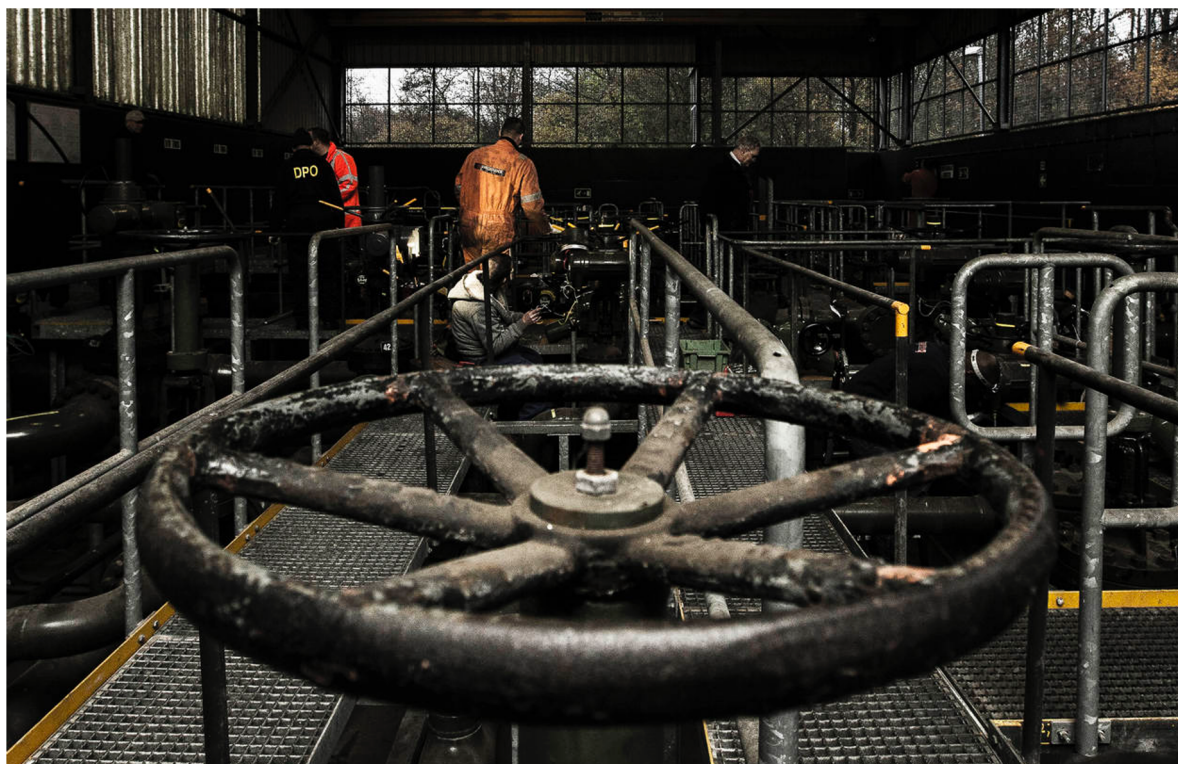


CEPS, al decennialang een logistieke infrastructuur van strategisch belang voor de NAVO?

BUREAU GESCHIEDSCHRIJVING REGIMENT BEVOORRADINGS-EN
TRANSPORTTROEPEN KONINKLIJKE LANDMACHT



Frank Molkenboer

INLEVERDATUM 16-06-2022 | IN SAMENWERKING MET LKOL BD
IJNTEMA & LKOL BD ENGELMANN

Inhoud

Inleiding	3
Aanleiding	3
Structuur van het onderzoek	3
Hoofdstuk 1: Aan de vooravond van het CEPS	6
Politiek-Strategische Context	7
Toekomstige veiligheidssituatie	7
Nederlandse brandstofbevoorrading in de periode 1945-1949	8
Hoofdstuk 2: De rol van het CEPS in de periode 1949-1989	10
2.1 De IJssellinie 1949-1955	10
A: Veiligheidssituatie	10
B: Reactie van de NAVO	11
C: Reactie van de Nederlandse politiek	12
D: Militair-strategische reactie van Nederland	13
E: Militaire organisatie	15
F: Logistieke ondersteuning klasse III	16
G: De rol van de Nederlandse beheersorganisatie op depotniveau en haar ontwikkelingen	19
H: De rol en taken van het regiment B&T als onderdeel van de logistieke organisatie	21
2.2 De voorwaartse verdediging in West-Duitsland 1955-1967	23
A: Veiligheidssituatie	23
B: Reactie van de NAVO	23
C: Reactie van de Nederlandse politiek	25
D: Militair-strategische reactie van Nederland	25
E: Militaire organisatie	27
F: Logistieke ondersteuning klasse III	28
G: De rol van de Nederlandse beheersorganisatie op depotniveau en haar ontwikkelingen	29
H: De rol en taken van het regiment B&T als onderdeel van de logistieke organisatie	31
2.3 Het vertragend gevecht in de Noord-Duitse laagvlakte 1967-1989	32
A: Veiligheidssituatie	32
B: Reactie van de NAVO	32
C: Reactie van de Nederlandse politiek	34
D: Militair-strategische reactie van Nederland	35
E: Militaire organisatie	35
F: Logistieke ondersteuning klasse III	36
G: De rol van de Nederlandse beheersorganisatie op depotniveau en haar ontwikkelingen	37
H: de rol en taken van het regiment B&T als onderdeel van de logistieke organisatie	39

Hoofdstuk 3: De rol van het CEPS in de periode 1989-2014	45
3.1 De landmacht expeditionair 1989-2014	45
A: Veiligheidssituatie	45
B: Reactie van de NAVO	46
C: Reactie van de Nederlandse politiek	47
D: Militair-strategische reactie van Nederland	47
E: Militaire organisatie	47
F: Logistieke ondersteuning klasse III	48
G: De rol van de Nederlandse beheersorganisatie op depotniveau en haar ontwikkelingen	49
H: De rol en taken van het Regiment B&T als onderdeel van de logistieke organisatie	52
Hoofdstuk 4: Uitbreiding en ontwikkeling? De toekomst van het CEPS (Er is weer een noodgedwongen focus op <i>combat operations</i> en nu?)	54
4.1 Uitbreiding van het CEPS?	54
4.2 Groene energie of fossiele brandstoffen	55
Conclusie: CEPS, al decennialang een logistieke infrastructuur van strategisch belang voor de NAVO?	57
Epiloog:	58
Dankwoord	60
Bibliografie:	61

Inleiding

Aanleiding

Na het afronden van mijn masterscriptie aan de Universiteit van Amsterdam heb ik contact opgenomen met het Bureau Geschiedschrijving van het Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen (hierna: BGB&T) om een historisch onderzoek te verrichten waarvoor BGB&T niet genoeg tijd en/of capaciteit heeft. BGB&T heeft als doel de geschiedenis van het Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen (hierna: B&T) en haar stamregimenten: Regiment Intendancetroepen en Regiment Aan- en Afvoertroepen (hierna: AAT) op een gestructureerde manier te verzamelen, vast te leggen en waar mogelijk te publiceren. BGB&T streeft hierbij naar het beschikbaar stellen van haar informatie aan belanghebbenden, geïnteresseerden, en voor onderzoek ten behoeve van het vergroten van het historisch besef binnen het regiment.

Met BGB&T ben ik overeengekomen:

- een historisch onderzoek te verrichten naar het *Central European Pipeline System* (hierna: CEPS) en daarbij aandacht te besteden aan:
- *de politiek-strategische ontwikkelingen, de ontstaansgeschiedenis en feitelijke wording (taak, organisatie, werkwijze en financiering), de ontwikkelingen in de afgelopen decennia en de mogelijke toekomst binnen de NATO;*
- *de betekenis die het CEPS heeft gehad bij de voorbereiding van de Nederlandse krijgsmacht op de algemene verdedigingstaak en mogelijk kan hebben in de nabije toekomst, die inmiddels weer gekenmerkt wordt door een noodgedwongen teruggekeerde aandacht voor gevechtsoperaties aan de rand van het NATO-verdragsgebied- en;*
- *de resultaten van het onderzoek vast te leggen in een publicatie die qua schrijfstijl is afgestemd op de voorziene doelgroep: Geïnteresseerden/Officieren van het Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen (aspirant, actief dienend en niet actief dienend).*

Het onderzoek is uitgevoerd in de periode 17 januari 2022 – 1 augustus 2022 en de resultaten hiervan zijn in wisselwerking met het BGB&T vastgelegd in dit onderzoeksrapport. Ten behoeve van het onderzoek is gebruik gemaakt van verschillende bronnen. Primaire bronnen zijn hierbij gebruikt om lacunes te dichten. Secundaire bronnen, hebben vooral bijgedragen aan het schetsen van de noodzakelijke historische context. De interviews met Generaal Bouman, Kolonel Ensing en de DPO zijn samen met het archief van BGB&T hierbij van onschatbare waarde geweest.

Structuur van het onderzoek

In 2014 viert de Koninklijke Landmacht haar 200-jarige bestaan. De Nederlandse landstrijdkrachten bestaan echter al veel langer. Zo vechten onze voorouders in het Staatse Leger gewapenderhand tegen

de Spaanse overheersers. Gedurende haar geschiedenis kent de Nederlandse krijgsmacht en daarmee ook de Koninklijke Landmacht verschillende militaire doctrines. Zo ook in de periode 1949-heden, waarop dit onderzoek zich richt. Om deze reden onderscheidt dit onderzoek verschillende (sub)hoofdstukken waarbij een schets van de tijdgeest wordt gegeven om de lezer houvast te kunnen bieden bij het plaatsen van ontwikkelingen rondom het CEPS in de historische context. De opeenvolgende paragrafen beschrijven deze structuur per hoofdstuk.

Hoofdstuk 1 blikt terug op de ervaringen met pijpleidingen in de moderne oorlogsvoering vóór de aanleg van het CEPS. Daarna volgt een toelichting op de ontstane behoefte voor de aanleg van een dergelijke logistieke infrastructuur. Het hoofdstuk sluit af met een inkijk in de brandstofvoorziening binnen het Nederlandse leger in de periode 1945-1949. Hierbij komen ook een beschrijving van de Nederlandse beheersorganisatie en de rol van het defensieapparaat aan de orde.

