eilanden, eilandjes, rotsen, riffen en zandbanken

Twee 'eilandengroepen' in de Zuid Chinese Zee zijn onderwerp van overlappende soevereiniteitsaanspraken. De Paraceleilandengroep in het noorden, waarover China, Taiwan en Vietnam soevereiniteit claimen en de Spratly eilandengroep in het zuiden. Deze worden (gedeeltelijk) geclaimd door China, Taiwan, Vietnam, Maleisië, Brunei en de Filippijnen. De Spratly's bestrijken een totale oppervlakte van meer dan 40.000 km². De ongeveer 750 eilanden, eilandjes, rotsen, riffen en zeebanken die tezamen deze eilandengroep vormen, hebben echter slechts een totale landoppervlakte van minder dan tien km².¹ De laatste decennia zijn de claimende landen (uitgezonderd Brunei) overgegaan tot het bezetten van een aantal van deze eilanden. Het gaat dan voornamelijk om de stationering van kleine hoeveelheden militairen.

Het maritieme conflict tussen de Filippijnen en China spitst zich toe op een klein aantal eilandjes, rotsen, zandbanken en de daaromheen liggende wateren. Het grootste deel daarvan maakt onderdeel uit van een eilandencluster, dat door de Filippijnen de *Kalayaan Island Group* (KIG) genoemd wordt. De KIG is op zijn beurt onderdeel van het 'geheel' van de Spratly eilanden. Daarnaast betwisten Beijing en Manila de soevereiniteit van een zandbank, *Scarborough Shoal*. Sinds midden jaren negentig, maar vooral de afgelopen paar jaar, heeft China zijn grip over dit gebied versterkt. Het is een steeds terugkerend thema in mijn gesprekken met diplomaten en academici in Ma-



De verschillende claims in de Zuid Chinese Zee. (www.economist.com/blogs/analects/2012/08/south-china-sea)

nila: China is stapsgewijs bezig de feitelijke controle over de Zuid Chinese Zee te vergroten. Manila beschikt niet over de maritieme capaciteiten om dit proces te stoppen, laat staan terug te draaien. Chinese controle kunnen de

China is stapsgewijs bezig de feitelijke controle over de Zuid Chinese Zee te vergroten

Filipijnse autoriteiten misschien niet meer betwisten, *de jure* aanspraken wellicht wel. Het is om deze reden dat de Filippijnen ervoor hebben gekozen de maritieme disputen voor te leggen aan het Permanente Hof van Arbitrage.

'La terre domine la mer'

Het VN-Zeerechtverdrag, *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), werd na jaren van onderhandelingen in 1982 gesloten en trad in 1994 in werking. Een belangrijk uitgangspunt van het Zeerechtverdrag is dat aanspraken op maritieme zones gebaseerd moeten zijn op, en gemeten worden vanaf het land (of eiland). Er zijn vier maritieme zones te onderscheiden: territoriale wateren (12 zeemijl), de aansluitende zone (max 24 zeemijl vanaf de basislijn), de Exclusief Economische Zone (EEZ,

maximaal 200 zeemijl) en het continentaal plat (tot maximaal 350 mijl). De bevoegdheden van een staat zijn het grootst in de territoriale wateren en worden in de opvolgende zones steeds beperkter.

UNCLOS stelt dat rotsformaties, die niet eigenstandig (*of their own*) door mensen bewoond kunnen worden (*sustain human habitation*) of economisch levensvatbaar zijn (*sustain economic life*) geen aanspraak kunnen maken op een EEZ of continentaal plat.² UNCLOS preciseert niet wanneer sprake is van bewoonbaarheid of economische levensvatbaarheid. Een zandbank, atol, of rotsformatie die alleen bij laagwater droog komt te liggen voldoet evident niet aan de gestelde criteria en kan dan ook geen aanspraak maken op de laatste twee zones (EEZ en continentaal plat). UNCLOS noemt dit *low tide elevations*. Territoriale wateren en een aansluitende zone kunnen wel geclaimd worden wanneer het merendeel van een rotsformatie onder water ligt, maar waarbij tenminste een deel ervan bij hoogtij boven het water uitsteekt.

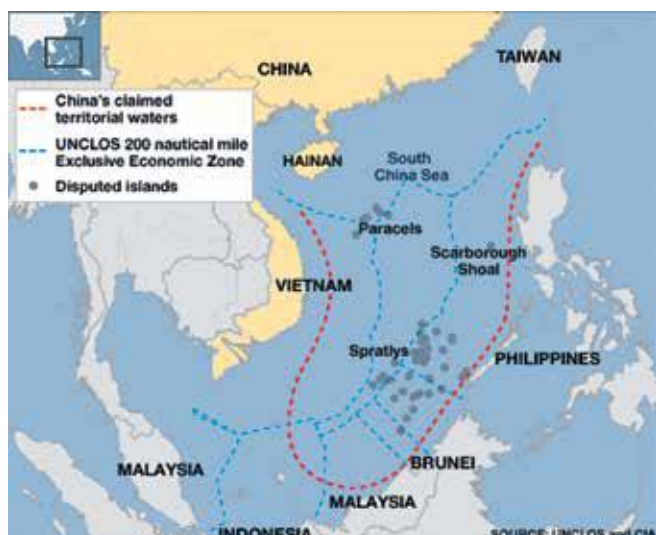
Het juridisch gevecht

In januari 2013 hebben de Filipijnen het maritieme conflict met China aanhangig gemaakt bij het Permanente Hof van Arbitrage en op 30 maart van dit jaar heeft Manila de juridische onderbouwing via een verzoekschrift bij het Hof ingediend. Beijing, dat de voorkeur geeft aan bilaterale onderhandelingen achter de schermen, toonde zich buitengewoon ontstemd over deze unilaterale actie. In reactie op het indienen van het verzoekschrift liet het ministerie van Buitenlandse Zaken weten dat China dit als een politieke provocatie beschouwt, een mogelijke uitspraak van het Hof niet zal accepteren en dat Manila de consequenties van deze actie zal dragen.³ Het Hof moet nog vaststellen of het zich bevoegd acht deze te behandelen. De simpele weigering van Beijing om deel te nemen, hoeft overigens geen obstakel te zijn voor het Hof om uitspraak te doen.⁴ Het is belangrijk te onderstrepen dat het tribunaal niet ge-

vraagd wordt te beslissen wie de betere aanspraak heeft op de betwiste eilanden. Zoals gezegd, neemt UNCLOS territorium (land of eiland) als vertrekpunt, en kent geen bepalingen die kunnen helpen bij het vaststellen wiens territoriale claim beter is. De kern van de Filipijnse zaak is driedelig. Allereerst stelt Manila zich op het standpunt dat China's zogeheten *nine-dash line* (zie ook de grote kaart) in strijd is met UNCLOS. Deze negen streepjes staan vermeld op een Chinese kaart uit 1947 en dienen als basis voor Beijings soevereiniteitsclaim over bijna de hele Zuid Chinese Zee (De kaart is door Beijing in 2009 ingediend in het kader van de werkzaamheden van de *UN Commission on the Limits of the Continental Shelf*). Manila wil dat de rechters beslissen dat deze 'strepen op een kaart' niet als basis kunnen dienen voor maritieme aanspraken.⁵ Daarnaast is Manila van mening dat de eilanden in kwestie, los van de vraag aan wie ze toebehoren, geen van allen voldoen aan de verschillende in UNCLOS gestelde criteria. Vier van de acht 'eilanden' zijn *low tide elevations*. De andere vier zijn riffen of rotsformaties. De eerste categorie kan in zijn geheel geen aanspraak maken op een maritieme zone en de tweede categorie hooguit op een 12 zeemijl territoriale zee. Al zou China met recht aanspraak kunnen maken op deze 'eilanden' dan zou dit (bijna) geen verdere rechten geven op de omliggende wateren. Ten slotte stelt Manila zich op het standpunt dat de helft van de bovengenoemde acht 'eilanden' zich bevinden binnen de EEZ van de Filipijnen. China zou om die reden niet bevoegd zijn om Filipijnse economische activiteiten te dwarsbomen (zoals nu het geval is).⁶ Het Hof van Arbitrage heeft een panel aangewezen van vijf rechters die de zaak zal onderzoeken.⁷ Ervan uitgaande dat het panel zich bevoegd acht de zaak in behandeling te nemen - en dit lijkt niet denkbeeldig - en gegeven het feit dat China niet participeert, is de verwachting dat een uitspraak in de loop van 2015 gedaan kan worden.⁸

De rol van Amerika

President Obama bracht eind april een bezoek aan de regio. Naast Japan, Maleisië en Zuid Korea maakte hij ook een stop in Manila. Daags voor zijn aankomst sloten beide landen een nieuwe militaire samenwerkingsovereenkomst. De overeenkomst ziet op een toename van het gebruik van Filipijnse havens, vliegvelden en militaire bases door (vooral) de Amerikaanse marine.⁹ Tijdens het verblijf op de Filipijnen heeft Obama zijn steun uitgesproken voor de arbitragezaak.¹⁰ Het bezoek aan de regio en het sluiten van deze overeenkomst maken onderdeel uit van het Amerikaanse beleid om een grotere rol te spelen in de regio. De zogeheten *pivot to Asia*, inmiddels herdoopt als een *rebalance*, moet de Amerikaanse economische, diplomatieke en militaire invloed in Azië vergroten. Het onderwerp van de Amerikaanse aanwezigheid in de regio was een terugkerend thema in mijn gesprekken met diplomaten en academici in Manila. Hoewel de oude koloniale machthebber (1898 – 1946) niet hoeft te rekenen op onvoorwaardelijke steun van de Filipijnen, wordt de Amerikaanse heroriëntatie op Azië overwegend positief ontvangen. De belangrijkste reden hiervoor is het maritieme conflict met China. De Filipijnen zijn zich pijnlijk bewust van het maritieme overwicht dat China heeft en



Kaart waarop de door UNCLOS vastgestelde Exclusief Economische Zones in de Zuid Chinese Zee zijn weergegeven. (www.bbc.com/news/world-asia-pacific-13748349)



de mate waarin het bereid is deze aan te wenden. Zonder een grotere Amerikaanse betrokkenheid, zo redeneert men, zou Beijing zijn maritieme claims nog eenvoudiger aan landen in de regio kunnen opleggen.¹¹ De VS is immers het enige land met het economische, politieke en militaire gewicht om China te beteugelen.

Maar er worden ook vraagtekens gezet bij de Amerikaanse heroriëntatie. De gesprekspartners uitten min of meer dezelfde zorgen. Opvallend was dat ze allemaal wezen op de patstelling die de Amerikaanse politiek de laatste jaren in toenemende mate kenmerkt. Hoe kan het machtigste land op aarde een effectief buitenlandbeleid voeren als de President en het Congres niet in staat zijn tot enige constructieve samenwerking? Onderhandelingen over een mogelijk handelsverdrag, het zogeheten *Trans-Pacific Partnership* (TPP), kunnen op grote weer-

'De Filippijnen zijn een schaakstuk in de Amerikaanse strategie om China in te sluiten'

stand rekenen in het Amerikaanse congres (overigens van beide partijen). Ook de zorgelijke staat van de Amerikaanse economie wordt als obstakel voor een effectief Amerikaans beleid in de regio genoemd. Daarnaast is men bevreesd dat Washington onvoldoende aandacht zal hebben voor de regio, vanwege andere brandhaarden in de wereld (bijvoorbeeld Syrië en Oekraïne). Opmerkelijk is dat, in tegenstelling tot velen in de VS zelf, geen van mijn gesprekspartners zich zorgen maakt over de geloofwaardigheid van de Amerikaanse militaire capaciteiten in de regio.¹² In de VS wordt het argument de militaire (on)geloofwaardigheid met name naar voren gebracht door het defensie-establishment, dat hierin een argument ziet om bezuinigingen op het Amerikaanse defensiebudget te voorkomen (of terug te draaien).

Naast bovengenoemde twijfels is Manila eveneens beducht om niet simpelweg onderdeel te worden van een (al dan niet bestaande) Amerikaanse *containment* strategie, die tot doel zou hebben de groeiende macht van China in te perken. Een van mijn gesprekspartners gaf te kennen dat dit een terugkerend thema was in zijn contacten met Chinese diplomaten: 'de Filippijnen zijn een schaakstuk in de Amerikaanse strategie om China in te sluiten.'¹³ Los van de vraag of de Amerikaanse heroriëntatie al dan niet tot doel heeft China in te sluiten, de zorgen die Manila heeft zien eigenlijk alleen op het maritieme dispuut met China. Van een algehele angst voor een Chinese dominantie van de regio is geen sprake.

Een onzekere toekomst?

Dertig jaar van aaneengesloten economische groei heeft China zelfverzekerd gemaakt. De financieel-economische crisis in het Westen, waarvan het einde nog niet in zicht is, heeft dit gevoel verder versterkt. Beijing is in toenemende mate bereid zijn macht in de regio te laten gelden. Dit is het meest evident in de Zuid en Oost Chinese Zee. De Chinese marine, maar vooral ook de civiel-maritieme instanties, zijn steeds nadrukkelijker aanwezig in deze



Als zwakkere partij heeft Manila ervoor gekozen om de banden met Amerika aan te halen. Op de foto een ontmoeting tussen de president van de Filippijnen, Aquino, en de Amerikaanse president Obama. (commons.wikimedia.org)

wateren om de belangen van Beijing te verdedigen. Op 1 januari trad een nieuwe Chinese visserijwet in werking die regels stelt omtrent de toegang van niet-Chinese vissersboten tot de betwiste wateren in de Zuid Chinese Zee.¹⁴ Volgens Chinese autoriteiten wordt de nieuwe wet ook in de praktijk al uitgevoerd en worden buitenlandse vissers met grote regelmaat door Chinese maritieme instanties uit 'Chinese wateren' weggestuurd.¹⁵

Twee veel gehoorde termen zijn China's *salami slicing* en *cabbage* strategieën. *Salami slicing* is een strategie waarbij een groot aantal kleine activiteiten wordt ontplooid, zoals bijvoorbeeld bovengenoemde visserijwetgeving, die individueel niet veel om het lijf lijken te hebben. Het cumulatieve effect ervan is echter dat China zijn *de facto* controle over zijn maritieme periferie vergroot. De essentie van de *cabbage* strategie is het omsingelen van een betwist gebied (zoals *Scarborough Shoal*) met lagen (zoals bij een kool) van vissersschepen, civiel-maritieme vaartuigen en marineschepen. Niet alleen stelt dit China in staat de controle over de wateren te vergroten, in geval van een conflict heeft Beijing een grotere keuze uit escalatiemiddelen.

Tot op heden zijn de Filippijnen het meest uitgesproken in hun verzet tegen de Chinese maritieme expansie in de Zuid Chinese Zee. Als zwakkere partij heeft Manila ervoor gekozen om de banden met Amerika aan te halen. Hoewel begrijpelijk is deze keuze niet zonder risico's. Manila hoopt dat China zich gedwongen zal voelen een minder assertieve houding aan te meten. Het kan echter evengoed het tegenovergestelde effect hebben. Een China dat zich, omringd door landen die de (militaire) banden met de VS aanhalen, ingesloten voelt. En dat kan Beijing ertoe bewegen juist nog nadrukkelijker zijn positie te verdedigen. Een klassiek voorbeeld van een veiligheidsdilemma. Manila is er beducht op om niet simpelweg een schaakstuk te worden in de wedloop tussen China en Amerika. De Amerikaanse maritieme belangen in China's periferie zijn namelijk ook niet dezelfde als die van de Filippijnen. Een veel gehoord argument van de Amerikanen is dat hun aanwezigheid noodzakelijk is voor het garanderen van de vrije doorvaart in de regio. Een veel aangehaalde statistiek daarbij is het grote percentage van de wereldhandel dat

door de Zuid Chinese Zee gaat. Maar de vrije doorvaart staat eigenlijk totaal niet ter discussie. Geen enkel land in de regio heeft er belang bij, of is van plan, deze vaarbewegingen te hinderen (hoogstens in een scenario waarbij de VS en China een oorlog voeren over Taiwan). De vrijheid van navigatie waar de Amerikanen zich in de regio zorgen om maken is die van de Amerikaanse marine. De vrijheid van navigatie voor China's burens ziet op visserij en exploratie van de zeebodem.

De andere weg die Manila bewandelt is die van de internationale arbitrage. Dit is wellicht een zwaktebod, immers een uitspraak zal zeker nog een jaar op zich laten wachten en China zal de uitspraak naast zich neerleggen. Maar als het Hof een voor de Filipijnen gunstige uitspraak doet, dan heeft het wel een morele overwinning behaald. Uiteindelijk is de belangrijkste vraag wat Beijing in zijn maritieme periferie wil bereiken. Als China de gehele Zuid Chinese Zee daadwerkelijk als zijn exclusieve maritieme domein beschouwt en ook voornemens is om dit desnoods met harde hand af te dwingen, dan zal de regio de komende tijd instabiel worden. Sommige experts stellen dat de excessieve maritieme claims van Beijing wellicht slechts een onderdeel zijn van een onderhandelingsstrategie: hoog inzetten en uiteindelijk een compromis sluiten dat China nog steeds zeggenschap geeft over grote delen van de Zuid Chinese Zee.¹⁶ Oproepen om de maritieme aanspraken te verduidelijken of toe te lichten worden tot op heden door China niet beantwoord. Strategische ambiguïteit en een voorkeur voor bilaterale onderhandelingen achter de schermen hebben de voorkeur van Beijing. Een definitieve oplossing voor het maritieme geschil tussen de Filipijnen en China zal dan

ook niet snel gevonden worden. Zolang China's economische en militaire overwicht ten opzichte van zijn maritieme burens blijft groeien, heeft Beijing tijd aan zijn zijde.

Mr. G.J.I. (Godfried) Wessels is voormalig medewerker van het ministerie van Defensie. Hij studeerde aan de Universiteit Leiden (Rechten) en aan King's College (War Studies). Onlangs reisde hij door de regio om de visie van China's maritieme burens te inventariseren.

Noten

- 1 'The Spratly Islands Dispute: Order-Building on China's terms?' Harvard International Review, 18-8-2011.
- 2 Artikel 121, lid 3, UNCLOS.
- 3 'China warns Philippines over maritime dispute'; Xinhua 1-4-2014 (http://news.xinhuanet.com/english/video/2014-04/01/c_133229638.htm; geraadpleegd op 28-4-2014).
- 4 'Philippines-China UNCLOS arbitration moving forward without Chinese participation'; <http://kluwerarbitrationblog.com/blog/2013/08/28/an-update-on-the-philippines-china-unclos-arbitration/> (geraadpleegd op 24-5-2014).
- 5 'Taking China to court over the South China Sea'; Wall Street Journal, 15-10-2013.
- 6 Zie voetnoot 5.
- 7 http://www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag_id=1529 (geraadpleegd op 28-4-2014).
- 8 Zie voetnoot 5.
- 9 'Philippine, United States reach agreement on new security deal'; Reuters, 11-4-2014.
- 10 'Obama in Asia: Military deal tops Philippine agenda'; BBC 28-4-2014.
- 11 Diverse gesprekken met (oud) diplomaten en academici in Manila (april 2014).
- 12 Zie voetnoot 11.
- 13 Gesprek met Filipijnse oud-diplomaat; Manila, 21-3-2014.
- 14 'US: China new sea rules 'provocative'; BBC 10-1-2014.
- 15 'China apprehending boats weekly in disputed South China Sea'; Reuters, 6-3-2014.
- 16 'Vietnam and the Philippines Confront China'; The Maritime Executive, 24-3-2014.

