MARINEBLAD
NUMMER 7 | NOVEMBER 2019 | JAARGANG 129
KVMO

Koninklijke Marine voor vrije doorvaart



ACTUEEL
Nederlands fregat in de Straat van Hormuz

HISTORIE
De defensietop en de val van de Muur

COLUMN
Holslag over de waarheid van Trump

Inhoud









COLUMNS

3 **VOORZITTER KVMO**

10 **JONATHAN HOLSLAG**

19 **SERGEI BOEKE**

26 **BEREND VAN DE KRAATS**

ACTUEEL / KENNIS

4 **NEDERLANDS FREGAT IN DE STRAAT VAN HORMUZ**
Peter van der Kruit

11 **DE DEFENSIETOP EN DE VAL VAN DE MUUR**
Roy de Ruiter

20 **DE GEBOORTE EN WEDERGEBOORTE VAN EEN MARINE DEEL 1**
Daniël Turk

MENSEN / ACTIVITEITEN

9 **KVMO SEMINAR**
PROGRAMMA

25 **IN BEELD**

28 **75 JAAR BEVRIJDING VAN NEDERLAND**

30 **TERUGBLIK 64-JARIGEN-DAG KVMO 2019**

31 **IN MEMORIAM**

VASTE RUBRIEKEN

17 **BOEKEN**

18 **CARTOON**

27 **BOEK-SIGNALEMENT**

30 **KVMO ZAKEN**

www.kvmo.nl

Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

ISSN: 0025-3340

Hoofdredactie:
KTZ ing. M.E.M. de Natris
mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Eindredactie
mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Artikelencommissie
drs. A.A. Bon, LTZ1 (TD) ing. J.M.T. Bongartz, KLTZ (LD) mr.dr. M.D. Fink, LTZ1 (TD) F.G. Marx MSc., KLTZ (TD) dr. ir. W.L. van Norden, dr. A.J. van der Peet, LTZ 1 dr. R.M. de Ruiter, KOLMARNS, R.A.J. de Wit

Medewerkers:
mw. drs. Z. Borgeld-Guman, mr. S. Boeke, dr. J. Holslag, KLTZ (TD) H. Boomstra (cartoon), MCD (foto's, tenzij anders vermeld)

Adres redactie
Wassenaarseweg 2
2596 CH Den Haag
Tel. 070-383 95 04
marineblad@kvmo.nl
www.kvmo.nl

Vormgeving
Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukwerk
Wilco Art Books
Vanadiumweg 8
3812 PZ Amersfoort

Advertenties
070-383 95 04

Abonnementen
Voor leden van de KVMO is het Marineblad gratis. Informatie over het lidmaatschap van de KVMO staat op: **www.kvmo.nl** onder 'FAQ'.
Niet-leden betalen € 49,50 (NL) of € 69,50 (buitenland) per jaar.

Copyright Marineblad
Overname van artikelen is enkel toegestaan na schriftelijke toestemming van de redactie en onder uitdrukkelijke vermelding van de bron. Artikelen in het Marineblad vertolken niet noodzakelijk de visie van het hoofdbestuur van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren of van de redactie. De inhoud van artikelen blijft geheel voor verantwoording van de auteur(s). Richtlijnen voor het schrijven en aanleveren van artikelen zijn in te zien op **www.kvmo.nl** onder 'Marineblad'.

Adreswijziging
Zo tijdig mogelijk schriftelijk doorgeven aan:
Secretariaat KVMO
Antwoordnummer 93244
2509 WB Den Haag
(geen postzegel nodig)
of **info@kvmo.nl**

foto cover: Eerdere inzet van marineschepen voor een vrije doorvaart. LCF Hr. Ms. De Ruyter escorteert een vrachtschip in het kader van de World Food Program-Missie in 2008 in de Hoorn van Afrika. Op de voorgrond beveiligen mariniers een ander vrachtschip. (MCD/Sjoerd Hilckmann)

De KVMO maakt deel uit van de GOV|MHB PROFESSIONALS BIJ DEFENSIE

Column

In dit Marineblad staat de eerste column van LTZ1 Berend van de Kraats, oprichter van OceansX. In zijn column haalt hij Mo Gawdat, de man achter GOOGLE-X, aan die stelt dat "*singularity*", het moment waarop de computer slimmer is dan de mens, over 9 jaar werkelijkheid zou kunnen zijn. Het begrip s*ingularity* is al in 1958 door Stanisław Ulam, een Pools-Amerikaans wiskundige die een belangrijke rol heeft gespeeld bij het ontwikkelen van de theorie achter de waterstofbom, gelanceerd. Al 60 jaar lang lijkt '*singularity*' aanstaande te zijn. Van der Kraats geeft aan dat 'we' dus nog negen jaar hebben om de digitale omgeving van deze supercomputer te vullen met die houding en gedragingen waar we allemaal later graag mee geconfronteerd willen worden. Vooral dat laatste vind ik toch wel beangstigend. Wie gaan de eerste supercomputer realiseren en wie gaan die vullen met gewenste houding en gewenst gedrag? Het maakt in mijn ogen nogal uit of dit bijvoorbeeld door Chinezen, Russen, Iraniërs, Amerikanen of Europeanen wordt gedaan. De huidige geopolitieke spanningen leiden tot onzekere onderlinge relaties, al dan niet vanwege ondoordachte besluiten van onze 'wereldleiders'. Onder dit gesternte wordt het vullen van de database met houding en gedragingen waar we allemaal later graag mee geconfronteerd willen worden een '*hell of a job*'.



In het artikel 'De Defensietop na de val van de muur' schrijft LTZ1 dr. Roy de Ruiter dat de toenmalige schrijver van de Defensienota, de Directeur Algemene Beleidszaken Barth, amper twee maanden na de val van de Muur concludeerde dat de Sovjet-Unie geen wezenlijke bedreiging meer vormde voor het Westen. Door de sterke afname van de dreiging was het bestaansrecht van de krijgsmacht minder eenvoudig te beargumenteren en het langdurig 'innen van het vredesdividend' kon gaan beginnen. Zo snel het 'cashbesluit' van 30 jaar geleden werd genomen, zo moeilijk is het besluit nu om weer serieus te gaan investeren in onze krijgsmacht. Terwijl de dreiging al jarenlang toeneemt. In de Defensienota 2020 zal het kabinet Rutte III inzichtelijk maken hoe het de krijgsmacht gaat overdragen aan een nieuw kabinet. Welke lange lijnen heeft het kabinet in haar nadagen voor ogen? Ik hoor de laatste tijd steeds vaker fluisteren dat we opnieuw moeten gaan bezuinigen. Er is te weinig geld om onze uitgedunde en verwaarloosde krijgsmacht te moderniseren en te repareren, een groei richting de 2% van het BBP zit er niet in.
Best wel beangstigend als dit waar blijkt te zijn. De supercomputer wordt met data gevuld en als in Nederland/Europa de dreiging toeneemt is de 'logische' reactie dat we gaan bezuinigen. Onze normen en waarden doen er dus niet meer toe, iedereen is welkom om ons land over te nemen.

Momenteel is het onrustig rond de Straat van Hormuz, een belangrijke zeestraat, ingeklemd tussen Iran en Oman. Het kabinet staat voor het besluit een Nederlands fregat naar de Straat van Hormuz te sturen om daar onze koopvaardij te beschermen.
Mr. dr. drs. Peter van der Kruit beschrijft in zijn artikel de internationale juridische haken en ogen als het tot inzet komt. Deze inzet zou overigens goed passen in het adagium 'De Koninklijke Marine: voor veiligheid op en vanuit zee'.

Het artikel sluit uitstekend aan bij het KVMO Seminar 'Overleeft Mare Liberum de 21e eeuw?' dat op 29 november a.s. plaatsvindt in Rotterdam. Praat mee over dit belangrijke onderwerp en meldt u zich nog snel aan via **www.kvmo.nl**!

BLOG **weblog voorzitter www.kvmo.nl**

@Voorzitter_KVMO

mr. dr. drs. Peter van der Kruit



Nederlands fregat in d

Een beschouwing over restricties voortvloeiend uit het internationaal (zee)recht

Iran en de Verenigde Staten zijn verwikkeld in een internationaal politiek conflict, inclusief sancties. Meerdere serieuze incidenten hebben plaatsgevonden rond de Straat van Hormuz, zoals het aanvallen van een Amerikaanse drone en het beschadigen van olietankers met mijnen. Iran spreekt herhaaldelijk over het afsluiten van de Straat van Hormuz.[1]

Washington heeft zijn Vijfde Vloot dichter naar deze regio gedirigeerd. Ook heeft de Amerikaanse regering aan Nederland gevraagd om een bijdrage te leveren aan het waarborgen van een vrije en veilige doorvaart in de Straat van Hormuz.[2]
Een vraag die dan moet worden beantwoord is: indien een Nederlands oorlogsschip maritieme steun verleent in de Straat van Hormuz, in hoeverre wordt die steun dan door het internationaal (zee)recht beperkt?

Dit artikel beperkt zich tot de Straat van Hormuz waar een Nederlands marineschip eventueel maritieme steun zal verlenen op verzoek van de Verenigde Staten. Deze steun is dan het waarborgen van een vrije doorvaart voor koopvaardijschepen, *in casu* het beschermen van deze schepen tijdens hun doorvaart in de Straat van Hormuz.
Eerst wordt in dit artikel het leerstuk internationale zeestraten in zijn algemeenheid bestudeerd, inclusief het heersende rechtsregiem. Daarna wordt er ingezoomd op de juridische praktijk in en rond de Straat van Hormuz tijdens vredestijd en tijdens een internationaal gewapend conflict. Dit beschouwende artikel eindigt met een concluderende samenvatting.

Internationale zeestraten

Inleiding

De officiële term is: 'zeestraten gebruikt voor de internationale scheepvaart'. Omdat deze term wat lang is, wordt vaak de term 'internationale zeestraten' gebruikt, zoals ook in dit artikel. De definitie van 'internationale zeestraat' is niet omstreden, maar de complexiteit bij dit leerstuk is dat er meerdere soorten zeestraten bestaan met verschillende juridische regimes.

In dit artikel zal worden geconcentreerd op de internationale zeestraat met een eigen juridisch regiem, te weten een zee-engte die twee zeeën verbindt, gebruikt wordt voor internationale scheepvaart en niet breder is dan 24 zeemijl.[3] Denk hierbij aan de Straat van Gibraltar of aan de Straat van Hormuz. Deze internationale zeestraten worden overlapt door de territoriale zee (max.12 zeemijl) van een kuststaat, die daar volledige soevereiniteit heeft. Omdat deze zeestraten smaller zijn dan 24 mijl, is hier geen sprake van volle zee met bijbehorende vrijheid van scheepvaart.

In deze internationale zeestraten kunnen aangrenzende kuststaten verkeersmaatregelen instellen zoals verplichte vaarroutes of zeegebieden die vermeden moeten worden. Deze maatregelen moeten in overeenstemming zijn met de algemeen aanvaarde internationale voorschriften zoals die van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), een gespecialiseerd agentschap van de VN.

Recht van onschuldige doorvaart

Er bestaan twee uitzonderingen op de soevereiniteit van de kuststaat in zijn nationale wateren. Het recht van onschuldige doorvaart in de territoriale zee en het recht van doortocht in internationale zeestraten. Hoewel het recht van onschuldige doorvaart niet direct van belang is voor internationale zeestraten wordt dit hier wel in het kort onderzocht, omdat een schip bij de aanlopen naar de Straat van Hormuz door de territoriale zee van meerdere kuststaten vaart, en omdat Oman het recht van onschuldige doorvaart heeft voorgeschreven in het gedeelte van de zeestraat dat in zijn territoriale wateren ligt. Dit is in tegenstelling tot de bepalingen uit het VN-Zeerechtverdrag.



e Straat van Hormuz

Alle schepen mogen door de territoriale zee varen van een kuststaat.[4] Deze onschuldige doorvaart moet snel en ononderbroken zijn. Verder is bepaald dat doorvaart onschuldig is zolang dit geen gevaar oplevert voor de vrede, de orde en de veiligheid van de kuststaat. Activiteiten die wel risico op kunnen leveren voor de kuststaat zijn zaken zoals bedreiging of gebruik van geweld tegen de kuststaat, oefeningen met wapens, actief informatie verzamelen, helikopteroperaties, vervuiling of het verrichten van onderzoek. Verder moet het scheepvaartverkeer, inclusief oorlogsschepen, de scheepvaartroutes en verkeersscheidingsstelsels volgen tijdens de onschuldige doorvaart in de territoriale zee van een kuststaat.[5]
De kuststaat mag het recht van onschuldige doorvaart voor alle vreemde schepen, inclusief oorlogsbodems, tijdelijk opschorten als dit nodig is voor de veiligheid van de kuststaat.[6]
Een marineschip dat gebruik maakt van haar recht van onschuldige doorvaart door de territoriale zee van een kuststaat is beperkt in haar bewegingen. Patrouilleren of surveilleren is niet toegestaan, evenmin als het oefenen met of gereed hebben van wapensystemen, zoals zoek- en vuurleidingsradars of kanons en andere boordvuurwapens. Het is evenmin toegestaan om zonder toestemming van de kuststaat helikopteroperaties uit te voeren. Het beschermen van een koopvaardijschip door hier dichtbij te varen met actieve wapensystemen is niet toegestaan, zeker niet indien dit vele malen achtereen plaatsvindt. Dit alles valt buiten de juridische kaders van het recht van onschuldige doorvaart door de territoriale zee van een kuststaat.

Recht van doortocht

Het recht van doortocht geldt in internationale zeestraten en mag niet worden belemmerd door de kuststaat. Dit recht geldt voor alle schepen en luchtvaartuigen. Beide platformen hebben wel verplichtingen tijdens de doortocht, zoals ononderbroken en snel varen/vliegen, afzien van geweld en geen onderzoeken verrichten. Ook moeten zij zich houden aan de wetten van de kuststaat over veiligheid, milieu, en visserij, evenals aan de scheepvaartroutes en verkeersscheidingsstelsels.[7]

Indien een oorlogschip gebruik maakt van het recht van doortocht door een internationale zeestraat dan is het van boord laten gaan of aan boord nemen van kleine vaartuigen of militaire apparatuur verboden. Een helikopter mag alleen afvliegen indien deze dicht nabij het schip blijft of indien de helikopter ook gebruik maakt van het recht van doortocht. Het recht van doortocht geldt in de gehele breedte van de internationale zeestraat, dus van kustlijn tot kustlijn. Dit betekent dat een schip tijdens het varen door een internationale zeestraat vrijwel altijd in de territoriale zee van een kuststaat vaart.