Het tweede hoofdstuk besteedt aandacht aan de rol van het CEPS vanaf het ontstaan van de NAVO (1949) tot aan de Val van de Muur (1989). Gedurende deze periode vinden grootschalige veranderingen plaats binnen de internationale context van de Koude Oorlog. Deze hebben grote gevolgen voor de Nederlandse krijgsmacht en uiteraard voor de Koninklijke Landmacht. Daarom maakt dit hoofdstuk een onderscheid in drie verschillende perioden waarin een bepaalde mate van continuïteit plaatsvindt. Het betreft de volgende perioden:

- **Hoofdstuk 2.1:** 1949-1955 De verdediging van de IJssellinie
- **Hoofdstuk 2.2:** 1955-1967 De voorwaartse verdediging in West-Duitsland
- **Hoofdstuk 2.3:** 1967-1989 Het Legerkorps defensief op de Noord-Duitse laagvlakte

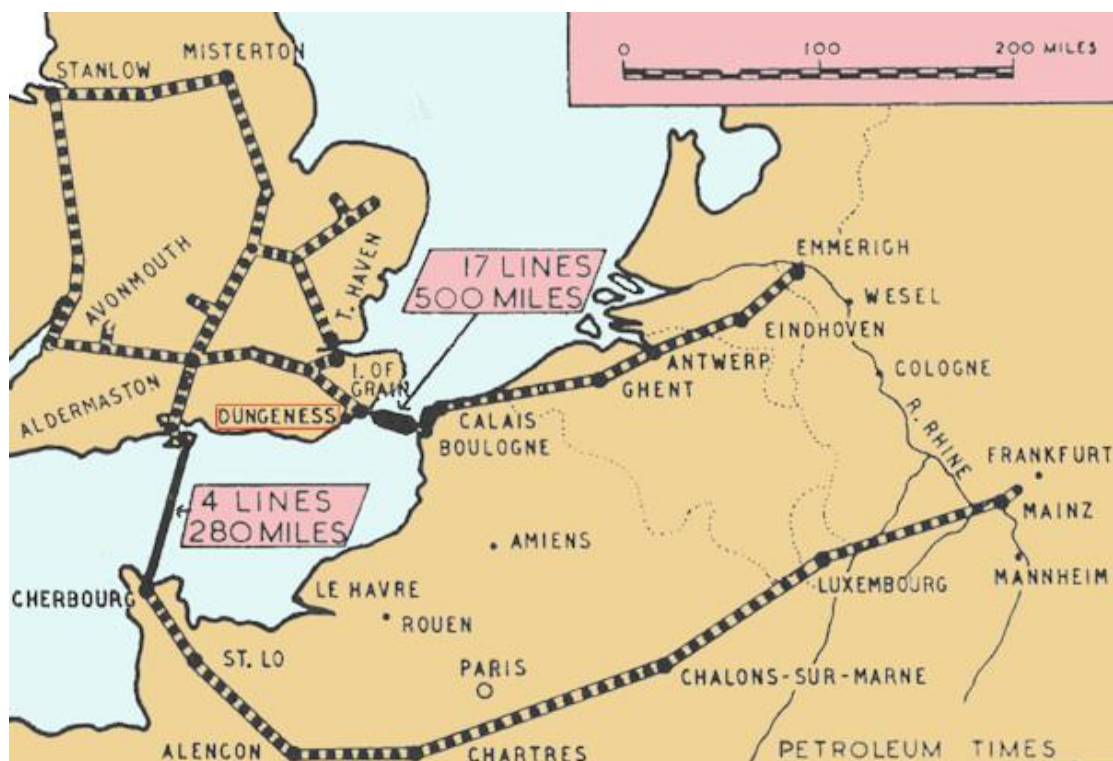
Om een zo compleet mogelijk beeld van het CEPS en de bijbehorende historische context in de periode 1949-1989 te schetsen, beschrijven de deelhoofdstukken deze perioden aan de hand van de onderstaande punten. Zij vormen samen een 'trechtermethode'.

1. Een schets van de Europese veiligheidssituatie.
2. De reactie van de NAVO op de veiligheidssituatie.
3. De reactie hierop van de Nederlandse politiek.
4. De militair-strategische reactie van Nederland.
5. De doorvertaling hiervan naar de militaire organisatie en in het bijzonder de logistieke infrastructuur op het gebied van klasse III (brandstof).
6. De rol van de Nederlandse beheersorganisatie op depotniveau en haar ontwikkelingen.
7. Een beschrijving van de rol en taken die het regiment B&T als onderdeel van de logistieke organisatie vervult bij de brandstofbevoorrading voor alle krijgsmachtdelen.

In Hoofdstuk 3 staat de periode vanaf de Val van de Muur tot aan de Annexatie van de Krim (2014) centraal. De bovenstaande 'trechtermethode' is ook in dit hoofdstuk de toegepaste structuur. In het vierde hoofdstuk ligt de focus op de contemporaine spanningen sinds de Annexatie van de Krim tussen de Russische Federatie enerzijds en de NAVO anderzijds. Daarbij gaat het dan vooral om de invloed hiervan op het CEPS. Hoofdstuk 4 biedt een blik op de toekomst. De lezer treft hier mogelijke antwoorden aan op vragen als: "Is uitbreiding van het CEPS wenselijk en of mogelijk?" en "Is het gewenst over te stappen op een technologie waarbij de Nederlandse krijgsmacht minder afhankelijk wordt van fossiele brandstoffen?" Tot slot volgt aan de hand van een conclusie antwoord op de hoofdvraag. Uiteraard treft de lezer ook een epiloog en een bibliografie aan.

Hoofdstuk 1: Aan de vooravond van het CEPS

Militaire logistiek wordt in het verleden vaak gezien als 'noodzakelijk kwaad'. Op basis van de logistieke ervaringen vanuit de Tweede Wereldoorlog ziet men in West-Europa het belang van een goede brandstofvoorziening in. Tijdens de Tweede Wereldoorlog vinden er grote ontwikkelingen plaats. De nieuwe manier van oorlogsvoering brengt een moderniseringsslag met zich mee (denk aan de grootschalige inzet van vliegtuigen, boten en gemotoriseerde landvoertuigen). Dit brengt de logistieke ontwikkelingen op het gebied van brandstofbevoorrading in een stroomversnelling. Zo maakt men voor het eerst op grote schaal gebruik van de vaak geroemde jerrycan en leggen de Britten na *Operatie Overlord* een grootschalig pijpleidingstelsel aan (genaamd PLUTO Pipelines under the ocean) dat de oprukkende geallieerde troepen van brandstof moet voorzien.



Afbeelding 1:

Het pijpleidingstelsel PLUTO op zijn hoogtepunt dat zelfs Nederland doorkruist.

Bron: <https://theromneymarsh.net/pluto>

Politiek-Strategische Context

De Ministeriële Commissie Oorlogsvoering is gedurende de Tweede Wereldoorlog druk bezig om de taken van de Nederlandse landstrijdkrachten in de naoorlogse situatie te formuleren. Na de Nederlandse bevrijding moet Nederlands-Indië worden heroverd en het Nederlandse gezag aldaar worden hersteld. De naoorlogse taken van het Nederlandse leger zijn met name gericht op het creëren van binnenlandse rust en orde, en herstel van het vooroorlogse Nederlands-Indië. Angst voor een militaire aanval vanuit de Sovjetunie is er op dat moment niet. Men is vooral bang voor binnenlandse vijanden die de moeilijkheden tijdens de wederopbouw kunnen misbruiken.

In deze periode ziet Nederland ook Nederlands-Indië als het binnenland. Na de Japanse capitulatie roepen de Indonesische leiders Soekarno en Hatta de onafhankelijke Republiek Indonesië uit. Nederland beseft dat zij voor een zware taak staat om haar gezag te herstellen. Het KNIL is hiervoor simpelweg niet sterk genoeg. De Nederlandse KL is gedwongen haar focus geheel te richten op Nederlands-Indië. Op 27 december 1949 valt definitief het doek voor de Nederlandse aanwezigheid in Nederlands-Indië. Onder grote internationale druk wordt de soevereiniteit op deze dag overgedragen aan Indonesië.

Gedurende de tweede helft van de jaren veertig neemt het onderlinge wantrouwen tussen het Westen en Oosten toe. De redenen hiervoor moeten worden gezocht in een verschuiving van de oude wereldorde, waarbij de Tweede Wereldoorlog de verzwakking van West-Europa pijnlijk bloot legt. De Eurocentrische wereldorde maakt plaats voor een nieuwe veiligheidssituatie (de Koude Oorlog) met een centrale rol voor de Sovjetunie en de Verenigde Staten. Na de Tweede Wereldoorlog demobiliseerde West-Europa bovendien het merendeel van haar troepen. De Sovjetunie daarentegen houdt haar troepen nagenoeg paraat. In 1947 versnellen de internationale ontwikkelingen en ontstaan er twee machtsblokken: een Atlantisch blok met West-Europa onder Amerikaanse politieke en militaire leiding aan de ene kant, en het Oostblok geleid door de Sovjetunie aan de andere kant.

Toekomstige veiligheidssituatie

Nederland (en het Ministerie van Oorlog in het bijzonder) anticipeert gedurende de Tweede Wereldoorlog al op de naoorlogse veiligheidssituatie. Centraal in deze situatie staat het wegvallen van Duitsland als machtsfactor van betekenis en de opkomst van de Sovjetunie. Daarnaast denkt men in Nederland na over de toekomst van het nieuwe Nederlandse leger om een herhaling van de meidagen te voorkomen. De schuld voor de Nederlandse onmacht tijdens de Tweede Wereldoorlog legt men bij de neutraliteitspolitiek en de beperkte uitrusting en geoefendheid van het Nederlandse leger.

Het aangetoonde falen van deze Nederlandse neutraliteitspolitiek heeft tot gevolg dat Nederland de Westelijke alliantievorming begint te steunen. Daarnaast spelen de volgende factoren: (1) de hoop op

Amerikaanse militaire- en economische steun (2) perspectief op een oplossing voor het Duitslandvraagstuk (3) en de wens om tegenwicht bieden aan nationale aspiraties van Europese continentale mogendheden zoals Frankrijk. Op 17 maart 1948 sluiten Nederland, Frankrijk, Groot-Brittannië, België en Luxemburg het Verdrag van Brussel waarmee de Westerse Unie wordt opgericht. Op 4 april 1949 sluiten de Verenigde Staten, Canada, Denemarken, IJsland, Italië, Noorwegen en Portugal daarbij aan. De Westelijke Alliantie wordt omgedoopt tot de NAVO. Hiermee komt er een eind aan het paradigma van oorlog als nationale aangelegenheid.

Nederlandse brandstofbevoorrading in de periode 1945-1949

Zoals beschreven ligt, gedurende de periode 1945-1949, nagenoeg de gehele militaire focus in Nederlands-Indië. Nederland is in deze periode niet bereid de Indonesische onafhankelijkheid op zo'n korte termijn te erkennen en stuurt onder het mom van politionele acties troepen naar Nederlands-Indië om het koloniale gezag te herstellen. Ook hier speelt de brandstofvoorziening een aanzienlijke rol. Omdat de focus van het Nederlandse leger in Nederlands-Indië ligt, zal enkel een beknopte geschiedenis van de brandstofbevoorrading in Indonesië worden gegeven.

In tegenstelling tot de Britten doen de Nederlanders tijdens de Tweede Wereldoorlog geen ervaring op met brandstofbevoorrading via pijpleidingen. Ook in Indonesië is de brandstofvoorziening relatief eenvoudig geregeld. Nederlands-Indië is rijk aan aardolie en de delving daarvan is in handen van verschillende oliemaatschappijen die zijn verenigd in *Netherlands Indies Petroleum Board* (hierna: NIPB). Het NIPB sluit een overeenkomst met de Staat der Nederlanden en levert brandstof, olie en smeermiddelen (hierna: BOS) aan de Nederlandse troepenmacht. Hierbij houdt de NIPB rekening met een bulkvoorraad BOS-middelen van tenminste twee maanden.

De NIPB bevoorraadt ook de garnizoensbenzinepompen en stelt werknemers ter beschikking die veelal als reserveofficier dienst kunnen doen bij de afdeling BOS van de Verplegings- en Transport Dienst (VTD), of kunnen functioneren als BOS-officier op de kantoren van de territoriale verplegings- en transportofficier (TVTO). De BOS-secties van de verzorgingspelotons zorgen samen met hulp van het NIPB voor adequate voorraad van gevulde jerrycans met BOS-middelen op aanvullingsplaatsen die voldoende zijn om een brigade twee weken te verzorgen

Door de samenwerking met het NIPB is de aanvoer van BOS-middelen geen beperkende factor in de logistieke keten van de Nederlandse krijgsmacht in Nederlands-Indië. Enkel tijdens de Eerste Politionele Actie is het brandstofverbruik, door het zware terrein en het stationair draaien van voertuigen bij oponthoud, hoger dan verwacht. Naar hedendaagse inschattingen ligt het verbruik van BOS-artikelen door het Nederlandse leger in Indonesië per jaar rond 80 miljoen liter benzine, twee miljoen liter verschillende soorten olie, en 150 ton smeermiddelen. Vijfentwintig procent van dit

verbruik is afkomstig van de ruim twintig AAT-compagnieën die actief zijn in Nederlands-Indië. Ondanks de zware omstandigheden, verschillende tegenslagen, en administratieve tekortkomingen, zijn er meer dan voldoende BOS-middelen beschikbaar waarmee de situatie er volkomen anders uitziet dan in Nederland vanaf de jaren vijftig.