CARTOON



‘It’s the economy, stupid’

De grote vloeten van 2040 en hun invloed op de Koninklijke Marine

Hoe de Koninklijke Marine er in de toekomst uit zal zien, wordt bepaald door het strategisch machtskader waarbinnen zij zal opereren. Pas na een ruwe schets hiervan kan onze vlootsterkte rond 2040 ter sprake komen.

Rond 2040? Een kwart eeuw? Dat lijkt in heden-
daags Nederland, waar de korte termijn regeert,
vloeken in de kerk. De beoogde levensduur van
de in aanbouw zijnde Amerikaanse en Britse vlieg-
kampschepen is echter een halve eeuw. China en India
streven naar strategische macht in de verre toekomst en
als die geheel of gedeeltelijk verwezenlijkt wordt, draait
de wereld anders door. De Verenigde Staten zullen zich op
deze machtsblokken richten, waardoor Europa er vrijwel
alleen zal komen voor te staan in de Atlantische Oceaan.
Strategische macht bestaat in twee soorten: economisch
en militair. Daarbij zijn ze vaak gekoppeld, omdat de
grootste economieën vaak de krachtigste militaire mach-
ten zijn. Vandaar de vraag:

Wordt China de grootste economie?

Op de website van het invloedrijke Britse tijdschrift *The Economist* voorspelt een tabel wanneer China Amerika economisch gaat inhalen, onder de toepasselijke titel *Catching the Eagle*. Dat is al in 2019. Dan zullen beide landen een bruto binnenlands product (BBP) bereiken van 21 biljoen dollar.¹ Uit deze tabel blijkt verder dat in 2025 – over elf jaar! – de Chinese economie bijna tweemaal zo groot zal zijn met 48 tegen 26 biljoen dollar.

‘It’s the economy, stupid’, de slogan die Bill Clinton pre-
sident van de Verenigde Staten hielp worden, lijkt hier op
zijn plaats. Ik heb de indruk dat veel militaire geesten zich
niet realiseren dat China op tamelijk korte termijn veel
meer aan Defensie kan uitgeven dan de Verenigde Staten.
Deze geesten zijn niet rijp voor deze perspectiefwisseling.
De minst rijpe beweren dat het niet zo’n vaart loopt met
China. Nu is het leuke dat *Catching the Eagle* interactief
is. Je mag óók je eigen economische groeiverwachting
invullen. Wat zou er gebeuren als we de huidige Chinese
groeiverwachting liefst halveren (naar 3,6 procent reëel
per jaar), maar de Amerikaanse desondanks intact laten
(2,4 procent reëel)? China zal tegen 2022 even sterk zijn
als de VS en in 2030 hard op weg zijn twee maal zo sterk
te worden, met een BBP van 54 biljoen dollar tegen 32.
Alles gebeurt enkele jaren later. Daarom, als vervolgvraag:

Wil China de sterkste vloot?

1. Het Rijk van het Midden

Een oud concept, ouder dan veel landen, lijkt weer boven
te komen. Het komt er op neer dat China economisch,
cultureel en militair het meest ontwikkeld ter wereld is:



Door haar groeiende afhankelijkheid van de zee zal China het noodzakelijk achten over een grote vloot te kunnen beschikken. Op de foto een nieuwe Chinese torpedobootjager van het type 052D van 7.500 ton vol toegeladen. (<http://chinesemilitaryreview.blogspot.nl/>)

het Rijk van het Midden. De – veel kleinere – omringende landen plukten hier veel vruchten van, maar moesten vanzelfsprekend zich bij de dominante politieke rol van China neerleggen. Zijn machtshebbers noemden hun bewoners de dwergen.² Dit concept dook onder na de Japans-Chinese Oorlog van 1894-1895 toen de zich industrialiserende Japanse 'dwergen' China's vloot grotendeels uitschakelden, wat de deur wijd opende voor het Japanse kolonialisme, op de voet gevolgd door het Europese en Amerikaanse.

Met de voortdurende druk die China uitoefent in de Zuid Chinese Zee lijkt het te willen afdwingen dat de omringende landen moeten onderhandelen vanuit het besef dat de relatie ongelijkwaardig is. Zij mogen niet rekenen op bevredigende 'compromissen'. Zij hebben natuurlijk meer

Rusland als grootmacht met een kleinere economie dan Groot-Brittannië, dat gaat nooit lukken

belang bij instanties die uitgaan van gelijkwaardige staten, zoals ASEAN (*Association of Southeast Asian Nations*) en het Zeerechtverdrag. Zo hebben zij een deel van hun onderlinge disputen kunnen oplossen, al blijven belangrijke bestaan, met name met China.

Intermezzo: de Russische dwerg

Door zijn optreden tegenover Oekraïne lijkt ook Rusland te zijn teruggekeerd naar het zich willen omringen met zwakkere gebieden. Sommigen Westerse stemmen roepen dat Amerika zich weer op Europa moet richten. Zij zouden eens moeten bedenken hoe klein de Russische economie is, in 2012 één achtste van de Amerikaanse! Bepaald niet de Sovjet-Unie, die na 1960 economisch doorgaans ruim half zo sterk was als de Verenigde Staten³, maar militaire pariteit kon claimen door *relatief* twee maal zo veel te spenderen aan defensie, al trok dat de economie het moeras in.

Rusland als grootmacht met een nu kleinere economie dan Groot-Brittannië, dat gaat nooit lukken en zeker niet als de resterende bewapening uit de Koude Oorlog is opgebruikt. Eventuele Russische successen vloeien niet zo zeer voort uit eigen kracht, maar meer uit de versplinterde kortetermijnpolitiek en onwil jegens defensiegelden van de rijke Europese staten.

2. Politiek systeem

Het Westen moet zijn humane en democratische principes niet verloochenen, maar wel beseffen dat het die hardnekkig en fundamentalistisch uitdraagt. De Chinese Communistische Partij beschouwt dat als het ondermijnen van het politieke systeem en de interne stabiliteit. Zelfs Google is verboden. Deze partij ziet de ondergang van haar zusterpartij in de Sovjet-Unie ten gunste van kapitalistische en democratische waarden als niet navolgenswaardig. Deze ondergang resulteerde in chaos, teloorgang als wereldmacht, zelfverrijking, armoede en Poetins autocratie. Dat het democratisch systeem in India slechts de helft van China's levensstandaard bereikt, bewijst voor de partij verder het eigen gelijk.

De *éminence grise* van de internationale politiek, Henry



Het is niet ondenkbaar dat in 2025 de Chinese economie bijna tweemaal zo groot zal zijn dan die van de VS. Op de foto de derde grootste stad van China, Guangzhou, met zo'n 14 miljoen inwoners. (commons.wikimedia.org)

Kissinger, waarschuwt dan ook dat wanneer het Westen verkiest te hameren op zijn waarden in plaats van te kijken waar gemeenschappelijke belangen liggen met China, het de politieke confrontatie verkiest met als gevolg wantrouwen en een wapenwedloop.⁴

3. Afhankelijkheid van de zee en bouwtempo

Door de Industriële Revolutie werden Engeland, Duitsland en Japan economisch steeds afhankelijker van de import en export via de zee. Bij China is het niet anders: in 2008 werd bijvoorbeeld 80 procent van het Chinese aluminium, 70 procent van het koper en 55 procent van de olie geïmporteerd.⁵ En de export? Het land heet niet voor niets de werkplaats van de wereld. De komende decenniaën wordt het nog afhankelijker van de zee, bijvoorbeeld van olie. Dit betekent dat China om zijn handelsimperium met enorme belangen in Azië, Afrika en Zuid-Amerika veilig te stellen een overeenkomstige marine zal menen nodig te hebben.

Tot ongeveer 2008 experimenteerde de Chinese marine veel en bouwde weinig grotere schepen van hetzelfde type. Dit veranderde welhaast bij donderslag. Sindsdien wordt gestandaardiseerd. Er worden gemiddeld jaarlijks ongeveer vijf schepen op stapel gezet die ruwweg vergelijkbaar zijn met onze LC- en M-fregatten. In India minder dan één. Engeland en Frankrijk komen gezamenlijk jaarlijks hoogstens uit op anderhalf.⁶ De Amerikanen eveneens, maar dat zijn wel aanmerkelijk sterkere.⁷ Gezien de economische groei is een forse Chinese bouwtoename niet uitgesloten. Bij dit alles reken ik de Chinese 'fregatten' van het type 056 niet eens mee, evenals de Amerikaanse *Littoral Combat Ships*. Feitelijk gaat het hier om zwak bewapende korvetten, al zijn de Chinese overigens zeer geschikt voor de territoriale conflicten in de Chinese Zee. Wat betreft de grotere Chinese schepen zullen in de jaren 2040 de belangrijkste problemen wel zijn opgelost: speciaal de vliegdekoperaties op vliegkampschepen, die nog in de kinderschoenen staan; de geruisloosheid van (nucleaire) onderzeeboten en de permanente onderwaterpatrouilles met strategische raketten.

Hierom bouwt China dus een grote vloot: de mentaliteit van het Rijk van het Midden, de grootste economie, gebaseerd op een mondiaal maritiem rijk, een politiek systeem dat zich aangevallen voelt met machtsdoelen op lange termijn en, niet te vergeten, grote potentiële tegenstrevers, met name de VS, Japan en India. Dit alles bij elkaar



genomen ziet er naar uit dat de Chinezen minimaal uit zijn op militaire pariteit.

US Navy: terugtocht uit Atlantische Oceaan

Met een half zo grote economie als China kan Amerika dankzij *relatief* hogere defensie-uitgaven langdurig pariteit volhouden. Maar wanneer de wederzijdse leven-en-laten-leven-politiek verdwijnt, zal China geen genoeg meer nemen met gelijkwaardigheid en een wapenwedloop winnen. Als de Amerikanen dan relatief meer blijven uitgeven, dreigt een Sovjet-moeras van economische aftakeling. Waarschijnlijk gaan zij zich afvragen of ze boven hun stand leven. Zij zijn vergeleken met een toekomstig China minder afhankelijk van de zee. Dat maakt een even sterke vloot minder noodzakelijk. Ook voor de verdediging van het *homeland* tegen invasies en de Oostelijke Pacific is een minder sterke vloot voldoende. Zelfs pariteit heeft grote gevolgen voor de Atlantische Oceaan. De *US Navy* is doorgaans trouw aan zijn zee-strategie Mahan: dat men een vloot niet strategisch moet splitsen tegen een zeer sterke tegenstander. Het *War Plan Orange* voorzag daarom tussen beide Wereldoorlogen in het concentreren van *alle* slagschepen tegen Japan, maar moest worden losgelaten vanwege Nazi-Duitsland. Vanwege de *huidige* Chinese sterkte is de verhouding tussen de *Pacific* en *Atlantic Fleet* al gewijzigd naar 60 : 40. Een *Orange*-achtige terugtrekking nadert, want in Amerikaanse ogen vormt West-Europa generlei bedreiging. Dit betekent dat wij Europeanen het Atlantisch zeegebied moeten verdedigen.

Japan, India en een Amerikaanse blokkade

De *Pacific Fleet* zal een betrouwbare bondgenoot in Azië moeten blijven om stabiliteit en vrede te handhaven. Al voor 2040 is dat onvoldoende. Dan kan Japan met zijn grote economie een zeer krachtige vloot gaan bouwen als gedeeltelijk tegenwicht tegen China. Naar mijn mening bezit Japan anno 2014 de sterkste vloot na de Verenigde Staten, de kwaliteiten van materieel en personeel meegerekend. De Chinese (laat staan Russische) kwantiteit kan dit niet evenaren. Nog net niet. Japan bezit zo'n grote vloot omdat het uitzonderlijk afhankelijk is van de zee. Dat schepen 99,7 procent van zijn handelsvolume vervoeren en het al zijn steenkool en olie importeert, zegt genoeg.⁸ Desondanks besteedt het zo weinig van zijn economie aan defensie dat het nog vele malen meer kan uitgeven.

Bovendien nadert de omvang van de Zuid-Koreaanse marine snel die van bijvoorbeeld Italië. Wanneer Amerika beide Aziatische bondgenoten koestert, kunnen zij gedrieën China ter zee in toom houden tot wellicht 2040 en als India ook mee doet nog langer. India industrialiseert als China, maar ligt fors achter. De bureaucratie en inefficiëntie van zijn defensieapparaat zijn verbazingwekkend. Zelfs als de Indiërs gelijk krijgen dat hun land deze eeuw China passeert, moeten zulke obstakels zijn opgeruimd voor van militaire gelijkwaardigheid sprake kan zijn. India ambieert een grote vloot vanwege de toenemende maritieme afhankelijkheid door industrialisatie, zijn ligging aan de drukste oceaan en het antagonisme met China. Er bestaan Amerikaanse studies over conventionele

oorlogen tegen China. Ze wekken de indruk dat een militair-economisch veel sterker China het Amerikaanse voorstellingsvermogen te boven lijkt te gaan. De beste aanpak lijkt de Chinese draak te vermageren tot een worm door het instellen van een zeeblokkade.⁹ Een blokkade dichtbij blijkt volgens een studie te gevaarlijk voor oppervlakteschepen, wat alleen een beperkte met onderzeeboten haalbaar maakt.¹⁰ De voornaamste blokkade komt op grote afstand. Deze belooft een Amerikaanse overwinning, maar wel op voorwaarde dat allerlei landen meewerken, Indonesië en Rusland bijvoorbeeld, want anders mislukt een dergelijke blokkade. Dit lijkt een onwaarschijnlijke voorwaarde in de toekomstige multipolaire wereld.

De wereld van de jaren 2040

Het ziet er naar uit dat in de jaren 2040 China onmiskenbaar het sterkst is, daarna de VS, de Europese Unie – ik neem maar aan dat die in een onveiligere wereld blijft bestaan – en India, met op afstand Japan, Brazilië en misschien Rusland.

China, India en mogelijk Japan zullen een groot handelsrijk bezitten met belangen en bases in bijvoorbeeld Afrika. Een complicatie is dat er meer olie, gas en delfstoffen op zee zullen worden gewonnen. Nieuwe en onuitroeibare eerdere territoriale claims verminderen het forse antagonisme tussen de sterke Aziatische landen niet. De kans is niet gering dat China en India mede vanwege hun troebele landsgrenzen en 'heerschappij' over de Indische Oceaan militaire opponenten blijven, evenals China en Japan over de 'Chinese' Zee. Hier liggen mogelijkheden voor samenwerking tussen Japan, de Verenigde Staten en India. De Chinezen kunnen dit tegengaan met een verdeel-en-heerspolitiek en bondgenootschappen met kleinere staten. Bondgenoten kunnen echter elkaar meesleuren in grote oorlogen. Een grote Europese conventionele oorlog werd onmogelijk door die te koppelen aan een massale nucleaire vergelding, maar die koppeling kan in Azië zwakker zijn.

Europa rond 2040: handelsbescherming

Vanwege de onvermijdelijke Amerikaanse (vloot)concentratie in de Pacific zal de NAVO vereuropesen en komt, zoals gezegd, de verdediging van de Atlantische Oceaan neer op de Europese Unie. In vrede, maar ook tijdens de helaas niet ondenkbare grootscheepse conflicten in de Indische en Grote Oceaan, die van daaruit kunnen doorslaan naar de Atlantische.

Welke strategie kan een – liefst neutraal blijvend – Europa volgen voor zo'n conflict over pakweg dertig jaar (maar hopelijk nooit) tussen China en de Verenigde Staten (of India)? De enorme Chinese vloot zal dankzij bases in Afrika en de Poolroute de Atlantische handel kunnen aanvallen naar en van Amerika, dat hetzelfde zal willen doen met de Chinese Atlantische handel. Dit kan de Europese economie wurgen.

De Europese Unie zal een dermate sterke bondgenotenvloot moeten bezitten dat de strijdende partijen elkaars handel niet kunnen afsnijden naar en vanuit Europa. In ieder geval niet in de Middellandse Zee en Noord-Atlantische Oceaan. Daarvoor zijn tegenwoordig bij lange, lange na



'Al voor 2040 kan Japan met zijn grote economie een zeer krachtige vloot gaan bouwen, gedeeltelijk als tegenwicht tegen China.' Hier de helikoptercarrier Hyuga van de Keizerlijke Japanse Marine. (U.S. Navy photo)

niet voldoende fregatten. Voor de Zuid-Atlantische zijn er zelfs nog meer nodig, wellicht kan Brazilië daarin voorzien. Mochten die vele fregatten er komen, dan lijkt deze vloot op de toekomstige van China, Japan en India, landen waarvoor het eveneens essentieel is om hun eigen zeeverbindingen open te houden. Het verschil is dat de Aziatische landen daarnaast – maar niet in plaats daarvan! – slagkracht opbouwen zoals de Verenigde Staten via onderzeeboten, kruiserachtige schepen en vliegkamp-schepen. Maar zullen de eigengereide Europese landen genoeg krachtige schepen willen bouwen om soortgelijke te weerstaan?

Enige uitkomst kan de 'risicostrategie' bieden, die door Mahan in 1890 werd beschreven.¹¹ De Britse en Franse vloot waren toen gericht tegen elkaar. De Verenigde Staten wilden een kleinere slagvloot dan de Britse, maar wél sterk genoeg om die zo te havenen dat die niet meer op kon tegen de Franse. Binnen tien jaar durfden de Britten het risico niet meer aan van zee strijd tegen Amerika en veranderde hun vijandigheid in respect. In een periode dat de Amerikaanse en Chinese vloot gericht blijven tegen elkaar, hoeft Europa niet even sterk te zijn om neutraliteit ter zee te waarborgen, zolang zijn slagkracht voldoende is om een sterkere beslissend te verzwakken.

De Koninklijke Marine rond 2040

Wat zal de Nederlandse bijdrage zijn aan de hierboven geschetste Europese bondgenotenvloot? Nederland zal uit eigenbelang en onder druk van de omringende landen proportioneel aan de Europese defensie moeten gaan bijdragen.

Het zwaartepunt zal moeten zijn handelsbescherming met veel fregatten als kern van de vloot. Daarnaast als slagkracht onderzeeboten. Hun behoud is dus essentieel en het ontwerp voor opvolgers van de Walrus-klasse kan hopelijk dienen als brug naar een krachtiger ontwerp na 2030 voor nog meer boten.

Gezien de sterkte van de potentiële tegenstanders is het verstandig de Koninklijke Marine opnieuw te trainen, net als vóór de Tweede Wereldoorlog, om tegen een overmacht te vechten en regelmatig zonder steun vanuit de lucht.



'Het zwaartepunt van een Europese bondgenotenvloot zal handelsbescherming moeten zijn, met veel fregatten als kern van de vloot. Daarnaast als slagkracht onderzeeboten.' (foto MCD)

Kortom, de bezuinigingen op de Koninklijke Marine zullen in een tiental jaren ongetwijfeld omslaan en er zal een vloot tot ontwikkeling moeten komen die over dertig jaar drie, vier maal groter is dan nu. Het slechte nieuws is dat door de toegenomen kans op conflicten tussen grote landen de zee oneindig onveiliger kan zijn dan nu, waar piraterij, die effectief te bestrijden is, de grootste bedreiging vormt.

Dr. Jaap Anten promoveerde met het proefschrift 'Navalisme nekt onderzeeboot. De invloed van Buitenlandse zee strategieën op de Nederlandse zee strategie voor de defensie van Nederlands-Indië. 1912-1942'. Dit is een bijdrage in de reeks, gestart in het novembernummer van het Marineblad, over strategische ontwikkelingen en de gevolgen daarvan voor de Koninklijke Marine.