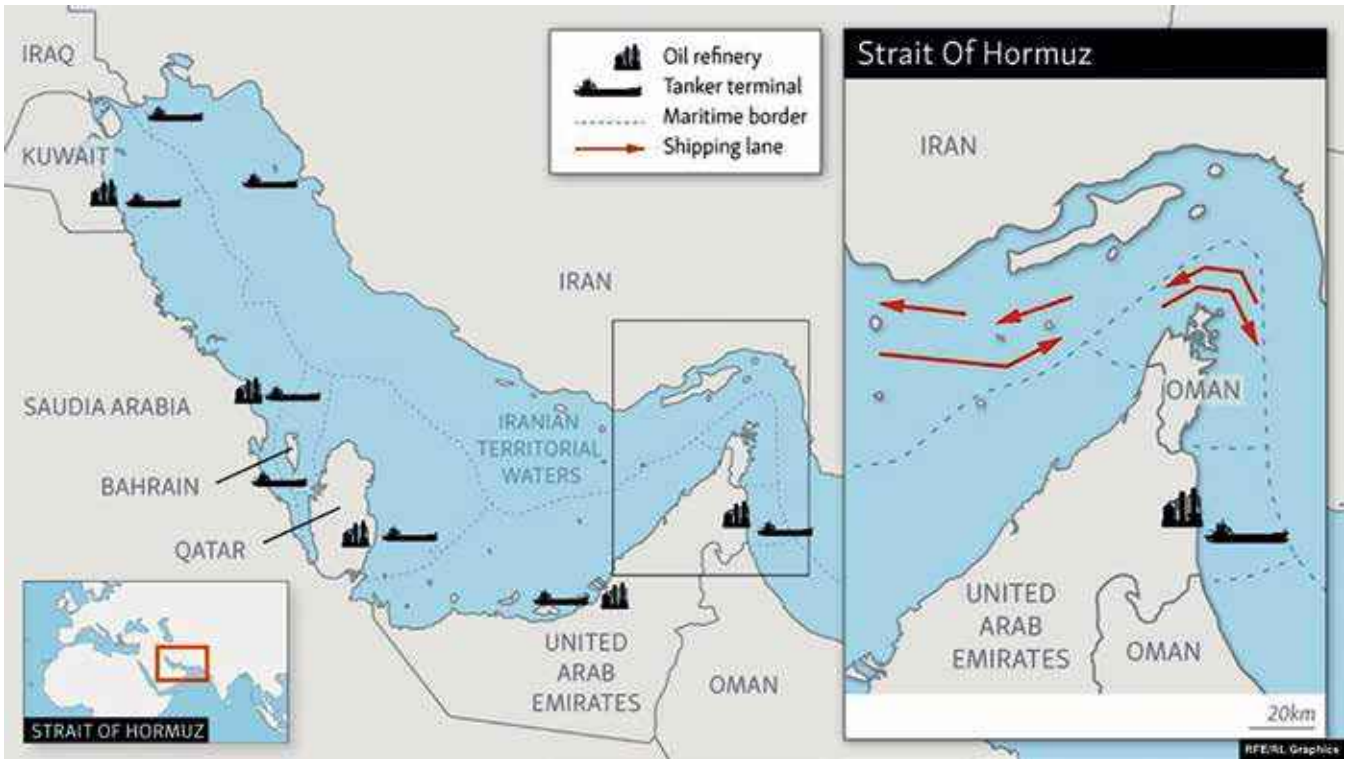
> ‘Er bestaan twee uitzonderingen op de soevereiniteit van de kuststaat in zijn nationale wateren’

Het recht van doortocht is minder restrictief dan het hiervoor beschreven recht van onschuldige doorvaart. Het recht van doortocht in internationale zeestraten mag niet door een kuststaat worden opgeschort of belemmerd, ook niet voor oorlogsschepen.
Een oorlogsschip mag niet patrouilleren of surveilleren in een internationale zeestraat. Het gebruik van geweld, inclusief de dreiging ermee, is niet toegestaan, omdat dit de vrede in gevaar zou kunnen brengen. Het frequent met actieve wapensystemen beschermen van koopvaardijschepen gedurende de doortocht door een internationale zeestraat wordt niet toegestaan door het internationaal zeerecht. Het VN-Zeerechtverdrag stelt dat schepen zich moeten onthouden van andere activiteiten dan die welke behoren bij een normale ononderbroken en snelle doortocht.[8]

Straat van Hormuz in vredestijd

De Straat van Hormuz is een klassiek voorbeeld van een zeestraat die wordt gebruikt voor internationale scheepvaart. Deze zeestraat verbindt de Perzische Golf, via de Golf van Oman met de Indische Oceaan en is van strategisch belang voor het vervoer van ruwe olie en gas naar

^ *Archieffoto van een Amerikaans fregat dat een olietanker escorteert door de Straat van Hormuz. De Amerikaanse regering heeft onlangs aan Nederland gevraagd ook een bijdrage te leveren aan het waarborgen van een vrije en veilige doorvaart in de Straat van Hormuz. (Defense Visual Information Center/Terry Cosgrove)*



Figuur 1, Straat van Hormuz. (bron: Graphic News)

vele landen, waaronder Nederland. Sluiting van deze zeestraat kan grote internationale gevolgen hebben, omdat de energievoorziening hiermee kan wordt verstoord.

De kuststaten van de Straat van Hormuz zijn de Verenigde Arabische Emiraten (VAE), Iran en Oman. Zie figuur 1 voor de bijzondere plaats die de VAE inneemt en ook de eilanden die in de territoriale zeeën liggen. De jurisdictie over deze eilanden is niet onbetwist.
Bij het smalste deel van deze internationale zeestraat vaart de scheepvaart door de territoriale wateren van zowel Iran als van Oman.
Afsluiting van een internationale zeestraat, zoals de Straat van Hormuz, door één van de aangrenzende kuststaten wordt verboden door het VN-Zeerechtverdrag.

De Straat van Hormuz is een internationale zeestraat waar op basis van het VN-Zeerechtverdrag het recht van doortocht geldt. Kuststaat Iran stelt dat dit recht beperkt is tot staten die partij zijn bij het VN-Zeerechtverdrag. Dit sluit, onder andere, de Verenigde Staten uit omdat die geen partij is bij het VN-Zeerechtverdrag. Iran is evenmin partij bij het VN-Zeerechtverdrag, omdat dit land het verdrag alleen heeft ondertekend en niet geratificeerd. Teheran beperkt daarbij het recht van onschuldige doorvaart in zijn territoriale zee door te bepalen dat oorlogsschepen voorafgaande toestemming moeten hebben voor varen door de Iranese territoriale zee. Dit wijkt af van het VN-Zeerechtverdrag.
Kuststaat Oman heeft ook enkele voorbehouden neergelegd over de Straat van Hormuz. In plaats van het voorgeschreven recht van doortocht hanteert dit sultanaat in de Straat van Hormuz het strengere regiem van het recht van onschuldige doorvaart. Oman heeft ook bepaald dat oorlogsschepen voorafgaande toestemming nodig hebben om door zijn territoriale zee te varen.[9]

> ‘De kuststaten eisen zelfs dat marineschepen zich van tevoren melden en toestemming vragen voor de doorvaart, dit is in tegenspraak met het VN-Zeerechtverdrag’

In de Straat van Hormuz zijn verkeersscheidingsstelsels aangebracht die in de territoriale zee liggen van zowel Iran als van Oman. Dit is gedaan in overeenstemming met de IMO-voorschriften en heeft tot doel om de veiligheid van de scheepvaart te vergroten. Tankers en andere koopvaardijschepen die door de Straat van Hormuz varen moeten gebruik maken van deze verkeersscheidingsstelsels en zijn onderworpen aan de speciale verkeersregels die hier gelden. Ook oorlogsschepen dienen gebruik te maken van het verkeersscheidingsstelsel en zich aan de daar geldende regels houden. De kuststaten eisen zelfs dat marineschepen zich van tevoren melden en toestemming vragen voor de doorvaart, dit is in tegenspraak met het VN-Zeerechtverdrag.
Een andere uitleg is dat oorlogsbodems zich niet hoeven te houden aan de verkeersscheidingsstelsels in internationale zeestraten. Een oorlogsschip kan volgens deze interpretatie worden ingezet buiten de verkeersscheidingsstelsels, zoals voor geheime operaties.[10] Auteur van dit artikel ondersteunt deze laatste interpretatie niet, ook omdat het VN-Zeerechtverdrag of het gewoonterecht hier geen expliciete steun voor geven, integendeel.[11]
De aanlooproutes naar de Straat van Hormuz zijn evenmin

onomstreden. Vooral in het zuidoostelijke gedeelte en in de Golf van Oman vaart een schip door meerdere territoriale zeeën. Dit zou kunnen betekenen dat een vaartuig telkens van juridisch regiem wisselt, dus van de vrijheid van scheepvaart op de volle zee, naar het recht van onschuldige doorvaart door de nationale zeeën van de VAE, Oman en Iran, en vervolgens naar het recht van doortocht door de Straat van Hormuz. De aanlooproutes naar de Straat van Hormuz tezamen met het heersende juridisch regiem is een complex leerstuk uit het internationaal zeerecht. Ook omdat de genoemde zeestraat en de aanlopen niet nauwkeurig zijn afgebakend en de kuststaten verschillende interpretaties hebben van deze regiems.

Het is niet de eerste keer dat, gedurende vredestijd, Nederlandse oorlogsschepen naar de Straat van Hormuz zijn gestuurd. Denk hierbij aan Operatie *Phalanx* (1990-1991), waarbij twee Nederlandse fregatten in WEU-verband binnen de Straat van Hormuz toezicht hielden op de naleving van het VN-handelsembargo tegen Irak[12]. Een mandaat van de VN gaf toen het recht aan deze oorlogsschepen om op te treden in de Straat van Hormuz.[13] Ook de operatie *Multinational Interception Force* (1996-2000) had een Nederlands maritiem aandeel.[14] Dit was ook een operatie onder VN-mandaat.[15]

De juridische grondslag voor deze operaties vloeide niet voort uit het VN-Zeerechtverdrag, maar uit het feit dat de VN-Veiligheidsraad op basis van het VN-Handvest maatregelen nam tegen Irak dat een bedreiging vormde voor de internationale vrede en veiligheid. Handhaving van deze maatregelen met militaire middelen was toegestaan.

Straat van Hormuz gedurende een internationaal gewapend conflict

Hiervoor werd de situatie beschreven zoals die voorkomt in vredestijd. Het is niet onwaarschijnlijk dat het huidige internationaal politieke conflict zou kunnen escaleren naar een internationaal gewapend conflict tussen de Verenigde Staten en Iran; mogelijk komen daar later nog meer belligerente partijen bij. Dan zou het zeeoorlogsrecht van kracht kunnen worden in de Straat van Hormuz en de aanlopen daarnaartoe, en misschien wel in de gehele Perzische Golf.

Het is ook interessant om te zien welke (kust)staat er dan behoort tot de strijdende partijen en welke staat neutraal blijft, indien er rond de Straat van Hormuz een internationaal gewapend conflict uitbreekt. Beide groepen hebben dan verschillende rechtsregels, ook omdat naast het zeeoorlogsrecht het VN-Zeerechtverdrag van kracht blijft in deze zeestraat.[16] Daarbij komt dat het zeeoorlogsrecht reeds decennia in een crisis verkeert, omdat er geen officiële primaire rechtsbronnen zijn met rechten en plichten, terwijl statenpraktijk en jurisprudentie ook geen duidelijk uitsluitsel geven.[17] Wel kan men het zeeoorlogsrecht vinden in de *San Remo Manual*, dit is een gerenommeerd internationaal handboek over het zeeoorlogsrecht.[18]

> 'Tijdens de operatie Enduring Freedom (2002-2003) hebben Nederlandse marineschepen in de Straat van Hormuz koopvaardijschepen aangehouden en onderzocht'

De Straat van Hormuz ligt gedeeltelijk in de territoriale zee van Iran, dat een strijdende partij kan zijn in een eventueel internationaal gewapend conflict. Hierdoor kan Iran restricties opleggen aan het recht van doortocht door de Straat van Hormuz, maar dan alleen voor schepen van



'Tijdens de operatie Enduring Freedom (2001-heden) hebben Nederlandse marineschepen in de Straat van Hormuz koopvaardijschepen aangehouden en onderzocht.' Op de foto Multipurpose fregat Hr. Ms. Van Nes en de onderzeeboot Hr. Ms. Walrus in de haven van Jebel Ali (Verenigde Arabische Emiraten), november 2002. (NIMH)

vijandelijke belligerenten. Potentieel vijandelijke schepen, zoals die van de Verenigde Staten lopen dan het gevaar te worden aangevallen tijdens de doortocht door deze zeestraat. Deze vijandelijke oorlogsschepen mogen wel door de Straat van Hormuz varen voor zover deze in de nationale wateren van Oman ligt. Dat is dan namelijk een neutraal gedeelte van deze vaarweg, aannemende dat Oman geen partij is of wordt bij een internationaal gewapend conflict tussen de Washington en Teheran. Neutrale schepen moeten rekening houden met vijandelijkheden tussen de strijdende partijen, maar ook met het risico dat ze door Teheran of ander strijdende partijen kunnen worden aangehouden en onderzocht.[19]
Tijdens de operatie *Enduring Freedom* (2001-heden) hebben Nederlandse marineschepen in de Straat van Hormuz koopvaardijschepen aangehouden en onderzocht.[20] De juridische grondslag voor deze operatie was het recht van zelfverdediging, terwijl het zeeoorlogsrecht de juridische basis was voor het aanhouden en onderzoeken van vreemde schepen.[21]

Ten slotte

De Straat van Hormuz is een internationale zeestraat met een eigen juridisch regiem dat is vastgelegd in het VN-Zeerechtverdrag. De kuststaten langs de Straat van Hormuz hebben verschillende interpretaties van het rechtsregiem in deze internationale zeestraat. Het VN-Zeerechtverdrag ondersteunt niet dat oorlogsschepen in de Straat van Hormuz patrouilleren en koopvaardijschepen actief beschermen, zeker niet indien hier geweld of dreiging daarmee bij te pas komt. Wel is het mogelijk dat de VN-Veiligheidsraad bepaalt dat het recht van doortocht door de Straat van Hormuz wordt verruimd. Dit is mogelijk in het kader van het VN-collectieve veiligheidssysteem en op basis van het VN-Handvest.[22] Indien een Nederlands oorlogschip in EU-verband vaart dan verandert er niets aan de juridische regels in de Straat van Hormuz, omdat de EU geen bevoegdheid heeft om die regels te veranderen.
Eerdere missies van Nederlandse oorlogsschepen in de Straat van Hormuz hebben veel parallellen met de huidige situatie, indien Nederland de Amerikaanse aanvraag voor maritieme steun inwilligt. Een significant verschil is echter dat er op dit moment voornamelijk een juridische grondslag moet worden gevonden in het VN-Zeerechtverdrag, maar dit verdrag ondersteunt militair optreden niet in een internationale zeestraat, zoals de Straat van Hormuz. Wel heeft een oorlogsschip het onvervreemdbare recht van zelfverdediging.
Gedurende een internationaal gewapend conflict is een oorlogsschip in de Straat van Hormuz naast het VN Zeerechtverdrag ook aangewezen op verouderd zeeoorlogsrecht dat niet officieel is vastgelegd in primaire rechtsbronnen. Het zeeoorlogsrecht is wel in handboeken vastgelegd, die gedeeltelijk statenpraktijk, maar geen consensus reflecteren. Gedurende zo'n conflict dienen meerdere rechtsvragen te worden beantwoord. Is Nederland een strijdende partij of neutraal? Is de Straat van Hormuz geheel of gedeeltelijk een oorlogsgebied? Welke kuststaten langs de Straat van Hormuz en de aanlopen zijn neutraal? Indien Nederland neutraal blijft en door een strijdende partij, zoals de Verenigde Staten, wordt gevraagd voor militaire assistentie in de Straat van Hormuz dan kan dat serieuze consequenties hebben voor Nederland. Parallellen met eerdere missies waarbij het zeeoorlogsrecht van toepassing was zijn aanwezig.
De commandant van een Nederlands oorlogsschip dat eventueel een taak krijgt in de Straat van Hormuz heeft een grote uitdaging door snel en goed de juridische realiteit in te schatten. Hierbij kan een ervaren militair jurist een goede aanvulling zijn voor de commandant.
Deze commandant heeft vele sensoren en wapensystemen aan boord, maar het internationaal (zee)recht legt meerdere beperkingen op bij het gebruik ervan tijdens het waarborgen van een vrije en veilige doorvaart in de Straat van Hormuz.

Mr. dr. drs. P.J.J. (Peter) van der Kruit diende van 1973-2004 als zeeofficier bij de Koninklijke Marine en vervolgens tot 2014 als Universitair Hoofddocent/ Senior Onderzoeker bij de NLDA/Sectie Militair Recht. Tegenwoordig is hij directeur van het Juridisch Nautisch Adviesbureau JNAB B.V.