Hoofdstuk 2: De rol van het CEPS in de periode 1949-1989

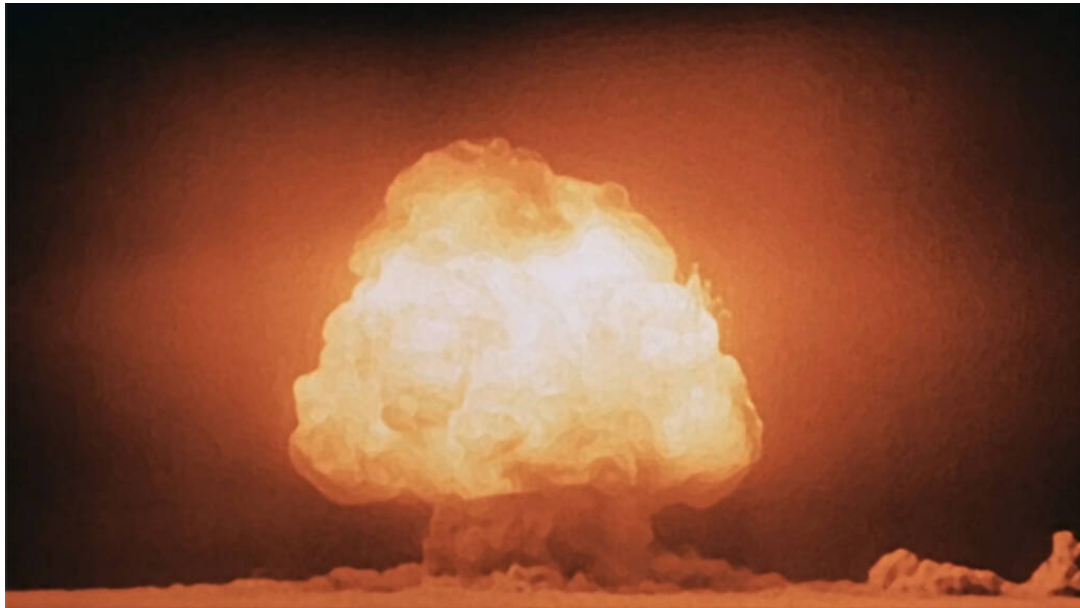
2.1 De IJssellinie 1949-1955

A: Veiligheidssituatie

De Ronde Tafel Conferentie maakt eind augustus 1949 een einde aan de Nederlandse hegemonie in Indonesië. Daarna richt de militaire focus zich op het Nederlandse grondgebied. De Nederlandse krijgsmacht krijgt vanuit de Verenigde Staten geld voor de opbouw van het leger en de daarbij behorende logistieke infrastructuur. Van vrijblijvendheid is echter geen sprake. De ontwikkelingen van de Koude Oorlog en het lidmaatschap van de NAVO dwingen de Nederlandse politieke- en de militaire top over te gaan tot actie. In 1949 beschikt het Nederlandse leger slechts over 3000 geëfende landstrijdkrachten, hoewel de NAVO om drie tot vijf volwaardige divisies vraagt. Dit hoofdstuk belicht de periode 1949-1989 aan de hand van de in de inleiding geïntroduceerde structuur.

Gedurende de periode 1949-1955 verslechtert de Europese veiligheidssituatie in hoog tempo vanwege ontwikkelingen op het mondiale- en continentale niveau. Oplopende spanningen tussen het Westen en het Oosten met als gevolg verschillende invloedssferen liggen hieraan ten grondslag. Daarnaast ontstaat in 1949 door de samenvoeging van de Britse, Franse en Amerikaanse bezettingszones de Bondsrepubliek Duitsland (West-Duitsland). Als reactie hierop richt de Sovjetunie de Duitse Democratische Republiek (Oost-Duitsland) op. Dit legt de scheidslijn tussen het Oost- en West dwars door Duitsland en Berlijn.

Met de eerste succesvolle kernproef van de Sovjetunie in 1949 komt er bovendien een einde aan het Amerikaanse atoommonopolie. De tegenstelling tussen Oost en West krijgt hierdoor een nucleaire dimensie. Daarnaast breekt in juni 1950 de Koreaoorlog uit. Hierbij vallen de Noord-Koreaanse troepen, gesteund door de Sovjetunie en de Volksrepubliek China, het democratische Zuid-Korea binnen, dat op haar beurt wordt gesteund door de VN. Deze inval bevestigt de agressieve intenties van het communistische blok en versterkt de angst voor een inval vanuit de Sovjetunie in West-Europa. De NAVO ontwikkelt zich hierdoor van een politieke alliantie tot een militair bondgenootschap. Een centrale vraag binnen deze 'militarisering' is het Duitse herbewapeningsvraagstuk. De toetreding van Bondsrepubliek Duitsland tot de NAVO in 1955 lost dit vraagstuk op. Als reactie hierop richt de Sovjetunie hetzelfde jaar het Warschaupact op, waarvan alle Oost-Europese socialistische landen (met uitzondering van Joegoslavië) lid worden.



Afbeelding 2:

De eerste atoomexplosie

Bron:

<https://nos.nl/artikel/2311769-sovjet-unie-had-vierde-spion-in-amerikaans-atoomprogramma>

B: Reactie van de NAVO

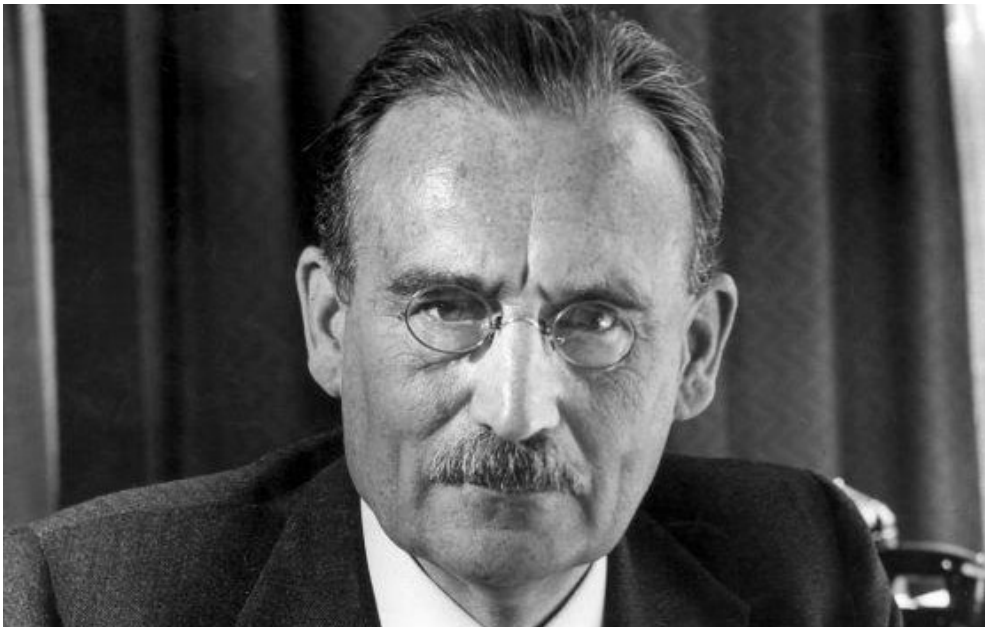
De oprichting van de NAVO beoogt tegenwicht te bieden aan de Sovjetdreiging in Europa. NAVO-beleidsbepalers zijn zich in deze tijd bewust van hun achterstand in conventionele gevechtskracht. Na de Tweede Wereldoorlog demobiliseren de West-Europese landen. De strijdkrachten van de Sovjetunie blijven daarentegen op volle oorlogssterkte. De NAVO-top en de Amerikanen sturen daarom bij de lidstaten aan op verhoging van hun defensiebudgetten.

Tot de succesvolle kernproef van de Sovjetunie vormt het Amerikaanse atoommonopolie de basis voor de Europese veiligheid. De inzet van het atoomwapen in Japan heeft geleerd dat het een oorlog kan beëindigen. De NAVO neemt na haar oprichting het militair-strategische standpunt in dat men een eventuele oorlog voert met conventionele middelen, en dat men het atoomwapen als strategisch vergeldingswapen pas inzet als alleen op die manier de oorlog in het voordeel van de NAVO kan worden beslist. In feite is deze strategie, die de *massive retaliation* wordt genoemd, een voortzetting van het oudere gedachtegoed dat het strategisch bombarderen van vijandelijke industrieën en stedelijke centra een uiteindelijk oorlog in eigen voordeel kan beslissen.

De succesvolle kernproef van de Sovjetunie en het uitbreken van de Koreaoorlog doen de stabiliteit die de *massive retaliation* brengt, teniet. De strategie blijkt in de praktijk minder afschrikwekkend te zijn dan de NAVO verwacht. Daarom besluit men tot het oprichten van een geïntegreerd NAVO-commando, het versterken van conventionele- en nucleaire strijdkrachten en de ontwikkeling van een nieuw strategisch concept dat vanaf 1954 geïntroduceerd zal worden onder de naam *forward strategy*.

C: Reactie van de Nederlandse politiek

De Nederlandse regering is voor het einde van de Tweede Wereldoorlog van mening dat voor het handhaven van de veiligheid in West-Europa internationale samenwerking op militair gebied noodzakelijk is. Toch stelt het Kabinet Drees-van Schaik (1948-1951) zich terughoudend op bij defensie-uitgaven. Premier Drees noemt een directe aanval van de Sovjetunie 'illusoir'. Daarom kan Nederland in zijn optiek via een rechtvaardige economische en sociale politiek beter een bijdrage leveren aan het behoud van vrijheid, dan via het verhogen van de defensie-uitgaven.



Afbeelding 3:

Premier Willem Drees

Bron: <https://historiek.net/willem-drees-1886-1988/2318/> (Henk Blansjaar)

Op 17 maart 1951 legt premier Drees namens het nieuwe kabinet Drees-I een regeringsverklaring af. Het nieuwe kabinet verhoogt ondanks de eerdere opvatting van Drees de defensie-uitgaven drastisch. Nederland stelt in de regeringsverklaring vijf landmachtdivisies in, om zo voortdurend over parate

troepen te kunnen beschikken. Daarnaast breidt het kabinet de dienstplicht uit tot achttien maanden, versterkt het de Koninklijke Luchtmacht (hierna: KLU), en gaat de marine in Atlantisch verband haar taak vervullen. Gedurende een periode van vier jaar ontvangt defensie maar liefst zes miljard gulden. Dit revolutionaire bedrag komt neer op een kwart van de totale rijksbegroting en is tweemaal zoveel als de vorige regering wilde uitgeven. Internationale druk, met name vanaf Amerikaanse kant, druk vanuit de volksvertegenwoordiging en de Koreaoorlog liggen hieraan ten grondslag. Daarbij maakt Nederland in deze periode enkel door het stelselmatig verhogen van het defensiebudget aanspraak op Amerikaanse financiële steun via het *Mutual Defence Assistance Program* (hierna: MDAP).