Reageren? marineblad@kvmo.nl

Noten

- 1 www.economist.com/blogs/graphicdetail/2013/11/chinese-and-american-gdp-forecasts [situatie 21-4-2014]. Pas op: het Amerikaanse *trillion* hierin is het Europese *biljoen* (duizend miljard).
- 2 Zie S.C.M. Paine, *The Sino-Japanese War of 1894-1895. Perceptions, Power and Primacy* (2003) .
- 3 Directorate of Intelligence, *A Comparison of Soviet and US Gross National Products, 1960-1983*, (1984), p. 3. www.foia.cia.gov/sites/default/files/document_conversions/89801/DOC_0000498181.pdf
- 4 Henry A. Kissinger, The Future of U.S.-Chinese Relations. Conflict is a Choice, Not a Necessity, in *Foreign Affairs* – March / April 2012. www.henryakissinger.com/articles/fa0412.html
- 5 Wang Dong and Jian Xing, China's maritime security. Priorities and Challenges, p. 181. In: Joshua Ho and Sam Bateman, *Maritime Challenges and Priorities in Asia* (2012).
- 6 Bernard Pr  zelin, *Flottes de combat. Combat fleets of the world* 2012 (2012).
- 7 In de periode 2008 t/m 2014 acht Arleigh Burke's en drie Zumwalts.
- 8 Tetsuo Kotani, Japan's maritime challenges and priorities, p. 206-207. In: Joshua Ho and Sam Bateman. Situatie 2007-2008.
- 9 Metafoor van de Chinese generaal-majoor Luo Yuan.
- 10 Sean Mirski, Stranglehold: The Context, Conduct and Consequences of an American Naval Blockade of China, in *The Journal of Strategic Studies*, 2013, No 3., p. 385-421.
- 11 A.T. Mahan, The United States Looking Outward, in *Atlantic Monthly [The Atlantic]*, December 1890, p. 816-824. www.theatlantic.com/magazine/archive/1890/12/the-united-states-looking-outward/306348/5/

column



*Partijen pleiten
ervoor om de
geschillen van de
plank te halen en
weer in de ijskast te
stoppen*

Mr. S. (Sergei) Boeke
is voormalig marineofficier
en werkt als onderzoeker
bij het International Centre
for Counter Terrorism
(Universiteit Leiden, Campus
Den Haag)

Veiligheid in Azië: een onderwerp dat de regeringen in die regio heel wat hoofdbrekens kost en grote implicaties heeft voor de rest van de wereld. Het was ook het thema van een onlangs gehouden conferentie in Beijing, georganiseerd door het China International Institute of Strategic Studies – een denktank die nauw verbonden is met de Chinese krijgsmacht. Zo’n dertig vertegenwoordigers van buitenlandse, vooral Aziatische, instituten werden met een ongekennde gastvrijheid ontvangen om regionale ontwikkelingen te bespreken. *Keynote speeches* werden onder meer gegeven door admiraal Sun Jianguo, de plaatsvervangend chef staf van de People’s Liberation Army (PLA), voormalig Australisch premier Bob Hawke en een voormalige commandant van het Amerikaanse Pacific Command.

Al op de eerste dag werd een heldere boodschap afgegeven door Admiraal Sun Jianguo, die de eerste van zes *keynote speeches* gaf. De spanningen in Azië nemen toe, zei hij, en historische feiten dienen gerespecteerd te worden bij het oplossen van geschillen. Toen China zwak was, bezetten enkele buurlanden eilanden die van China waren. Japan, Vietnam en de Filipijnen toonden onverantwoordelijk gedrag, door China te provoceren maar China zou enkel vreedzame middelen inzetten om haar gelijk te krijgen. En, aldus Sun Jianguo, hoe durven de VS China te beschuldigen van economische spionage! Snowden had toch aangetoond dat de VS de grootste schuldigen van cyber aanvallen waren en de rest van de wereld zou de VS voor de rechter moeten slepen. De speech was duidelijk niet alleen bestemd voor de gasten en ruim tweehonderd hoge Chinese militairen: ’s avonds werd zijn betoog uitgezonden op de Chinese staatstelevisie.

Aansluitend op deze ‘*bad cop*’ boodschap volgde een ‘*good cop*’ verhaal, al was die alleen te horen door de buitenlandse genodigden. Generaal Chang Wanquan, de minister van Defensie ontving persoonlijk de gasten op zijn imposante ministerie. Hij maakte in een uitgebreide en eloquente speech duidelijk, zelfs met een citaat van Henry Kissinger, dat agressie en expansie niet in het DNA van China zitten. Zijn diplomatieke speech stond haaks op die van admiraal Sun Jianguo, al mogen we aannemen dat intradepartementale afstemming zeker in China geperfectioneerd is.

Tijdens een tweede dag van presentaties werden, in klein gezelschappen, de moeilijke onderwerpen openhartig besproken. De Chinese gastheren ervoeren de ‘pivot’, ofwel de Amerikaanse *rebalancing* naar Azië, als bedoeld om China klein te houden, wat met verve werd weerlegd door een VS vertegenwoordiger. Wat betreft de geschillen over de eilanden werd door veel partijen gepleit om ze van de plank te halen en weer in de ijskast te stoppen. In de marges werd natuurlijk ook veel besproken. De een fluisterde dat hij een nieuwe *airdefense zone* verwachtte, ditmaal over de Zuid Chinese Zee. Een ander werd gerustgesteld door een Chinese generaal dat Beijing de verdragsverplichting tot militaire assistentie aan Noord Korea als een dode letter zag. En even, toen de borrelglaasjes tijdens het slotdiner veelvuldig klonken, leken alle geschillen en misverstanden opgelost. <

Dong Energy Solar Challenge

De Koninklijke Marine strijdt op innovatief gebied



Elf leerlingen van de Koninklijke Marine Technische Opleidingen (KMTO) nemen in het kader van hun voortgezette vakopleiding dit jaar deel aan de Dong Energy Solar Challenge. Voor deze wedstrijd bouwen teams zelf een zonneboot om daarmee van 28 juni tot en met 5 juli 2014 zo'n 200 kilometer te racen op zonne-energie.

De betrokken leerlingen (matrozen) volgen de Mechatronica opleiding die het ROC Kop van Noord Holland voor de Koninklijke Marine verzorgt. In de opleiding worden een aantal projecten uitgevoerd waarbij gewerkt wordt aan vaardigheden als samenwerken, plannen, budgetteren en projectmatig werken. Voor het eerst konden de leerlingen nu ook kiezen voor het solar project.

Het initiatief

Het initiatief komt van sergeant-majoor Rik Pomstra. Hij maakte vorig jaar kennis met de Solar Challenge in Friesland, doordat zijn zoon hierbij betrokken was. 'Ik vond

De solarboot 'Ra' met het hele team, kort na de doop op 5 juni 2014.



het zo vreemd dat ik helemaal geen marine vertegenwoordiging zag. Ik heb het direct geopperd bij de commandant van de KMTO met als resultaat dat we vanaf vorig jaar zomer ermee aan de slag konden.' Pomstra is nu projectleider. In samenspraak met leraren van het ROC Kop van Noord Holland is het project opgetuigd en gestart.

De V20

De Marine neemt deel in de zogeheten V20 klasse. Dit is een nieuwe standaardklasse binnen de zonneboot-racen. De speciaal door Vripack (een fabrikant in jachtbouw te Sneek) ontwikkelde boten zijn gemaakt van carbon en hebben de vorm van een vleugel. Bij een snelheid van twaalf kilometer per uur ontstaat er opwaartse druk. Een speciale draagvleugel tilt de boot als het ware op. Het energieverbruik wordt daardoor minder. In totaal worden 22 zonnepanelen bevestigd op de boot. Dit zijn 3 mm dikke flexibele panelen die met de boot kunnen 'meevormen' en zo minder weerstand genereren. Hiermee is voor 1862 Wp (Wattpiek) aan solar panelen geïnstalleerd. De opgevangen zonnestrallen worden door de paneel-mppt's (maximum power point tracker) omgezet naar bruikbaar stroom, waarop de motor draait. Van zonne-energie naar elektrische, vervolgens mechanische tot uiteindelijk kinetische energie.

Het totale rendement van de opgevangen zonne-energie is niet nog bekend, dit zal zich tijdens de race uitwijzen. De boot is 5.80 meter lang, 2.30 meter breed en heeft een diepgang van 0.15 meter. De maximale snelheid van de V20 is 30 kilometer per uur en het totale casco gewicht van de boot is 65 Kilogram. De voorstuwing is

uitgevoerd door een verbouwde Torqeedo 4 KW motor. Verder is een standaard MG color display met GPS geïnstalleerd. Hierdoor zijn gegevens als temperatuur, vermogen verbruik en de status van de batterij, uit te lezen via een computer. Andere apparatuur aan boord bestaat onder meer uit een lenspomp om water uit het scheepsvlak te pompen, een accu pack en het besturingssysteem.

Op donderdag 5 juni jl. is de zonneboot met een officiële plechtigheid gedoopt. De solarboot van de marine zal de naam 'Ra' dragen.

Het KM Solar Team

De taak van de KMTO-leerlingen is om de boot na aflevering op technisch en tactisch gebied zo optimaal mogelijk in te richten. De V20 is een eenmansboot en wordt door een teamlid bestuurd. Het KM Solar Team beschikt over verschillende bestuurders met vaarbewijs die afgewisseld worden tijdens de race. Het totale projectteam bestaat uit elf leerlingen en zeven daarvan zijn geselecteerd voor het raceteam. De anderen vormen het ondersteuningsteam.

Deelnemers V20 klasse

In de V20 klasse wordt met vrijwel gelijkwaardige boten geracet. Bestuurderscapaciteiten en tactiek spelen een belangrijke factor. Binnen de eenheidsklasse wordt het kennisniveau elke race naar een hoger plan getild. Dit in tegenstelling tot in sommige andere klassen. Op dit moment zijn er nog twee andere teams die zich voor de V20 klasse hebben opgegeven: het Graafschap College en het Drenthe College. Dit zijn de directe concurrenten van het KM Solar Team. Indien niet meer deelnemers zich aanmelden wordt de V20 klasse wellicht ondergebracht bij een andere klasse. Door een handicap mee te geven kan er dan even goed gelijkwaardig gestreden worden.

Techniek van duurzame energie

'De Solar Challenge is een van de uitdagende projecten die binnen de technische opleidingen van de Marine ingezet worden. Werken bij de Technische Dienst betekent verdieping in veel verschillende technieken, onder andere duurzame energie' aldus de commandant van de KMTO KLTZ (TD) Rob Koerse. 'De KM doet aan de wal veel aan energiezuinige oplossingen. De schepen zijn nog niet voorzien van zonne-energie. Deelname aan de wedstrijd heeft tot doel om de marine leerlingen beter kennis te laten maken met deze vorm van energie. De focus ligt daarbij met name op technische innovatie, samenwerking in teamverband en gebruikmaken van elkaars expertise'

Monaco

De V20 is een spectaculaire boot met internationale allure. Door het project op te starten binnen de technische opleiding en deel te nemen aan de Dong Energy Solar Challenge, is het KM Solar Team nu ook uitgenodigd voor de Solar 1 races, die van 10 tot en met 12 juli in Monaco plaatsvinden.

KLTZ (TD) Rob Koerse, commandant van de KMTO.



Breuk en continuïteit in het]

De heroriëntatie van het Nederlandse defensiebeleid na de Koude Oorlog



In hoeverre heeft de Nederlandse krijgsmacht afscheid genomen van de Koude Oorlog? Op de foto de Berlijnse Muur, 9 november 1989. (en.wikipedia.org/Sue Ream)

De recente spanningen tussen het Westen en Rusland roepen herinneringen op aan de Koude Oorlog. Volgens de voormalige leider van de Sovjet-Unie M.S. Gorbatsjov dreigt het conflict tussen Oost en West, dat vijftientig jaar geleden ten einde kwam, weer op te leven.¹ Voor de secretaris-generaal van de NAVO A.F. Rasmussen is de crisis in ieder geval aanleiding de lidstaten op te roepen het defensiebudget te verhogen.²

Ook in Nederland is het conflict in de Oekraïne aanleiding te pleiten voor meer geld voor de krijgsmacht. De voormalige minister van Defensie J.S.J. Hillen deed dat bijvoorbeeld onlangs in het tv-programma Eén op Eén. Hij pleitte voor de aankoop van meer jachtvliegtuigen en schepen.³ Volgens de Commandant Landstrijdkrachten (CLAS) luitenant-generaal M. de Kruif bewijst de crisis dat de krijgsmacht nog steeds rekening moet houden met oorlog: 'Wat zich nu in en rond Oekraïne afspeelt, verbaast mij niet. Onze geschiedenis bewijst dat er eerder plotseling dreiging kwam uit onverwachte hoek. Wie had dit een jaar geleden voorspeld?' Vanuit die gedacht betreurt hij het dat de landmacht afscheid heeft moeten nemen van haar tanks.⁴

De snelheid waarmee gepleit wordt voor het verhogen van het defensiebudget en versterking van de krijgsmacht is in opvallend contrast met de reactie van de krijgsmacht op de ontwikkeling van de internationale veiligheidssituatie na de val van de Muur. De NAVO en veel Nederlandse militairen pleitten toen juist voor een afwachtende houding ten aanzien van de ontwikkelingen in Oost-Europa.⁵ Bovendien is de krijgsmacht sinds het einde van de Koude Oorlog bijna voortdurend ingezet ten behoeve van crisis-beheersingsoperaties. Een taak waarvoor de krijgsmacht flink is gereorganiseerd. De basis voor het defensiebeleid na de Koude Oorlog is gelegd met de *Defensienota 1991* en de *Prioriteitennota* van 1993.⁶ Dit artikel kijkt terug op deze bewogen periode voor de Nederlandse krijgsmacht met de vraag in hoeverre de krijgsmacht afscheid nam van de Koude Oorlog.

: Nederlandse defensiebeleid

De gevolgen van het einde van de Koude Oorlog

Generaal P.J. Graaff, de Chef Defensiestaf (CDS) van december 1988 tot mei 1992 omschreef zichzelf als 'een kind van de Koude Oorlog'. De carrière van zijn generatie militairen had bijna volledig in het teken gestaan van het conflict tussen Oost en West. De veranderingen in de periode 1989-1993 zorgden volgens Graaff dan ook voor een cultuurschok.⁷ De veranderingen begonnen op 9 november 1989 toen onverwacht de Berlijnse Muur viel. Deze gebeurtenis luidde het einde in van de communistische regimes in Oost-Europa. Binnen een jaar waren de meeste communistische regeringen afgetreden en was Duitsland herenigd. Op 1 juli 1991 volgde de ontbinding van het Warschaupact, de communistische tegenhanger van de NAVO. Toen op 25 december 1991 ook de Sovjet-Unie uiteen viel was het conflict, dat veertig jaar de internationale veiligheidssituatie en het daarvan afgeleide defensiebeleid had bepaald, voorbij.

Het einde van de Koude Oorlog had voor de Nederlandse krijgsmacht drie ingrijpende gevolgen. De meest fundamentele verandering was de sterk afgenomen militaire dreiging. Landsverdediging was niet langer noodzakelijk en daarmee viel het traditionele bestaansrecht van de krijgsmacht weg.⁸ Een meerderheid van het parlement vond het daarom verantwoord minder geld aan defensie te besteden. De tweede ontwikkeling was dat de Verenigde Naties door de constructievere opstelling van de Sovjet-Unie meer ruimte kreeg om de internationale rechtsorde te handhaven. De derde verandering was het opschorten van de opkomstplicht. Door het wegvallen van de dreiging verdween ook de maatschappelijke steun voor het dragen van de dienstplichtlast. Daarnaast waren dienstplichtigen beperkt inzetbaar voor de nieuwe taak van de krijgsmacht, omdat ze alleen op vrijwillige basis mochten deelnemen aan crisisbeheersingsoperaties.

De opmerkelijk snelle heroriëntatie van het defensiebeleid

Eind 1989 waren bovenstaande ontwikkelingen nog niet te overzien. Toch was het aan de top van het ministerie van Defensie om met een nieuwe defensienota een antwoord te geven op deze veranderingen. De belangrijkste aanleiding een nieuwe defensienota te schrijven was de afspraak in het regeerakkoord van het kabinet Lubbers-III om het defensiebudget met één miljard gulden te verlagen. Daar-

naast wilde de nieuwe minister van Defensie A.L. Ter Beek (PvdA) een antwoord geven op de ontwikkelingen in Oost-Europa. De voorbereidingen voor de Defensienota 1991 begonnen vrijwel direct na de val van de Muur.⁹ Een stuurgroep kreeg de leiding over het schrijven van de nota. De stuurgroep bestond uit de minister Ter Beek, de staatssecretaris B.J.M. Van Voorst tot Voorst (CDA), het hoofd van de Directie Algemene Beleidszaken (DAB) D.J. Barth, de secretaris-generaal M. Patijn en de CDS generaal Graaff.

De koers van de stuurgroep vormde geen bedreiging voor de plannen van de marine en de luchtmacht

Al in januari 1990, kwam de stuurgroep tot de conclusie dat de Sovjet-Unie niet langer een wezenlijke bedreiging voor Nederland vormde voor Nederland. Als gevolg daarvan stond het bestaansrecht van de krijgsmacht ter discussie en was een 'fundamentele herdefiniëring' van het veiligheidsbeleid noodzakelijk. De stuurgroep beschouwde de deelname aan crisisbeheersingsoperaties als een geschikt alternatief voor landsverdediging. Minister Ter Beek vond de nieuwe taak ook belangrijk om de krijgsmacht een perspectief te bieden en daarmee draagvlak te creëren voor de bezuinigingen en reorganisaties die de krijgsmacht te wachten stonden.¹⁰ Vanuit deze gedachte was hij ook bereid te investeren in de krijgsmacht, mits de



Generaal P.J. Graaff, Chef Defensiestaf, (m) in gesprek met SACLAN, admiral USN F.B. Kelso (l) en BDZ, VADM C.H.E. Brainich von Brainich Felth (r), 1989. (foto NIMH)

investeringen zorgden voor een betere inzetbaarheid van de krijgsmacht voor crisisbeheersingsoperaties. De stuurgroep had amper twee maanden na de val van de Muur, de basis gelegd voor de nieuwe koers van het defensiebeleid.

De krijgsmachtdelen hadden ondertussen niet stil gezeten. In de zomer van 1989 hadden ze onafhankelijk van elkaar en de Defensiestaf in besloten kring nagedacht over de gevolgen van de ontspanning tussen Oost en West. Ze anticipeerden niet op het einde van de Koude Oorlog, maar wel op een verlaging van het defensiebudget. Volgens de militair historicus J. Hoffenaar had de Nederlandse krijgsmacht in de Koude Oorlog een 'complete' krijgsmacht opgebouwd. Deze bestond voor de marine uit een harmonische vloot van fregatten, onderzeeboten, bevoorradingschepen, helikopters, vliegtuigen, mijnenjagers en mariniers. Voor de landmacht was dat het legerkorps, dat was samengesteld uit tanks, pantservoertuigen, artillerie, infanterie en ondersteunende eenheden. Daarmee kon de landmacht volgens de 'tactiek der verbonden wapens' het gevecht voeren. Bij de luchtmacht waren de jachtvliegtuigen en de geleide wapens de kern van de organisatie. Deze 'complete' krijgsmacht stelde de krijgsmachtdelen in staat zelfstandig op alle geweldsniveaus aan operaties deel te nemen.¹¹ De krijgsmachtdelen besloten dat deze structuur gehandhaafd moest blijven. Dat probeerden ze te bereiken door de bezuinigingen zoveel mogelijk gelijkmatig over de gehele organisatie te verdelen.¹²

De reacties van de krijgsmachtdelen

De koers die de stuurgroep uit zette vormde geen bedreiging voor de plannen van de marine en de luchtmacht. De marine vond dat ze thuishoorde op de wereldzeeën en pleitte daarom al tijdens de Koude Oorlog voor de deelname aan crisisbeheersingsoperaties buiten het NAVO verdragsgebied.¹³ Daarnaast vereiste de nieuwe taak geen ingrijpende veranderingen van de organisatie. Schepen kunnen relatief eenvoudig van taak veranderen en zijn van 'nature' wereldwijd inzetbaar. Ook was de marine niet afhankelijk van dienstplichtigen.