Noten

1 F.v. Straaten, 'Alles wat je moet weten over de Straat van Hormuz' *NRC* 10 juli 2019; A. Shala & L. Nasseri, 'Iran Raises Stakes in U.S. Showdown with Threat to Close Hormuz', in: *Bloomberg* 22 april 2019.
2 *Kamerstukken II* 2018/19, 29521, nr. 384.
3 Art. 37 Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee 1982 (VN-Zeerechtverdrag), *Trb*. 1983, 83.
4 Art. 17 VN-Zeerechtverdrag.
5 Art. 18 t/m 22 VN-Zeerechtverdrag.
6 Art. 25 lid 3 VN-Zeerechtverdrag.
7 Art. 37 e.v. VN-Zeerechtverdrag.
8 Art. 39 lid 1 onder c VN-Zeerechtverdrag.
9 Depositaris van de VN-Verdragenbank (https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#EndDec); US Department of Defense Directive 2005.1, *The Maritime Claims Reference Manual*, Washington, mei 2018.
10 Para 2.5.3. *Commanders Handbook on the Law of Naval Operations*, Norfolk (VA) august 2017, aangehaald door: Henseler, S. (2018), 'Leveraging Transit Passage to Accomplish Operational Objectives', in: *MOC War-fighter*, Vol.1: Issue 11, Article 2.
11 Art.1 Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972, *Trb*. 1974, 51. Dit artikel spreekt over 'alle schepen'.
12 *Golfoorlog*, brochure NIMH, 15 april 2010.
13 Resolutie 665 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (25 augustus 1990), UN Doc S/RES/665.
14 *Multinational Interception Force Iraq*, brochure NIHM, 02 juni 2009.
15 Resolutie 665 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (25 augustus 1990), UN Doc S/RES/665.
16 Art. 27 San Remo Manual.
17 Kruit, P.J.J. van der (2007), 'Zeeoorlogsrecht, een oorlogsrecht in crisis' in: *Militaire Spectator,* Jaargang 176 5-2007 p. 224-232.
18 San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, Part II, Section II, San Remo 12 juni 1994. Zie ook het meer recente standaardwerk van J. Schildknecht, et al (eds.), *Operational Law in International Straits and Current Maritime Security*, Springer International Publishing 2018.
19 Art. 27 t/m 30 San Remo Manual.
20 Zie voor een verslag, inclusief de ervaringen van toenmalige commandanten J. Karremann, "Commandant Van Amstel in Straat van Hormuz (2002): "Leg een gordijn van lood voor die speedboot in het water" in: *Marineschepen.nl*, 23 juli 2019.
21 *Kamerstukken II* 2001/02, 27 925, nr. 53; zie voor een uitgebreide beschrijving van maritieme operaties: M.D. Fink, *Maritime Interceptions and the Law of Naval Operations*, Amsterdam: AUP 2018.
22 Hoofdstuk VII van het Handvest van de Verenigde Naties, San Francisco 26 juni 1945, *Trb*. 1979, 37.

KVMO Seminar

PROGRAMMA 29 NOVEMBER 2019

Hoe zorgen we ervoor dat de vrije handelsroutes over zee en ons internet in de huidige turbulente geopolitiek toegankelijk blijven en welke maatregelen zijn daarvoor nodig? Praat mee en meld u nu aan voor het KVMO actualiteitenseminar!



09:30 UUR	Ontvangst met koffie en thee
10:15 UUR	Opening door moderator KLTZ b.d. Jeroen de Jonge
10:20 UUR	Welkom en introductie door KTZ ing. Marc de Natris, voorzitter KVMO
10:30 UUR	**Maritieme Strategie: is er nog plek voor de KM?** door KTZ mr. Niels Woudstra, CZSK
11:00 UUR	**Persoonlijke ervaringen** door KTZ b.d. ir. Jeroen Franken, voormalig defensieattaché China
11:30 UUR	**China in het cyberdomein: you are being watched** door dr. Rogier Creemers, Universiteit Leiden
12:00 UUR	Interactieve Q&A
12:30 UUR	Lunch
13:30 UUR	**Cybersecurity: mare liberum op het world wide web** door mr. Patrick de Graaf, TNO
14:00 UUR	**De Nieuwe Wereldorde: zijn we naïef?** door prof. Rob de Wijk, HCSS
14:45 UUR	Discussie onder leiding van moderator KLTZ b.d. Jeroen de Jonge
15:15 UUR	Afsluiting door KTZ ing. Marc de Natris, voorzitter KVMO
15:15 TOT 16:00 UUR	Borrel

Aanmelden via www.kvmo.nl
Deelname is gratis!

Alle informatie over het seminar staat op www.kvmo.nl
U kunt ook contact opnemen met de KVMO via info@kvmo.nl

Column



Ik ben een koele minnaar van President Donald Trump, zijn stijl, zijn opportunisme, zijn beleid. Met Trump is Amerika grootsprakeriger geworden, maar zeker niet grootser. Toch schuilt er in die Trumpiaanse grootspraak een aantal ongemakkelijke waarheden, vooral voor de vorige generatie leiders, die weliswaar een keurig voorkomen hadden, de juiste tonen aantokkelden in hun toespraken en de mond vol hadden van waarden maar de moed niet hadden die waarden te verdedigen in de praktijk.

Zo zat ik onlangs te luisteren naar een toespraak van Vicepresident Mike Pence. De politicus ging flink tekeer. Hij betichtte er grote Amerikaanse multinationals van zich als het ware te onderwerpen aan China uit winstbejag en de aantrekkingskracht van Chinees geld. Hij veegde Nike en het Amerikaanse basketbal de mantel uit. Zij zouden zich, zo stelde hij, onderwerpen aan buitenlandse censuur terwijl ze zich wél kritisch opstellen tegenover de binnenlandse politiek. Amerikaanse burgers en bedrijven, zo ging hij verder, moeten opstaan voor Westerse waarden thuis en in de wereld.
Pence's discours valt moeilijk te rijmen met het feit dat het Witte Huis een week eerder de Koerdische verzetsstrijders dumpte als waren ze grofvuil en dat de Amerikaanse defensieminister Mark Esper de NAVO verzocht ook het hyper-autoritaire Saudi-Arabië te beschermen. Toch zat er een kern van waarheid in de toespraak van Pence. In hun kosmopolietenclubjes jammeren zakenlui graag om het hardst over de teloorgang van de liberale wereldorde en het feit dat autoritaire landen het vaak niet zo ernstig nemen met internationale economische spelregels, maar ze blijven toch flink investeren in die autoritaire landen. Het is gemakkelijker te teren op een standvastige dictatuur dan een onstabiele democratie sterker te helpen maken.

'Het is gemakkelijker te teren op een standvastige dictatuur dan een onstabiele democratie sterker te helpen maken'

Het autoritarisme van Vladimir Poetin is niet groot gemaakt door Trump, maar door onze eigen sociaaldemocraten, de christendemocraten en de liberalen. Denk maar aan voormalig bondskanselier SPD-er Gerhard Schröder , die nu voorzitter van de raad van toezicht is van Nordstream (dat Russisch gas naar Duitsland brengt via pijpleidingen in de Oostzee). De dictatuur van China en zijn uitbreidende invloed wordt nog steeds met de rode loper onthaald door onze nette pragmatische politici. Sommige van die politici of bedrijfsleiders rechtvaardigen hun koers met het argument dat we onze belangen in de gaten moeten houden. Maar sinds wanneer zijn onze belangen gebaat bij de verknechting aan strategische rivalen? Het houdt geen steek, noch vanuit het perspectief van onze waarden, noch voor wat de belangen betreft.
Ik was ook geïntrigeerd door een opmerking die Donald Trump onlangs maakte over kosmopolitisme. Hij stelde dat als je de vrijheid een dienst wil bewijzen, je eerst je verantwoordelijkheid moet nemen voor je eigen land. Ik vind dat een correcte stelling. Al te vaak hoor je de welgestelde globetrotters opperen dat de wereld een dorp geworden is, maar ze vertikken het om hun eigen stoep te vegen. Wat schiet het op in Davos te filosoferen over dat wereldwijde dorp als in je eigen straat de rioleringen overlopen, er kraters in de wegen zitten en de mensen elkaar lijken te mijden. Dat wereldwijde dorp, die globalisering, functioneert pas als de verschillende onderdelen hun gevoel voor eigenwaarde behouden en uitdrukken.
Trump is geen rolmodel, verre van. Maar hij maakt enkele belangrijke punten. Hij is niet verantwoordelijk voor de puinhoop die Amerika vandaag is; hij is er het gevolg van.
Het zijn vooral de pragmatische leiders die kansen hebben laten liggen en het politieke vertrouwen hebben doen kelderen. Als zij de democratie werkelijk zo genegen zijn, zou het niet misstaan een beetje de hand in eigen boezem te steken.

Dr. Jonathan Holslag is politicoloog en China-kenner. Hij is onder meer docent Internationale Politiek aan de Vrije Universiteit Brussel.



De defensietop en de val van de Muur

'Het is goed (…) [je] te realiseren dat militairen (…) de plicht hebben zich behoudend op te stellen'[1]

Dertig jaar geleden, op 9 november 1989, viel volkomen onverwachts de Berlijnse Muur. Het was een kantelpunt in de Koude Oorlog. De communistische regimes in Oost-Europa probeerden met haastige hervormingen het tij te keren, maar het was tevergeefs. Het communisme was geen geloofwaardig alternatief meer voor het kapitalisme en dat viel ook niet langer af te dwingen.

Na de hereniging van Duitsland op 3 oktober 1990, was een terugkeer naar de oude situatie niet meer mogelijk. Toen een jaar later, op 25 december 1991, ook de Sovjet-Unie relatief vreedzaam uit elkaar viel, was het Koude Oorlog conflict definitief voorbij.

De val van de Muur was een totale verrassing. Het conflict was na al die jaren zo vanzelfsprekend geworden, dat niemand binnen de Defensietop zich het einde ervan kon voorstellen. De Nederlandse krijgsmacht had zich sinds de jaren vijftig grotendeels toegelegd op de bondgenootschappelijke verdediging tegen de communistische dreiging uit het Oosten. Ondanks de ontspanning tussen Oost en West eind jaren tachtig verwachtte de top van de krijgsmacht niet dat dit zou veranderen. Hun grootste zorg was een verlaging van het defensiebudget.[2]

De eerste maanden na de val van de Muur kunnen met recht worden aangeduid als een crisis. In een nieuwe nog diffuse veiligheidssituatie moesten de politieke en militaire leiding zich plotseling beraden op de toekomst en zelfs het bestaansrecht van de krijgsmacht. Met de kennis van nu kunnen we stellen dat in deze periode de basis is gelegd voor de huidige krijgsmacht. In dit artikel staat de eerste reactie van de defensietop in de eerste maanden na de val van de Muur centraal. Wegens de plaatsing in het Marineblad komt ook het handelen van de marineleiding aan de orde.

Een nieuwe defensienota

Een dag voor de val van de Muur was juist het derde kabinet Lubbers aangetreden met Relus ter Beek (PvdA) als

∧ *Deelnemers aan de conferentie van de defensietop op de Zwaluwenberg, het kantoor van de IGK, in 1990.*

minister van Defensie en Berend-Jan baron van Voorst tot Voorst (CDA) als staatssecretaris. In de eerste ontmoeting met de Defensietop kondigde de minister aan – onwetende wat er de volgende dag zou gebeuren – dat hij in zijn regeerperiode een nieuwe Defensienota wilde uitbrengen. De nota moest antwoord geven op de ontspanning tussen Oost en West en invulling geven aan de afspraak in het regeerakkoord één miljard gulden op Defensie te bezuinigingen.[3]

Toen de volgende dag de Berlijnse Muur viel was dat zoals gezegd voor de top van Defensie een totale verrassing. De door Ter Beek aangekondigde Defensienota stond plotseling in een heel ander daglicht. In plaats van een bezuinigingsvraagstuk vroegen de ontwikkelingen in Oost-Europa om een fundamentele herdefiniëring van het defensiebeleid met grote gevolgen voor de krijgsmacht.

'De eerste maanden na de val van de Muur kunnen met recht worden aangeduid als een crisis'

De 'coup' van de Directie Algemene Beleidszaken

Op het ministerie van Defensie trok de directeur van de Directie Algemene Beleidszaken (DAB), Dirk Barth, het initiatief voor het schrijven van de nieuwe defensienota naar zich toe, ten koste van de militaire top. Hij waarschuwde Ter Beek voor de invloed van de krijgsmachtdelen. Zij zouden volgens hem begrijpelijkerwijs proberen hun eigen opvattingen en belangen in de nota naar voren te laten komen. Ook bij de Defensiestaf moest de minister daar rekening mee houden, omdat de daar geplaatste militairen voor hun vervolgcarrière afhankelijk waren van de krijgsmachtdelen. Barth adviseerde de bewindsman daarom zijn afdeling de leiding te geven over het schrijven van de defensienota. De DAB bestond vrijwel uitsluitend uit burgerambtenaren en was de enige afdeling die direct voor de minister werkte.[4]

Ter Beek nam het advies van zijn belangrijkste adviseur over en liet de krijgsmachtdelen buiten de besluitvorming. Wel kwam hij tegemoet aan het bezwaar van de Chef Defensiestaf (CDS), generaal Peter Graaff, tegen het gebrek aan militaire inbreng. De minister stelde daarom een vertegenwoordiger van de DAB, Jacques de Winter, en van de Defensiestaf, brigade-generaal der mariniers Henk van den Breemen, aan als de coördinatoren van de defensienota. Ze traden toe tot het hoogste besluitvormende orgaan binnen het ministerie van Defensie, het Politiek Beraad, dat ging functioneren als Stuurgroep van de defensienota. De leden waren de twee bewindslieden, de secretaris-generaal Michiel Patijn, de CDS en de directeur van de DAB.[5]

Afscheid van de Koude Oorlog

Op 6 december besprak de Stuurgroep aan de hand van een door Barth opgestelde notitie de defensienota. Hij concludeerde dat de 'afbrokkeling van de oude machtstegenstellingen' onomkeerbaar was en stelde een aantal fundamentele zaken ter discussie. Betekende de ontwikkelingen in Oost-Europa het einde van de verdediging van West-Duitsland door NAVO-troepen? In hoeverre was een mobiele en flexibele krijgsmacht een alternatief voor de bestaande krijgsmacht? Wat als de verhoudingen in Europa weer verslechterden? Kon Europa dan nog rekenen op Amerikaanse betrokkenheid voor de veiligheid van het oude continent en in het bijzonder de nucleaire garanties? Ook stelde Barth de dienstplicht ter discussie. Overwogen moest worden om deze af te schaffen of de diensttijd te verkorten. Op korte termijn was het meest concrete gevolg van de verminderde dreiging uit het Oosten verlaging van het defensiebudget. Volgens Barth werd de roep te bezuinigen op de krijgsmacht steeds luider en dat dwong tot het maken van fundamentele keuzes.[6]

Van de bijeenkomsten van de Stuurgroep zijn geen notulen gemaakt. De notitie van Barth toont evenwel dat de Stuurgroep een maand na de val van de Muur de ernst van de situatie onderkende en het bestaande defensiebeleid fundamenteel ter discussie stelde. Daarbij leken er geen taboes te zijn. De enige uitzonderingen voor de minister waren het afschaffen van de dienstplicht en gedwongen ontslagen.[7]

De reactie van de marineleiding op de val van de Muur

Op 1 september 1989 was vice-admiraal jonkheer Herpert van Foreest aangetreden als de bevelhebber der zeestrijdkrachten. Hij vertelde later dat hij vond dat de plannen van zijn voorganger onvoldoende 'realiteitswaarde' hadden en besloot met de Admiraliteitsraad 'proactief' na te denken over de toekomst. De raad besloot dat de bestaande harmonische structuur van de vloot behouden moest blijven. De Koninklijke Marine moest volgens Van Foreest:
'een volwassen mannetje te blijven, maar niet van één meter tachtig, maar van één meter zestig, met alle elementen met een onderzeedienst, en een marineluchtvaartdienst, en een mijnendienst en de mariniers. In plaats van dat wij op ons op een aantal taken zouden concentreren met één meter tachtig, maar gemuteerd door het leven te gaan.'[8]



Vice-admiraal jonkheer Herpert van Foreest.