D: Militair-strategische reactie van Nederland

De NAVO besluit bij haar oprichting de verdediging van West-Europa achter de Rijn-IJssellinie te voeren. Men versterkt deze linie, die al voorafgaand aan de Tweede Wereldoorlog als een verdedigingslinie wordt gezien, begin jaren vijftig met dijken, stuwen, en inundatiewerken. Deze versterkte linie strekt zich uit van het IJsselmeer tot aan de Duitse grens bij Lobith.



Afbeelding 4:

Stuw in Neder-Rijn bij Arnhem

Bron: https://hoogstede.nl/wijk-historie/ijssellinie/ijssellinie-inhoud_02.htm

Nederland hanteert in deze periode de strategie van hardnekkige verdediging achter de IJssellinie waarbij eerst drie, en later vijf divisies worden ingezet. In het geval dat de verdediging niet opgewassen is tegen de agressie uit de Sovjetunie, zal de inzet van het atoomwapen hier een einde aan moeten maken. In de beginjaren van de NAVO vindt de verdediging zo ver westwaarts plaats, dat het Nederlandse grondgebied bij een conflict met zekerheid in de gevechtshandelingen zal worden betrokken. Door toetreding van West-Duitsland tot de NAVO in 1955 wijst de NAVO een nieuw meer oostwaarts gebied toe aan Nederland om te verdedigen. Alleen zo kan de integriteit van het NAVO-gebied worden verzekerd.

De Amerikanen en vooral de Fransen zijn in de beginjaren tegen de verdediging achter de IJssel. De Fransen willen enkel de Rijn als verdedigingslinie. De Amerikanen houden zelfs rekening met terugtrekking van hun troepen tot achter de Pyreneeën. Nederland weet echter met de bouw van twee verplaatsbare stuwen bij Nijmegen en Arnhem, die de Waal en Rijn kunnen afsluiten het vertrouwen te winnen. Op deze wijze kan het water uit de Rijn naar de vallei van de IJssel worden geleid. De IJssel treedt vervolgens buiten haar oevers met als gevolg dat een groot gebied aan beide zijden van de rivier onder water komt te staan. De plannen van de bouw van een extra stuw bij Olst versnellen dit proces. Binnen een week kan een nieuwe waterlinie gevormd worden, die de vijandelijke opmars ernstig kan vertragen. Uiteindelijk komt het niet zo ver. In 1958 voert de NAVO een nieuwe strategie in die zeer bepalend zal zijn voor de toekomst van de KL.



Afbeelding 5:

De Rijn-IJssellinie in 1955

Bron: *In Dienst van de Troep* P.133

E: Militaire organisatie

Het Nederlandse lidmaatschap van de NAVO brengt verschillende veranderingen in de Nederlandse militaire organisatie teweeg. Zoals eerder beschreven, wordt het jaarlijkse defensiebudget verhoogd. Daarnaast moeten de organisatievorm en de omvang van de strijdkrachten, die door Nederland beschikbaar worden gesteld voor inzet in NAVO-verband, aan de voorwaarden van de NAVO voldoen. De aan de NAVO ter beschikking te stellen Nederlandse eenheden worden de *Assigned Forces* genoemd. Bij inzet staan deze eenheden niet langer onder een Nederlandse bevelhebber, maar onder bevel van de NAVO.

Nadat in 1951 het centrale NAVO-commando wordt opgericht, worden onder dit commando verschillende regionale commando's gevormd. Het Nederlandse Legerkorps maakt samen met een

Belgisch, Brits en later ook Duits legerkorps (1955) deel uit van de *Northern Army Group* (hierna: NORTHAG) dat in 1952 wordt opgericht en de taakstelling krijgt om de verdediging van het noordelijke deel van West-Europa voor haar rekening te nemen.

Na de Tweede Wereldoorlog richt men (deels vanuit praktische oogpunt) de Nederlandse legerorganisatie in naar Brits model. Gedurende de periode 1949-1955 komt hier verandering in en maakt Nederland de overstap naar het Amerikaanse model. Enerzijds vindt deze overstap plaats door de aanbeveling van de Amerikaanse legerstructuur vanuit het NAVO-commando. Anderzijds ligt het Amerikaanse hulpprogramma MDAP, eraan ten grondslag dat reorganisatie de meest voor de hand liggende keuze is. De keuze voor het Amerikaanse model maakt de overdracht van materieel, uitrusting, oorlogsvoorraden en kennis eenvoudiger. De KL breidt zich in deze periode uit en moderniseert dankzij het MDAP en het verhoogde defensiebudget van kabinet Drees-I. Zonder externe hulp was dit niet mogelijk geweest.

Het Nederlandse grondgebied wordt in deze periode verdeeld in een *Combat Zone*, het door de NORTHAG aangewezen gebied, en het achterland (of nationale sector NS). De *Assigned Forces* die in 1952 worden geconcretiseerd in het Eerste Legerkorps (hierna 1^e LK) dragen verantwoording voor de verdediging van een gedeelte van het bondgenootschappelijke grondgebied in NAVO-verband. Voor de uitvoering van deze taak, introduceert de legerleiding het Legerplan 1950 dat vaststelt dat het 1^e LK eind 1954 uit vijf divisies bestaat (1 paraat en 4 mobilisabel). Daarvoor zijn de introductie van een dienstplichtstelsel van achttien maanden en de werving van een groot aantal beroepsmilitairen noodzakelijk. Daarnaast ondersteunen territoriale eenheden vanaf dit moment de verdediging van de IJssellinie. Deze eenheden zijn verenigd onder de auspiciën van het Territoriaal Bevel Nederland (TBN) dat daarnaast de verdediging van het achterland op zich neemt.

F: Logistieke ondersteuning klasse III

Na het oprichten van het NAVO-commando blijft de logistieke ondersteuning een nationale aangelegenheid, zowel in tijd van vrede als oorlog. De redenen hiervoor zijn divers. Allereerst blijkt de opbouw van een internationaal geïntegreerde logistiek door de acute oorlogsdreiging onhaalbaar. Daarnaast is voor veel lidstaten de integratie van logistiek om politieke en economische motieven niet wenselijk. Onder de inzet van het NAVO-commando zijn lidstaten daarom belast met de logistieke ondersteuning van hun eigen *Assigned Forces*.

Doordat het Basiscommando de voorraden bij het legerkorpsdepot aflevert, kan het 1^e LK zich in haar totaliteit richten op de verdediging van de IJssellinie. Het 1^e LK hoeft 'slechts' de interne logistiek voor haar rekening te nemen. Binnen het 1^e LK halen de gebruikende eenheden met eigen vervoermiddelen de goederen op bij de verzorgende eenheden (indirecte bevoorrading). Deze methode is voor de

gevechtszone beter geschikt dan de door het Basiscommando toegepaste directe bevoorrading. Doordat het initiatief en de verantwoordelijkheid bij de 'klant' worden gelegd, wordt het proces in zijn totaliteit beter beheersbaar, zo is de gedachte. Bovendien is het proces betrouwbaarder in situaties waarbij eenheden zich met enige regelmaat verplaatsen. Het oneconomische gebruik van transportmiddelen die deze vorm van logistiek met zich meebrengt, neemt men op de koop toe.

Het ontbreken van een centraal geleide logistiek vormt vanaf het begin een grote zwakte van de NAVO. Om deze problematiek te beperken, richt de NAVO verschillende werkverbanden, stuurgroepen en comités op met als doel om op vrijwillige basis te komen tot onderlinge afspraken met betrekking tot standaardisatie en interoperabiliteit. Een van de tastbare resultaten hiervan is de ontwikkeling van het CEPS.

Gedurende de periode 1949-1955 is de bevoorrading van motorbrandstof zo geregeld dat benzine en olie in bulk in tankschepen in het havengebied worden opgeslagen. Vanuit het havengebied brengen binnenvaarttankers en spoorwagens de brandstoffen tot het legerkorpsgebied. Vanaf het legerkorpsgebied vervoeren tankauto's de brandstoffen naar de legerkorpsdepots waar men de brandstof overslaat in jerrycans van 20 liter. Vervolgens kunnen divisies op de legerkorpsaanvullingsplaats hun lege jerrycans ruilen tegen volle. Bij de divisie vormt een bevoorradingsofficier een dump waar eenheden kunnen tanken. Elk voertuig dat zich van de voorste lijn af verplaatst, wordt zo ver als mogelijk achterwaarts van benzine voorzien. Grootschalige afnemers zoals tankbataljons kunnen zelfs rechtstreeks terugvallen op de legerkorpsaanvullingsplaatsen. Uit verschillende voorraadrapporten uit deze tijd blijkt de enorme behoefte aan motorbrandstof.



Afbeelding 6:

Stapel met voor de KL bestemde jerrycans

Bron: P. IJntema *Bevoorrading Klasse III: In 50 jaar van vuil en vervuילend naar nieuw en vernieuwend* p, 16

Gedurende de jaren vijftig gaan de NAVO-planners uit van zes liter BOS-producten per man, per dag. Tijdens de Tweede Wereldoorlog leert men in de praktijk de essentie van een goede brandstofvoorziening. De NAVO is zich in deze periode bewust van de kwetsbaarheid van de aardolievoorziening in West-Europa, die voor meer dan tachtig procent afhangt van aanvoer vanuit het Midden-Oosten. Een eventuele oorlog maakt de aanvoer hierdoor zeer penibel. Een eventuele heroriëntatie op aanvoer vanuit Noord- en Zuid-Amerika lijkt noodzakelijk. Om de tijd te overbruggen tot de aanvoer vanuit Amerika op gang komt, maken de NAVO-landen de afspraak dat de NAVO-lidstaten een brandstofvoorraad van zes maanden intensief oorlogsverbruik aanleggen. Gezien de geleidelijke opbouw van de Nederlandse strijdkrachten, acht Nederland tot 1955 een voorraad van drie maanden voldoende.

Net als in de jaren dertig ligt het in deze periode voor Nederland voor de hand om een claim te leggen op de grote civiele Nederlandse olievoorraden. Door de toegenomen omvang en complexiteit van de brandstofbevoorrading is het nog belangrijker om een samenwerking aan te gaan met de grote oliemaatschappijen. “Geen enkele krijgsmacht en die van Nederland in het bijzonder kan in voldoende mate beschikken over specifiek op olie ingestelde zee-en transportmiddelen, opslag- en overslagfaciliteiten en het daarbij behorende militaire personeel” verklaren de verenigde chefs van staven tegenover hun ministers. Daarom streeft men naar een analogie van de NIPB (zie vorige hoofdstuk), waarbij de grootste oliemaatschappijen op basis van een ‘*gentleman’s agreement*’ met hun participatie directe verantwoordelijkheid aanvaarden en voor de olievoorzieningen van de Nederlandse krijgsmacht garant staan. Na jaren van onderlinge discussie en overleg ondertekenen defensie minister Staf en de directeurs van Chevron, Esso en Shell het contract in 1957.

Vanwege de grote zorgen van de NAVO over de brandstofvoorzieningen en de conventionele transportcapaciteit, besteedt de NAVO sinds haar oprichting aandacht aan verschillende alternatieven. De invoering van straaljagers die enorm veel kerosine verbruiken, maakt de situatie nijpend. Mede

door de (eerder beschreven) geallieerde ervaringen met brandstofvoorzieningen (PLUTO) komen pijpleidingen als alternatief naar voren.