Deze kenmerken golden ook voor de luchtmacht. De top van de luchtmacht nam snel afscheid van de Koude Oorlog en erkende crisisbeheersingsoperaties als de nieuwe taak. In december 1989 besloot de luchtmacht de geleide wapens uit West-Duitsland terug te trekken. Daarmee nam ze een maand na de val van de Muur afscheid van de taak die het meest verbonden was met de Koude Oorlog. Een belangrijk verschil met de marine was dat de logistieke organisatie van de luchtmacht was gebaseerd op het opereren vanaf vaste vliegbases in Nederland en lanceerbases in Duitsland.¹⁴ De leiding van de luchtmacht erkende dit probleem en reorganiseerde op eigen initiatief de logistieke organisatie om operaties waar ook ter wereld te kunnen ondersteunen.¹⁵

Voor de landmacht lagen de kaarten anders. De kern van de landmacht was het legerkorps, in oorlogstijd bestond dat uit meer dan honderdduizend militairen, het merendeel daarvan was dienstplichtig, en was uitgerust met

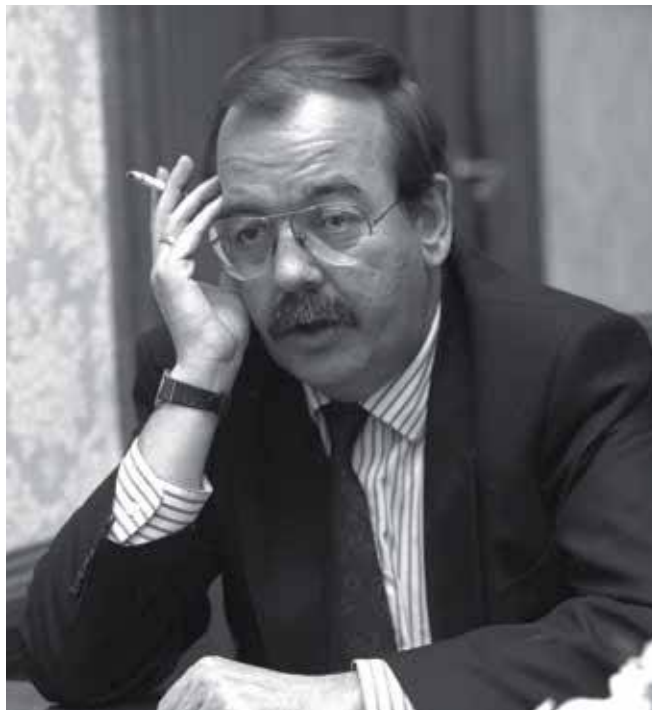
duizenden tanks, stukken artillerie en pantservoertuigen. Het legerkorps was door de omvang, het gemechaniseerde karakter en de afhankelijkheid van dienstplichtigen niet geschikt voor crisisbeheersingsoperaties buiten het NAVO-verdragsgebied. Daarvoor waren kleine mobiele, lichtbewapende en flexibele inzetbare eenheden nodig en om wereldwijd inzetbaar te zijn beroepspersoneel. De nieuwe taak van de krijgsmacht betekende dat de gehele organisatie op de schop moest. Het was dan ook niet vreemd dat de bevelhebber van de landmacht luitenant-generaal M.J. Wilmink voorlopig wilde afwachten hoe de internationale veiligheidssituatie zich zou ontwikkelen.¹⁶

Door de bezuinigingsafpraak in het regeerakkoord kon de stuurgroep niet wachten en gezien de positieve ontwikkelingen in Oost-Europa was daar ook geen reden toe.¹⁷ De stuurgroep dwong de landmacht derhalve na te denken over de toekomst.¹⁸ In oktober 1990 accepteerde Wilmink een eerste versie van het reorganisatieplan 'KL-2000'. Binnen vijf jaar moest de landmacht passend en toegerust zijn voor de nieuwe internationale veiligheidssituatie. Het legerkorps bleef in kleinere vorm bestaan. Niettemin erkende de landmacht de deelname aan crisisbeheersingsoperaties als een van de hoofdtaken en wees deze taak toe aan de nog op te richten luchtmobiele brigade. Dat het ernst was met de veranderingen valt op te maken uit de aandacht in het plan voor de cultuur binnen de landmacht. Die moest veranderen, want niet langer was van te voren duidelijk wie de vijand was en waar en hoe het gevecht zou plaats vinden. De nieuwe taak was onvoorspelbaar en vereiste van de landmacht militair meer flexibiliteit, eigen initiatief en creativiteit.¹⁹

Een belangrijke katalysator voor het veranderen van de landmacht was de luchtmobiele brigade. Tijdens de Koude Oorlog wilde de landmacht de brigade in het leven roepen om daarmee de mobiliteit en flexibiliteit van het legerkorps te verbeteren. Aangezien de minister de brigade alleen steunde als die geschikt was voor crisisbeheersingsoperaties paste de landmacht de plannen aan. Onderdeel van de brigade was bijvoorbeeld de anti-tank helikopter. In de nieuwe plannen stond deze te boek als 'beweglijke vuurkracht' ter bescherming van de luchtmobiele brigade tijdens crisisbeheersingsoperaties. De landmacht committeerde zich met de brigade aan de nieuwe taak. Dat zorgde voor een tweedeling in de organisatie van de landmacht. Een deel dat volledig bestond uit beroepspersoneel en waar de minister miljarden guldens in investeerde en het overige deel dat bestond uit dienstplichtigen en waarop de minister flink bezuinigde.²⁰

De paradox van de Defensienota 1991

Op 9 maart 1991 presenteerde Ter Beek de *Defensienota 1991*. Weliswaar maakte de minister duidelijk dat de krijgsmacht de focus ging leggen op de deelname aan crisisbeheersingsoperaties, maar hij liet de structuur van de krijgsmacht ongemoeid. De bezuinigingen in de *Defensienota 1991* waren volgens de kaasschaaf methode gelijkmatig verdeeld over de krijgsmachtdelen (zie tabel).²¹ Om de krijgsmacht beter geschikt te maken voor de nieuwe taak, kwam er een Amfibisch Transport Schip (ATS), een



Toenmalig minister van Defensie A.L. ter Beek. (foto NIMH)

luchtmobiele brigade, inclusief transport- en gewapende helikopters en nieuwe transportvliegtuigen. Opmerkelijk was dat deze projecten niet nieuw waren, maar al tijdens de Koude Oorlog in de investeringsplannen van de krijgsmachtdelen zijn terug te vinden.²² Het enige nieuwe was dat deze middelen nu bedoeld waren voor crisisbeheersingsoperaties. De krijgsmachtdelen hadden slim gebruik gemaakt van het aanbod van de minister te investeren in de nieuwe krijgsmacht.

Er kwam veel kritiek op de *Defensienota 1991*. De militair historicus J.W. Honig bestempelde de nota als een 'stunning victory' van de krijgsmachtdelen, omdat ze wezenlijke veranderingen hadden weten te voorkomen.²³ Op basis van de maatregelen in de *Defensienota 1991* lijkt deze kritiek terecht. Het veranderingsproces dat door het schrijven van de nota in gang was gezet laat echter zien dat de krijgsmachtdelen wel degelijk afscheid namen van de Koude Oorlog en hun koers verlegden. Zeker voor de landmacht was de nota van grote waarde om de veranderingen te stimuleren en te versnellen. Generaal Graaff omschreef dit als volgt: 'Het wennen aan de nieuwe veiligheidssituatie is voor veel militairen een moeilijk proces geweest. Die boodschap van de Defensienota is minstens even belangrijk als de kille vertaling in reducties van middelen en mensen, in structuren en ijzerwerk.'²⁴ Dit laat onverlet dat het ongemoeid laten van de structuur van de krijgsmachtdelen het voor de militairen gemakkelijker maakte de nieuwe taak en de bezuinigingen te aanvaarden.

Evaluatie van de Defensienota 1991

In het najaar van 1991 bleek dat een meerderheid van het parlement niet tevreden was over de *Defensienota 1991* en verzocht de minister de nota te evalueren. Het defensiebeleid hield nog teveel rekening met de dreiging uit het

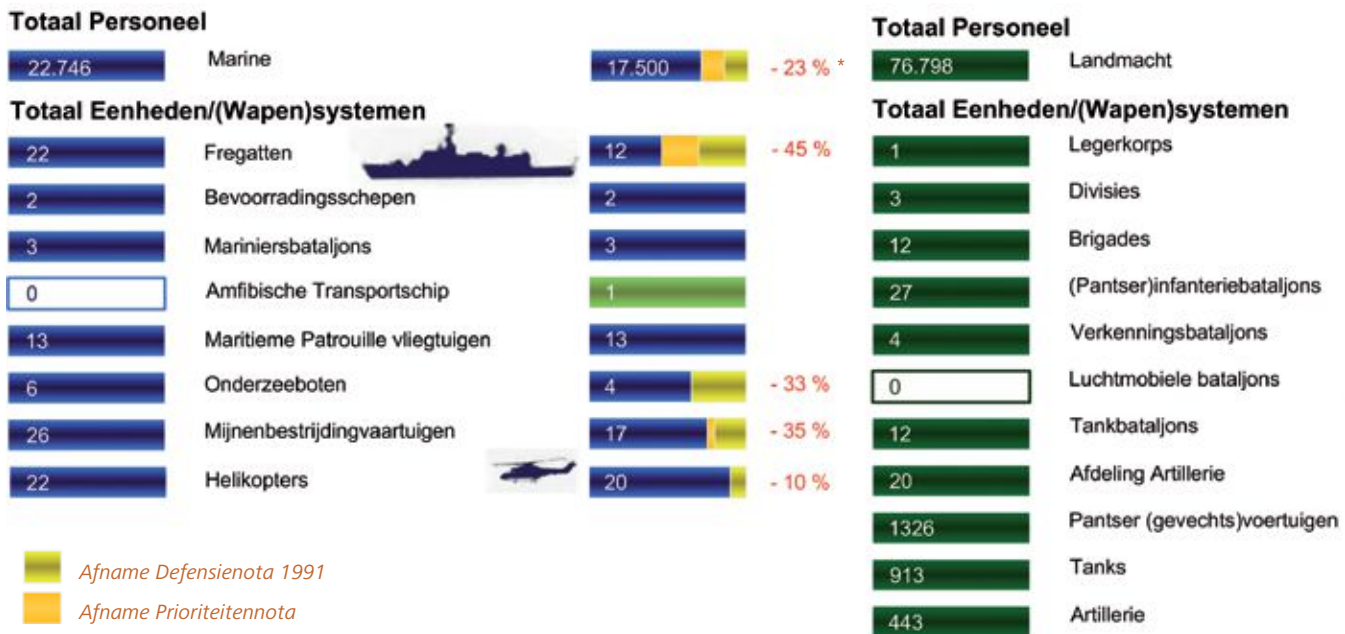
Oosten, terwijl de meest communistische regeringen in Oost-Europa waren afgetreden, Duitsland was herenigd en het Warschaupact was opgeheven. Bovendien vond een meerderheid van de Tweede Kamer dat het defensiebudget verder omlaag kon. Tevens kreeg de minister het verzoek onderzoek te doen naar de toekomst van de dienstplicht. Door de ontwikkelingen in Oost-Europa was er steeds minder steun voor de dienstplicht. Bovendien betekende een kleinere krijgsmacht ook een steeds onrechtvaardiger verdeling van de dienstplichtlast over de bevolking. Minder jongemannen hoefden daadwerkelijk op te komen.²⁵

In de tussentijd had de krijgsmacht haar eerste ervaringen opgedaan met de deelname aan crisisbeheersingsoperaties. Nederland had met onder andere fregatten en geleide wapens een bescheiden aandeel in de bevrijding van Koeweit. Een aanzienlijk grotere bijdrage leverde de Nederlandse krijgsmacht aan de operatie 'Provide Comfort' in Noord-Irak ter bescherming van de Koerdische vluchtelingen.²⁶ De operaties verliepen voorspoedig. Wel werd steeds duidelijker dat de landmacht met dienstplichtigen maar een beperkte bijdrage kon leveren. Na de succesvolle operatie in Noord-Irak steunden de meeste politieke partijen de nieuwe taak van de krijgsmacht. In de evaluatie van de *Defensienota 1991* stond de richting van het defensiebeleid dan ook niet meer ter discussie. Zeker toen op 25 december 1992 de Sovjet-Unie uiteenviel en de Koude Oorlog definitief ten einde kwam.

*Ter Beek vond dat het moment was
aangebroken om prioriteiten te stellen
tussen en binnen de krijgsmachtdelen*

Op 31 maart 1992 presenteerde Ter Beek in een toespraak voor het Nederlands Genootschap voor Internationale Zaken (NGIZ) zijn ideeën over het defensiebeleid. De kern van zijn betoog was dat door de gewijzigde veiligheidssituatie geen 'volledige' krijgsmacht meer nodig was. Er was geen dreiging om die te rechtvaardigen, door de bezuinigingen geen geld om die te betalen en aangezien Nederland altijd in internationaal verband optrad ook niet langer noodzakelijk. Ter Beek vond dat het moment was aangebroken om prioriteiten te stellen tussen en binnen de krijgsmachtdelen.²⁷ Met deze intenties botste de minister met de doelstellingen van de krijgsmachtdelen.

Na de inleidende beschietingen van de minister begonnen in mei 1992 de onderhandelingen over de *Prioriteitennota*. Op basis van de NGIZ-toespraak van de minister, het dienstplichtvraagstuk en extra bezuinigingen die waren opgelopen tot één miljard gulden leek het voortbestaan van de 'complete' krijgsmacht een verloren zaak. De marine dreigde haar onderzeeboten en maritieme patrouillevliegtuigen kwijt te raken. De luchtmacht moest vrezzen voor het verlies van een aanzienlijk aantal jachtvliegtuigen. De discussie over het afschaffen van de dienstplicht ondermijnde het voortbestaan van het legerkorps, aangezien een beroepsleger te klein was om een compleet legerkorps op de been te brengen.²⁸



De gevolgen voor de drie krijgsmachtdelen van de Prioriteitennota 1993. (bron R.M. de Ruiter)

* Afname (%) ten opzichte van 1 januari 1990

De krijgsmachtdelen probeerden op hun eigen wijze de minister te overtuigen geen prioriteiten te stellen. De marine benadrukte dat de Walrus-klasse onderzeeboten relatief nieuw waren en dat afstoten daarom gelijk stond aan kapitaalvernietiging. De luchtmacht leverde op voorhand twee squadrons F-16's (36 vliegtuigen) in de hoop daarmee verdere reducties te voorkomen. De landmacht zette alles op alles om de dienstplicht te redden. De top van de landmacht deed bijvoorbeeld geen serieus onderzoek naar de levensvatbaarheid van een beroepsleger.²⁹

De verslagenheid bij de top van de landmacht was dan ook groot toen minister Ter Beek op 1 november 1992 besloot de opkomstplicht op te schorten. Zijn belangrijkste overweging was dat de landmacht met dienstplichtigen geen bijdrage kon leveren aan crisisbeheersingsoperaties. Sommige generaals vreesden het einde van de landmacht.³⁰ Op de valreep wist de landmacht het legerkorps te redden door samen met de Duitse landmacht één Duits-Nederlands legerkorps op te richten.³¹ Ter Beek steunde het plan, omdat hij dit een uitstekende mogelijkheid vond de Europese defensiesamenwerking te bevorderen.³² Met dat besluit liet hij echter ook de kans liggen de structuur van de landmacht aan te passen. Ook de structuur van de marine en luchtmacht liet hij ongemoeid. Dat was niet nodig omdat hij met het opschorten van de dienstplicht voldoende bezuinigde.

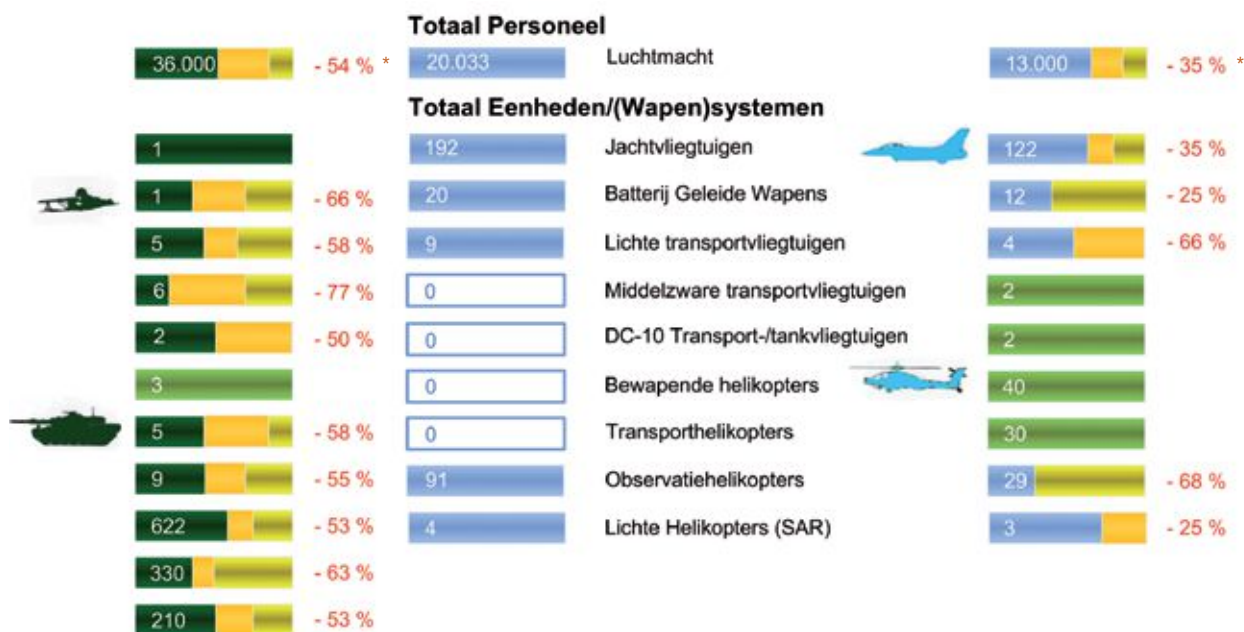
Nota zonder prioriteiten

De Prioriteitennota verscheen op 12 januari 1993. Ter Beek was de eerste minister die in één ambtstermijn twee defensienota's schreef. Dit was onvermijdelijk door de omvang en de snelheid van de veranderingen. Ter Beek was tevreden over het resultaat. Hij had naar eigen zeg-

gen de grootste verandering van het defensiebeleid sinds Tweede Wereldoorlog tot stand gebracht.³³ De minister had inderdaad in korte tijd veel bereikt. Nederland was na België het eerste NAVO-land dat zijn krijgsmacht zo grondig reorganiseerde.³⁴ Vier jaar na de val van de Muur had hij het defensiebudget met bijna twintig procent verlaagd en tegelijkertijd de krijgsmacht een nieuw perspectief geboden. De belangrijkste bijdrage van de Prioriteiten-

Militairen willen blijven beschikken over de mogelijkheid om op alle geweldsniveaus te kunnen opereren

nota was dat met het opschorten van de dienstplicht de belangrijkste belemmering voor de deelname aan crisisbeheersingsoperaties was verdwenen. Ter Beek had uiteindelijk geen prioriteiten gesteld tussen en binnen de krijgsmachtdelen. Dat was niet nodig geweest om zijn belangrijkste doelstellingen te behalen, namelijk voldoen aan de bezuinigingsopdracht van het kabinet en zorgen dat de krijgsmacht geschikt was voor haar nieuwe taak. Door het opschorten van de dienstplicht kon hij beide problemen oplossen. Daarmee bereikten echter ook de krijgsmachtdelen hun doelstellingen. Ze hadden daarvoor wel flink moeten bezuinigen. De marine leverde een kwart van haar personeel in en het aantal fregatten verminderde van tweeëntwintig naar twaalf. De landmacht nam afscheid van meer dan de helft van het personeel en hield nog maar één van de drie divisies over. Bij de luchtmacht moest een derde van het personeel vertrekken en verminderde het aantal F-16's van 192 naar 122 (zie tabel). De krijgsmacht bleef echter 'compleet' en was nog steeds in staat zelfstandig op alle geweldsni-



veaus te opereren. Door de aanschaf van nieuwe midde-
len was de krijgsmacht in feite zelfs ‘completer’ dan voor
de val van de Muur.