De val van de Muur een paar maanden later was voor de marineleiding geen reden van koers te veranderen. Twee uitgangspunten lagen daaraan ten grondslag. Enerzijds redeneerde de marine dat de maritieme dreiging van het Warschaupact vooral

afkomstig was van de Sovjet-Unie en daar was ogenschijnlijk nog weinig aan de hand. Anderzijds voorzag de marine een toenemend belang van crisisbeheersing en vredesoperaties, ook buiten het NAVO-verdragsgebied. De marineleiding kon zich goed vinden in deze taak. Het vroeg niet om grote aanpassingen en het paste uitstekend bij de ambitie een wereldwijd opererende marine te zijn.[9]

De ruimte ontbreekt om in te gaan op de andere krijgsmachtdelen, maar wat opvalt is dat ook de landmacht en luchtmacht vasthielden aan de plannen die ook zij voor de val van de Muur hadden opgesteld.[10] De tweede overeenkomst was dat ook zij zich tot doel stelden de kern van hun organisatie, respectievelijk het Legerkorps en de vloot moderne jachtvliegtuigen, zoveel mogelijk te behouden.[11]

Uitgangspunten voor het defensiebeleid na de Koude Oorlog

Op 8 januari 1990 was de eerste opzet voor de uitgangspunten van de nieuwe defensienota gereed. Amper twee maanden na de val van de Muur concludeerde de Stuurgroep dat de Sovjet-Unie geen wezenlijke bedreiging meer vormde voor het Westen. Er was een fundamentele herdefiniëring van het Nederlandse veiligheidsbeleid nodig.[12] De Stuurgroep onderkende twee mogelijke benaderingen voor de heroriëntatie van de krijgsmacht. De eerste was wachten met de herstructurering tot de onderhandelingen tussen de NAVO en het Warschaupact over de reductie van de conventionele strijdkrachten in Europa waren afgerond. Het voordeel van deze benadering was dat het duidelijk maakte welke krijgsmachtdelen voor reductie in aanmerking kwamen. Bovendien liep Nederland dan in de pas met zijn bondgenoten. De tweede benadering was onmiddellijk beginnen met het 'uitdunnen' en herstructureren van de krijgsmacht. De meer diffuse en minder acute dreiging en de fundamentele politieke veranderingen in Europa vroegen om een andere krijgsmacht, met:

> 'kleinere, multifunctionele, meer mobiele eenheden, die in uiteenlopende, moeilijk te voorzien situaties snel kunnen worden ingezet, met daarop afgestemde uitrusting'.[13]

De kracht van de tweede benadering was dat de krijgsmacht snel duidelijkheid had over haar toekomst en dat Defensie de reorganisaties daar van meet af aan op kon afstemmen.

De tweede conclusie die de Stuurgroep trok, was dat door de sterke afname van de dreiging het bestaansrecht van de krijgsmacht minder eenvoudig te beargumenteren was. Om de strijdkrachten in de toekomst te kunnen blijven rechtvaardigen was een alternatief nodig. De Stuurgroep overwoog daarom de deelname aan vredesoperaties van de Verenigde Naties een centralere rol te geven in het defensiebeleid. Door de constructievere opstelling van de Sovjet-Unie in de Veiligheidsraad was de verwachting dat de VN in de toekomst veel slagvaardiger kon optreden. Bovendien verwachtte de Stuurgroep de komende jaren 'geen gebrek' aan conflicten in de Derde Wereld.[14]

Eind januari was de tweede versie van de conceptnota gereed. De Stuurgroep besloot de ontwikkelingen niet af te wachten, maar afscheid te nemen van de Koude Oorlog als richtsnoer voor het defensiebeleid en te beginnen aan een ingrijpende herstructurering van de krijgsmacht. Nederland kreeg een kleinere krijgsmacht. In de komende vijf jaar nam Defensie afscheid van 20 procent van het personeel. Tegelijkertijd moest de krijgsmacht zich omvormen tot een organisatie die snel inzetbaar was voor uiteenlopende operaties binnen en buiten het NAVO-verdragsgebied. Om de flexibiliteit en mobiliteit van de krijgsmacht te verbeteren besloot de Stuurgroep ook aan te sturen op investeringen, onder andere in een Luchtmobiele Brigade en een amfibisch transportschip.[15]

In zekere zin was de beleidswijziging een gok. Weliswaar was de deelname aan crisisbeheersing en vredesoperaties begin 1990 een voordehand liggend alternatief, het was nog onzeker of de krijgsmacht hier wel toe in staat zou zijn en of er voldoende politiek draagvlak voor was. Ook was het de vraag of het parlement, waar de meeste politici vooral oog leken te hebben voor het innen van het vredesdividend, bereid zou zijn miljarden guldens te investeren in een nieuwe taak. Het kabinet en de Tweede Kamer zouden weleens tot de conclusie kunnen komen dat meer bezuinigen mogelijk waren. Het departement stond dan met lege handen.

> 'In zekere zin was de beleidswijziging een gok'

Het succesvolle verzet van de militaire top

Zoals gezegd zijn van de gesprekken in de Stuurgroep geen verslagen gemaakt, maar uit de hier aangehaalde documenten en interviews valt op te maken dat dit gremium verdeeld was over de hoogte en het tempo van de bezuinigingen. Een deel van de Stuurgroep vond dat er rigoureuzere ingrepen noodzakelijk waren. De Winter verwachtte dat anders:

> 'de krijgsmachtdelen onvoldoende bereid zijn zich werkelijk structureel aan te passen aan de geheel nieuwe politiek-militaire situatie'.[16]

Hij waarschuwde de minister dat in het geval van aanhoudende bezuinigingen de krijgsmacht zichzelf dreigde uit te hollen, omdat de personeelslasten een steeds groter beslag zouden gaan leggen op het defensiebudget ten koste van investeringen. Van den Breemen vertegenwoordigde de meer behoudende stroming in de Stuurgroep. Hij adviseerde voor de herstructurering voldoende tijd te nemen om kwantiteit in te kunnen ruilen voor kwaliteit en pleitte voor een periode van tien jaar en een reductie van 25 procent.[17]

Op 5 februari 1990 besloot de Stuurgroep binnen vijf jaar de omvang van het personeel met 15 procent te verminderen. Voor de complete herstructurering trok ze tien jaar

uit.[18] De Winter verzette zich tegen het besluit, omdat de noodzakelijke stok achter de deur om de krijgsmachtdelen te dwingen tot een fundamentele keuzes hiermee was verdwenen. Bovendien vond hij de periode van tien jaar in geen verhouding staan tot de snelle en ingrijpende politiek-militaire veranderingen in Europa. Hij waarschuwde Ter Beek dat dit het moment was het juiste besluit te nemen. Als het laatste te voorzichtig of onduidelijk was – en hij vond het voorliggende besluit beide – dan kon dat later moeilijk worden bijgesteld zonder het planningsproces grondig te verstoren.[19]

De minister legde het advies naast zich neer. Hij legde later uit dat het vermijden van gedwongen ontslagen uiteindelijk voor hem de doorslag had gegeven. Als sociaaldemocraat beschouwde hij dat als een plicht. Ook besefte hij dat onrust onder het defensiepersoneel het draagvlak voor de veranderingen ernstig zou aantasten.[20] De defensietop had van deze randvoorwaarde slim gebruik gemaakt door de minister te overtuigen dat hij alleen aan deze randvoorwaarde kon voldoen als de reductie beperkt bleef tot 15 procent. Ter Beek verklaarde later:

> 'Als we 3% per jaar reduceren (5x3=15) dan kan dat op een vrij geleidelijke manier. (…) Maar ik heb zelf niet het percentage verzonnen, maar ik had dus wel een aantal randvoorwaarden geformuleerd en toen is dus vanuit de Defensiestaf dit aangereikt als een reëel scenario'.[21]

'Zelfs in afwezigheid van de politieke en ambtelijke leiding hielden de krijgsmachtdelen de kaarten tegen de borst'

A struggle for life[22]

Formeel was de Defensiestaf de spil in het defensieplanningsproces, maar na de val van de Muur had ze die rol moeten afstaan aan de Stuurgroep en de DAB. Desondanks probeerde ze zo veel als mogelijk invulling te geven aan haar rol als *corporate planner*. Om het denken binnen de militaire top over de toekomstige rol en de samenstelling van de krijgsmacht op elkaar af te stemmen organiseerde de Afdeling Toekomstvisie (ATV) van de Defensiestaf half februari 1990 een meerdaags colloquium met de belangrijkste planners van de krijgsmachtdelen. Om vrij te kunnen discussiëren waren de politieke en ambtelijke top niet uitgenodigd.[23]

Het bewaard gebleven verslag van het colloquium geeft inzicht in de ideeën die de krijgsmachtdelen hadden over hun toekomst. Alle drie erkenden ze dat de wereld was veranderd, maar tegelijkertijd was dat geen aanleiding voor wezenlijke veranderingen.[24] Zo voorzag souschef plannen van de Koninklijke Marine commandeur Luuk Kroon dat 'vitale veiligheidsbelangen' steeds vaker door ontwikkelingen buiten Europa zouden worden beïnvloed. Dit betekende dat de marine minder vaak op de Noord-Atlantische Oceaan zou opereren, maar vaker betrokken zou zijn bij het handhaven van de internationale rechtsorde, zowel binnen als buiten het NAVO-verdragsgebied. Ook voor deze nieuwe taken bleef de bestaande maritieme taakgroep en het Korps Mariniers onverminderd van belang. De andere krijgsmachtdelen volgden een vergelijkbare redenatie. Ook toen de CDS de krijgsmachtdelen de opdracht gaf de gevolgen van reducties van 15, 25 en 50 procent uit te werken, leidde dat niet tot nieuwe inzichten. Zelfs bij een halvering van de krijgsmacht lieten de krijgsmachtdelen de bestaande structuren ongemoeid. De bezuinigingen losten ze op door de last te verdelen over de gehele organisatie.[25]

Op de laatste dag van het colloquium werden de uitkomsten gedeeld met de CDS, de bevelhebbers en met Van den Breemen. De bevelhebbers spraken hun waardering uit voor het initiatief, maar riepen de CDS op niet voor de muziek uit te lopen. Er lag immers nog niets vast, behalve dat de Stuurgroep de krijgsmacht met 15 procent wilde reduceren. Graaff zegde toe dat het colloquium een brainstormsessie was, 'niet meer en niet minder'. Hij sloot de bijeenkomst af met het uitspreken van zijn waardering voor de harmonieuze wijze waarop de krijgsmachtdelen en de Defensiestaf met elkaar hadden samengewerkt.[26] Ondanks deze beleefde woorden was het de Defensiestaf niet gelukt met een gezamenlijk militaire antwoord te komen. Zelfs in afwezigheid van de politieke en ambtelijke leiding hielden de krijgsmachtdelen de kaarten tegen de borst. Later stelde Kroon – in 1998 zelf CDS – dat het weinig nut had de krijgsmachtdelen bij elkaar te zetten zolang Nederland geen eigen militaire strategie had om beredeneerde keuzes te maken over middelen en aantallen.[27] De bevelhebber van de luchtstrijdkrachten luitenant-generaal Wil Louwerse onderschreef de conclusie van Kroon. Volgens hem kon je 'eeuwig' blijven discussiëren over hoeveel squadrons de luchtmacht nodig had, maar uiteindelijk was het allemaal 'arbitrair'.[28] De enige manier volgens Kroon om de discussie enigszins zuiver te houden was de besluitvorming naar een hoger niveau in de organisatie te tillen. Het was dan aan de krijgsmachtdelen de minister te overtuigen.[29] Kortom: het was ieder voor zich.
Het colloquium maakte ook duidelijk dat de krijgsmachtdelen in staat waren fundamentele keuzes te vermijden. De Winter kreeg dus gelijk. Toen hij later het verslag van het colloquium onder ogen kreeg, waarschuwde hij de minister voor de laatste keer:



CDS Luitenant-admiraal Luuk Kroon in 2004. (NIMH)



'De nieuwe hoofdtaak viel in goede aarde. Het handhaven van de internationale rechtsorde was al een taak die traditioneel was toebedeeld aan de marine'. Op de foto Hr. Ms. Zuiderkruis, Hr. Ms. Philips van Almonde en Hr. Ms. Jacob van Heemskerck op weg naar de Perzische Golf, eind 1990. (NIMH)

> 'Tegen de achtergrond van de grootste verandering op veiligheidspolitiek gebied sinds 1945 meent de CDS, in het voetspoor van de krijgsmachtdelen, de eerste vijf jaar te kunnen voldoen met niets doen. Stemt u hiermee in, dan moet de Defensienota-1990 op voorhand als mislukt worden beschouwd.'[30]

Ogenschijnlijk had de militaire top de eerste bezuinigingsslag gewonnen. Nu weten we dat het een pyrrhusoverwinning was. In deze cruciale beleidsvormende fase lieten ze de kans liggen als één militair blok de Stuurgroep en de DAB tegemoet te treden en met een gezamenlijke toekomstbestendige visie te komen. Aangezien ze er samen niet uitkwamen maakten ze zich afhankelijk van de Stuurgroep, verviel zo de eigen overtuigingskracht en gaven ze het initiatief uit handen.

Een breuklijn in het Nederlandse defensiebeleid

Op 9 maart 1990 presenteerde de Stuurgroep de definitieve *Uitgangspunten en Richtlijnen voor de Defensienota 1990*.[31] De Nederlandse krijgsmacht ging zich toeleggen op crisisbeheersing en vredesoperaties in plaats van de verdediging van het territoir van het bondgenootschap. Nu kunnen we stellen dat Defensie met de *Defensienota 1991* de basis legde voor het defensiebeleid na de Koude Oorlog. Toen Ter Beek in 1993 in de *Prioriteitennota* het probleem van de beperkte uitzendbaarheid van dienstplichtigen oploste door de opkomstplicht op te schorten, was de verandering compleet. De krijgsmacht had een nieuwe taak en was daar in zijn geheel voor inzetbaar.[32] Het bleek een schot in de roos. De krijgsmacht is sinds 1990 voortdurend ingezet.

Er was ook een hardnekkige continuïteit. De krijgsmachtdelen accepteerden de nieuwe taak, maar probeerden de organisaties die ze geërfd hadden uit de Koude Oorlog in kleinere vorm te behouden. Met de komst van nieuwe middelen als de Luchtmobiele Brigade, transportvliegtuigen en het amfibisch transportschip kregen ze er zelfs capaciteiten bij. De bezuinigingen losten ze op door investeringen uit te stellen en het gebruik van de 'kaasschaaf'-methode. Het bracht de krijgsmacht in steeds grotere financiële problemen. Dit was geen verrassing. De toenmalige directeur-generaal economie en financiën van Defensie Jan Kombrink constateerde reeds in 1992 dat het fundament van de krijgsmacht was gebouwd op financieel drijfzand. Net als De Winter twee jaar eerder waarschuwde hij dat de krijgsmacht zichzelf op termijn dreigde uit te hollen. Een situatie die volgens de Algemene Rekenkamer in 2015 realiteit was geworden.[33] Ook dit was een erfenis van de keuzes die Defensietop in de eerste maanden na de val van de Muur maakte.

De marineleiding was tevreden over het resultaat. In maart 1990 schreef Kroon aan de Admiraliteitsraad dat de richtlijnen van de Stuurgroep geen ingrijpende gevolgen hadden voor de zeestrijdkrachten. Pas als de marine meer operationele eenheden af diende te stoten zouden volgens Kroon de consequenties 'onevenredig groot' worden.[34] Zoals gezegd viel de nieuwe hoofdtaak in goede aarde. Het handhaven van de internationale rechtsorde was een taak die traditioneel was toebedeeld aan de marine en daardoor kon ze met relatief gemak de omschakeling maken. Dit blijkt ook uit de hoofdrol die Koninklijke Marine speelde in de inzet van de Nederlandse krijgsmacht aan het begin van de jaren negentig.[35]

Wat de marineleiding niet onderkende – althans daarvoor zijn geen aanwijzingen – was dat deze voorsprong tijdelijk was. De landmacht kreeg met de Luchtmobiele Brigade een vergelijkbare eenheid als het Korps Mariniers en was zonder dienstplichtigen volledig inzetbaar voor expeditionaire operaties.[36] Voor de luchtmacht lag de uitdaging vooral op het logistieke vlak. De organisatie was ingericht om operaties boven Centraal-Europa te ondersteunen vanaf *Main Operating Bases* in Nederland en West-Duitsland. De luchtmacht erkende het probleem en paste snel haar logistieke keten aan. Ook begreep ze beter dan de marine dat zij in de nieuwe constellatie steeds vaker de rol zou gaan vervullen die voorheen was toebedeeld aan de zeestrijdkrachten. Na 1989 was de internationale gemeenschap vaker bereid het luchtwapen in te zetten. De technologische ontwikkelingen – meer precisie – en de aard van de tegenstanders – minder risico – droegen daar sterk aan bij.[37]

> 'De marine kreeg te maken met de wet van de remmende voorsprong. Pas in 2005 kwam met de Marinestudie een wezenlijke reflectie op het marinebeleid'

De marine kreeg te maken met de wet van de remmende voorsprong. Pas in 2005 kwam met de *Marinestudie* een wezenlijke reflectie op het marinebeleid, maar toen had de marine al een paar ingrijpende maatregelen moeten

incasseren, zoals een aanzienlijke reductie van het aantal schepen en het afstoten van de Maritieme Patrouillevliegtuigen. De uitdaging voor de marineleiding was het enorme tempo van de veranderingen na de val de Muur en het ogenschijnlijke gemak waarmee politici het vredesdividend inden. Onder deze omstandigheden was het voor de admiraliteit niet aantrekkelijk bestaande structuren en middelen ter discussie te stellen. Ze liep het risico dat de minister of de andere krijgsmachtdelen daar dankbaar gebruik van zouden maken. Ook leert de ervaring dat het gemakkelijker is eenheden op te heffen dan ze weer op te bouwen. De aanschaf van materieel, het werven van personeel en vooral de opbouw van operationele kennis en ervaring kosten veel tijd.