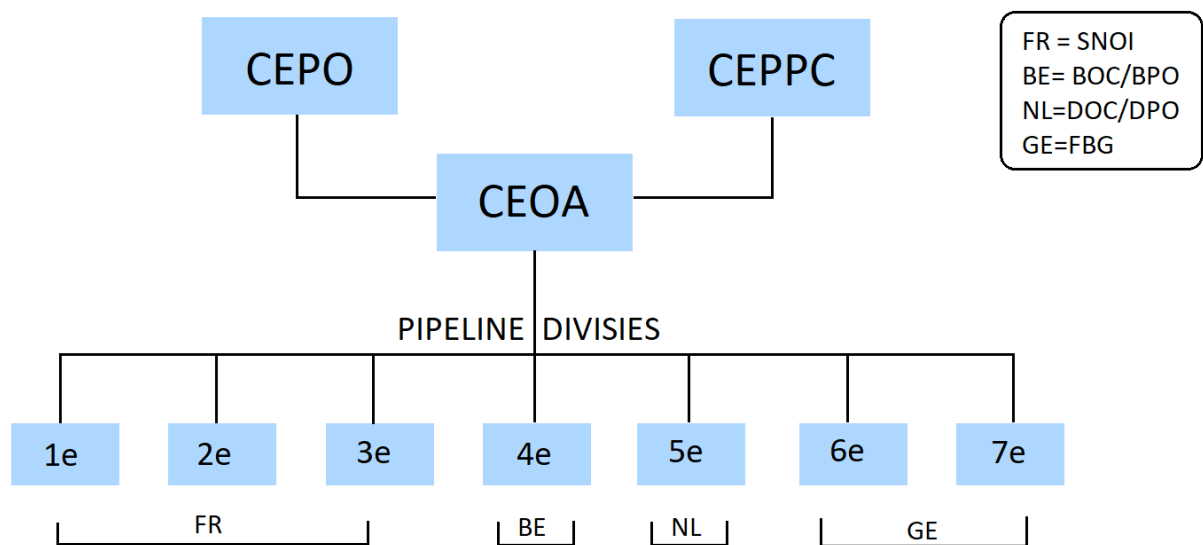
Daarom besluit de NAVO in 1952 tot de aanleg van een ondergronds pijpleidingstelsel dat vliegvelden in Nederland, België, West-Duitsland en Frankrijk met elkaar en de belangrijkste oliehavens verbindt. Naast het CEPS komt er ook een aantal nationale leidingen in landen als Italië en Noorwegen. Het netwerk-ontwerp van het CEPS maakt het mogelijk dat gedeeltelijke uitschakeling van de pijpleiding door andere delen kan worden opgevangen. Hierdoor wordt het ook mogelijk het zwaartepunt van de brandstofaanvoer te leggen op plekken waar het verbruik het grootst is.

Het CEPS vraagt om grote investeringen, waardoor het gebruik niet beperkt wordt tot de aanvoer van kerosine voor de KLU. De NAVO besluit het stelsel ook geschikt te maken voor het transport van brandstof voor de grondtroepen. De extreem hoge druk (80 bar) die op de leidingen komt te staan, maakt het mogelijk om verschillende brandstoffen na en gescheiden van elkaar door de leidingen te transporteren. Voor het 1^e LK wordt een verbinding aangelegd van het Rotterdamse Pernis via een CEPS-depot bij Klaphek naar Jutphaas. Voor Nederlandse strijdkrachten ten zuiden van de grote rivieren wordt een leiding aangelegd die loopt van het depot in Best naar Helmond. Het duurt overigens tot 1958 voordat het CEPS geheel operationeel is.

G: De rol van de Nederlandse beheersorganisatie op depotniveau en haar ontwikkelingen

In 1952 besluit men tot de bouw van het CEPS, met als doelstelling het bevoorraden van vliegvelden en het creëren van faciliteiten voor de bevoorrading van militaire voertuigen. De landen op wiens grondgebied het stelsel wordt aangelegd zijn de zogenaamde *host nation* landen, bestaande uit: Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, België en Nederland. Naast deze *host nations* maken ook de Verenigde Staten, en het Verenigd Koninkrijk (*user nations*) bij tijd en wijle gebruik van het CEPS.

De operationele uitvoering: inname, opslag en aflevering van producten wordt in handen gelegd van zeven verschillende divisies. De Franse organisatie SNOI beheert Divisie 1 t/m 3, de Belgische BOC Divisie 4, de Nederlandse DOC de 5th (NL) *Pipeline Division* en de Duitse FBG Divisie 6 en 7 (zie figuur 1)



Figuur 1: Schematisch overzicht internationale bewindvoering CEPS

Voor de exploitatie en bewindvoering van het CEPS stelt men een overkoepelend orgaan in: het zogenaamde *Central Europe Operating Agency* (CEOA). Op het CEOA wordt namens de NAVO toezicht uitgeoefend door het *Central Europe Pipeline Office* (CEPO) en het *Central Pipeline Policy Committee* (CEPPC). Het CEPO houdt zich voornamelijk bezig met de militaire aspecten van het stelsel. De CEPPC daarentegen houdt toezicht op de bestuurlijke aspecten van de bewindvoering. Binnen het CEPO zijn dan ook voornamelijk militairen werkzaam, daar waar de bezetting van het CEPPC voornamelijk bestaat uit medewerkers vanuit diplomatieke diensten. Nederland is in beide organen vertegenwoordigd.

Met de Nederlandse deelname aan het CEPS komt ook de exploitatie van de 5^e NL pijpleiding divisie aan de orde. Aangezien Defensie niet over de juiste kennis beschikt, en daarnaast een stelsel moet aanleggen in een land met een drassige bodemgesteldheid en vele waterwegen, worden Shell, Esso en Chevron benaderd om hierover van gedachten te wisselen. Juristen van beide zijden bereiken na lange onderhandelingen in 1957 overeenstemming tussen Defensie en de betrokken oliemaatschappijen hetgeen resulteert in het DOC-contract. Als gevolg van dit contract stellen de drie hierboven genoemde oliemaatschappijen zich garant voor levering van tachtig procent van de voor de Nederlandse strijdkrachten benodigde producten. De overige twintig procent besteedt Defensie zelf aan bij een door haar aan te wijzen leverancier.

De DOC is de Nederlandse beheersorganisatie van het CEPS pijpleidingstelsel op Nederlands grondgebied. Het bestuur van de DOC bestaat uit drie leden: Shell, Esso en Chevron, die allen een directielid leveren en gezamenlijk een secretaris kiezen die tevens manager is van de 5^e NL Pijpleiding Divisie, alsmede van het nationale depot in Leeuwarden. Gezien de geringe operaties in het begin na het opstarten van de activiteiten, worden depots niet volledig bezet. Men kiest voor de inzet van mobiele ploegen die de desbetreffende weekprogramma's zaterdags per post krijgen toegestuurd. Naarmate de activiteiten van het pijpleidingnet toenemen, trekt men steeds meer lokaal personeel aan. Met name oud-Indiëgangers van Shell en Billiton die bekend zijn met pot-en-pijpleidingwerkzaamheden en oud-werktuigbouwkundigen uit de koopvaardij zijn bij de DOC in trek. Hoewel de secretaris van de DOC nauw contact onderhoudt met de minister van Defensie, is hij autonoom in het aantrekken van personeel. Tot 1961 is het hoofdkantoor van de DOC gevestigd in het Shellgebouw aan de Wassenaarseweg in Den Haag.



Afbeelding 7:

Aanleg van het pijpleidingstelsel op een typisch Nederlandse manier

Bron:

https://www.nato.int/cps/kz/natohq/declassified_162354.htm

H: De rol en taken van het regiment B&T als onderdeel van de logistieke organisatie

Om iets te kunnen schrijven over de relatie van de stamregimenten (van B&T) AAT en de Intendance met betrekking tot het CEPS, moet kort worden geschetst wat een regiment inhoudt. Tot de Tweede Wereldoorlog zijn regimenten veelal een operationele eenheid. Denk bijvoorbeeld aan de

nummerregimenten van de infanterie. Met het Legerplan uit 1950 komt hier verandering in. Vanaf dit moment kan een regiment het beste beschreven worden als een administratieve eenheid die de tradities van een eenheid bewaart en behoort tot een specifieke vakgroep met hetzelfde specialisme. In deze publicatie zal er als er wordt gesproken over regiment van deze laatste betekenis uit worden gegaan.

Op 30 maart 1905 ontstaat het Regiment Intendancetroepen. De Intendance kan het beste beschreven worden als dienst van militair-huishoudelijke verzorging van de man en van de troep. De Intendance krijgt een breed takenpakket waarbij deze publicatie uitsluitend inzoomt op haar rol met betrekking tot brandstofbevoorrading. Tot de motorisering en mechanisering van de KL aan het begin van de jaren zestig is haar rol in de brandstofbevoorrading beperkt. Bekend zijn de Brandstof Depotcompagnieën 124 & 127 die opereren vanuit de Nationale sector in Bathmen en Nistelrode, de Brandstof Aanvullingscompagnieën, en de Werktroepcompagnieën (zie 2.2 H).

1 augustus 1914 ziet men als het moment waarop het Regiment AAT wordt opgericht. De AAT is opgericht om personeel en goederen over grote afstanden te vervoeren en speelt een aanzienlijke rol in Nederlands-Indië. Na de Tweede Wereldoorlog neemt de AAT vele geallieerde voertuigen over (deels in het kader van MDAP-hulp) om haar taken uit te kunnen voeren. Ook voor de AAT geldt dat haar rol in de brandstofbevoorrading gedurende deze periode beperkt blijft.

Als onderdeel van de *Assigned Forces* bestaan naast een legerkorpsintendancecompagnie (107), twee intendancebataljons (102 & 103), die samen behoren tot de in 1953 opgerichte 101 Intendancegroep. 107 Legerkorpsintendancecompagnie beschikt voor de brandstofbevoorrading op de (4^e echelons) legerkorpsdepots over een BOS-peloton. De Intendancebataljons beschikken allebei over een Brandstof Aanvullingscompagnie (102 resp. 112) die als doel hebben de aanvullingsplaats in te richten (met 15 dagen voorraad) en in bedrijf te houden. Op divisieniveau richt de Divisie-intendancecompagnie een BOS-verdeelplaats in.

Vanaf 1951 vinden er diverse stafoefeningen plaats. In de septembermaanden van 1952 t/m 1954 worden de grote internationale troepenoefeningen HOLDFAST, GRAND REPULSE en BATTLE ROYAL georganiseerd. Uit evaluatieverslagen blijkt dat de regie en sturing van de logistieke eenheden een grote uitdaging is. De tactische oefendoelstellingen krijgen daarnaast zoveel prioriteit dat er van echte operationele logistieke ondersteuning nauwelijks sprake is.

2.2 De voorwaartse verdediging in West-Duitsland 1955-1967

A: Veiligheidssituatie

Met het ontstaan van het Warschaupact in 1955 als reactie op de West-Duitse toetreding tot de NAVO, voert de Sovjetunie ook de nucleaire capaciteit op. Als gevolg hiervan ontstaat en blijft het machts evenwicht op een hoger 'niveau' dan voorheen. Zo voegen zowel de Verenigde Staten als de Sovjetunie in deze periode thermonucleaire wapens toe aan hun arsenaal, waarmee het machts evenwicht een irrationeel accent krijgt. Het is duidelijk voor beide partijen dat in een toekomstig conflict er wederzijds gegarandeerde vernietiging zal plaatsvinden (ook wel bekend als *mutual assured destruction* of MAD).