Conclusie

Gezien de fundamentele aard en het tempo van de ver-
anderingen is de periode 1989-1993 te beschouwen als
een breuklijn in het Nederlandse defensiebeleid. De krijgs-
machtdelen namen in slechts vier jaar tijd afscheid van de
Koude Oorlog en accepteerden de deelname aan crisis-
beheersingsoperaties als de nieuwe taak. Voor marine en
luchtmacht verliep de overgang zonder veel problemen.
De nieuw taak paste bij de bestaande structuur en iden-
titeit. Voor de landmacht waren de veranderingen groter,
maar de politieke en financiële druk zorgden dat ook zij
overstag ging.³⁵

De snelle acceptatie kwam echter ook omdat de minister
de structuur van de krijgsmacht ongemoeid liet. De uit de
Koude Oorlog stammende ‘complete’ krijgsmacht bleef
in tact. Daarmee was er ook sprake van een continuïteit
in het defensiebeleid. Militairen willen blijven beschikken
over de mogelijkheid om op alle geweldsniveaus te kun-
nen opereren. Dat veranderde niet door het verdwijnen
van een concrete militaire dreiging. Ook vijftientwintig jaar
na de Koude Oorlog is in dat opzicht weinig veranderd,
ondanks bijna voortdurende inzet in complexe en gevaar-
lijke crisisbeheersingsoperaties. Dat blijkt bijvoorbeeld uit
de constatering van de Commandant Zeestrijdkrachten
(CZSK) vice-admiraal M.J.M. Borsboom dat de marine
afgelopen jaren te weinig aandacht heeft gegeven aan
de voorbereiding op een groot maritieme conflict. Dat
moet veranderen en daarvoor is nog steeds een ‘optimale
marinemix’ nodig van schepen, onderzeeboten, vlootper-

soneel en mariniers.³⁶ Ook de crisis in de Oekraïne en de
oplopende spanningen met Rusland tonen voor veel mili-
tair en dat het gevaar voor oorlog inderdaad nog niet
is geweken en dat een ‘complete’ krijgsmacht nog steeds
van belang is. Oorlog is de meest complexe en gevaarlijke
taak van de krijgsmacht. Zolang de kans daarop niet uit
te sluiten is zullen militairen daar in hun achterhoofd altijd
rekening mee houden.

**LTZ 2 OC drs. R.M. (Roy) de Ruiter is geplaatst op
860 Squadron als Product Manager NH90. Dit arti-
kel is gebaseerd op zijn promotieonderzoek naar de
totstandkoming van het Nederlandse defensiebeleid
in de periode 1989-1993.**



Scan de code
en download de voetnoten
bij dit artikel. Of ga naar
www.kvmo.nl/2014

In deze rubriek komen leden aan het woord die zijn uitgezonden of in het buitenland zijn geplaatst. Dit keer is dat LTZ 2 OC Jurjen Evertz, 33 jaar. Hij vervult momenteel de functie van Commandant Dutch Caribbean Coastguard (DCCGC) Cutter Jaguar.

Wat houdt de plaatsing in?

‘Als commandant/gezagvoerder ben ik eindverantwoordelijk voor een veilige en doelmatige inzet van de cutter. Ik heb een vaste bemanning van 9 mensen die aangevuld is met een *boarding team* van 6 man. De cutter met haar *boarding team* wordt ingezet voor politietaken op zee.’

Waarom deze plaatsing?

‘Uiteraard hebben meerdere redenen gespeeld om deze baan aan te nemen. Allereerst wil je als zeeofficier bij de marine graag een commando over een vaartuig hebben. Je kan met je eigen visie, op je eigen manier een leuk en efficiënt team proberen te smeden aan boord. De kwaliteit van het product dat de Jaguar aflevert is jouw verantwoordelijkheid. Deze verantwoordelijkheid, in combinatie met op de spannende momenten de

juiste beslissingen (aangaande veiligheid en operationele inzet) te moeten nemen, maakt dit de droombaan voor elke marineman.

Daarnaast wilde ik graag ook iets anders doen dan het werken bij de marine. De Kustwacht van Curaçao is een totaal andere wereld, waarin je als marineman de uitdaging hebt je Nederlandse militaire pet af te zetten en je Curaçaose civiele pet op te zetten. Het werken in een geheel andere omgeving, zonder militairen en Nederlanders, maakt het extra uitdagend.

Ook wilde mijn gezin graag mee naar het buitenland. Voor mijn vrouw was dit een leuke, spannende uitdaging. Uiteindelijk stap je toch in andere cultuur en moet je je draai daar ook maar zien te vinden.’

Hoe is het voorbereidingstraject verlopen?

‘We wisten ongeveer 10 maanden voordat we zouden gaan dat ik deze baan zou krijgen. Deze voorbereidingstijd was voldoende. Vanaf het moment dat P&O een plaatsingsdatum heeft geprikt, begint het proces te lopen. Alle financiële en logistieke zaken kan je zelf regelen via peoplesoft. Het zoeken van een geschikte woning was nog het lastigst. Wij hadden hierin wel specifieke eisen aangezien ik een varende baan heb en niet altijd thuis ben. Wij wilden graag in een beveiligde wijk wonen om een zoveel mogelijk veilig gevoel te creëren. Curaçao is heus niet onveilig, maar dit gaf voor mij meer rust als ik op zee zou zitten.’

Hoe ziet een gemiddelde werkdag eruit?

‘Mijn dag begint om 07.00 uur, waarbij ik verschillende briefings bijwoon. Als commandant probeer ik zoveel mogelijk informatie te verzamelen om vervolgens met mijn bemanning een zo goed mogelijke planning te maken van onze vaardagen. Onze vertrektijden naar zee variëren we zoveel mogelijk, zodat niemand in ons vaarprogramma een structuur kan ontdekken.

Zodra we vertrokken zijn beginnen we met onze patrouille in en rondom de territoriale wateren van Curaçao, Aruba en Bonaire. Tijdens de patrouille voeren we routinecontroles uit op de in de omgeving

Jurjen Evertz met zijn dochter (foto collectie Evertz).





varende vaartuigen. Dit kan het controleren zijn van de juiste papieren tot en met de controle van de lading. Uiteraard proberen we de verdachte vaartuigen eruit te halen in de hoop hier illegale handel (drugs/wapens) te onderscheppen. Deze taken zijn bedoeld vaartuigen ervan te weerhouden hun illegale handel af te zetten op de eilanden.

We hebben ook nog een *Search And Rescue* taak (SAR). Dit is het assisteren van vaartuigen met motorpech tot en met het verlenen van medische hulp. Mijn taak hierin als commandant is het waarborgen van de veiligheid van mijn mensen, zowel nautisch als operationeel. Het veiligheidsbelang en operationeel belang moet ik steeds tegen elkaar afwegen.'

Wat maakt deze plaatsing bijzonder?

'Allereerst het leven op Curaçao. Uiteindelijk zit je met je gezin in een vreemd land en is het leven hier compleet anders dan in Nederland. Hier leef je de gehele dag buiten en kan je met je gezin als je even vrij hebt lekker naar het strand en in de avond de barbecue aanzetten. Het leven wordt in tegenstelling tot Nederland minder bepaald door het weer. Je vrije tijd doorbrengen in de tropen is

Bij de Kustwacht van Curaçao is er natuurlijk een geheel andere cultuur dan bij de Nederlandse marine

heerlijk als je ervan houdt. Uiteraard genieten we hiervan, maar het heeft ook zijn kanttekeningen en er wordt veel gevraagd van mijn vrouw. Zij moet toch accepteren dat ik 4 maanden per jaar op zee zit, terwijl haar familie niet direct om de hoek is. Dan zijn er voor haar wel momenten dat het eenzaam kan zijn. Gelukkig is er wel een sociaal vangnet in de vorm van meerdere marinecollega's die hier

geplaatst zijn, maar dat is toch anders dan je vertrouwde vrienden en familie.

Daarnaast heb ik een fantastische baan met vele uitdagingen. Met name het varen met een Curaçaose bemanning geeft een extra dimensie. Bij de Kustwacht van Curaçao is er natuurlijk een geheel andere cultuur dan bij de Nederlandse marine. Al is het alleen al dat er onderling Papiaments wordt gesproken. Voor mij de uitdaging om de taal zo snel mogelijk eigen te maken. Professioneel communiceren we in het Nederlands, maar als commandant moet ik ook weten wat er allemaal privé speelt en dat kan je het best in hun eigen taal doen.'

Wat levert het op?

'Het is voor mij en voor mijn familie een mooie ervaring om in het buitenland te hebben gewoond en geleefd. Om je draai hier te vinden moet je volledig integreren in de Curaçaose gewoontes en mentaliteit. De goede dingen hiervan neem je voor de rest van je leven mee.

De baan als commandant cutter is uiteraard een goede leerstoel om je verder te kunnen ontwikkelen bij de marine. Je bent toch redelijk vroeg in je carrière in aanraking gekomen met het dragen van de eindverantwoordelijkheid over een vaartuig en haar bemanning.'

Brengt deze plaatsing nog extra, bijzondere uitdagingen met zich mee?

'Zoals eerder al vermeld, moet ik er een taal bij leren. Als je wil integreren moet je de taal spreken en begrijpen, dan krijg je veel meer voor elkaar, omdat ze je als één van hen zien. Op je strepen gaan staan als militair heeft in een civiele organisatie als de Kustwacht geen zin. Het is veel communiceren en praten om de mensen de richting op te sturen die jij voor ogen hebt.

Een buitenland plaatsing met een varende baan is ook een extra uitdaging voor mij en mijn gezin. Vaak komen de alledaagse problemen die we thuis hebben op het bordje van mijn vrouw. Als we een bv. een lekkage in huis hebben moet zij het regelen en staat ze er vaak alleen voor, omdat ik weer op zee zit.'



de Kustwachtcutter Jaguar.

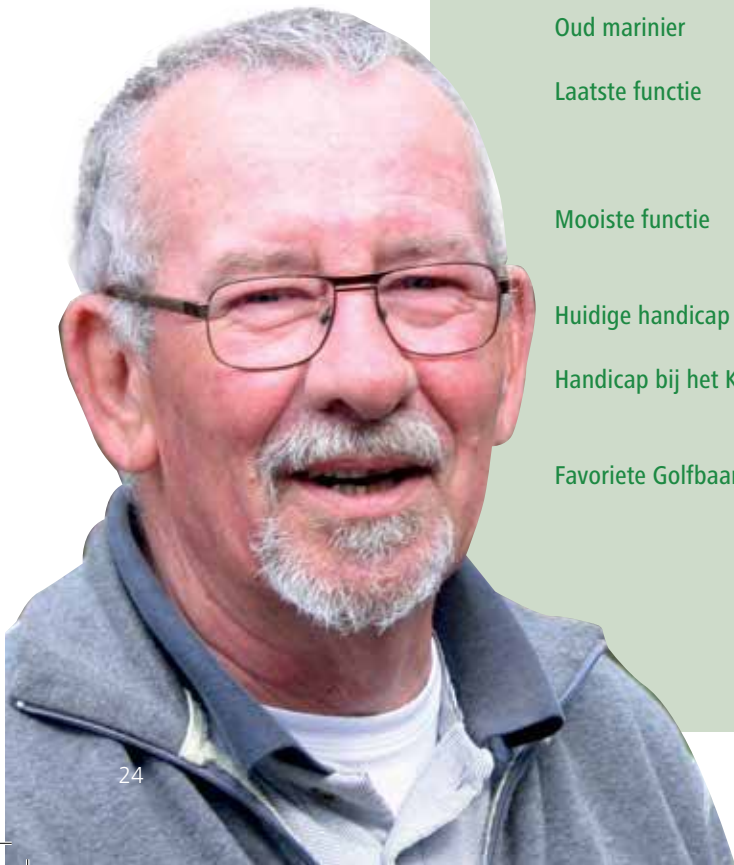


Qua Putt-It Orbis

In deze rubriek stellen we golfende (oud) mariniers aan u voor. Ook de baan waar ze werken wordt bezocht en krijgt een mariniers-beoordeling. Dit keer een verslag over de Drentsche Golf & Country Club in Assen.

Na voetbal en tennis is golf inmiddels, met ruim 345.000 actieve golfers, een sport die wel degelijk meetelt in Nederland. Eigenlijk heeft bijna iedereen de weg naar de golfbaan gevonden. Afgelopen jaar is er meer en meer aandacht voor de sport waar je zelfs ‘verslaafd’ aan kan geraken. In het Haags Historisch Museum is de tentoonstelling ‘Nederland golft’ geopend, waar men diverse aspecten van golf kan bekijken. De documentaire ‘Passie voor Golf’ staat inmiddels op *you tube*.

Luitenant-kolonel der mariniers b.d. Evert Jan van Broekhuizen



Oud marinier	sinds 2008
Laatste functie	Eerste Nederlandse Defensie Attaché voor Rwanda, Burundi, Oeganda en de Democratische Republiek Kongo. (2004-2008)
Mooiste functie	Project Officer Combined Amphibious Forces Mediterranean (CAFMED) te Napels Italië
Huidige handicap	21,7
Handicap bij het Korps	Waarschijnlijk soms iets te eerlijk en te rechtvaardig. Dat werd niet altijd gewaardeerd.
Favoriete Golfbaan	Toch wel waar het ooit begon, tijdens zijn plaatsing in Napels. Carneypark, de 9-holes baan te Napels. Een in de wereld unieke, onwerkelijke baan midden in een (dode?) vulkaan. Geweldig om het daar te mogen leren. Maar ook de fantastisch de baan in Kigali (Rwanda). Opvallend met de vele greenkeepsters, die met de hand de greens bijhielden.



Huidige functie

Evert Jan is parttime in dienst bij de baan in Assen als greenkeeper. In het seizoen van april tot november, rijdt hij op zijn snorfiets naar zijn werk en hobby en maait hij drie keer in de week vanaf 07:00 uur de baan en een deel van het nabijgelegen Arboretum. Evert Jan werkt in een (h)eerlijk jong gepassioneerd team van medewerkers die de baan in een puike conditie houdt. Het is ook geweldig om op de vroege ochtend weer te beginnen met een 'straf bakkie'. Jaren voor zijn LOM geeft Evert Jan al aan dat het hem heerlijk lijkt om zorgeloos in de buitenlucht op zo'n geweldige maaimachine te rijden. Eigenlijk wilde hij zich aanmelden bij de gemeente, maar plotseling deed zich de kans voor om dat te doen bij zijn eigen golfclub. Hij functioneert zo als *trait d'union* tussen de vereniging en de greenkeepers.



De golfbaan: De Drentsche Golf & Country Club

In de prachtige bosrijke omgeving van Zeijen, net even iets ten noorden van de Assen ligt het fraaie golfcomplex De Drentsche Golf en Country Club. Het is de grootste golfbaan in Noord-Nederland. Ontworpen door Gerard Jol met prachtige reliëfs, ruime fairways, goede uitzichtpunten en strak gemaaide greens. Voor de amfibisch ingestelde marinier ook hier fantastische uitdagende waterpartijen. Het is een 'baldadige' baan, waar toch de swing van de club het spel moet maken. De eigen website meent dat het een provocerende baan is met vele uitdagingen, maar dat vinden bijna alle banen van zichzelf. Overigens vinden mariniers dat ook weer van hun banen.

In het grote natuurgebied(ruim 240 hectare) ligt de 27 holes wedstrijd baan, met ook nog een 9 holes par 3 er schitterend bij. De par 3 baan ligt midden in het Arboretum Assen (bomentuin) en is in 2005 officieel geopend. Kortom een heerlijke uitdaging om naar toe te rijden en te genieten. Voor een ieder raad ik u aan om dit te combineren met een bezoek aan het Drents museum Assen, www.youtube.com/watch?v=jzd2_fjMDJ0 Leuk voor (oud)mariniers!

Beoordeling

Op 11 april 2014 is er gezamenlijk een 9-holes gespeeld. Het is toch wel bijzonder als je weet dat ruim een eeuw geleden dit gebied ruim, ruig en woest was. De rode lus kent alle uitdagingen die een beginnend speler net even niet wil en een geoefende speler als een uitdaging ziet. Het is heerlijk golfweer. Het is droog en de ontspruitende baan ligt er ongelooflijk mooi bij, is er helemaal klaar voor. Gedurende het spelen is een enkele bal amfibisch ten onder gegaan. Er zijn mooie *pars* gespeeld en enkele *bogeys*. Daarnaast zijn er heerlijke verhalen gedeeld.

Occasion Q.P.O.

Alle (oud)mariniers zijn van harte welkom op de mooiste baan van het noorden en de een na mooiste golfbaan van Nederland. De Drentsche werd nipt tweede achter de winnaar, Golfbaan de Stippelberg uit Bakel-Gemert (bron: Nederlandse Vereniging van Golf Accommodaties). Als (oud) mariniers komen spelen vraag naar Evert Jan en ze mogen gratis ballen duiken in een van de vele vennetjes op de baan (mits geldig legitimatiebewijs).

*Ook (oud) marinier en werkzaam op de golfbaan?
Neem contact op met Dick Bosch, hetbosch@home.nl*

Overzicht van de baan.



column



O nthoud het boek 'Out of the Mountains: the coming Age of the Urban Guerilla' van de Australische veiligheidsexpert David Kilcullen.

Ja, u herinnert zich Kilcullen misschien niet zo goed uit de Afghanistanstijd, toen hij een tijdje Chief Strategist op het U.S. State Department was, en contraterrorisme-adviseur van minister Condoleeza Rice en generaal David Petraeus. Hij was zeer tegen de 'f** stupid' oorlog van Bush junior (een term die hij later niet ontkende gebezigd te hebben maar *off the record*, hij wil zijn oordeel liever vereeuwigd hebben als een 'ernstige strategische vergissing') en hij is niet minder gekant tegen de *drone*-aanvallen waarmee de VS zich nog altijd van terroristen pogen te ontdoen.