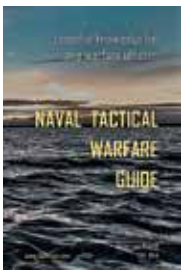
Toch was een kritische zelfreflectie op zijn plaats geweest. Het dilemma is namelijk dat een organisatie die zich niet aanpast aan haar omgeving het risico loopt haar relevantie te verliezen en steeds moeilijker sturing kan geven aan haar eigen toekomst. Het is een conclusie die nog steeds relevant is met het oog op de veranderingen in de wereld van vandaag. Ook nu moet de defensietop zich oriënteren op haar toekomst. Welke taken moet de krijgsmacht gaan vervullen, hoe dient zij zich daarop te dimensioneren en wat past binnen de financiële kaders? Het zijn vragen die niet wezenlijk verschillen met die van dertig jaar geleden.

LTZ1 dr. Roy de Ruiter is werkzaam voor de Directie Plannen van de Defensiestaf. Dit artikel is een bewerking van zijn proefschrift *Breuklijn 1989* waar hij vorig jaar op promoveerde.

Noten

1 Bevelhebber der Zeestrijdkrachten (1989-1992), vice-admiraal jonkheer Herpert van Foreest, in: B.P. Abbink, "Defensie op een breukvlak, de totstandkoming van de Defensienota 1991", 59.
2 Geen van de voor dit onderzoek geïnterviewde beleidsmakers hield rekening met het einde van de Koude Oorlog. Ze waren zich ervan bewust dat er sinds het aantreden van Gorbatsjov grote veranderingen gaande waren in het Oostblok en ook uit inlichtingenrapporten bleek dat het Warschaupact met grote problemen kampte. Toch was de verwachting dat de 'dooi' die zich hierdoor had ingezet hoogstens zou leiden tot vreedzame co-existentie tussen Oost en West. De Nederlandse beleidsmakers waren hier zeker geen uitzondering in. Historicus Robert Service citeert in zijn boek *The end of the Cold War* een geheim rapport van de Amerikaanse inlichtingendienst CIA uit mei 1988. Zelfs de grootste inlichtingendienst van de NAVO verwachtte ondanks alle problemen geen *'unravelling of Moscow's East European empire*'. R. Service, *The end of the Cold War, 1985-1991* (London: MacMillan, 2015), 328.
3 A.L. ter Beek, *Manoeuvreren: Herinneringen aan Plein 4* (Amsterdam: Balans, 1996), 20; J.P. Rehwinkel en J. Nekkers, *Regerenderwijs: De PvdA in het kabinet-Lubbers/Kok* (Amsterdam: Bakker, 1994), 101.
4 Semi-statisch Informatiebeheer Ministerie van Defensie, Rijswijk (SIB-MvD), Defensienota 1990, d.d. 22 november 1989, D89/575, DAB, Archief Kabinet van de minister, inv. Nr. 21.
5 Interview A.L. ter Beek, 10 januari 1996 en 10 april 1996; Interview H.G.B. van den Breemen, 29 maart 2011; Interview J.H.M. de Winter, 18 april 2002; Interview H.P.M. Kreemers, 9 maart 2011.
6 SIB-MvD, Veranderingen verhoudingen Oost en West, notitie drs. D.J. Barth, d.d. 1 december 1989, DAB, Archief Kabinet van de minister, inv. Nr. 21; Zie ook W.N.A. van Brouwershaven, *Turbulentie en strategisch vermogen: Strategievorming bij het ministerie van Defensie* (Delft: Eburon, 1999), 153.
7 Beek, *Manoeuvreren: Herinneringen aan Plein 4*, 135; Interview A.L. ter Beek, 8 mei 1995.
8 Interview jonkheer H.P. van Foreest, 17 juli 1996.
9 Interview jonkheer H.P. van Foreest, 15 april 2002; Interview L. Kroon 8 februari 1996; Interview H.W.G. Buis, 6 juni 2011. Zie ook D.C.L. Schoonoord, *Pugno pro patria. De Koninklijke marine tijdens de Koude Oorlog* (Franeker: Uitgeverij Van Wijnen, 2012), 302 en A.J. van der Peet, *Out-of-area : De Koninklijke marine en multinationale vlootoperaties 1945-2001* (Franeker: Uitgeverij Van Wijnen, 2017).
10 Zie daarvoor Roy Marijn de Ruiter, *Breuklijn 1989 : Continuïteit en verandering in het Nederlandse defensiebeleid 1989-1993* (Breda: Repro FBD, 2018).
11 Bij deze reconstructie dient wel opgemerkt te worden dat van de hieronder beschreven overleggen geen notulen zijn gemaakt. De reconstructie is gebaseerd op interviews. Ook in andere bronnen zijn geen aanwijzingen gevonden dat de krijgsmachtdelen rekening hielden met een grote verandering van de veiligheidssituatie of hun eigen organisatie.
12 SIB-MvD, Defensienota 1990, d.d. 8 januari 1990, DAB, Archief Kabinet van de minister, inv. Nr. 22.
13 Ibid.
14 Ibid.
15 SIB-MvD, Defensienota 1990, tweede versie, d.d. 26 januari 1990, DAB, Archief Kabinet van de minister, inv. Nr. 22.
16 SIB-MvD, Defensienota 1990, coördinator, J.H.M. de Winter, d.d. 2 februari 1990, Archief Kabinet van de minister, inv. Nr. 22.
17 Ibid.
18 Het daadwerkelijke besluit is niet in het archief teruggevonden. De datering is gebaseerd op de memo van De Winter van 8 februari 1990 waarin hij terugverwijst naar deze vergadering van de Stuurgroep Defensienota 1990 van 5 februari 1990. SIB-MvD, Defensienota 1990, d.d. 8 februari 1990, DAB, Archief Kabinet van de minister, inv. Nr. 22.
19 Ibid.
20 Beek, *Manoeuvreren: Herinneringen aan Plein 4*, 64.
21 Interview A.L. ter Beek, 8 mei 1995.
22 Interview H.J.W. Manderveld, 5 december 1995.
23 SIB-MvD, Mededelingen uit het COCSB van 22 januari 1990, Legerraad, inv. Nr. 814; SIB-MvD, Defensieplanningsproces - IDPP, inv. nr. 778; Interview G.J. Folmer, 21 maart 2011; Interview R. de Wijk, 19 april 2011; Interview P.J. Graaff, 15 januari 1996; Interview H.W.M. Satter, 2 augustus 2002.
24 De Koninklijke Marechaussee was in deze periode nog geen zelfstandig krijgsmachtdeel.
25 AF, Defensiestaf, afdeling toekomstvisie, Bijlage A, Verslag colloquium 12 t/m 15 februari 1990, d.d. 20 februari 1990, behorende bij brief, nr. S90/122/520.
26 Ibid.
27 Interview L. Kroon 8 februari 1996; Interview L. Kroon 2 september 2011.
28 Interview W.C. Louwerse, 19 juni 1995.
29 Interview L. Kroon 8 februari 1996.
30 SIB-MvD, Defensienota-1990, De Winter, d.d. 5 maart 1990, Archief Kabinet van de minister, inv. Nr. 22.
31 De oorspronkelijke bedoeling was dat de nota eind 1990 zou verschijnen.
32 Daar hoort wel de kanttekening bij dat dat de reorganisaties nog jaren in beslag zouden nemen.
33 Algemene Rekenkamer, *Resultaten verantwoordingsonderzoek ministerie van Defensie* (Den Haag: Algemene Rekenkamer, 2015).
34 SIB-MvD, Contouren Lange Termijn Plannen 1992-2006, voorzitter comité plannen, commandeur L. Kroon, d.d. 10 april 1990, Admiraliteitsraad, inv. nr. AR/129/1C2/90; AdW, Samenvatting contourenbespreking Koninklijke Marine, 19 april 1990.
35 De Golfoorlog, operatie Provide Comfort in Noord-Irak en Cambodja. Zie Van der Peet, *Out-of-area : De Koninklijke marine en multinationale vlootoperaties 1945-2001*.
36 In tegenstelling tot de marine en luchtmacht was de landmacht tijdens de Koude Oorlog grotendeels afhankelijk van dienstplichtigen en omdat dienstplichtigen alleen op vrijwillige basis uitgezonden mochten worden beperkt inzetbaar voor crisisbeheersing en vredesoperaties.
37 Interview B.A.C. Droste, 14 april 2011; Interview D. Starink 27 mei 2011; SIB-MvD, Instellingsbeschikking WOLF, d.d. 24 januari 1992, Luchtmachtraad, inv. Nr. 92/103, doos nr. 7041; SIB-MvD, Rapport betreffende de operationeel-logistieke filosofie voor de Koninklijke luchtmacht, Werkgroep Operationeel-Logistieke Filosofie (WOLF), d.d. 25 mei 1992, LUMARA inv. Nr. 92/133, nr. 32.5, Archief reorganisatie KLU 1990-1997, doos 31.1-33.10; P.E. van Loo, *Crossing the border : De Koninklijke luchtmacht na de val van de Berlijnse Muur*, 59-61 en 68.

Boeken



Naval Tactical Warfare Guide. Essential knowledge for ship warfare officers

Auteur	Peter van Maurik
Uitgever	www.navtrain.com
Omvang	384 pag.
Prijs	€ 54,95 via www.petersboeken.nl
ISBN	9789082506839

Ondanks de rijke maritieme traditie van de Nederland is het met de literatuur over moderne maritieme operaties en tactieken dun gezaaid. Gezien de beperkte doelgroep is dit verklaarbaar. Maritieme oorlogsvoering vindt plaats ver op zee, uit het zicht van het grote publiek. Ook zijn er weinig plekken waar oorlogsvoering op zee wordt onderwezen. In ons land beperkt zich dat tot de Operationele School, het Maritime Warfare Centre en de Nederlandse Defensie Academie. Deze instituten zijn vrijwel alleen toegankelijk voor een selecte groep militairen.

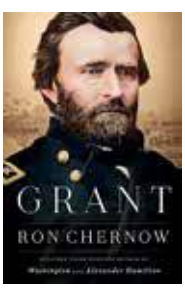
De *Naval Tactical Warfare Guide* van de voormalige marineofficier en KVMO-voorzitter Peter van Maurik vormt dus een welkome aanvulling van het genre. Van Maurik is na zijn marine carrière gaan werken voor NAVTRAIN international. Een in 2014 door voormalige marineofficieren opgericht bedrijf, dat zich focust op het trainen van maritieme organisaties. De *Naval Tactical Warfare Guide* is vanuit dat oogpunt geschreven en is onderdeel van het curriculum van de door NAVTRAIN verzorgde Maritime Warfare Course.

De *Naval Tactical Warfare Guide* is dus in eerste aanleg een studieboek. De lezer krijgt een introductie in de beginselen van maritieme operaties. Na deze inleiding in naval warfare gaat het boek al de technische en tactische diepte in. Daarbij staat het tactische gevecht op, boven en onder water centraal. Van Maurik hanteert een breed perspectief. Dit varieert van het belang van logistiek, de gevolgen van verschillende soorten scheepsontwerpen tot de vermoeidheid van de bemanning en het opwerken van een schip. Het is een compleet verhaal. Het enige wat echt ontbreekt zijn de maritieme operaties vanuit zee. De schrijver laat deze buiten beschouwing. De student kan hiervoor bij NAVTRAIN terecht voor een separate cursus (blz. 307).
Het resultaat is dat een lezer een goed beeld krijgt van het opereren en vechten met een marineschip. Door de vlotte schrijfstijl is het prettig leesbaar.

Een leuke vondst is om elk hoofdstuk te eindigen met een voorbeeld van een gecodeerd opgestelde tactisch bericht. De schrijver daagt de lezer uit deze berichten te vertalen met behulp van het overzicht van NAVO-codewoorden achterin het boek. Ook is door het grote aantal illustraties en figuren het verhaal goed te begrijpen. Toch blijft het een cursusboek met de daarbij behorende hoge informatiedichtheid en een didactische verantwoorde, maar daardoor ook wat voorspelbare opzet van de hoofdstukken. Het boek mist hierdoor variatie. Het toevoegen van bijvoorbeeld praktijksituaties en historische voorbeelden zou het verhaal levendiger kunnen maken. Ook is de keuze amfibische operaties buiten beschouwing te laten begrijpelijk gezien de complexiteit ervan en het commerciële belang van NAVTRAIN, maar hierdoor is het verhaal niet compleet. Een belangrijk deel van het werkveld van een moderne marine is immers gericht op de operaties vanuit zee.

Deze kritiek doet niets af aan het belang van het boek. Peter van Maurik geeft een uitstekende introductie in de relatief onbekende wereld van oorlogsvoering op zee. De lezer krijgt inzicht in de tactische uitvoering van maritieme operaties en de basisprincipes en uitdaging die daaraan ten grondslag liggen. Het is daarmee een uitstekende leidraad voor diegene die op zoek zijn naar een introductie in maritieme tactieken en operaties of hun kennis daarover willen opfrissen. Een boek dat uitstekend geschikt is voor initiële opleidingen van de marine, maar zeker ook in een *joint* omgeving als de Middelbare en Hogere Defensie Vorming. Voor wie van maritieme operaties hun werk hebben gemaakt, zoals Commando Centrale Officieren, is het boek wellicht minder interessant. Wel kan het dienen om aan anderen uit te leggen wat hun werk inhoud. Juist dat laatste maakt dat de betekenis van dit boek meer is dan alleen een lesboek. Onbekend kan immers onbemind maken. In dat kader is het boek een belangrijke aanwinst.

LTZ 1 dr. Roy de Ruiter



Grant

Auteur	Ron Chernow
Uitgever	Penguin Press
Omvang	1074 pag.
Prijs	€ 31,99
ISBN	9781594204876

Het boek *Grant* van de schrijver Ron Chernow is een 1074-pagina tellende biografie over Ulysses Simpson (U.S.) Grant en gepubliceerd in 2017. Naast biografieën van andere schrijvers en krantenartikelen uit die tijd gebruikt de auteur de twee *personal memoirs* van U.S. Grant en zijn vrouw Julia en briefconversaties tussen hen beiden als bronnen. Dit geeft een intiem beeld en reflectief verhaal over de historische overwinningen en tragische mislukkingen van U.S. Grant op zijn lange weg van pelotonscommandant naar president.

De auteur begint met een korte beschrijving over de jeugd van U.S. Grant. Zoals toen gebruikelijk regelt zijn vader via een senator een plaatst voor hem op de militaire academie West Point. Na het afronden van zijn opleiding doet U.S Grant ervaring op in de zogenaamde

Mexicaanse oorlogen. Vervolgens verlaat hij de dienst en wil het zakenleven in. Na verschillende omzwervingen en verscheidende malen bedrogen te zijn, keert hij terug naar het militaire leven. Hij krijgt de ene *command* positie na de andere en wordt vanwege zijn succes voor de *Union* (en tegen de *Confederates*) geregeld bevorderd. Zijn hele opbouw in ervaring culmineert vervolgens in de *Civil War* in het gevecht tegen de Generaal Robert E. Lee. De op dat moment Generaal U.S. Grant weet zijn goede tactische opponent te verslaan op strategisch niveau en vrede te sluiten. Dit is een keerpunt in de Amerikaanse geschiedenis. Vervolgens beschrijft Chernow hoe U.S. Grant in 1869 de 18de President van de Verenigde Staten wordt. Hij dient twee termijnen als President, waarbij één van zijn speerpunten het verbieden en afdwingen van het verbod op de Ku Klux Clan is. Uiteindelijk overlijdt U.S. Grant in 1885 aan de gevolgen van kanker.