Gedurende de periode 1955-1967 vinden er verschillende sleutelmomenten plaats, die invloed hebben op de Europese veiligheidssituatie. Zo zorgt de reactie van de Sovjetunie op de Hongaarse Opstand in 1956 voor nieuwe alarmeringsmaatregelen van de *Assigned Forces*. In 1961 gebeurt dit opnieuw na de Berlijnse Crisis, die uitmondt in de bouw van de Berlijnse Muur. Daarnaast veroorzaakt de Cubacrisis bijna een daadwerkelijke atoomoorlog. In deze periode wordt duidelijk dat het Warschaupact, en de Sovjetunie in het bijzonder, zelfs met de inzet van beperkte conventionele middelen in staat is offensief op te treden. Omdat de NAVO op deze acties enkel een nucleair antwoord heeft, beginnen de lidstaten in deze periode hun vraagtekens te plaatsen bij de doeltreffendheid van het strategische concept van de NAVO.

B: Reactie van de NAVO

Na de succesvolle kernwapenproef van de Sovjetunie moet de NAVO op zoek naar nieuwe manieren om met de toenemende dreiging om te gaan. Het antwoord van de NAVO is tweeledig. Enerzijds zoeken NAVO-vertegenwoordigers naar een gezamenlijk politiek standpunt van de lidstaten wat betreft een te voeren strategie, anderzijds moet er een militair antwoord komen op de 'vernucleasering' van de Koude Oorlog. Het eerder aangehaalde NAVO-commando is het militaire antwoord van de NAVO. Het politiek-strategische antwoord is een nieuw strategisch concept genaamd *Forward Defence*. De NAVO beschouwt dit strategisch concept als de oplossing voor het 'Duitse vraagstuk' na de toetreding van West-Duitsland.

De toetreding van West-Duitsland heeft verschillende gevolgen. Zo worden toekomstige conflicten niet meer op Nederlands- maar op Duits grondgebied uitgevochten, en verlichten (en ogenschijnlijk ook vereenvoudigen) Duitse troepen het werk van de overige lidstaten. Toch klinken er ook twijfels. Lidstaten wantrouwen de ontwikkeling van de Duitse zware industrie en de gevolgen daarvan voor het defensiepotentieel. Deze twijfel komt terug in de NAVO-vergaderingen van 1956 waarin men besluit over te gaan tot verdere politieke consultatie en economische samenwerking tussen NAVO-landen ten

behoefte van de opgetekende NAVO-doelstellingen. In feite vindt er gedurende deze periode een verschuiving plaats van een multilaterale samenwerking naar een supranationale regie.

Het voeren van de *Forward Defence* strategie is vanaf 1958 mogelijk door de toegevoegde West-Duitse *Bundeswehr*-divisies, versterking en uitbreiding van de *Assigned Forces*, en de uitbreiding van het Amerikaanse kernwapenarsenaal. In de praktijk betekent dit dat de Rijn-IJssellinie wordt verlaten, en men de bondgenootschappelijke verdediging verplaatst naar de Weser-Fulda-linie. Voor Nederland betekent dit een verschuiving van verdedigende gevechten binnen de landsgrenzen naar het oosten buiten de landsgrenzen. Het 1^e LK krijgt binnen deze strategie het noordelijkste vak achter de Weser toebedeeld.

In 1956 legt men het verdedigingsbeleid van de NAVO vast in een aantal documenten dat resulteert in de zogenaamde schild-en-zwaardstrategie. De ontplooiing van de *Assigned Forces* vormt hierbij het schild. De strategische kernwapens vormen op hun beurt het zwaard. Deze strategie hanteert verschillende uitgangspunten waarvan er vier zeer relevant zijn voor de Nederlandse krijgsmacht:

1. Oorlog moet men proberen te voorkomen door het scheppen van een afschrikkend vermogen (*Deterrence*).
2. De NAVO moet beschikken over parate (nucleaire) strijdkrachten en de vastberadenheid en de geloofwaardigheid om elke aanval met alle middelen te vergelden (*Massive Retaliation*).
3. De strijdkrachten van de NAVO moeten in staat zijn een vijandelijk kernwapenoffensief te overleven om daarna een vernietigend tegenoffensief in te zetten (*Second Strike Capability*).
4. De NAVO-verdediging wordt zo ver mogelijk oostwaarts gevoerd.

Vrij snel na de invoering van de schild-en-zwaardstrategie ontstaan er bij verschillende lidstaten interne twijfels aan de waarde van de strategie voor de Europese veiligheid. Critici benadrukken dat afschrikking geen garantie vormt voor het uitblijven van conflicten met de Sovjetunie. Bovendien zorgt de onvermijdelijke inzet van kernwapens bij een eventueel conflict voor scheve gezichten. Niet-nucleaire lidstaten bekritiseren in grote mate de afhankelijkheid van de Verenigde Staten, waarmee zij een groot deel van hun autonomie op het gebied van defensie en op het gebied van buitenlandse politiek moeten opofferen ten behoeve van hun veiligheid. Gedurende de periode 1955-1967 is er een constante discussie over de te voeren strategie. Uiteindelijk wijzigt men deze in de jaren zestig.

In de loop van de jaren zestig verandert de *Forward Defence* strategie in de zogenaamde *Full Forward Strategy*. Deze strategie houdt in dat de NAVO haar verdediging in twee stappen verplaatst van de Weser naar de Elbe. Daardoor dient de Elbe vanaf 1963 als eerste verdedigingslinie. In ongunstige omstandigheden zal de verdediging alsnog achter de Weser gevoerd moeten kunnen worden. Gedurende de periode 1963-1966 moet men in de operationele en logistieke plannen met beide opties

rekening houden. Vanaf april 1966 valt de optie om de verdediging achter de Weser te voeren definitief weg en zal vanaf dat moment een eventuele verdediging uitsluitend achter de Elbe worden ingericht.

Aanvankelijk moet het 1^e LK in samenwerking met een Duits legerkorps het vertragend gevecht van de Elbe tot de Weser voeren. Daarbij moet men aan de laatstgenoemde linie minimaal 48 uur standhouden. Na het wegvallen van het plan om de verdediging achter de Weser in te richten, is het noodzakelijk al aan de Elbe het verdedigend gevecht te voeren met als doel het tot stilstand brengen en vernietigen van vijandelijke pantsereenheden na het passeren van de Elbe.

C: Reactie van de Nederlandse politiek

In de Tweede Kamer verwacht men voorafgaand aan de toetreding van West-Duitsland tot de NAVO dat de integratie van de Bundeswehr-divisies tot aanzienlijke kostenbesparing zal leiden voor de KL. Al snel blijkt dit slechts een illusie te zijn. De KL moet ondanks het minimum aan conventionele strijdkrachten kostbare wapensystemen aanschaffen, en de gehele krijgsmacht aanpassen aan nucleaire oorlogsvoering. Daarnaast komt er in 1961 een einde aan de aanspraak op Amerikaanse financiële steun via het MDAP-programma. Voor het eerst in haar naoorlogse bestaan moet de KL geheel zelfstandig zorg dragen voor haar organisatie en de ondersteuning van haar strijdkrachten. Ondanks een verhoging van het defensiebudget moeten er verschillende bezuinigingsoperaties en reorganisaties plaatsvinden om alles te kunnen bekostigen. Hierbij maakt men gebruik van de zogenaamde 'kaasschaafmethode' waarbij men vooral snijdt in staf- en administratieve lagen en de gevechtseenheden ontziet (er is zelfs sprake van versterking).

In de woorden van minister-president Drees vormt het verhoogde defensiebudget een 'verzekeringspremie' die nodig is om de Amerikaanse betrokkenheid bij West-Europa te garanderen. Drees ziet deze investering eigenlijk als 'weggegooid geld'. De NAVO vraagt Nederland in 1954 om een tweede parate divisie. Hoewel de Nederlandse regering hier het nut van inziet, stelt zij dit verzoek een aantal jaren uit. Om een tweede divisie paraat te krijgen, zijn er namelijk verschillende reorganisaties nodig, zoals verkleining van de divisiestructuur om met het aantal militairen dat beschikbaar is twee divisies te kunnen vullen. Daarnaast moet men zoals eerder werd beschreven, zich nog aanpassen aan de eisen van nucleaire oorlogsvoering.

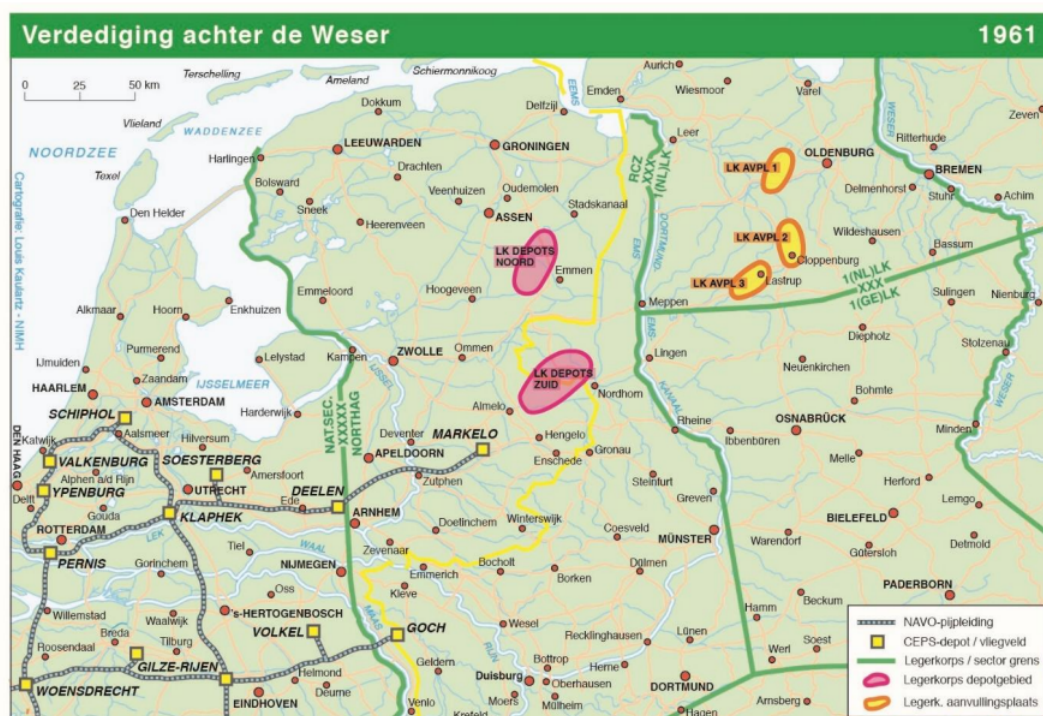
D: Militair-strategische reactie van Nederland

Met de verschuiving van de Rijn-IJssellinie naar de Weser-Fulda-linie is een aanzienlijke reorganisatie van het 1^e LK noodzakelijk. De verschillende infanteriedivisies transformeren naar de infanteriedivisie Atoom, om op termijn te voldoen aan de paraatstelling van een tweede divisie. De Atoom-divisie bestaat naast de logistieke en ondersteunende eenheden uit zeven infanteriebataljons en drie gevechtsgroepstaven waaronder infanteriebataljons die naar behoefte gegroepeerd kunnen worden.

Men verdeelt de logistieke capaciteit over de verschillende bataljons. Elk bataljon krijgt zodoende een verzorgingscompagnie. In totaal bestaat de Atoomdivisie uit 16.000 manschappen.

Het 1^e LK wordt na het verlaten van de Rijn-IJssellinie belast met het verdedigen van de noordflank van NORTHAG. In de praktijk betekent dit dat het Nederlandse legerkorps het vertragend gevecht moet voeren in het noordelijke West-Duitsland. In dit gebied (dat zich ongeveer uitstrekt tussen Bremen en Hamburg) moet ter hoogte van de Weser stand worden gehouden. Zowel het NAVO-Commando als de Nederlandse militair-strategen vinden dit terrein zeer geschikt, aangezien het waterrijk is. Het terrein is niet geschikt voor een grootschalig optreden met tanks. Daarom verwacht de NAVO niet dat de Sovjetunie hier de hoofdaanval zal uitvoeren. Ter optimalisering van de taakuitvoering van het 1^e LK gaat men in 1961 over tot het legeren van verkenningsseenheden in West-Duitsland. Daarbij voorziet men een aflossing om de drie maanden.