U herinnert zich Kilcullen misschien beter als de man achter de schermen van de befaamde *surge* in Irak, waarmee de razende soenni-opstand in 2007 de kop werd ingedrukt. En u herinnert zich Kilcullen nog iets beter als de architect van Field Manual 3-24, de *counter insurgency* doctrine die vanaf 2006 snel in de leerstof van vrijwel alle westerse legers doorsijpelde. Het werd de gebruiksaanwijzing voor de aanpak van de strijd tegen Al Qaida in Irak en de Afghaanse taliban, al valt daar ook wel iets op af te dingen omdat succes in die strijd ook niet zonder een meedogenloze jacht op de hoofden - letterlijk - van de tegenstander werd nagestreefd.

Over vijftientwintig jaar zullen 3 miljard aardbewoners in slumsteden aan zee zich onveilig voelen

Als je de gedachten van David Kilcullen over het bedwingen van terrorisme in een enkele eigentijdse woordcombinatie wil vatten, altijd een hachelijke zaak overigens, dan is dat etnografisch conflict management. Anders gezegd: wie niet als antropoloog tot in de haarvaten van een vijandige samenleving weet door te dringen en de specialiteit van terrein, etnische samenstelling, cultuur, religie, en lokale context van sociale conflicten negeert, kan succes met een grove kinetische aanpak wel vergeten.

In 'Out of the Mountains' schetst Kilcullen hoe de *counter insurgency* zich wereldwijd van de Afghaanse en Jemenitische berglandschappen zal verplaatsen naar een nieuw 21^{ste} eeuwse toneel. Misschien hebben we dat nog niet helemaal door, maar onvermijdelijk wordt dat het toneel der de megasteden. In het jaar 2050 zal twee derde van de wereldbevolking in megasteden wonen en, zeelieden opgelet, het overgrote deel van deze razendsnelle urbanisatie zal plaatshebben in kuststeden in armere landen. Nu al woont 80% van de bevolking daar in kuststroken van minder dan 90 km breed, en van de 25 grootste steden in de wereld is zijn 21 al daadwerkelijk kuststad. Denk aan Dhaka, Karachi, Jakarta, Mumbai, Rio, Sao Paolo, en Lagos. Over vijftientwintig jaar zullen 3 miljard aardbewoners in *slumsteden* aan zee zich onveilig voelen. Megapolissen aan zee worden nauwelijks beheersbare broeinesten van opstand. De zee verbindt dergelijke steden vrij gemakkelijk, maakt ze tot uitvalbases van maritiem terrorisme, internationale criminaliteit langs overzeese lijnen en havens tieren er welig. Denk aan de aanslagen in 2008 in Mumbai, die vanuit Karachi waren geëxporteerd, denk aan de aanslagen op Keniaanse steden door strijders die vanuit Mogadishu werden aangevoerd.

De zee is groot en het bewaken van kuststeden tegen dreigingen vanuit zee zal steeds urgenter worden. Stadsguerilla is een specialisme dat niet vaak met marines geassocieerd wordt, maar megakuststadsguerilla zal niet kunnen worden beheerst zonder een vorm van maritieme interdictie. <

Prof. dr. J. (Ko) Colijn is defensiespecialist, directeur van 'Instituut Clingendael', redacteur van Vrij Nederland en hoogleraar aan de Erasmus Universiteit Rotterdam



10X

AAN HET WOORD



ADBM JEAN-LOUIS MAZAIRAC

Geboortedatum : 13 februari 1985
Datum in dienst : 13 augustus 2013
Opleidingen : CIOS (MBO); Academie Lichamelijke Opvoeding (HBO)
Huidige functie : In opleiding
Waarom de KM : Verder ontwikkelen van mijn leidinggevende vaardigheden, samenwerken in teamverband en fysiek en geestelijk uitgedaagd te worden in steeds veranderende setting waarbij mijn grenzen continue worden opgezocht en verlegd.

AMBITIE

Een kundig en goed leidinggevende worden.

BEWONDERING

Voor mijn vader. Het doorzettingsvermogen en zijn veerkracht die hij aan de dag legt is letterlijk bewonderenswaardig.

VOORBEELD

Sir Alex Ferguson, jarenlang in de top werken als voetbaltrainer en manager en altijd de mensen om zich heen kunnen motiveren, stimuleren en prikkelen.

ERGERNIS

Mensen die uit de hoogte doen of hun verantwoordelijkheid niet nemen.

BELANGRIJKE ERVARING

Ik heb een jaar in Chicago gewoond. Zonder je familie en vrienden ben je op jezelf aangewezen. Daar word je snel zelfstandig van.

MOTTO

Nil Volentibus Arduum (niets is onmogelijk voor hen die willen).

TOEKOMSTPERSPECTIEF

Ik ben net weer medisch goedgekeurd dus mijn eerste doel is nu de POTOM halen.

PENSIOEN

Wil ik voorlopig nog maar even niet aandenken.

FAVORIEETE WEBSITES

www.madbarz.com

FAVORIEETE MUZIEK

Films: Gladiator en Good Will Hunting.
Boek: De Alchemist, van Paulo Coelho.



Never a dull moment in

Terugblik op de Ronde van Aruba

Op vrijdag 11 april jl. heeft de 22ste Ronde van Aruba plaatsgevonden. De Ronde van Aruba is een jaarlijks terugkerend hardloop-evenement over 75 kilometer en wordt veelal in estafette vorm gelopen. SGTmARNALG Roy Ekkel, Chef Bureau Sport & Recreatie Savaneta, en MAJMARNs Clemens Buter, stafofficier Parera, blikken terug op dit sportieve evenement in de West.

Dit jaar stonden er 78 teams aan de start en dat is een enorme groei ten opzichte van het oude record van 51 teams in 2009. De deelnemers zijn verdeeld in 3 hoofdcategorieën: 67 estafetteteams, 10 duoteams en 1 individuele loper. De estafetteteams bestaan uit 4 personen en zijn verdeeld

in 4 leeftijdscategorieën en één damesklasse. Met 8 damesteams en in totaal meer dan 50 dames aan de start is het aandeel vrouwen bij de Ronde van Aruba ook sterk toegenomen.

Een dag eerder, op donderdag 10 april, werd de Ronde van Aruba 2014 geopend met de traditionele pasta-



Vlnr MAJMARNs C. Buter,
SMJRMARNALG M. Haverkamp,
SGTLDV F. Nijstad en
SMJR P.H.J. van Uden

het Caribisch gebied



maaltijd, gevolgd door de wedstrijdbriefing. Tijdens die briefing werd verteld over de route, de wedstrijdregels en hoe laat je met je team van start zou gaan. Op vrijdag avond om 22.15 uur werd de enige individuele loper, SGT MARNALG André Nottelman, gestart door de Commandant van de Marinierskazerne Savaneta, LTKOLMARN S ten Hove. Vervolgens startten de deelnemende teams om de 3 minuten. Dat het aandeel deelnemers uit de Arubaanse bevolking gegroeid is viel vooral op tijdens de start, met gezellige muziek en motiverende coaches met megafoons werden de Arubaanse deelnemers enthousiast toegejuicht. Om 2.06 uur klonk het laatste startschot en verdween het laatste team in het donker.

Tijdens de inschrijving moest de vermoedelijke eindtijd worden doorgegeven en er werd getracht om iedereen tussen 06.00 en 08.00 uur in de ochtend binnen te laten komen, wat na een paar uitschieters naar beneden en boven redelijk lukte. Het laatste team kwam moegestreden, maar met grote blijdschap, iets na 9.00 uur binnen.

Tijdens de wedstrijd hebben de deelnemers weinig problemen ondervonden. Eén teamlid van een duoteam ondervond hevige krampen en had veel moeite om de laatste 500 meter, die verplicht gelopen moet worden met het hele team, uit te lopen. Iedereen wist de finish te halen en dat is een grote prestatie. Na de finish konden alle deelnemers genieten van allerlei frisdranken en een heerlijk en uitgebreid ontbijt in het restaurant van de kazerne.

De prijswinnaars

Op zaterdagavond 12 april vond de eveneens traditionele afsluitende feestavond van de Ronde van Aruba plaats.

Tijdens deze feestavond werden de winnaars bekend gemaakt en werd een goed doel verblijd met allerlei sportmaterialen. Dit jaar is er gekozen voor de Stichting 'Specials Olympics Aruba'. De sporters van deze stichting waren erg blij met het materiaal en het publiek werd getraakteerd op een heus strijdlid van de stichting. Na het uitdelen van het materiaal ging de Commandant van de Marinierskazerne over tot het uitreiken van de mooie glazen bokaal voor de prijswinnaars. Een echte competitie was er niet voor de winnaar van het individuele klassement, maar toch was André Nottelman (tijd: 7.30.53) de grote winnaar van de avond en dat hoorde je aan het applaus en zag je weer op het podium. Daar werd hij geflankeerd door zes keer een miss Aruba en vol trots nam hij de bokaal in ontvangst. Bij de dames ging de eerste prijs, met een tijd van 6.02.16, naar een lokaal team.

In het klassement van de duo's bevond zich veel personeel van de Marinierskazerne Savaneta. Het podium voor de duo's was dan ook volledig gevuld met mariniers van de kazerne. Met een tijd van 5.20.58 waren Sebastiaan Wittenberg en Dennis Kon ruim de beste in dit klassement. Op de tweede plaats, met een tijd van 5.46.55 finishten Simon Aardema en Maarten Bredewold. De derde plaats was weggelegd voor het koppel Davy van Duinen en Jean-Paul Grenzebach-Smith. Zij hadden 5.47.27 nodig om de afstand van 75 km te overbruggen.

De snelste tijd van de Ronde van Aruba werd gelopen door een jong (gemiddelde leeftijd van 18 jaar) Arubaans talententeam, in een tijd van 4.56.20, een ongelooflijk goede prestatie. Opvallend waren de vele prijzen voor de estafetteteams bestaande uit 4 personen uit Curaçao (inclusief de collega's van de landmacht / Compagnie in de West).

Op de kaart

Terugkijkend op de 22ste editie van de Ronde van Aruba mag met name de toename van het aantal deelnemers zeer positief genoemd worden. Hopelijk zet deze groei door en kunnen er in de toekomst misschien wel 100 deelnemende teams aan de start verschijnen. Dit evenement is een geweldige kans voor CZMCARIB om zich op Aruba op de kaart te zetten. Alle lof dus voor het personeel van MSKSAV en vooral voor hun sportinstructeurs die dit evenement mogelijk hebben gemaakt. Volgend jaar zijn we zeker weer van de partij. Wellicht is het een goede combinatie om via dit event het 350-jarig jubileum van het Korps Mariniers te vieren.



EN MIJN SCRIPTIE IS

Redactie: Nina de Lange



**IN DEZE RUBRIEK PRESENTEREN
PAS AFGESTUDEERDE
MARINEOFFICIEREN HUN SCRIPTIE.
DEZE KEER KOMT JILLES SCHUT
AAN HET WOORD, MET ZIJN
SCRIPTIE **PEACE KEEPING OR WAR
FIGHTING?****

Naam: Jilles Schut
Geboortedatum: 15-12-1990
In dienst sinds: 18-08-2009
Huidige rang en functie: LTZ3,
NLDA-student

Scriptie downloaden?
Ga naar www.kvmo.nl/2014

HET ONDERWERP

'Je moet je onderwerp in een paar woorden aan iedereen uit kunnen leggen,' zei mijn scriptiebegeleider tegen mij in een vroeg stadium van het schrijf- en onderzoeksproces. Gekscherend beschreef ik mijn scriptieonderwerp dan ook altijd als 'oorlogvoerende blauwhelmen'. Het lijkt wat paradoxaal, maar dit is in feite wel waar ik over heb proberen te schrijven. Op 28 maart 2013 nam de VN-veiligheidsraad op unanieme wijze de resolutie 2098 aan. Met deze resolutie werd de VN - *peacekeeping operation* in Congo (MONUSCO) met een jaar verlengd. De resolutie brengt ook iets anders met zich mee. Vanaf dat moment bestond een formele autorisatie voor de totstandkoming van de zogenoemde *Interventie Brigade*. Een VN-persbericht sprak al snel over de allereerste offensieve gevechtseenheid van de VN. Het doel van de Interventie Brigade is het uitvoeren van gerichte offensieve aanvallen tegen Congolese rebelligroepen en het neutraliseren van die georganiseerde gewapende groepen. De VN-militairen die in deze speciale 2000-man sterke eenheid dienen, worden formeel ingezet als *peacekeeping forces* (blauwhelmen of vredestroepen). 'Mag dit wel?', vroeg ik mijzelf begin oktober 2013 af. 'Kan dit juridisch gezien wel door de beugel?'.

HET ONDERZOEK

In de scriptie heb ik een antwoord geformuleerd op de vraag of men met de totstandkoming van de Interventie Brigade een veranderend juridisch karakter van tegenwoordige VN - *peacekeeping operations* op kan merken. Specifiek heeft het onderzoek zich gericht op de uitoefening van militair geweldgebruik door *peacekeepers*.

Traditioneel gezien worden dergelijke operaties ontplooid met de instemming van de voornaamste partijen bij het conflict. *Peacekeepers* zijn onpartijdig in de omgang met die partijen en gebruiken geen geweld, behalve uit zelfverdediging of ter verdediging van het mandaat. De drie basisprincipes van optreden. Daarnaast hebben *peacekeeping operations* een constitutionele basis in het Handvest van de Verenigde Naties en baseren zij zich op Hoofdstuk VI dan wel Hoofdstuk VII van dit Handvest. Uit mijn onderzoek blijkt dat tegenwoordige *peacekeeping operations* steeds meer afstand nemen van de drie basisprincipes van optreden. De Interventie Brigade is daar een schoolvoorbeeld van. Daarnaast verschuift de constitutionele basis van dergelijke operaties zich in toenemende mate naar Hoofdstuk VII VN-Handvest. Een juridische basis waarin het gebruik van militair geweld een centrale rol speelt. Men is zelfs gaan spreken over gemilitariseerde *peacekeeping operations*. *Peacekeepers* treden dermate robuust op dat zij de theoretische perken van vredesoperaties ver te buiten gaan, waarbij de nadruk is komen te liggen op het gebruik van militair geweld buiten situaties van zelfverdediging om. Proactief en offensief optreden zijn daarbij sleutelbegrippen geworden.

Met hetgeen ik onderzocht heb, manoeuvreert de VN zich in een lastige positie. De gekozen verwoording in VN-veiligheidsraadresoluties is een waar broeinest voor zogenaamde grijze juridische gebieden. Daar waar de uitoefening van militair geweldgebruik door *peacekeepers* aan een verhit debat onderhevig is, gaat de VN de expliciete autorisatie van dergelijk handelen steevast uit de weg. Vervolgens opent men een 'achterdeur' waardoor militair optreden van *peacekeepers* toch van robuust karakter kan worden. De grens tussen vrede bewaren enerzijds en oorlogvoeren anderzijds vervaagt op die wijze, waardoor onder andere de nodige juridische fricties ontstaan.

RELEVANTIE

Een inzicht in robuuste vredesmandaten en een juridische blik op militair geweldgebruik door *peacekeepers* zal een positieve bijdrage kunnen leveren aan het huidige debat. Met onze huidige *peacekeeping operation* in Mali (MINUSMA) is het laatste woord daarover nog niet gesproken. De weerbarstige praktijk zal vroeg of laat uitwijzen hoe ver vredestroepen kunnen gaan.





D-day 6 juni 1944: invasie Normandië

RAF 320 (Dutch) Squadron was erbij

Deze maand is het 70 jaar geleden dat de geallieerden massaal landden op de stranden in Normandië en daarmee de bevrijding van Europa van de Duitse bezetting inluiden. In dat kader past het de geschiedenis van een Nederlandse eenheid die deelnam aan die gevechten rondom D-Day nog eens kort de revue te laten passeren.

Tijdelijk ingedeeld bij de Britse Coastal Command en later Bomber Command voerde Squadron 320 van de Marine Luchtvaart Dienst tijdens de oorlogsjaren typische luchtmachttaken uit, waaronder precisie-bombardementen. Deze inzet van squadron 320 leverde veel lof op maar de verliezen waren zwaar. Opdat wij niet vergeten!¹

Voorgeschiedenis

Na de verrassingsinval van Duitse troepen in Nederland op 10 mei 1940 werd op een aantal plaatsen door Nederlandse strijdkrachten effectieve weerstand geboden. Ook de luchtsrijdkrachten waren continu in de weer. Duidelijk was echter dat de middelen van zowel de Luchtvaartafdeling (LVA) van de Koninklijke Landmacht (de huidige Koninklijke Luchtmacht) als de Marine Luchtvaart Dienst van de Koninklijke Marine (MLD) niet waren opgewassen tegen het geavanceerde Duitse materieel. Daar kwam bij dat de LVA onvoldoende training en gevechtservaring had kunnen opdoen om zich te kunnen meten met de Duitse Luftwaffe. Onder meer als gevolg van het terreurbombardement op Rotterdam en Duitse dreigementen om

meer Nederlandse steden op gelijke wijze aan te vallen, capituleerde de Nederlandse regering na vijf dagen strijd. Na de capitulatie nam een aantal MLD-vliegtuigen de wijk naar Frankrijk om een aantal dagen later door te vliegen naar Engeland met het doel de strijd daar voort te zetten. Mede omdat de Koninklijke Marine al vóór de meidagen van 1940 goede contacten had met de Britten konden onze marine-eenheden al snel aan de oorlog deelnemen.

Ingedeeld bij Coastal Command

Van de uitgeweken watervliegtuigen te weten: vijf Fokker C8W-vliegtuigen, twaalf Fokker C14W-vliegtuigen, een Fokker C11W-vliegtuig en acht Fokker T8W-drijvervliegtuigen werden alleen de laatste kisten overgevlogen naar de watervliegbasis Pembroke Dock in Wales om te worden ingedeeld bij Coastal Command.² Al op 1 juni 1940 werd hiermee het RAF 320 (Dutch) Squadron opgericht, op 2 juni gevolgd door het RAF 321 (Dutch) Squadron dat werd geplaatst op het nabij gelegen vliegveld Carew Cheriton. In februari 1941 werd 321 al weer opgeheven³ en het personeel geplaatst bij 320. Het squadron 320 werd in de loop van de oorlog na zware personeelsverliezen steeds weer aangevuld met omgeschoold marinevlootpersoneel, uit Nederland uitgeweken LVA vliegend personeel, KNIL-luchtvaardenden,

Boven: 320-Mitchell-formatie onder vuur boven vijandelijk gebied. (foto Nico Geldhof).

MLD- en marinepersoneel uit Indië, Engelandvaarders en RAF-personeel. De Defensievliegschool in Jackson, Mississippi verzorgde de initiële opleidingen. Bij het ontbreken van een normale aanwas vanuit de eigen bevolking (Nederland was immers bezet) werd op deze wijze het squadron met moeite op peil gehouden. Het 320 squadron veranderde zo van lieverlee van een puur MLD-squadron naar een marinesquadron met een gemengde ("paarse") bemanning. De acht Fokker drijvervliegtuigen werden aangevuld met Avro Anson-vliegtuigen (een verouderde lichte bommenwerper/verkenner) die werden gebruikt voor konvooiwerk in de Western Approaches, de Ierse zee en het St. Georgekanaal. Eind september 1940 werden de drijvervliegtuigen bij gebrek aan onderdelen buiten gebruik gesteld en in reserve gezet in Felixstowe.⁴

Het squadron 320 werd daarna overgeplaatst naar RAF Leuchars en uitgerust met de Lockheed Hudson, een 10-tons lichte verkenner/bommenwerper. Vanaf Leuchars werden Coastal Command operaties rondom Engeland uitgevoerd en offensieve acties tegen de Noorse kust en de scheepvaart onder de Noorse kust. Op 16 april 1942 volgde overplaatsing naar RAF Bircham Newton en werd de operationele focus verlegd naar offensieve operaties in de Nederlandse kustwateren om afbreuk te doen aan de Duitse scheepvaart. Squadron 320 nam ook deel aan de 'duizend bomber raids' boven Duitsland. Van januari 1941 tot en met februari 1943 werden 1234 operationele sorties met Hudsons gevlogen waarbij vijandelijke scheepvaart werd aangevallen. Hierbij sneuvelden negenenzeestig 320-ers en gingen 2 Fokkers en 25 Hudsons verloren.