Wat verder opvalt in het boek zijn ogenschijnlijke tegenstrijdigheden in het karakter van U.S. Grant. Hij lijkt in vredestijd slonzig, naïef, weinig doortastend, terwijl hij in oorlogstijd helder van geest is met focus, koelbloedigheid, besluitvaardigheid en vol zelfvertrouwen. Verder boekt hij een strategische overwinning op Generaal Robert E. Lee, maar dat doet hij na een aaneenschakeling van bloederige mislukkingen. Door deze aanpak van *attrition warfare* werd hij destijds ook wel een 'slager' genoemd. Alhoewel uit zijn handelen en schriftelijke nalatenschap ik opmaak dat hij letterlijk iedereen als mens behandelde. Dit gold voor zowel slaven en gevangengenomen tegenstanders als burgers in voormalig gebied van de *Confederates*. Een andere tegenstelling is het contrast tussen zijn operationele successen als militair leider en zijn zakelijke mislukkingen als burger. Als rode lijn door het boek loopt ook zijn alcoholverslaving en de aanvallen van hoofdpijn. Ondanks dat ik vind dat het boek een goed afgewogen verhaal is over de persoon U.S. Grant, worden deze specifieke punten door de auteur als een gegeven gepresenteerd. Ik zou mij hierbij zo voor kunnen stellen dat de vele bloederige veldslagen en het op basis hiervan zelf beschreven lijden van U.S. Grant een effect gehad heeft op zijn psyche.

Ik vind het boek een zeer gedegen en makkelijk te lezen verslag van het leven van een historische leider. Ondanks het volume van het boek raad ik het aan voor lezers die geïnteresseerd zijn in de U.S. *Civil War*, een offensieve *mindset* van oorlogsvoering en de ontwikkeling van militair leiderschap.

MAJMARNS Nando Strik MSc

CARTOON



Column



Het is een ‘meltdown’ in Brexitania. De 50-pence munten die geslagen werden om het vertrek uit de EU te vieren worden omgesmolten. Op de munten stond ‘31 October 2019’ als vertrekdatum, maar dan is het VK nog lid van de EU. Het is inmiddels de derde ‘no-Brexit day’. Telkens verzocht de Britse regering uitstel van de EU, terwijl men plechtig had beloofd dit nooit te doen. Zo stapelen de Brexit absurditeiten zich gestaag op; een wonderlijke mix tussen Alice in Wonderland en Monty Python. De Britse reputatie voor ‘common sense’, politieke stabiliteit en openheid (weliswaar met een vleugje superioriteitsgevoel) is vakkundig op het altaar van Brexit geofferd. Nieuwe verkiezingen zijn uitgeschreven voor 12 december, de derde in ruim vier jaar. Het land blijft tot op het bot verdeeld en het is de vraag of de verkiezingen de impasse zullen doorbreken. Gelukkig is de koningin er nog en verbouwen de boeren geen bananen.

Boris Johnson gaat campagne voeren met de leus ‘Get Brexit done’. Dit miskent twee elementen. Ten eerste is Brexit een proces en geen evenement. Ook al gaat het Parlement ooit akkoord met het exit verdrag, dan nog volgen er jaren van onderhandelingen en gesteggel over handel en de toekomstige relatie. Het zal een gebed zonder einde blijken, waarbij er weinig twijfel is wie aan het kortste eind zal trekken. Ten tweede zullen bij elk scenario grote groepen in het VK diep teleurgesteld blijven. Zelfs als Brexit plaatsvindt zullen veel *leavers* ‘verraad’ roepen. Inherent aan het grandioze idee van Brexit is dat wanneer het in enig detail wordt uitgewerkt, allerlei nadelen en complexiteiten verschijnen. Maar dat stond niet op de zijkant van die grote rode bus. Zo blijft de enige ware Brexit een fata morgana, net als de voordelen die het had moeten opleveren.

‘Zo blijft de enige ware Brexit een fata morgana, net als de voordelen die het had moeten opleveren’

Op geopolitiek niveau worden de gevolgen al wel zichtbaar. Het nieuw Engels nationalisme stookt het oude Schotse verder op. Een tweede referendum over Schotse onafhankelijkheid ligt in het verschiet, zeker als Labour de SNP nodig heeft voor een meerderheid. Mochten de Schotten deze keer ja stemmen, dan is niet alleen het VK uit elkaar, maar staat tevens zijn rol van kernmacht op het spel. Het is immers veel te duur om deze infrastructuur van Schotland naar Engeland te verhuizen. Brexit zet tegelijk de broze vrede in Noord Ierland ernstig onder druk. Voor de EU betekent Brexit het verlies van een kwart van zijn militaire capaciteit. Samenwerking op het gebied van veiligheid blijft essentieel maar een vechtscheiding zal de onderlinge sfeer niet bevorderen.

Hoe moeten Nederland en de EU omgaan met Brexit? Is het beter, om de gevleugelde Engelse uitdrukking te hanteren, ‘to have them inside the tent peeing out, or outside peeing in?’ Drie jaar geleden waren velen geschokt en teleurgesteld toen de Britten voor Brexit stemden, al hoorde men op een enkel Brussels bureau/vertegenwoordiging een champagnekurk ploppen. Sindsdien is de eenheid binnen de EU bewaard gebleven en wil men het dossier liefst snel afsluiten. Toch blijkt de benadering van vertrekkend EU voorzitter Donald Tusk een goede: vriendschap en geduld richting het VK. De Britten mogen hem dankbaar zijn; wellicht was juist een Brexit-munt een mooi afscheidscadeau geweest.

Sergei Boeke is politiek adviseur bij het NAVO hoofdkwartier JSEC in Ulm, Duitsland. Hij schrijft op persoonlijke titel.

Daniël Turk MA, MSc



'A further resource for influencing the conduct of European nations towards us, in this respect, would arise from the establishment of a federal navy.'

– Publius, Federalist No. 11.

De geboorte en wedergeboorte van een marine DEEL I

De Amerikaanse *founding father* Alexander Hamilton (1757-1804) is samen met de tweede VS-president John Adams (1735-1826) als geen ander verbonden met het ontstaan van de Amerikaanse marine. Beiden speelden een cruciale rol in zowel de ideologische onderbouwing als de praktische invulling van de bevoegdheid die het Congres van de jonge republiek had *'to provide and maintain a Navy'*[1] en waarin de president werd aangesteld tot *Commander in Chief of the Army and Navy of the United States.*[2]

De ratificatie van de Amerikaanse constitutie in 1788 gaf het Congres[3] dan wel de bevoegdheid, maar dat de Verenigde Staten een effectieve marine onder federaal gezag zouden ontwikkelen was op dat moment verre van een uitgemaakte zaak.

Noodzaak leidde in 1776 al tot het eerste Amerikaanse militair-maritieme experiment. Maar ook toen die noodzaak er gedurende Adams' presidentschap aan het einde van de 18e eeuw wederom was, werd de wedergeboorte van een Amerikaanse zeemacht om ideologische redenen tegengewerkt. Het resultaat is een vaak gezien gat in de Amerikaanse maritieme geschiedenis; het is immers lastig om te schrijven over een marine die niet bestaat. Vaak is het zo geweest dat het ontstaan of een opbouw van een marine het organische gevolg was van toenemende handelsbelangen die verdedigd moesten worden, of voortkwam uit de grillen van een heerser met ambities op zee. Het ontstaan van de Amerikaanse marine daarentegen is het kunstmatige resultaat van een langdurige politieke en ideologische strijd, die op zichzelf weer onderdeel was van een groter politiek experiment; een experiment met vrijheid.

Dit tweedelige essay is het relaas van een relatief onbekend verhaal, met in de hoofdrollen Alexander Hamilton en John Adams, over de geboorte en wedergeboorte van de *US Navy*. In dit eerste deel zal worden ingegaan op de

^ *Het Continentale marineschip Ranger wordt begroet met saluutschoten door een Frans oorlogsschip, 1778. Schilder Edward Moran, 1898. (www.history.navy.mil)*

stichting en ontmanteling van de *Continental Navy* en de rol die Hamilton heeft gespeeld in de politiek filosofische onderbouwing voor het oprichten van een zeemacht. Dit voornemen was impliciet de inzet van de politieke strijd tussen de *Federalists* en *anti-Federalists* omtrent de invulling en ratificatie van de Amerikaanse Grondwet.

De stichting en ontmanteling van de *Continental Navy*

De Dertien Koloniën[4] hadden al lang voor het uitbreken van hun onafhankelijkheidsstrijd uitgebreide ervaring met de zee en die speelde, in het bijzonder voor de noordelijke koloniën[5], een in toenemende mate belangrijke rol in het sociale en economische leven van de Amerikaanse onderdanen van de Britse kroon. In 1775, vlak voor het uitbreken van de oorlog, produceerden de Amerikaanse koloniën 35.000 ton aan koopvaardijschepen, vergeleken met 4.000 ton aan het begin van de 18e eeuw.[6] Het is dan ook niet verwonderlijk dat de Amerikaanse *founding father* en latere president John Adams schreef dat wanneer Amerikaanse zeelui zouden worden losgelaten op de oceaan, '*they would contribute greatly to the relief of our wants, as well as to the distress of our enemy*'. Adams was één van de eersten die, toen de vijandelijkheden met de Britten toenamen en dreigden te escaleren, de creatie van een marine propageerde. Een logische stap, gegeven de lange kustlijn die verdedigd moest worden en een vijand voor wie *sea control* cruciaal was. De angst voor diezelfde Britse maritieme overmacht was ook een van de redenen dat de formatie van een *Continental Navy,* een Continentale marine*,* werd uitgesteld. Bovendien waren in de beginfase van het conflict met Groot-Brittannië veel congresleden nog van mening dat verzoening een serieuze optie was. Het uitrusten van fregatten zou dan alleen maar als een provocatie kunnen worden gezien. Verder was het jonge Congres diep verdeeld; met name de op landbouw georiënteerde zuidelijke koloniën waren bang dat een dergelijke marine gedomineerd zou worden door het noorden.

Pas in de herfst van 1775, toen duidelijk werd dat verzoening niet langer een optie was, ging het Continentale Congres over tot de autorisatie van wat althans op papier leek op een 'nationale' marine. In de praktijk was het initieel de kolonie Rhode Island die een eigen marine formeerde om haar kust te verdedigen tegen de harde Britse represailles, die de koloniën in New England[7] te beurt vielen. Uitgerekend deze koloniën hadden voor het uitbreken van de oorlog een relatief grote maritieme economie. Op aandringen van Rhode Island ging het Continentale congres uiteindelijk op 13 oktober 1775 overstag met de oprichting van een *Naval Committee*. John Adams nam zitting in deze commissie met als taak regels en regulaties voor de Amerikaanse marine op te stellen.[8] Men moest namelijk vanaf nul beginnen. Terwijl veel Amerikaanse kolonisten, waaronder George Washington, ervaring hadden kunnen opdoen in het Britse leger tijdens de Zevenjarige Oorlog tegen onder andere Franse kolonien in Noord-Amerika (1756-1763), was er niet tot nauwelijks ervaring met de organisatie van een professionele marine.

Ondanks het enthousiasme waarmee de eerste Amerikaanse fregatten vanaf 1776 werden uitgerust, kwamen de organisatorische gebreken al snel aan het licht. De commissie, louter bestaande uit congresleden, was niet alleen belast met het bouwen, uitrusten, bewapenen en bemannen van marineschepen, maar eveneens verantwoordelijk voor de operationele inzet van de marine. Om de last te verlichten, werd besloten de commissie op te delen in twee regionale *Navy Boards* die zich moesten richten op de uitrusting van de schepen.[9] Nog los van het gebrek aan ervaring, was de crux van het probleem constitutioneel. Tot op dat moment was het Continentale Congres zowel verantwoordelijk voor de wetgevende als uitvoerende macht. De expansie van de *Navy Boards* betekende dat er voor het eerst een aparte bureaucratie werd gecreëerd die los stond van het congres.

> 'Het ontstaan van de Amerikaanse marine daarentegen is het kunstmatige resultaat van een langdurige politieke en ideologische strijd'

Het mocht allemaal niet baten, de kritiek zwol aan en ondanks de transformatie van de *Naval Committee* tot een heuse *Board of Admiralty* in 1779, was de continentale marine verre van effectief. Het falen ervan maakte des te meer duidelijk hoezeer buitenlandse (maritieme) interventie nodig was, wilde de revolutie slagen.



Overzichtskaart van de Dertien Koloniën in 1775 in het oosten van de (huidige) Verenigde Staten. (commons.wikimedia.org)



Gevecht tussen de Continentale oorlogsschepen Bonhomme Richard en Alliance en het Britse fregat HMS Separis op 23 September 1779. Schilder Thomas Mitchell, 1780. (www.history.navy.mil)

Dit alles wil niet zeggen dat de Amerikanen op zee helemaal geen effect sorteerden. Amerikaanse kapers, waaronder de beroemde John Paul Jones, brachten grote schade toe aan de Britse scheepvaart – in 1777 alleen al werden 300 koopvaardijschepen gekaapt. De Britten waren dan wel vrij gemakkelijk in staat deze verliezen te absorberen, maar de Amerikaanse successen die soms tot aan de Britse kust plaatsvonden, maakten aan de andere Europese mogendheden duidelijk dat de Amerikanen serieus waren in hun vrijheidsstrijd. Het creëerde de mogelijkheid voor de interventie van Frankrijk en Spanje in 1778 en later ook onbedoeld Nederland in het dan mondiale maritieme conflict.

De continentale marine vervulde vervolgens nog slechts een marginale rol en Frankrijk nam nadien de maritieme dimensie van het conflict op zich. Deze fase van de onafhankelijkheidsoorlog, die tevens het einde van de eerste fase van de Amerikaanse maritieme geschiedenis markeert, valt echter buiten de beschouwing van dit artikel. Nadat de Amerikaanse onafhankelijkheid een feit was, was het Congres, mede dankzij de beperkingen van de '*Articles of Federation*', te zwak om een meer dan symbolische strijdmacht in stand te houden, laat staan een marine. Het laatste fregat van de continentale marine werd in 1785 van de hand gedaan.

Voor George Washington was van meet af aan duidelijk dat de Confederatie die in 1781 in het leven was geroepen, niet bij machte was de vrede te managen. De jaren voorafgaande aan de ratificatie van de Amerikaanse Grondwet in 1788, kenmerkten zich door grote instabiliteit. De oorlog had de economie geruïneerd, de enorme schuldenlast zat wederopbouw in de weg en de belastingdruk was nog hoger dan die was onder Brits koloniaal bestuur. Bovendien was er altijd de onderliggende angst dat de Britten een poging zouden ondernemen hun voormalige koloniën te heroveren – een angst die tot de Oorlog van 1812 en ook daarna niet geheel onterecht was.[10] Washington was van mening dat de Confederatie slechts een tijdelijk compromis was in wat uiteindelijk een '*indissoluble union*' zou moeten worden. John Adams schreef hierover: '*Foreign powers can not be expected to acknowledge us, till we have acknowledged ourselves and taken our station among them as a sovereign power, an independent nation*'.[11] Washington zelf onderschreef in zijn *Sentiments on a Peace Establishment* de noodzaak voor het opbouwen van een marine direct nadat de oorlogsschuld was afgelost. Hij kon echter de politieke strijd, die nodig was om de '*indissoluble union*' te realiseren, niet zelf voeren. Zijn voormalige *aide-de-camp*, Alexander Hamilton, ofwel de reeds genoemde *Publius*, zou een van de hoofdrolspelers worden in het aankomende conflict tussen de *Federalists* en *de Anti-Federalists* en de wedergeboorte van een Amerikaanse marine.