Omdat vanaf april 1966 de optie om de verdediging achter de Weser te voeren definitief wegvalt, is vanaf 1966 een aanpassing op de bestaande strategie noodzakelijk. In plaats van het voeren van het vertragende gevecht vanaf de Elbe, bestaat de opdracht uit het voeren van een verdediging met als doel om vijandelijke pantserseenheden na het passeren van de Elbe tot stilstand te dwingen, en te vernietigen.



Afbeelding 8:

Verdediging achter de Weser

Bron: *In Dienst van de Troep* P.157

De NAVO vraagt Nederland om permanent een divisie te legeren in West-Duitsland. In 1963 besluit de Nederlandse overheid hier slechts gedeeltelijk aan te voldoen, door een versterkte pantserbrigade in Duitsland te legeren. Uiteraard is men zich ervan bewust dat risico's het gevolg zijn. Om deze voorziene risico's binnen het aanvaardbare te houden, zijn ingrijpende maatregelen nodig.

E: Militaire organisatie

De fluctuerende veiligheidssituatie, en de veranderende strategische concepten die daarmee gepaard gaan beïnvloeden in grote mate het Ministerie van Defensie, dat in 1959 ontstaat als gevolg van een fusie tussen het Ministerie van Oorlog en het Ministerie van Marine. De nieuwe taakstelling van het 1^e LK vereist een dynamischer optreden dan de eerdere statische verdediging achter de IJssel.

Gedurende de periode 1955-1967 vervangt de KL de logge infanterieregimenten door de meer dynamische gevechtsgroepstaven. Dit heeft alles te maken met het vergroten van de eigen overlevingskansen tijdens het nucleaire gevecht. Daarnaast krijgen bataljons door de indeling van de zogenaamde verzorgingscompagnieën meer logistieke zelfstandigheid. Gedurende de jaren zestig voert defensie maatregelen door, die ervoor garant moeten staan dat eventuele gevechten worden gevoerd met kleinere eenheden dan een divisie. Het gevolg hiervan is dat men een nieuwe divisiestructuur opzet onder de naam LANDCENT. Die vervangt de eerdere ATOOM-divisiestructuur. De oprichting van deze structuur verlegt het zwaartepunt van het divisieniveau naar de brigades, die op hun beurt de plaats van de gevechtsgroepstaven innemen. Op deze wijze kunnen de brigades in theorie zelfstandig opereren, omdat zij organiek beschikken over de gevechts- en gevechtssteuneenheden.

De Nederlandse legertop onderzoekt in het Legerplan van 1958 de mogelijkheid van een mobilisabel 2^e LK. Een vernieuwing van het Legerplan in 1960 veegt deze optie van tafel. De legertop kiest voor een grotendeels paraat 1^e LK met daarnaast mobilisabele reserve-strijdkrachten. Naast de legerkorpstroepen bestaat het 1^e LK hierin uit drie divisies, waarvan twee paraat met elk drie gevechtsgroepstaven, zeven bataljons infanterie, twee tankbataljons, een verkenningsbataljon en steunende en verzorgende eenheden. De Nationale Sector ondervindt ook grote gevolgen van de verplaatsing van de verdedigingslinies. Omdat de territoriale troepen nu niet meer in de voorste linie

worden ingezet, kunnen zij zich richten op hun 'oorspronkelijke' taken. De territoriale troepen zijn hierdoor meer een verlengstuk van de NAVO-verdediging op Nederlands grondgebied.

F: Logistieke ondersteuning klasse III

De verplaatsing van een eventueel te voeren verdediging naar West-Duitsland heeft onmiskenbare gevolgen voor de Nederlandse militaire logistiek. Omdat men verwacht dat de strijd ongeveer 30 dagen zal duren, bepaalt de *Commander in Chief Allied Forces Central Europe* (CINCENT) dat Nederland dertig dagen voorraad ten oosten van de Rijn-IJssel moet opslaan. Opslag van de voorraad voor de eerste zeven dagen van de gevechtshandelingen moet binnen het divisiegebied worden opgeslagen. De voorraad voor de volgende zeven dagen is voorzien in de legerkorpsaanvullingsplaatsen en opleg van de voorraad voor de laatste zestien dagen moet plaatsvinden in de depots achter het legerkorps. Op basisniveau moet er voorraad zijn voor zestig dagen, waarmee de totale voorraad in theorie voldoende is voor negentig dagen gevechtshandelingen, waarna aanvoer vanuit de Verenigde Staten op gang zal komen.

Financieel gezien is deze bevoorrading voor Nederland echter niet haalbaar. Daardoor gaat Nederland met instemming van de NAVO over tot een totale voorraad van dertig dagen. Vijf dagen bij de eenheden, vier bij de aanvullingsplaatsen, zes dagen ten oosten van de IJssel in het operatiegebied en vijftien dagen in de basisdepots in West-Nederland.

Zoals beschreven neemt met de invoering van straaljagers het verbruik van brandstof exponentieel toe en is het noodzakelijk om de brandstofbevoorrading via pijpleidingen te realiseren. Het bijbehorende voordeel hiervan is dat brandstof die vervoerd wordt via een pijpleiding veel langer goed blijft dan brandstof in jerrycans. In 1958 past men ook het CEPS aan op de voorwaartse verdediging. Men breidt het stelsel geleidelijk uit naar het oosten, waarbij het verlengen van de pijpleiding van Austerlitz verder naar West-Duitsland essentieel is. Door de aanschaf van 79 tankauto's van tienduizend liter (DAF YT 514 met DAF YAF 1014 oplegger) wordt het mogelijk brandstof rechtstreeks uit de depots te Klaphek en Markelo naar de aanvullingsplaatsen van het 1^e LK te vervoeren. In vergelijking met de oude situatie levert dit grote besparingen op, met name op het gebied van transport- en overslagcapaciteit.

Vanaf 1960 neemt de mechanisering en motorisering van het 1^e LK een vogelvlucht. De nieuwe mobiele wijze van optreden maakt dat het brandstofverbruik opnieuw enorm toeneemt. De planners van de KL houden op dat moment rekening met twaalf liter brandstof per man per dag. Dit is een verdubbeling ten opzichte van de jaren vijftig waarin een norm van zes liter wordt gehanteerd. Tijdens oefening *HORDENLOOP* in 1960 wordt pijnlijk duidelijk dat de brandstofbevoorrading binnen het 1^e LK versneld zal moeten worden door middel van bulkbevoorrading. Bij het realiseren van het

bulkbevoorradingssysteem voor gebruik op de aanvullingsplaatsen valt de keuze op het *Fuel System Supply Point* van Amerikaanse makelaardij als bulkopslag- en overslagmiddel. Deze bulkopslag, in het Nederlands BRAVIN (brandstofvoorzieningsinstallatie) genoemd, bestaat uit zes opslagtanks van 38.000 liter met bijbehorende leidingen, pompen en afsluiters. In 1963 schaft defensie vier BRAVINS aan, een voor elk van de legerkorpstaanvullingsplaatsen. In tegenstelling tot het Amerikaanse *Fuel System Supply Point* krijgen de aanvullingsplaatsen niet de beschikking over een dubbele set en graafapparatuur. Dit legt een beperking op aan het dynamische optreden van het 1^e LK. Toch beschouwt de KL de BRAVIN lange tijd als essentiële semimobiele infrastructuur in het brandstofbevoorradingssysteem van het 1e LK.



Afbeelding 9:

Ontplooide Bravinzak (6x6)

Bron: P. IJntema *Bevoorrading Klasse III: In 50 jaar van vuil en vervuילend naar nieuw en vernieuwend* p, 16

G: De rol van de Nederlandse beheersorganisatie op depotniveau en haar ontwikkelingen

Met het ondertekenen van de stichtingsacte is het ontstaan van de DOC op 1 juni 1957 een feit. De DOC krijgt een uitgebreid takenpakket en daarbij behorende doelstellingen:

1. Het voorzien van NAVO-strijdkrachten met aardolieproducten in vredes-en oorlogstijd.
2. Het beheer van het NAVO-pijpleidingstelsel in Nederland.
3. Het treffen van voorbereidingen voor het vervoer van aardolieproducten in oorlogstijd, ook buiten het pijpleidingstelsel.

4. Het adviseren van de Minister van Defensie in aangelegenheden inzake aardolieproducten.
5. Het bevoorraden van de vliegbasis Leeuwarden, die niet op het CEPS is aangesloten maar bevoorrad wordt door middel van binnenvaartlichters.
6. En tot slot, het verleggen van pijpleidingtrajecten tijdens werkzaamheden, alsmede het administratieve beheer van het 'recht van overpad'.

Omdat de omvang van de activiteiten in deze periode toeneemt, vervangt men de mobiele ploegen door personeel met een vaste bezetting op de verschillende depots. Daarnaast worden om de kosten zo laag mogelijk te houden, in het begin van de jaren zestig onderzoeken uitgevoerd in samenwerking met verschillende aardoliemaatschappijen, om na te gaan in hoeverre het pijpleidingstelsel ook voor civiele verpompingen gebruikt kan worden. Uiteindelijk geeft de NAVO in 1964 toestemming om het CEPS ook voor civiel gebruik in te zetten. Het ideaalbeeld van de NAVO is een zichzelf bedruipend systeem.

De meest vervoerde brandstof door het Nederlandse deel van het CEPS is gedurende deze periode benzine (MT 80) naar de oostelijke depots voor de NAVO-grondtroepen en kerosine (Jet-a1) naar de vliegvelden. Daarnaast is het pijpleidingstelsel veelzijdig in gebruik, zo vervoert men naast bovenstaande brandstoffen in het verleden ook: diesel, gasolie, en nafta (niet in Nederland). Als gevolg van de lage waterstand in de grote rivieren in de winter van 1962/1963 verpompt men vanuit Brabant en Utrecht bij uitzondering zoet water naar de raffinaderijen in Pernis ten behoeve van de koelwatersystemen.

Naast operationele en technische activiteiten krijgen gedurende deze periode ook de militaire aspecten van de DOC-organisatie steeds meer aandacht. Zo zijn er in 1961 tijdens de oefening SIDE STEP tot ontsteltenis van Shell, met stenguns bewapende militairen op weg naar het kantoor van de divisiemanager.

Ofschoon de DOC een burgerorganisatie is, denkt men steeds meer na over de gevolgen voor de DOC in tijden van spanning- en oorlogsdreiging. In overleg met de DOC besluit Defensie daarom in bijzondere omstandigheden het merendeel van het burgerpersoneel te militariseren. Het onderbrengen van de gemilitariseerde organisatie bij de KLU is hierbij de meest voor de hand liggende optie. Na een cursus bij de Luchtmacht Officiers- en Kaderschool (LOKS) worden cursisten beëdigd als reserve officier bij de KLU. Begin september 1966 vindt 's morgens op Vliegbasis Ypenburg met groot ceremonieel de eerste beëdiging plaats. In een aantal gevallen, zoals tijdens de WINTEX-oefeningen en instructiecurssussen worden deze officieren daadwerkelijk opgeroepen.

H: De rol en taken van het regiment B&T als onderdeel van de logistieke organisatie

Met de mechanisering en motorisering van de KL aan het begin van de jaren zestig krijgen de Regimenten AAT & Intendance een steeds belangrijkere rol binnen de brandstofbevoorrading. In 1957 worden naar indeling van drie territoriale gebieden in de Nationale Sector (Oost, West en Zuid) drie intendancebataljons geformuleerd die allen beschikken over een Werktroepencompagnie (116 of 646, 106 of 645 & 166 of 647).