Over naar Bomber Command

Squadron 320 werd in maart 1943 overgeplaatst naar RAF Attlebridge om te worden afgeoefend op de B-25B Mitchell (Mk2) - een voor die tijd moderne en goed bewapende medium bommenwerper - en ingedeeld in de 139^e wing/no 2 group van Bomber Command en voor de invasie georganiseerd in de 2nd tactical airforce. Deze '2nd tactical airforce' was bedoeld om *tactische* bombardementen en beschietingen uit te voeren op doelen die samenhangen met de voorbereiding en uitvoering van de invasie in Normandië en de tactische ondersteuning van de opmars van de geallieerde legers in Europa.⁵ Het was voor de leiding van de Koninklijke Marine een hele stap om de typisch maritieme MLD-taken (onderzeebootbestrijding, konvooibescherming, inzet tegen scheepvaart) te moeten inruilen tegen deze typische luchtmachttaak, maar de oorlogssituatie liet hen geen andere keuze!

Vanaf medio augustus 1943 werden door squadron 320 vanuit RAF Lasham vooral offensieve bombardementen boven Frankrijk uitgevoerd. De bombardementen waren gericht op verzwakking van de door de Duitsers aangelegde Atlantikwall en de Duitse verbindingslijnen in het bezette Europa, zoals spoorwegemplacements, hoofdkwartieren, industriële doelen, munitiedepots en troepenconcentraties. Tevens werden gedurende enige tijd V1- en V2-lanceerstellingen gebombardeerd om de onmiddellijke Duitse dreiging van dit nieuwe en onbekende wapen

tegen Engeland het hoofd te bieden. Bepaalde operaties van 320 werden geëscorteerd door geallieerde jachtvliegtuigen om de gesloten formaties geallieerde bommenwerpers te beschermen tegen aanvallen met Duitse jachtvliegtuigen. Hierbij werd ook geregeld het inmiddels in Engeland opgerichte Nederlandse RAF 322 (Dutch) squadron - uitgerust met Spitfires - ingedeeld. Tevens speelde dat squadron een directe rol in de air to air bestrijding van vliegende V1- en V2- wapens. De grootste bedreiging voor de Mitchell-formaties was echter zonder twijfel de zeer effectieve Duitse luchtafweer Flak⁶ die zware verliezen aan mensen en machines veroorzaakte.

De invasie in Normandië

De symptomen van een naderende ontknoping aan het westelijk oorlogsfront waren bij het vliegende en technische personeel van het RAF 320 (Dutch) Squadron al enige tijd voelbaar, dit ondanks de zeer strenge geheimhouding en diverse op de Duitsers gerichte misleidingsoperaties van de geallieerden. Allereerst volgde het gehele squadron begin mei 1944 een 'battle course' waarin het personeel werd voorbereid op de komende oorlogsoperaties. Er waren oefeningen in het snel verplaatsen met het

Het was voor de leiding van de KM een hele stap om de typisch maritieme MLD-taken te moeten inruilen tegen deze typische luchtmachttaak

squadron van de ene naar een andere vliegbasis, oefeningen in het precisie-bombarderen en in formatievliegen bij nacht. Dit laatste werd overigens gestopt toen er bij een andere eenheid twee vliegtuigen tegen elkaar botsten. Ook werd het squadron qua organisatiestructuur verder in het keurslijf van de Royal Air Force (RAF) gegoten: de technische dienst (TD) van het squadron vormde voortaan een zelfstandig onderdeel met een eigen commandant onder de eigen naam RAF 6320 Servicing Echelon. Hierdoor kon het resterende operationele deel van 320 zich volledig richten op de vliegopdrachten die zouden volgen. Ook werd het squadron in het kader van de oorlogsvoorbereiding in de vroege lente van 1944 in simpele enkeldoeks tenten gelegerd op RAF Dunsfold; de sanitaire voorzieningen waren navenant (latrines). Deze maatregel was erop gericht om de (relatieve) luxe van het messleven en de voor de legering gebruikte 'comfortabele' nissenhutten te ontwinnen. Na de invasie zouden de mannen immers op het Europese vasteland achter de oprukkende geallieerde legers moeten gaan opereren vanaf plaatsen met zeer weinig infrastructuur die door al het oorlogsge geweld ook nog eens grotendeels vernield zou kunnen zijn.

De wegen in Zuid-Engeland werden allengs meer verzadigd met militaire konvooien. In dezelfde periode kwam generaal Eisenhower ('the supremo himself') op bezoek bij het squadron om het personeel moed in te spreken. Tenslotte kregen begin juni 1944 alle kisten invasiestrepen om een betere identificatie 'friend or foe' mogelijk te maken. De marine battledress werd ingeruild voor de RAF battledress met marinedistinctieven om een simpeler lo-



gistiek mogelijk te maken. Inmiddels gingen de operaties en de oefeningen gewoon door. Men werd zich bewust van verhoogde activiteiten. De vloot was aan het uitvaren: Hr.Ms. Flores en Soemba⁷ waren met hun 15 cm kanons bestemd voor kustbombardementen in respectievelijk de Britse sector en de Amerikaanse sector van de invasie-stranden. Daarnaast waren twee flottieljes Nederlandse MTB's⁸ met andere geallieerde schepen gereed om met rateltuig en andere middelen richting Calais te varen om de Duitsers te doen geloven dat de invasie daar zou gaan plaatsvinden. De verouderde kruiser Hr.Ms. Sumatra was in konvooi onderweg naar de invasiestranden om te worden afgezonken als golfbreker voor de Mulberryhaven nabij Arromanches.⁹ Ook zwaar beladen koopvaarders waren met mannen en materieel onderweg naar de invasiestranden. Op 5 juni 1944 werd het squadron 320 geconsigneerd. Op de *battle order* van 6 juni stonden 16 bemanningen van 320 als *standby* vermeld; van 320 waren 20 Mitchells operationeel gereed (90%). Ging het nu echt gebeuren? Op 5 juni om 22.30 uur werden twaalf 320-bemanningen gebriefd.

D-Day

Voor het verhaal van de invasie gezien vanuit een bemanning van het squadron 320 maak ik gebruik van de vrijwel letterlijke tekst van een getuige die het zelf meemaakte namelijk Hans van der Kop¹⁰, de waarnemer/navigator van de toenmalige squadroncommandant kapitein-luitenant ter zee vlieger Burgerhout.

"Op 5 juni heb ik mijn navigatietas gecheckt; om 22.30 u. naar de briefing; de operatieofficier is squadronleader Buddy Reece: het wordt een individuele¹¹ nachtoperatie voor de 320, 98, en 180 squadrons; we starten met ruim interval. Ieder krijgt een Time over target, eerst richting Calais vliegen, daarna koers zetten naar Normandië. Squadron 320 krijgt opdracht de bruggen over de rivieren Orne en Dives te bombarderen, alléén als die bruggen goed te zien zijn. Maximaal twee runs maken, niet méér; dan wegwezen en via aparte route terug. Let op een goede timing. Er zijn plenty activiteiten in de lucht onder meer van transportvliegtuigen, op de grond, op zee ook bij Calais. Radio alleen gebruiken in geval van nood werd ons gezegd... Check watches; alle horloges worden gelijk gezet. Remember the timing! Meteo-officier Sims: de nacht zal niet te donker zijn. Het weer is onstabiel, wolken tot zo'n 5000 voet 10/10^e, tot bij Calais wat beter, maar bij doelen: wolkenbasis 1500-1800 voet, zicht daar matig 2-4 mijl. Bij terugkomst beter weer, goed zicht.

Er is slecht weer op komst. Intel-officier squadronleader Bob van Nievelt: zware luchtafweer te verwachten, nu ook nog lichte afweer omdat we lager vliegen dan overdag; er zijn Duitse nachtjagers actief. Bewapeningsofficier van der Meer: ieder vliegtuig is beladen met acht 500 lbs general purpose bommen. Mitrailleurbakken: maximale belading. Dan krijgen de squadroncommandanten het woord. Burgerhout: 320 doet mee met 12 kisten. Ik start als nummer 1



Hans van der Kop (15.10.23 - 04.05.04). Hij is als CDR vlieger de dienst uitgegaan en nadien titulair bevorderd tot SBN. (foto NIMH)

om 00.25 uur. Daarna volgt eenieder met 3 minuten interval. Denk aan je aangegeven vlieghoogten en je timing. Nogmaals NIETS doen als het doel niet DUIDELIJK zichtbaar is. Kom terug en good luck! Wing commander flying Lynn heeft het laatste woord. "This is quite a show, especially for you gunners: their nightfighters are out. Good luck and happy landing!"

Ondertussen zijn de waarnemers al bezig de koersen te berekenen en de doelkaart te bekijken. Na de briefing worden de gebruikelijke snoepjes uitgereikt, alle op zak zijnde bezittingen in een groen zakje gestopt en krijgt eenieder zijn escapekit mee. Die bestaat uit een halsdoek met kaart van West Europa en West-Europese valuta; voorts een minikompasje om eventueel in te slikken of rectaal op te bergen. Pasfoto gecheckt; die zit in de borstzak waterdicht in een dichtgeknoopte condoom. Dat alles voor het geval je niet terugkomt. Parachutes opgehaald, May West (zwemvest) aan, vliegtuig en bommen gecheckt, parafen worden gezet. Paai van den Berg van onze kist krijgt zoals altijd een snoepje (anders gebeurt er misschien wat zegt mijn bijgeloof). Alles op de goede plaatsen gezet. We zijn er klaar voor en zitten allemaal - zoals gebruikelijk - in onze rikket! Het is 6 juni 1944. Laatste aanwijzingen van Burgerhout. Start motoren. Taxiën precies op tijd uit. Op de lange baan opgelijnd, remmen aan, ieder klaar voor de start, vol vermogen, stopwatch tikt af, het is 00.25 uur van D-Day; remmen los, tweemaal 1700 pk trekken ons de lucht in.

Klimmen op koers, kust is soms te zien, navigatielichten uit, action stations: bommen gaan op scherp, mitrailleurs klaar. We zien door de flarden bewolking het zog van vele schepen en ook flietsen. Twaalf van onze MTB's blijken daar bij te zijn. Dat geldt overigens ook voor onze kanonneerboden. Pas de Calais komt op, zetten koers naar Normandië. Ieder voor zich verwerkt de spanning, ik neurie. We zien Dakota's; dat moeten para's zijn. Ik bedenk me: je zal maar para zijn en in het donker moeten springen en vraag me af: ben ik bang? Ja, dat ben ik. Schietgebedje helpt. Ik check onze positie en zeg hoogte te verliezen en de wolken in te gaan. We zijn er bijna.



Eenzame post van een 320-mitrailleurschutter in de rug-turret van de Mitchell. (foto Nico Geldhof)

Ik zit weer in de neus, check het bommenpaneel en de richtkijker. Komen op 1800 voet uit de wolken, flarden blijven. Zien rivier in schaars licht, soms een glinster, dan dé brug, ik roep: "on the run". Weg doel, vervloekte wolken. Tweede run. Burgerhout zegt voorzichtig te zijn, hoogte rond de 1500 voet. Ik tuur de donkerter in, lichtspoor veraf, wolkenflarden, zie de rivier, dan de brug, weer roep ik: "on the run", komen op aanvalskoers, maar dan verpesten de wolken het weer.

"Dit was het dan, time is up, jammer", zegt Burgerhout, "wat is koers huis toe?". We klimmen boven de wolken. Bommen op veilig. Als ik naar buiten kijk flitst een silhouet langs. "Die zat dichtbij, het is onze tijd nog niet", zegt Burgerhout laconiek. Als ik weer naast hem zit en wij Engeland naderen biedt hij mij zoals altijd een sigaret aan hoewel hij weet dat ik niet rook. "Is goed voor de groei", grapt hij. De kust komt op, zetten koers naar Dunsfold, mogen landen. Met bommen aan boord is dat niet erg prettig. Het wordt een eitje van een landing. De tijd is dan 03.10 uur. Op de parking zijn paai en konstabel ook teleurgesteld dat we de bommen nog aan boord hebben. Ofschoon wij dat op Dunsfold nog niet weten, blijkt een uur erna een bulderend vuur te zijn losgebarsten over de stranden van Normandië, waar ook de Flores en de Soemba met hun 15 cm kanons van zich zullen laten horen bij het uitschakelen van kustbatterijen en daarna een aandeel krijgen in het geven van vuursteun. Bij de debriefing zegt Buddy Reece dat met D-Day de invasie is begonnen. Wij leveren onze escape kit in en vertellen ons verhaal, ieder op zijn beurt. Men neemt alles op. Ook de aanwezige pers laat de pennen krassen. "You are one of the first", horen wij. Pas dan realiseer ik me dat wij in die nacht voor de grootste amfibische operatie aller tijden zijn ingezet. Het geeft een gevoel van "bevrijding". Holland en Indië lijken ineens wat dichterbij. De bacon-and-eggs smaken anders. Ik kom daarna moeilijk in slaap. Die nacht komen alle kisten terug.

Juni 1944

Na de invasie richtte squadron 320 zich op tactische ondersteuning van de geallieerde legers in opmars, waarbij

vooral gelegenheidsdoelen werden aangevallen. Overdag betekende dat in formatie bommen werpen, 's nachts individueel bommen werpen of doelen met lichtfakkels verlichten voor de Mosquito's.¹² Overdag waren de bemanningen getuige van de gigantische verzameling schepen die aan de invasie deelnam. Onze MTB's werden ingezet voor konvooibeschermt tegen aanvallen van Duitse E-boten. Soms ging het er bij die gevechten hevig aan toe met doden en gewonden als gevolg. Naarmate de geallieerden verder kwamen in hun opmars werd het voor de MTB's rustiger. Onze kanonneerbotten - Hr. Ms. Flores meer dan Hr. Ms. Soemba - werden voortdurend ingezet voor het geven van vuursteun op de kust. De Flores kreeg met hulp van de Britten 'nieuwe' (van Hr. Ms. Sumatra gehaalde) 15 cm kanons. De Soemba werd eind juli teruggetrokken, de Flores bleef tot laat in augustus 1944.

Naast verliezen en mislukkingen boekten de bommenwerpers van de no 2 Group - waartoe squadron 320 behoorde - ook successen. Squadron 320 nam in de nacht van 10 juni 1944 met zeventien Mitchells deel aan het bombardement op het hoofdkwartier van de 21^e SS-Pantserdivisie en de opgestelde tanks in het bos van het Chateau de la Caine; hierbij kwam het grootste deel van de Duitse divisiestaf inclusief haar commandant om het leven. Op 12 juni kwamen Koningin Wilhelmina en Prins Bernhard bij het squadron 320 op bezoek. De Koningin reikte aan de aange-treden 320-ers dapperheidonderscheidingen uit waaronder 12 vliegerkruizen en 1 bronzen medaille. Nog diezelfde middag werd door operaties Dunsfold een maximum effort met alle beschikbare vliegtuigen en bemanningen bevolen zodat squadron 320 onmiddellijk in actie moest komen. Koningin en Prins wuifden hun 320-ers zelf uit. In de avond van 12 juni werd de 21^e SS-Pantserdivisie opnieuw aangevallen door vier Mitchell squadrons waaronder 320 in de bossen rond Grimbosq en St. Laurel de Condel.

Na 13 juni werd squadron 320 in het verband van de no 2 Group praktisch continu ingezet voor een veelheid aan opdrachten. Hierbij ging ook wel eens wat mis. Bij een gecombineerde aanval van de squadrons 320 en 226 op troepenconcentraties en transporten nabij Gonnevill-sur-Merville werden door de A-flight van 320 bij vergissing enige bommensalvo's binnen de eigen linies afgeworpen. Op 22 juni 1944 werd een groot succes behaald: bij de zwaar verdedigde hoogovens in Colombelles bij Caen werd het centrum van de Duitse verdediging - dat zich op slechts 700 meter van de opgestelde 51^e Highland divisie bevond - in het hart geraakt met 120 ton dekkend liggende bommen, waarna de Schotten de verbijsterde vijand met 'pipes and drums'¹³ tegemoet trad. Voor deze precisieaanval werd squadron 320 zeer geprezen.

De verliezen waren zwaar, getuige de volgende droeve opsomming van de maand juni 1944.

- In de nacht van 7 op 8 juni botsten al direct na de start twee vol met bommen beladen Mitchells met de bemanningen Dobson en IJsselstein in het nachtelijk duister tegen elkaar: beide kisten stortten neer, acht mannen kwamen om.
- Boven het doelgebied werd in dezelfde aanval de Mitchell met bemanning Hamilton neergehaald: vier man sneuvelen.



- De Mitchell van bemanning van der Wolf kreeg in de avond van 12 juni tijdens de bommenrun een Flak-voltreffer; de vlieger slaagde er maar net in het Kanaal te halen waar hij kon *ditchen* waarna de bemanning werd gered door de Engelse torpedobootjager HMS Blankney.
- Bemanning Brand werd in de avond van 12 juni boven het doelgebied geraakt en stortte brandend neer; de bemanning slaagde erin het vliegtuig per parachute te verlaten en werd krijgsgevangen gemaakt.
- In de nacht van 12 op 13 juni keerde de Mitchell met bemanning Sillevs niet terug van een bombardement op het spoorwegemplacement van Lisieux; vijf man werden aanvankelijk als vermist opgegeven; later bleken ze te zijn gesneuveld.
- Op 20 juni werd de Mitchell van bemanning Den Tex Bondt neergeschoten; vier man sneuvelden.
- Op 24 juni werd de bemanning Loohuizen neergeschoten tijdens een aanval op een V-1-lanceerinrichting bij het Chateau d'Ansennes, vier man sneuvelden.

Naschrift

Squadron 320 bleef na juni 1944 opereren in het geallieerde verband ter ondersteuning van de optrekkende legers. In oktober 1944 werd het squadron overgeplaatst naar het vliegveld Zaventem in België en vanaf mei 1945 vanaf de vliegbasis Achmer bij Osnabrück. Het squadron werd op 1 mei 1946 (naar later bleek tijdelijk) op de vliegbasis Twenthe uit dienst gesteld.

Vanaf maart 1943 tot aan de bevrijding van Nederland maakte het squadron 320 in totaal 3252 operationele vluchten met Mitchells. Hierbij sneuvelden achtentachtig bemanningsleden en gingen 34 Mitchells verloren. Het totaal aantal gesneuvelden van het squadron 320 in de oorlog bedroeg daarmee 157 man. Het personeel van squadron 320 viel in deze oorlogsperiode een groot aantal Nederlandse en Britse Koninklijke Onderscheidingen ten deel.¹⁴

CDR b.d. drs. C.D.M.J. (Kees) Leebeek heeft onder meer de functies van souschef Operatiën van de BDZ en vlagofficier marineluchtvaartdienst bekleed. Hij heeft na zijn leeftijdsontslag geschiedenis gestudeerd aan de Universiteit Leiden, met als specialisatie zeegeschiedenis.