Alexander Hamilton en de politiek-filosofische onderbouwing voor een marine

'*Without a respectable navy – alas America*', schreef de Amerikaanse kapitein John Paul Jones aan het begin van de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog. In december 1787, had hij, na de beëindiging van de Constitutionele Conventie, eindelijk reden tot optimisme: *'If the new Constitution is adopted, as there is reason to expect,*

America will soon be a very respectable nation; and the creation of a Marine Force will necessarily be among the first objects of her policy.'[12]

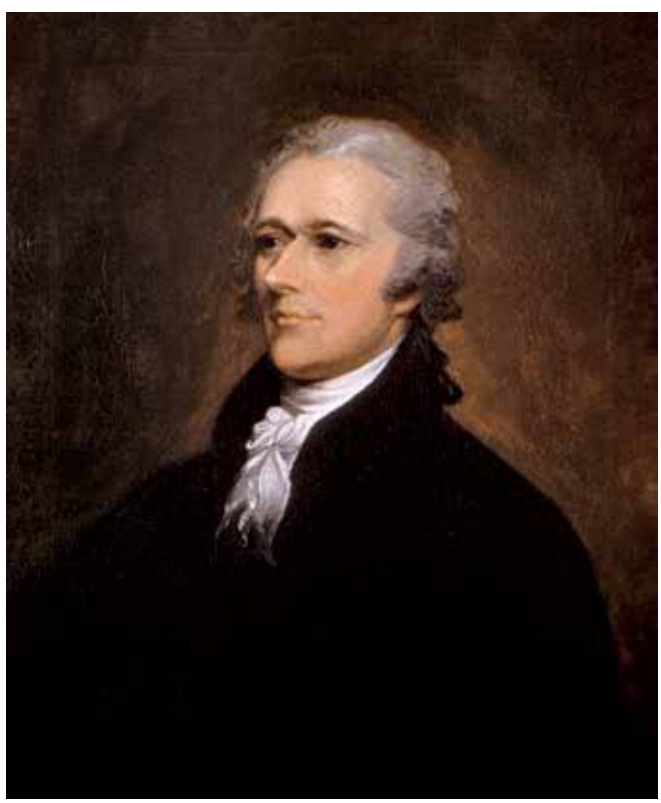
Als het aan de *Federalists* lag was dat zeker ook het geval. De *Federalist Party*, opgericht door Alexander Hamilton, kende vooral veel steun in de relatief dichtbevolkte commerciële staten in het noordoosten (New England) van de Verenigde Staten. De *Federalists* mobiliseerden zich voorafgaand aan de Constitutionele Conventie omdat zij van mening waren dat het Continentale Congres (en de 'Articles of Confederation') te zwak was om effectief te regeren. Om hun argumenten kracht bij te zetten verscheen vanaf oktober 1787 een reeks van 85 artikelen geschreven door John Jay, James Madison en bovenal Alexander Hamilton – schrijvend onder de naam Publius – die later gebundeld bekend zou worden als de *Federalist Papers*.

Vooral Hamiliton is door de *anti-Federalists* altijd weggezet als een proto-monarchist – iemand die, zodra hij daar de kans toe zou krijgen, de Britten weer zou uitnodigen. Verder zagen zij hem als een gevaar voor de vrijheid vanwege zijn nadruk op een sterke centrale overheid, een staand leger en bijkomend een hogere belastingdruk; uiteindelijk de reden voor het Amerikaanse verzet tegen de Britten. In veertien opeenvolgende artikelen (*Federalist Papers* 23-36) zette Hamilton uiteen waarom hij een Amerikaanse marine nodig achtte (mede ook gebaseerd op zijn ervaringen als veldadjudant van George Washington gedurende de oorlog waarin hij zelf ervoer hoe moeilijk het voor het Continentale leger was zichzelf te bevoorraden).
In zijn visie zouden de Verenigde Staten uiteindelijk een dusdanig groot land worden dat enkel een centrale overheid met voldoende bevoegdheden dit effectief zou kunnen besturen. Een onderdeel daarvan was het loslaten van de vaak door zijn opponenten geromantiseerde staatsmilities. Hij schreef dat '*war like most other things, is a science to be acquired and perfected by diligence, by perseverance, by time, and by practice*.' Dit gold naar zijn mening zowel voor een staand leger als een effectieve marine. Want waar velen dachten dat de Atlantische Oceaan Amerika veilig hield tegen verdere Europese inmenging, zag Hamilton een jonge republiek in een kleiner wordende wereld gedomineerd door de Europese koloniale mogendheden. Hamilton beschouwde het als zijn taak de Amerikaanse autarkie te vergroten en van de Verenigde Staten een welvarende commerciële republiek te maken om te overleven in een inherent vijandig geopolitiek krachtenveld.

Voor Hamilton was een marine *de* essentiële bondgenoot die nodig was om de commerciële republiek die hij voor ogen had te realiseren. '*If we mean to be a commercial people…we must endeavour as soon as possible to have a navy*,' schreef hij in nummer 11 van de *Federalist Papers*. In zijn redeneren vloeit maritieme macht voort uit handel en koopvaardij; de marine volgt de handelsbelangen. Hamilton voorzag, terecht, een hechte wisselwerking tussen de militaire en commerciële aspecten van maritieme macht. Voor hem waren maritieme commerciële activiteiten dan ook geen doel op zich, maar een middel om een bredere economische grondslag te realiseren teneinde een marine te financieren die de zwaarbevochte en tegelijk prille Amerikaanse onafhankelijkheid zou kunnen garanderen. Als *realpolitiker* verbond Hamilton op slimme wijze de ratificatie van de Constitutie met het behoud van de in 1776 uitgeroepen en in 1783 gerealiseerde onafhankelijkheid.

De *anti-Federalists*, aangevoerd door Thomas Jefferson, waren niet gevoelig voor deze bangmakerij. Jefferson en zijn medestanders beriepen zich op republikeinse deugden in hun oppositie tegen de ratificatie van wat een van de belangrijkste politieke documenten in de wereldgeschiedenis zou worden. Hij stond voor een gedecentraliseerde agrarische republiek en hoewel Jefferson het belang van een centrale regering in de uitvoering van buitenlands beleid erkende, moest een federale regering in ieder ander opzicht zo beperkt mogelijk blijven. Voor Jefferson stond vrijheid centraal, terwijl Hamilton dacht in termen van orde en efficiëntie – hetgeen in de ogen van Jefferson onherroepelijk zou leiden tot een tiranniek regime. Het al dan niet bestaan van een Amerikaanse marine was impliciet de inzet in dit principiële debat over de toekomst van de Verenigde Staten.

Het is een misvatting te denken dat de *anti-Federalists* eensgezind waren in hun verzet tegen een Amerikaanse marine. Sterker nog, ook onder hen waren er voorstanders van een marine, maar zij vonden dat de nieuwe Constitutie het Amerikaanse militair-maritieme potentieel eerder zou verzwakken dan versterken. Een van hen, schrijvend onder het pseudoniem Philadelphiensis, merkte op:



Alexander Hamilton. Schilderij door John Trumbull, 1806. (npg.si.edu / National Portrait Gallery, Smithsonian Institution)

'*If the several states, unencumbered by the Constitution's strictures against maintaining warships, were left free to develop their own navies, the result would be a wholesome competition that would strengthen the Union as a whole*.'[13] Een marine ja, maar dan wel onder het gezag vallend van de afzonderlijke Staten.

De principiële, niet geheel onterechte angst van de *anti-Federalists* was dat een sterke federale staat, zoals de *Federalists* die voor ogen hadden, de beschikbare federale middelen zou toewijzen aan een staand leger en dit uiteindelijk zou resulteren in een despotisch regime. Een angst die overigens niet zozeer was ingegeven door de vrees dat een marine een potentieel gevaar zou zijn voor politieke vrijheid, want zoals zelfs Jefferson erkende: '*a naval force can never endanger our liberties, nor occasion bloodshed; a land force would do both*'.[14] Voor de *anti-Federalists* ging het om het onderscheid tussen het mogelijke mandaat van het Congres een marine in het leven te roepen en het onbegrensde karakter van die macht. Dit onderscheid is belangrijk omdat het de *anti-Federalists* in staat stelden tegen deze provisie in de Constitutie te zijn, zonder noodzakelijkerwijs ook bezwaar te hebben tegen een marine op zichzelf.

'Het al dan niet bestaan van een Amerikaanse marine was impliciet de inzet in het principiële debat over de toekomst van de Verenigde Staten'

Dan waren er nog de praktische bezwaren. Een van de afgevaardigden van Virginia, de *anti-Federalist* William Grayson, vond dat de jonge Republiek naar zijn mening nog helemaal niet de industriële capaciteit had een vloot te bouwen en te onderhouden en wees bovendien op de mogelijkheid dat de opbouw van een marine zou kunnen leiden tot '*foreign jealousies and provoke the powers of Europe, who have West Indies possessions, to crush us in our infancy*'.[15] Al erkende Grayson later wel de noodzaak marineschepen voor de verdediging van handel in de Constitutie vast te leggen, blijft het natuurlijk onduidelijk hoe andere mogendheden de intentie van een dergelijke vloot zouden interpreteren. Zouden zij dit tolereren vanwege de zorgvuldig gekozen bewoording in de Constitutie?

Het verweer van Hamilton zal niet verbazen. In *Federalist 23* schreef hij dat de macht van de regering voor de landsverdediging – en dus de vrijheid van haar burgers – onbeperkt dient te zijn: '*Because it is impossible to foresee or define the extent and variety of the means which may be necessary to satisfy them. The circumstances that endanger the safety of nations are infinite; and for this reason no constitutional shackles can wisely be imposed on the power to which the care of it is committed*.' De hoogste morele plicht van iedere regering is namelijk het zelfbehoud van de staat. Dit is een verantwoordelijkheid die uitstijgt boven al het ander: er zorg voor dragen dat de vrije samenleving en dus de staat zelf overleeft. De individuele vrijheden die Jefferson en de *anti-Federalists* zo koesterden konden namelijk alleen overleven binnen een statelijk verband dat deze vrijheden garandeert.

Om deze vrijheden te bestendigen voorzag Hamilton een systeem van scheiding der machten, met de filosofie dat ambitie onder controle wordt gehouden door ambitie. En hoewel de marine *an sich* tijdens het constitutionele debat nauwelijks aan bod kwam, had de uitkomst van de strijd tussen de *Federalists* en de *anti-Federalists* een groot effect op het functioneren van de toekomstige Amerikaanse marine. Na de uiteindelijke ratificatie van de Amerikaanse Grondwet zou de Amerikaanse marine twee meesters dienen: een president die de marine aanvoert en een Congres dat de marine onderhoudt – evenals tijdens het debat tussen de *Federalists* en de *anti-Federalists* gevangen tussen twee vuren.

Ondanks dat het raamwerk en het mandaat na afloop van de Constitutionele Conventie aanwezig was, bestond in 1792, het jaar dat John Paul Jones stierf, de enige Amerikaanse militair-maritieme slagkracht slechts uit de 'Revenu Cutter Service' – de voorloper van de kustwacht. Ingehaald door wederom geopolitieke ontwikkelingen zou het de vaak onderbelichte John Adams zijn die als tweede president van de Verenigde Staten invulling zou geven aan het Amerikaanse maritieme potentieel en de wedergeboorte van de Amerikaanse marine zou realiseren. In het tweede deel van dit essay zal daar nader op worden ingegaan.

Daniël Turk MA, MSc is historicus en politicoloog en werkzaam in Den Haag. Dit artikel is geschreven op persoonlijke titel.

Noten

1 Article I, section 8 van de Constitution.
2 Article II, section 2 van de Constitution.
3 Het 'Congres' heette van 1774 tot de aanname van de grondwet van de Verenigde Staten in 1789 het Continentale Congres. Dit was de wetgevende vergadering van vertegenwoordigers van de verzamelde Dertien Koloniën (zie noot 4), en na de Onafhankelijkheidsverklaring van de nieuw opgerichte Verenigde Staten. Vanaf 1789, na de inwerkingtreding van de Grondwet nam het congres van de Verenigde Staten de rol van het Continentale Congres over.
4 De Dertien Koloniën waren de Britse koloniën aan de oostkust van Noord-Amerika die in 1775 in opstand kwamen en op 4 juli 1776 hun onafhankelijkheid uitriepen als de Verenigde Staten van Amerika.
5 De noordelijke koloniën bestonden uit de (huidige) staten New Hampshire, Vermont, Massachusetts, Maine, Rhode Island en Connecticut.
6 Sarah Kent, *Taking the War to the Water: the American Revolution at Sea, 1775-1776* (2013), p. 28.
7 Naast Rhode Island, waren dat Connecticut, Massachusetts en New Hampshire.
8 David McCullough, *John Adams* (2001), p. 100.
9 Sam Willis, *The Struggle for Sea Power. A Naval History of American Independence* (2015), p. 193.
10 A.G. Hopkins, *American Empire, a Global History* (2018), p. 123.
11 David McCullough, *John Adams*, p. 99.
12 Michael J. Crawford en Christine F. Hughes, 'The Reestablishment of the Navy, 1787-1801: Historical Overview and Select Bibliography', *Naval History Bibliographies*, nr. 4 (1995), p. 2.
13 John A. Rohr, 'Constitutional Foundations of the United States Navy', *Naval War College Review*, vol. 45-1 (1992), p. 71.
14 Michael J. Crawford en Christine F. Hughes, 'The Reestablishment of the Navy, p. 3.
15 John A. Rohr, 'Constitutional Foundations of the United States Navy', p. 73.



Nieuwe lichting adelborsten

Vorige maand is een nieuwe lichting adelborsten geïnstalleerd op het KIM. (foto MCD)

ADVERTENTIE



De verandering zijn

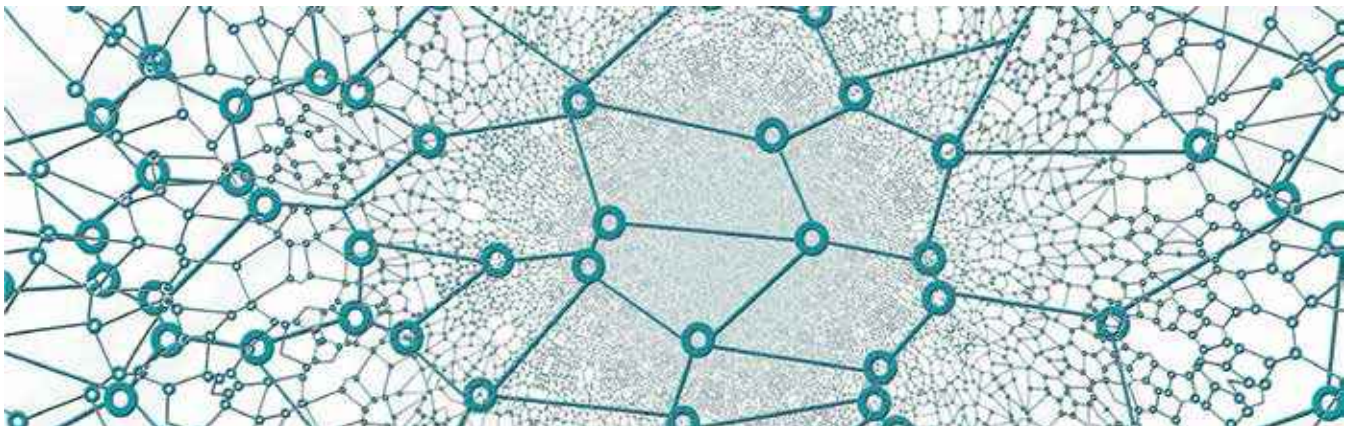
Op deze plaats staan de komende nummers de columns van LTZ1 Berend van de Kraats, oud-onderzeebootcommandant, initiatiefnemer van BOOST en momenteel door CZSK in de gelegenheid gesteld vorm te geven aan een hele nieuwe manier van werken.
In deze eerste column introduceert hij OceansX, de stichting die dit mogelijk kan maken.



Mo Gawdat, de man achter GOOGLE-X, sprak laatst op het *Wisdom in Business* evenement in Amsterdam. Hij voorspelde dat *singularity*, het moment waarop de computer slimmer is dan de mens, over 9 jaar werkelijkheid zou kunnen zijn. Vervolgens ging hij verder:
"*Singularity* is slecht en goed nieuws tegelijk. Het slechte nieuws is dat wij als mensen vanaf dat moment moeten leven met het besef dat we niet langer het slimste wezen op aarde zijn. Daar komt bij dat die super computer heeft leren handelen gebaseerd op hetgeen wij hem aan data hebben aangeboden. Deze data is niets meer dan een verzameling van onze houding en gedragingen. Oftewel *singularity* gaat ons confronteren met onszelf!"
Mo vervolgde met de positieve kant van *singularity*: "Het goede nieuws is dat we nu dus 9 jaar de tijd hebben om onze digitale omgeving te vullen met die houding en gedragingen waar we allemaal later graag mee geconfronteerd willen worden."
Laat dit even op je inwerken…
Voor mij is het bovenstaande een bevestiging van wat mij drijft. Zoals jullie hebben kunnen lezen in het februarinummer van het Marineblad heb ik in 2018 het BOOST-initiatief in het kader van de adaptieve krijgsmacht opgezet. BOOST gaat over houding en gedrag van mensen.
Waar BOOST zich nog houdt aan de grenzen van de organisatorische context waarbinnen de mensen werken, geloof ik dat we het daarmee alleen niet redden in onze snel veranderende, complexe en dus onzekere wereld. Naast optimalisatie-, transitie- en organisatie inspanningen moeten we ook risico's spreiden en energie stoppen in een aanpak waarbij we óók de organisatorische context als variabele beschouwen. Om daarvan te leren, mee te experimenteren, op termijn (gedeeltelijke) over te nemen of wellicht helemaal in op te gaan. We weten immers niet wat de toekomst voor ons in petto heeft. Ik voel me verantwoordelijk om met die overtuiging iets te doen.