Noten

- 1 Bronnen: Toespraak CDRV b.d. Hans van der Kop 8 juni 1994; L.Honselaar, *"Vleugels van de vloot"*, Rotterdam, 1950; Nico Geldhof, *"De operaties van 320 squadron"* Maarssen, 2006; Erwin van Loo, *"Eenige wakkere jongens"*, Amsterdam 2013; Gedenkrol MLD (www.traditiekamerml.nl).
- 2 Van de overige vliegtuigen werd een deel opgeslagen in Felixstowe om te worden gesloopt; een ander deel werd overgebracht naar Calshot teneinde te worden verscheept naar Soerabaja.
- 3 In juli 1942 zou 321 weer worden opgericht in Ceylon voor de strijd in het oosten.
- 4 Uit deze reservevoorraad zou half oktober 1940 de marinevlieger Heije Schaper (de latere vlagofficier marineluchtvaartdienst en bevelhebber der Koninklijke Luchtmacht) een Fokker T8W gebruiken met een bijzondere opdracht, namelijk om naar het bezette Nederland te vliegen en daar op het Tjeukemeer zijn marinecollega Lodewijk van Hamel op te halen. Deze opzet mislukte door verraad en Schaper kon onder zwaar Duits vuur ternauwernood naar Engeland ontkomen.
- 5 Daarnaast voerden de geallieerden met zware bommenwerpers *strategische* bombardementen uit op industriële doelen om de olievoorzieningen van de Duitse troepen lam te leggen en op het totale spoorwegennet om de aan- en afvoer van troepen onmogelijk te maken. Later werden ook andere strategische doelen gekozen.
- 6 FLAK=Flugabwehrkanone
- 7 Deze beide schepen werden bekend met eerdere acties in de Middellandse Zee en "the terrible twins" genaamd.
- 8 Snelle motortorpedoboten.
- 9 De 15 cm kanons werden verplaatst naar Hr.Ms. Flores en Soemba. De oude dame werd met een gemengde Brits-Nederlandse kernbemanning naar Arromanches gevaren en daar op 9 juli ten 17.21 uur afgezonken door het ontsteken van springladingen. Ze diende met andere schepen - waaronder twee van onze koopvaarders - als golfbreker om de kunstmatige Mulberryhaven te beschutten tegen de stormen en de deining.
- 10 De toenmalige officier vlieger der derde klasse H.J. van der Kop, later Schout bij nacht vlieger titulair.
- 11 Overdag werd veelal in boxformaties (veelvouden van 6 vliegtuigen) gevlogen, terwijl 's nachts individueel werd gevlogen, gesepareerd door timing en hoogte b.v. starten met 3 minuten tussenruimte en vliegend op een eigen hoogte.
- 12 Een snelle fighter-bomber vrijwel geheel van hout gemaakt.
- 13 Doedelzakken en trommels.
- 14 Het vliegend personeel van squadron 320 ontving in totaal 179 Nederlandse en 16 Britse Koninklijke Onderscheidingen, te weten: 1 Militaire Willemsorde, 175 Vliegerkruizen en 3 Bronzen Leeuwen, alsmede 2 Distinguished Service Orders, 10 Distinguished Service Crosses, 3 Distinguished Flying Medals en 1 Mention in Dispatches. Het grondpersoneel van het Squadron 320 ontving in totaal 22 Nederlandse en 2 Britse Koninklijke Onderscheidingen, te weten: 4 Ridder in de Orde van Oranje Nassau, 9 Zilveren eremedailles der Orde van Oranje Nassau en 9 Bronzen eremedailles der Orde van Oranje Nassau, alsmede 2 British Empire Medals.

ADVERTENTIE

Marineschepen.nl
Dicht op de scheepshuid

Exclusieve (foto)reportages
en achtergrondinformatie
over nationale en inter-
nationale marineonderwerpen.

Maritiem Evenement 2014

Op dinsdag 2 september 2014 organiseert de KVMO voor haar postactieve leden het Maritiem Evenement 2014.



Die dag wordt gehouden in Amsterdam en omgeving en begint met een ontvangst in het KM Evenementencentrum Amsterdam (ECA), op het Marine-etablissement Amsterdam. Op het programma staan onder meer een vaartocht door de Amsterdamse grachten en een bezoek, per bus, aan de Zaanse Schans. Daar kan op eigen gelegenheid deze bijzondere, historische buurt worden verkend. Ook wordt het museum 'Stoomgemaal Halfweg' bezocht, een bijzonder stuk industrieel erfgoed dat deel uitmaakt van het Europese netwerk 'European Route of Industrial Heritage'.

Natuurlijk maakt ook een lunch deel uit van het evenement, deze wordt genuttigd in brasserie 'Het Gemaal', dat

naast het museum is gelegen. De dag wordt afgesloten met een aperitief in het ECA.

Het programma duurt van 10.00 tot 17.30 uur. De kosten van dit evenement bedragen € 22,50 p.p..

Aansluitend kan worden deelgenomen aan een Indisch buffet in het ECA. De kosten hier van bedragen € 15,00 p.p. (incl. twee consumpties).

Aanmelden

De uitnodigingen zijn inmiddels verzonden. Aanmelding bij voorkeur via www.kvmo.nl/maritiem-evenement. Op deze pagina staat een link waarmee u zich kunt aanmelden. Doe dit snel want vol=vol!



Agenda KVMO 2014

Werkbezoeken

Het hoofdbestuur gaat dit najaar op de volgende locaties op werkbezoek:

22 sep Doorn
3 nov Den Haag
8 dec Den Helder

Exacte locaties en tijden worden tzt bekend gesteld via twitter, facebook, kvmo.nl en nieuwsbrief KVMO.

Evenementen

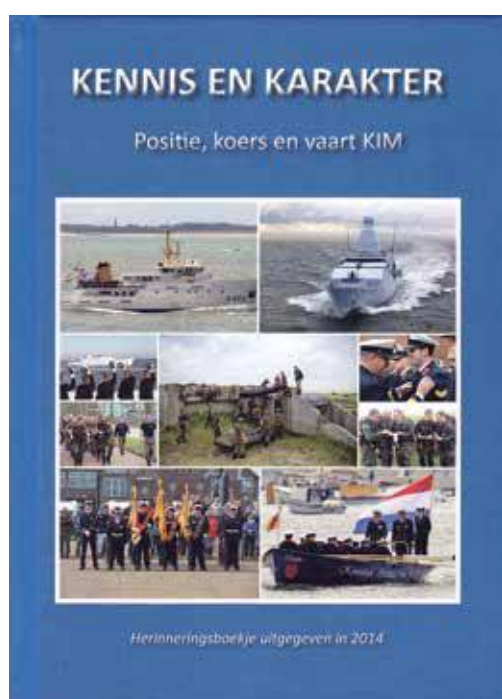
24 juni **100 AVKVMO**
100e Algemene Vergadering & symposium 'Met innovatie de toekomst in'
2 sept Maritiem Evenement
6 okt KIM-KVMO concert
9 okt 64-jarigendag

Herinneringsboek KIM

Tijdens de Diës Natalis van het KIM op 25 april jl., waar 600 jaar KIM-geschiedenis in naar voren werd gebracht, werd het herinneringsboek 'Kennis en Karakter' uitgereikt.

Hierin wordt ook aandacht besteed aan de speciale band tussen het bijzondere instituut en de KVMO en het netwerk dat de KVMO van adelborst tot vlagofficier met zich mee brengt.

Vanwege deze sterke band van de KVMO met het KIM zal dit herinneringsboek aan de leden worden uitgereikt tijdens de 100ste Algemene Vergadering op het KIM op 24 juni a.s..



De verzekeringswereld in beweging

Afbouwregeling FBTO

FBTO heeft de collectiviteitskorting met de KVMO per **1 juni 2014** beëindigd. Dit betekent dat uw groepskorting en mogelijke andere afspraken die u met FBTO heeft worden gestopt wanneer u uw verzekering moet verlengen. Voor zorgcontracten loopt de korting door tot het einde van het jaar.

Heeft u een schadeverzekering (met een contract van 12 maanden!) langer dan één jaar geleden afgesloten, dan kunt u de polis ook zelf opzeggen. Bij de meeste verzekeraars moet u wel rekening houden met een **opzegtermijn van één maand**.

Bent u lid van de Vereniging eigen Huis? Dan kunt u uw FBTO-korting behouden via het collectief van deze vereniging

Veranderingen bij OHRA

Ook bij OHRA gaat het een en ander veranderen.

- Introductie digitale verzekeringslijn

OHRA introduceert een digitale verzekeringslijn met een vereenvoudigde prijsstelling, waarmee u uw verzekeringszaken online kunt regelen. De nieuwe verzekeringslijn wordt gefaseerd ingevoerd. Op 25 mei 2014 heeft OHRA de digitale OHRA Autoverzekering geïntroduceerd.

De komst van dit nieuwe product heeft gevolgen voor

de collectieve afspraken voor de autoverzekering. De basispremie van de nieuwe autoverzekering is zo'n 15% lager dan de huidige basispremie. Ondanks deze scherpe basispremie behouden de leden van de KVMO een collectiviteitskorting van 5%.

- Beëindiging pakketkorting

Een andere verandering gaat over de pakketkorting op het aantal verzekeringen dat u heeft. Sinds 26 mei 2014 ontvangt u geen pakketkorting meer op nieuwe verzekeringen. Als u al verzekerd bent bij OHRA en pakketkorting heeft opgebouwd, verandert er niets voor uw lopende verzekeringen. U behoudt de korting.

Meer informatie

Heeft u nog vragen? Kijk dan op www.ohra.nl/ klantenservice bij de veelgestelde vragen.

Alternatieve collectieve ledenvoordelen

De KVMO, in samenwerking met de GOV|MHB, biedt naast OHRA, aantrekkelijke aanbiedingen en collectiviteitskortingen aan bij Prinsenland, Interpolis en Inter Assure (Caribisch gebied).

Zie ook www.kvmo.nl/ledenvoordeel voor de codes en de voorwaarden. Voor uw zorgverzekering kunt u natuurlijk ook terecht bij het, mede door de KVMO/GOV|MHB opgerichte, Zorgzaam.



Reünie 75 jaar Zeeverkeersorganisatie

Op dinsdag 2 september vindt er een reünie plaats van de Zeeverkeersorganisatie die dit jaar 75 jaar bestaat.

De reünie zal plaatsvinden in Den Helder en is voor allen die gediend hebben bij de Zeeverkeersorganisatie.

Voor nadere inlichtingen e/o inschrijvingen kunt u een E-mail sturen aan: zeeverkeer75jaar@gmail.com

Reünie Oud Nauten

Op 9 oktober 2014 wordt een reünie gehouden voor alle niet actief dienende onderofficieren en officieren, voortkomend uit de dienstgroep ODND en de voormalige Dekdienst. De locatie zal de Witte Raaf zijn op de Nieuwe haven in Den Helder.

Deelname kost €12,50 p.p. Hierbij is inbegrepen koffie en cake bij aankomst en de welbekende 'rijsthap'.

Inschrijving geschiedt door overmaking verschuldigd bedrag op rek.nr. IBAN: NL12INGB0003972051 t.a.v. reünie 2014 tnv. A.J. Schrama, Hendrik Baskenweg 68, 1785 ML Den Helder. Onder vermelding van uw adres en of u veteraan of postactief bent!

Inschrijving sluit op 15 september 2014.
Voor meer info: fam.boin@quicknet.nl



IN MEMORIAM

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

KTZT b.d. **P.J. Weisfelt** († 2 juni 2014)
KOLMARN b.d. **K. Kortenoever** († 20 mei 2014)
KLTZ b.d. **E.C. Schut** († 13 mei 2014)
KTZE b.d. **C. Fock** († 2 mei 2014)

KLTZ b.d. **W.J. Hulshof** († 29 april 2014)
LTZ2 KMR **J.C. van Apeldoorn** († 20 april 2014)
Mevrouw **J. Vis-Hartog** († 18 april 2014)
LTZVK2 b.d. **P.A.C. Visschers** († 8 januari 2014)

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

Afdelingsactiviteiten tweede helft 2014

AFDELING NOORD

1 juli **Workshop Onderhandelen voor Adelborsten**
Locatie : Marineclub, Den Helder
Tijd : 16.00-18.00 uur

AFDELING MIDDEN

2 sept **KVMO borrels**
4 nov Locatie : Bruin Café, PKC, Den Haag
Tijd : 16.30-18.30 uur

AFDELING ZUID

sep **Dag met Belgische collegae (details volgen) (KVEO)**
Locatie : n.o.t.g.
Aanvang : n.o.t.g.

26 okt **Mosselmaaltijd (KVMO)**
Locatie : de Merelhoeve
Aanvang : 18.00 uur

20 nov **Borrel met lezing en diner (KVEO)**
Locatie : de Merelhoeve
Aanvang : 17.00 uur

12 dec **Traditioneel eindejaars diner, met live muziek (KVMO)**
Locatie : de Merelhoeve
Aanvang : 18.00 uur

Opmerking: de activiteiten staan open voor KVMO leden, ook als een andere vereniging de organisatie verzorgt.

WERKGROEP JONGEREN KVMO

1 JULI | WGJ BORREL

Locatie : Den Helder, longroom
Zeehaen (Nieuwe Haven)
Tijd : 19.30-22.00 uur

DE DEADLINE VOOR HET AANLEVEREN VAN KOPIJ VOOR DE RUBRIEK KVMO-ZAKEN VOOR HET AUGUSTUSNUMMER IS 30 JUNI 2014.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

KVMO

Ere-leden:
KTZ (TD) b.d. ir. S.J.J. Hoffmann
KOLMARN b.d. A.H.P. Knoppies
KTZ b.d. L.J.M. Smit
KTZ (LD) b.d. drs. T.G.D. Steenbeek

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
KLTZ ing. M.E.M. de Natris
Vice-voorzitter:
KOLMARN J. de Wolf MSc.
Secretaris:
LTZ 2 OC M.M.H. Heijligers
Penningmeester:
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt

Namens Afdeling Noord
Vacant
Namens Afdeling Midden
KLTZ ing. W.P. Groeneveld
Namens Afdeling Zuid
KLTZ b.d. K.F.J. Henkelman
Namens Werkgroep Postactieven
KTZ (LD) b.d. P.J.G. van Sprang
Namens Werkgroep Elders Actieven
MAJMARN KMR drs. H. Steensma
Namens Werkgroep Jongeren
LTZ 2 OC (TD) B.A. Meere Bsc

Afdelingsbesturen:
Noord:
KLTZ P.J. van Maurik
LTZ 2 OC (TD) dr. ir. W.L. van Norden
KLTZ b.d. B. Fritzsche

Midden:
KLTZ ing. W.P. Groeneveld
KLTZ (TD) ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge
KTZ (LD) b.d. P.J.G. van Sprang

Zuid:
KLTZ b.d. K.F.J. Henkelman
maj KL b.d. P. van der Laan
KLTZSD A.J. Zwiers
KLTZ (LD) b.d. P.A. Brons
(postactieven)
KLTZ (TD) T.S. van Tongeren

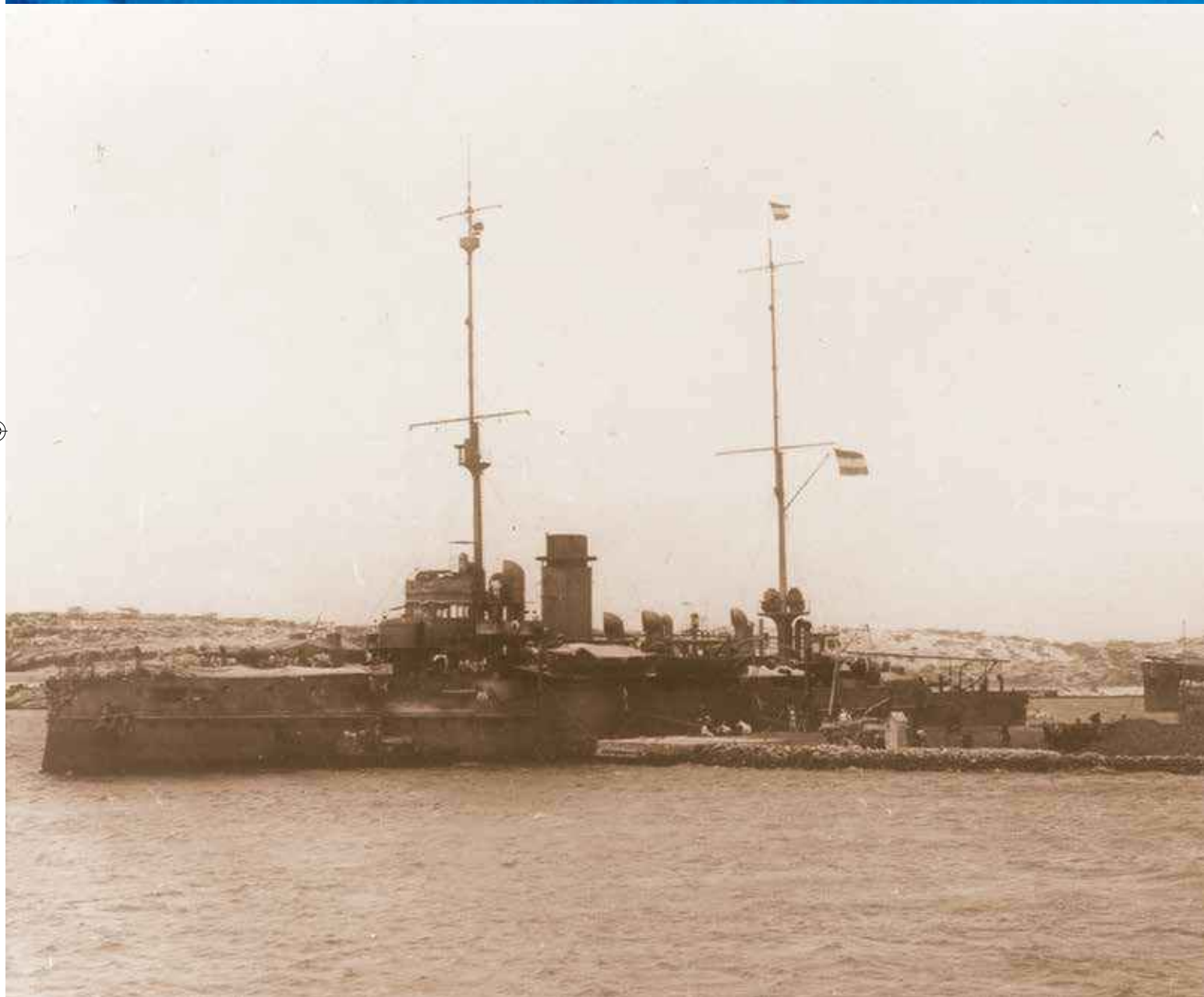
Caribisch Gebied:
KLTZ (LD) drs. P.J. van Roon

Adres secretariaat:
Wassenaarseweg 2
2596 CH Den Haag
T : 070-3839504
F : 070-3835911
E : info@kvmo.nl
W : www.kvmo.nl

De KVMO heeft een samenwerkingsverband met Onderlinge Bijstand (www.onderlingebijstand.nl). Voor nadere informatie of het verkrijgen van aanvraagformulieren kunt u contact opnemen met het secretariaat KVMO.

MARINESCHEPEN TIJDENS WO I

Dit jaar is het 100 jaar geleden dat de Eerste Wereldoorlog uitbrak. Op de achterkant van het Marineblad staan dit jaar een aantal keer historische foto's van marinematerieel uit de periode rond WO I.



Panterschepen

Panterschip Hr. Ms. Jacob van Heemskerck (1908-1933) in West-Indië, medio 1914, kort voor het uitbreken van WO I. (foto Nederlands Instituut voor Militaire Historie)