'De stichting heeft als doel individuen en organisaties een omgeving, of anders gezegd 'handelingsvrijheid', te bieden waarin ze met elkaar geïnspireerd kunnen samenwerken om maatschappelijke waarde te creëren'

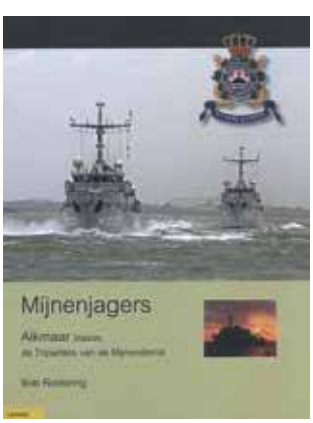
Daarom heb ik op 12 juli jl. de Stichting OceansX opgericht. De stichting heeft als doel individuen en organisaties een omgeving, of anders gezegd 'handelingsvrijheid', te bieden waarin ze met elkaar geïnspireerd kunnen samenwerken om maatschappelijke waarde te creëren. Dus zonder beperkingen van enig vooraf vastgelegd organisatorisch systeem.
In deze OceansX-omgeving focussen we op zingeving, kwetsbaarheid en verbinding. Met als gevolg houding en gedrag die resulteren in meer collectieve creativiteit en eigenaarschap, zoals de opgedane ervaringen met BOOST ook laten zien. Door de kaders van OceansX te koppelen aan afgeleiden van de *17 Sustainable Development Goals (SDG)* van de Verenigde Naties, wordt antwoord gegeven op de toenemende behoefte aan betekenisvol werk: OceansX biedt de huidige, maar zeker ook de toekomstige generatie een bindend en boeiend verhaal. Anderzijds geven de kaders richting aan het toegenomen oplossend vermogen. Zo kan OceansX haar rol, het organiseren van maatschappelijke impact, waarmaken.
Kortom, een toenemende groep mensen van divers pluimage gaat binnen de OceansX-omgeving, duurzaam beschermen wat ons dierbaar is… Dat klinkt ergens bekend.



Een stevige ambitie, hoor ik je ook zeggen. Niemand kan hier tegen zijn, maar waarom denk je dat het jou wél gaat lukken?
Dat waren ook de exacte woorden van C-ZSK, vice-admiraal Rob Kramer. Vervolgens heeft hij mij wel op pad laten gaan. Net als vroeger bij de onderzeedienst, voorafgaand aan een geheime missie. Zonder te weten waar en hoe ik precies ga opereren. Zonder precies scherp te hebben wat het op gaat leveren. Hoe gaaf is dat.
Dat maakt onze defensieorganisatie zo uniek: als organisatie kunnen we maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen zonder eigen belang. C-ZSK geeft zijn organisatie de kans (en vice versa) om, met Stichting OceansX als speelruimte, te experimenteren en wellicht tot een compleet andere aanpak te komen.
Aan mij, en ieder van jullie die dit aanspreekt, nu om te zorgen dat we deze kans gaan verzilveren.

In mijn volgende column licht ik de *Roadmap 2020-2024* van OceansX toe. Het plan van aanpak, hoe we bovenstaande ambitie stapsgewijs werkelijkheid gaan maken. Mocht je daar niet op willen wachten kun je altijd contact met me opnemen via **Berend@OceansX.nl**. Feedback, tips en tricks eveneens zeer welkom!

Boeksignalement



Mijnenjagers Alkmaar klasse, de Tripartites van de Mijnendienst

Auteur	Bob Roetering
Uitgever	Lanasta
Prijs	€ 35,95
Omvang	240 pag.
ISBN	9789086162611

In 1974 besloten Frankrijk, België en Nederland een nieuw type mijnenjager te bouwen: de Tripartite. Gebouwd van polyester en voorzien van de nieuwste Franse sonar bleken de schepen in Nederlandse dienst uitstekend te voldoen. Al in 1984 werden de splinternieuwe Haarlem en Harlingen uitgezonden voor mijnenbestrijding in de Rode Zee.

Toen twee mijnenjagers in 1988, voor het eerst sinds de oorlog in Korea, werden uitgezonden naar de Perzische Golf, leefde het Nederlandse volk mee met belevenissen van de bemanningen. De schepen blijven de Nederlandse belangen behartigen op zee, zoals bleek in 2011 toen Nederlandse mijnenjagers de enige beschikbare schepen waren voor inzet bij Libië. Op de Noordzee ruimen de schepen nog steeds honderden explosieven op. In deze uitgave vertelt Rob Roetering het hele verhaal van de mijnenjagers van de Alkmaarklasse.

Deze maand in de online Bevrijdingskrant

- De commando's van No. 2 (Dutch) Troop
- Het Amsterdamse SD-hoofdkwartier gebombardeerd
- Ploeteren in de Peel: operatie Nutcracker
- Op de interactieve kaart: de strijd om Walcheren en de Peel
- De dagboeken van Gerard Wubben, Jan Arts en Johannes Brugman
- Podcast: de Slag om de Westerschelde
- Film-blik: operatie Switchback
- Sporen van de strijd: het monument bij de Oranjemolen in Vlissingen
- Toen en nu met … : een gesprek over amfibische operaties
- Boek van de maand: Het negende beleg van Robert Catsburg
- Ingekleurde foto: Limburgse Stoottroepen in Visé
- Luchtpamflet: waarschuwing voor de bevolking op Walcheren
- Nederlands-Indië: verzet op Papua (Nieuw-Guinea)

75jaarvrij.nl is een uitgave van het NIMH



De strijd in Zuid-N

Begin september 1944 trokken de geallieerden Nederland binnen. Het zou helaas nog maanden duren voordat ons land van het Duitse juk was bevrijd.

De geallieerden gaven de prioriteit aan operaties richting Duitsland. Na het mislukken van operatie Market Garden was het belangrijk eerst het front in Zuid-Nederland langs de grote rivieren te consolideren en de haven van Antwerpen te reactiveren.

Het First Canadian Army kreeg opdracht de Scheldemonding vrij te maken. Zij kregen daarbij steun van Britse divisies en het internationale No. 10 (Inter-Allied) Commando. De Britten, met Poolse en Amerikaanse divisies onder bevel, zuiverden Noord-Brabant. De Amerikaanse Twelfth Army Group richtte zich op de Westwall aan de Duitse westgrens.



Een Sherman 'Crab' van de 79th Armoured Division. Onmisbaar om de modderige aanvalsroutes in de Peel mijnenvrij te maken. (IWM)





Nederlandse commando's op Walcheren, na de strijd op de kiek met een Duitse oorlogsvlag. (NIMH)



Limburgse Stoottroepen in Visé: op www.75jaarvrij.nl in kleur. (NIMH)



Universal Carriers in de modder bij Breskens. Het gevechtsterrein in Zuid-Nederland was vaak verre van ideaal. (NIMH)

ederland beslecht

In oktober maakten de geallieerden belangrijke vorderingen in Zuid-Nederland, maar de Duitsers bleven taai verzet bieden. Zij voerden effectieve achterhoedegevechten om de geallieerde opmars te vertragen en zoveel mogelijk eenheden intact boven de grote rivieren te krijgen. De geallieerden gebruikten regelmatig hun overweldigende vuurkracht om het verzet te breken. De bevolking had hieronder sterk te lijden. Aan het einde van de maand waren grote delen van Noord-Brabant en Limburg, en een klein deel van Zeeland bevrijd.

De finale volgde in november. De Canadezen voltooiden hun operaties in Zeeuws-Vlaanderen en West-Brabant. Ook begon de bevrijding om het ondergelopen Walcheren. Na gewaagde amfibische landingen en aanvallen op de Sloedam was het Duitse verzet op het schiereiland snel gebroken. Intussen werd fel gevochten in de Peel waar de geallieerden alles op alles zetten om het laatste Duitse bruggenhoofd ten westen van de Maas op te ruimen.

Voor de geallieerden waren de operaties in Zuid-Nederland vaak ook een strijd tegen de elementen. Herfstregen veranderde het landschap in Zeeuws-Vlaanderen en de Peel in een ongastvrije modderpoel. Voor zwaar materieel was er soms geen doorkomen aan. Voor de militairen zorgde het koude, natte weer voor omstandigheden die sommigen deden denken aan 'Passchendaele', 1917. De strijd in Zuid-Nederland was eind november beslecht, maar ten koste van grote opofferingen.

KTZ b.d. Huibert van Eijsden







Archieffoto's 64-jarigendag KVMO (Marc Moussault)

De KVMO 64-jarigendag op woensdag 16 oktober 2019: van UKW naar pensioen

Volgens jarenlange traditie is ook dit najaar weer de KVMO 64-jarigendag gehouden. Voor de bijeenkomst waren alle KVMO-leden die in 2020 de pensioengerechtigde leeftijd bereiken uitgenodigd. Deze speciale dag staat in het teken van informatie, een gezellige ontmoeting met oud-collega's en een maritiem middagprogramma.

Op woensdag 16 oktober kwamen 50 genodigden - oud-marineofficieren en hun partners - bijeen in het Marine Evenementen Centrum bij het Marine-etablissement te Amsterdam. Veel drukte en gezelligheid, oude bekenden zagen elkaar na vaak lange tijd weer. Ook al is het programma redelijk strak geregisseerd, er is volop gelegenheid elkaar te spreken.
De dagvoorzitter gaf een korte toelichting en gaf het woord aan de voorzitter KVMO, KTZ Marc de Natris. Deze schetste de ontwikkelingen binnen de KVMO en vertelde over de onderhandelingen die worden gevoerd met de minister van Defensie over de personele situatie. Hierbij uitte hij zijn zorgen, die hij ook in zijn wekelijkse weblogs verwoordt.
Mevrouw Claudia Herbeck, voorlichter ABP, gaf uitgebreide informatie over de pensioenregelingen van het ABP. Haar uitleg was duidelijk: de hoogte van het pensioen wordt bepaald door de opbouw van het aantal pensioenjaren, door het persoonlijk jaarlijkse inkomen en door de AOW, die pas ingaat op de AOW-gerechtigde leeftijd. Vanwege de te lage dekkingsgraad bij het ABP is er echter geen hoop op inflatiecorrectie voor het komende jaar.

MAJ b.d. Albert Lok van de NOV sprad over de belastingregelgeving die van belang is voor degenen die met pensioen gaan. Zijn boodschap: houd er rekening mee dat u over het AOW aanvullende loonheffing moet betalen en zet dat bedrag alvast opzij op de bank wanneer u op een gegeven moment uw maandelijkse AOW gaat ontvangen.
KTZA b.d. Martin Hellendoorn informeerde de aanwezigen over het Levenstestament, een nieuw en belangrijk onderwerp op deze informatieve dag, dat duidelijk gehoor vond bij de KVMO-leden, getuige hun positieve reacties.
KTZ(TD) Mark Simmeren, Hoofd Afdeling Integratie van de staf van de Commandant der Zeestrijdkrachten, hield een boeiend en gloedvol betoog over de huidige stand van zaken binnen de KM en over de perspectieven voor de nabije toekomst. Het zijn tijden waarin de verwachting op verbetering en groei nieuwe hoop geeft, vooral vanwege de investeringen in noodzakelijke nieuwbouwprogramma's en innovatieve ontwikkelingen. Maar de zorg voor voldoende personeel in het kader van werving en behoud is onverminderd groot.
De heer drs. Ruud Harbers, arts en psycholoog, sprak over drie zaken die voor de aanstaande gepensioneerden van belang zijn: leef gezond en eet verstandig, blijf voldoende bewegen, bij voorkeur in de buitenlucht, en zorg voor zingeving in je leven door actief te blijven. Zijn enthousiaste betoog was doorregen met humor en was een prachtige afsluiting van de presentaties deze ochtend in Amsterdam.
Na de presentaties ontmoetten de deelnemers elkaar bij een korte maar gezellige borrel in de foyer, waarna werd genoten van een traditioneel Indisch buffet. Na de lunch vertrok het gezelschap naar de steiger, waar de rondvaartboot al gereed lag. De deelnemers werden meegenomen op een vaartocht door het oostelijke havengebied onder leiding van gids dhr. Sanne Pleiter. De afloop van de vaartocht markeerde ook het einde van het programma van deze boeiende en interessante dag. Iedereen keerde terug naar huis, na een laatste gesprek op de steiger.

In Memoriam

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

LTZT2 b.d. **T.J.G. Ratering** († 11 oktober 2019)
Mevrouw **D. de Jong-Schoonbergen** († 28 september 2019)
De heer **L. Jansen** († 25 september 2019)
KTZ b.d. **M.G. Zuidijk** († 21 september 2019)
Mevrouw E.**J. Bruning-Mantel** (datum overlijden onbekend)
LTZV2OC b.d. **C.L. Gispen** (datum overlijden onbekend)

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

Activiteiten najaar 2019

ALGEMEEN

29 nov **Seminar Overleeft Mare Liberum de 21ste eeuw?**
Locatie : Hal4, Rotterdam
Tijd : 10.00 – 16.00 uur
Aanmelden : via **www.kvmo.nl**

AFDELING MIDDEN

12 nov **Borrel**
Locatie: Kromhoutkazerne, V6 Huiskamerbar
Tijd: 16.30 – 18.30 uur

AFDELING NOORD

3 dec **Postactievenborrel**
Locatie : Marineclub, Den Helder
Aanvang : 17.00 uur
Informatie : Ter plaatse kan men zich opgeven voor een PA-diner voor de speciale prijs van €14,95 p.p

DE DEADLINE VAN HET AANLEVEREN VAN KOPIJ VOOR DE RUBRIEK KVMO-ZAKEN VOOR HET DECEMBERNUMMER IS 25 NOVEMBER 2019.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

Ereleden:
KTZT b.d. ir. S.J.J. Hoffmann
KOLMARNS b.d. A.H.P. Knoppien
KTZ b.d. L.J.M. Smit
KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek
KLTZ b.d. mr. O.W. Borgeld
KTZ ing. M.E.M. de Natris

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
KTZ ing. M.E.M. de Natris
Vice-voorzitter:
KTZ ing. W.P. Groeneveld
Secretaris:
LTZ2OC (LD) N.J. van Lierop
Penningmeester:
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt
Namens Afdeling Noord
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Namens Afdeling Midden
KLTZ H.M. van Rijn
Namens Afdeling Zuid
KLTZ R.O.P. Pulles
Namens Afdeling Caribisch gebied
KLTZ (LD) C.M. van der Pijl EMSD
Namens Werkgroep Postactieven
KLTZ b.d. M.A. Eland
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 (LD) KMR M. Venema
Namens Werkgroep Jongeren
LTZ3 (LD) H.M. Krul
Namens de Werkgroep Genderbeleid
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:
Noord:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
KLTZ b.d. P.J. van Maurik
KLTZ b.d. B. Fritzsche
LTZ1 (LD) P.Y. Handgraaf-Blok
Midden:
KLTZ H.M. van Rijn
KTZ (TD) ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge
KTZ b.d. H. van Eijsden
Zuid:
KLTZ R.O.P. Pulles
maj KL b.d. P. van der Laan
KLTZ (SD) b.d. A.J. Zwiers
KLTZA b.d. P.A. Brons (postactieven)
Caribisch Gebied:
KLTZ (LD) C.M. van der Pijl EMSD

KVMO-leerstoel Universiteit Leiden:
Prof. dr. T.B.F.M. Brinkel

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

Onderlinge Bijstand

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 van de KVMO.



KVMO Seminar

MARE LIBERUM

OVERLEEFT DE 21STE EEUW?

Programma en aanmelden via www.kvmo.nl

Het programma staat in dit Marineblad

29 november 2019
10.00 tot 16.00 uur
Hal4, Rotterdam

KVMO