De Intendancebataljons van het 1^e LK (102 & 103) krijgen de beschikking over de mobilisabele 186 Werktroepencompagnie en de parate 146 Werktroepencompagnie. De bestaande BOS-Aanvullingscompagnieën (102 & 112) worden gebruikt om de Gemengde Intendancescompagnieën te formeren. De soldaten en kaderleden van de Werktroepencompagnieën leveren in deze periode een onmisbare bijdrage aan de brandstofbevoorrading. Veelal worden zij ingezet bij het laden en lossen van treinen en vrachtauto's met jerrycans, oliën en smeermiddelen. Daarnaast leveren zij tijdens oefeningen ook handjes op de aanvullingsplaatsen. Bekend zijn de jerrycanslingeraars van 146 Werktroepencompagnie, die zonder blikken of blozen 4 jerrycans tegelijk kunnen laden.

Daarnaast speelt de Intendance in deze periode een belangrijke rol in de ontwikkeling van de brandstofbevoorrading. Zo is er vanaf 1958 binnen 150-Intendance Basisgroep, die in deze periode met name betrokken is bij de uitgifte van MT-70, een interne discussie gaande om bij ingebruikname van het CEPS enkele BOS-laadstations aan te sluiten op het pijpleidingstelsel in plaats van bevoorrading door maatschappijen. Naast eenheden uit Nationale Sector, kan het voor sommige eenheden van het 1^e LK in bepaalde omstandigheden efficiënter zijn om hier af te tanken.

Gedurende de periode 1955-1967 wordt de ontwikkeling van een speciaal pijpleidingpeloton opgezet. De hoofdtak van dit peloton luidt volgens de OTAS *“Het transporteren van vloeibare brandstoffen d.m.v. een flexibele pijpleiding over korte afstand”* daarnaast zorgt dit peloton voor de ontvangst, opslag, bulk uitgiften en in noodgevallen detail uitgifte van vloeibare brandstoffen. De opslagcapaciteit moet voor dit peloton 456.000 liter bedragen en de lengte van de pijpleiding maximaal zes kilometer, met een capaciteit van 40.000 liter per uur.

De AAT krijgt ook een rol in de brandstofbevoorrading. De Inspecteur van het Vervoerswezen die aan het hoofd van de AAT staat 'beheert' met zijn staf het personeel van de AAT en bewaakt het materieel van de transporteenheden. Daarnaast is hij verantwoordelijk voor een groot deel van het bulkvervoer met betrekking tot het CEPS. Zo bevoorraadt de AAT verschillende legerkorpsdepots met conventionele middelen als tankauto's. Een voorbeeld hiervan is het depot in Austerlitz dat men met behulp van tankauto's bevoorraadt vanaf het pijpleidingdepot in Klaphek. Hier vervoert de AAT elke week 200.000 liter benzine, verdeeld over dinsdag, woensdag en donderdag.

2.3 Het vertragend gevecht in de Noord-Duitse laagvlakte 1967-1989

A: Veiligheidssituatie

Gedurende de periode 1967-1989 beheerst de Koude Oorlog nog altijd de internationale verhoudingen. In de tweede helft van de jaren zestig verbetert de verhouding tussen de NAVO en het Warschaupact en is er sprake van ontspanning (*detente*) binnen de Koude Oorlog. Deze ontspanning is het gevolg van de Cubacrisis die bij de wereldmachten het besef doet groeien dat het noodzakelijk is de onderlinge relatie te verbeteren en geschillen aan de onderhandelingsstafel bij te leggen. De Praagse Lente echter, illustreert dat er van een fundamentele doorbraak nog geen sprake is. Ondanks dat de Sovjetunie haar invloedssfeer niet prijsgeeft en Europa nog steeds in twee kampen is verdeeld, is de sfeer minder onheilspellend dan voorheen. In deze ontspanningspolitiek speelt de West-Duitse Bondskanselier Willy Brandt een grote rol. Met zijn *Ostpolitik* zorgt Brandt voor een verbetering van de betrekkingen met de Sovjetunie, Polen en de DDR. Als gevolg hiervan sluiten West-Duitsland en de DDR in 1972 het Basisverdrag, waarin staat dat beide staten elkaars bestaan erkennen zonder dat dit leidt tot volledige diplomatieke betrekkingen.

Nadat president Nixon moet aftreden als gevolg van het Watergateschandaal neemt de spanning tussen het Oosten- en Westen opnieuw toe. Met de komst van Ronald Reagan beleeft de Koude Oorlog een nieuw 'hoogtepunt'. In 1979 stationeert de Sovjetunie SS-20 raketten waarop de NAVO antwoordt met het plaatsen van Kruisraketten in Europa. Daarnaast schuift de Verenigde Staten het defensieprogramma *Strategic Defense Initiative* (SDI of Star Wars) naar voren als alternatief om het kernwapenarsenaal van de Sovjetunie nutteloos te maken. Midden jaren tachtig brengt topperoverleg de NAVO en de Sovjetunie weer dichterbij elkaar.

Nadat Gorbatsjov in 1985 aan de macht komt, probeert hij de Sovjetunie van binnenuit met zijn politiek van *glasnost* en *perestrojka* te hervormen. De Sovjetunie zit financieel aan de grond en de *perestrojka* brengt niet het gewenste economische effect. Op 9 November 1989 valt de Berlijnse Muur, hetgeen ook het einde zal betekenen van het Warschaupact (1 juli 1991). Een paar maanden later wordt Gorbatsjov afgezet en roept Jeltsin de Russische Republiek uit.

B: Reactie van de NAVO

Om het hoofd te kunnen bieden aan de uitdagingen die de nieuwe veiligheidssituatie met zich meebrengt, stapt de NAVO eind 1967 over van het strategische schild en zwaard-concept naar een *controlled strategy*, ook wel bekend als de *flexible response*. Vanaf het begin van de *detente* acht de NAVO een onaangekondigde grootscheepse aanval van de Sovjetunie onwaarschijnlijk. Uiteraard leidt dit tot vragen over toekomst en rol van de NAVO. Op initiatief van Pierre Harmel, de Belgische minister van Buitenlandse Zaken, verricht de NAVO in 1967 een studie naar de toekomstige taken van het bondgenootschap. De conclusie van het onderzoek luidt dat de NAVO naast haar taak van militaire

afschrikking en verdediging meer aandacht moet besteden aan een tweede taak: de politieke dialoog. In het kader van deze tweede taak nodigt de NAVO de landen van het Warschaupact uit op de NAVO bijeenkomst in Reykjavik in 1968 om te overleggen over troepenvermindering in Europa. Deze besprekingen leiden tot de MBFR-besprekingen (*mutual and balanced force reductions*) van 1973-1989.

Het is te kort door de bocht om te stellen dat de NAVO na 1967 een gedaantewisseling ondergaat. Wel zijn er verschillen binnen de opvattingen van de NAVO als gevolg van de gewijzigde omstandigheden. Waar de NAVO na haar oprichting uit is op het remmen van de communistische expansie, richt de NAVO zich sinds het Harmel-rapport op stabielere betrekkingen waarin politieke geschillen opgelost kunnen worden. De snel veranderende ontwikkelingen hebben tot gevolg dat de dreigingen voor de NAVO steeds complexer, gevarieerder en moeilijker worden om op te anticiperen. Daarom gaat men over tot de *controlled strategy*.

De nieuwe strategie focust zich op het kunnen beantwoorden van iedere denkbare vorm van dreiging, zonder een dreigend of uitgebroken conflict onmiddellijk te doen escaleren in een kernoorlog. Hiervoor is een breed scala aan beschikbare middelen en maatregelen nodig. Bij een aanval van de agressor zal de NAVO naar aard en omvang dezelfde middelen inzetten. Het doel van de nieuwe strategie is het indammen van de agressie middels directe verdediging en het herstel van de integriteit van het NAVO-grondgebied. Hierbij probeert de NAVO op een zo laag mogelijk geweldsniveau te eindigen. Logischerwijs krijgen conventionele gevechtskrachten binnen deze strategie een grotere rol toebedeeld dan in het concept van de massale vergelding.

Als directe vergelding niet de gewenste uitkomst biedt, moet de NAVO in staat zijn over te gaan tot een bewuste escalatie (*deliberate escalation*). Hierbij overschrijdt de NAVO de atoomdrempel met (tactische) kernwapens, maar probeert het gelijktijdig selectief te werk te gaan om het conflict binnen het beheersbare te houden. Deze 'beperkte' inzet van kernwapens heeft als doel om de agressor te overtuigen dat verdere voortzetting van het conflict zinloos is. Als de agressor daar onverhoopt geen gehoor aan geeft, is een *general nuclear response* het enige mogelijke antwoord.

Het grote verschil van de NAVO-strategie in deze periode ten opzichte van de vorige is de onderkenning van de mogelijkheid van een beperkt conflict. De kern blijft echter wel dat de NAVO aan de Sovjetunie laat zien dat men indien noodzakelijk over zal gaan tot de inzet van kernwapens. De flexibiliteit van de nieuwe strategie hangt samen met de geloofwaardigheid van de conventionele middelen die de NAVO tot haar beschikking heeft. Bij onvoldoende conventionele gevechtskracht blijft totale oorlog het enige afschrikingsmiddel en verandert er weinig ten opzichte van de schild-en-zwaard-strategie. De

conventionele kloof met het Warschaupact beschouwt men dan ook als uiterst ongewenst. Natuurlijk blijven de hoge kosten een struikelblok vormen.

Volgens commandant NORTHAG is een succesvol optreden binnen de nieuwe strategie enkel mogelijk in zijn vak als men de verdediging in de diepte zal voeren. Bij een massale aanval vanuit het oosten ziet hij zich genoodzaakt de vijand bij het overschrijden van de Elbe een zodanige vertraging op te leggen dat deze in de eerste 30 uur niet meer dan 70 kilometer in het vak kan doordringen. Om dit mogelijk te maken besluit commandant NORTHAG een Britse en Duitse divisie uit de voorste lijn weg te halen, en het vak van het Nederlandse legerkorps naar het zuiden uit te breiden. Voor het 1^e LK komt het te verdedigen vak bij de vermoedelijke hoofdaanval te liggen, met belangrijke gevolgen voor de KL.

C: Reactie van de Nederlandse politiek

Vanaf de tweede helft van de jaren zestig probeert de Nederlandse regering inventief te zijn. Zo maakt zij in 1967 de afspraak met de West-Duitse regering om haar troepen de grens met Duitsland zo snel mogelijk te laten passeren. Vanaf 1969 concentreren eenheden van het 1^e LK zich niet meer in Oost-Nederland, maar verplaatsen zij rechtstreeks naar hun oorlogsopstellingen in West-Duitsland.

Een groot probleem in deze jaren is de beschikbaarheid van geld, door de toenemende politieke druk om op defensie te bezuinigen. Zo loopt de ruimte in het defensiebudget voor de aanschaf van noodzakelijk materieel in de tweede helft van de jaren zestig sterk terug. Achtereenvolgende regeringen staan voor de keuze om: mechanisatie van de 5^e Divisie mogelijk te maken, of het defensiebudget te verhogen en de landmacht daarbij zodanig te reorganiseren dat het binnen een gelijkblijvend budget blijft. In verschillende roerige jaren passeren diverse opties de revue en stelt men zelfs de fundamenteën van het gehele defensie- en veiligheidsbeleid ter discussie. Begin jaren zeventig mechaniseert defensie stilzwijgend de 5^e Divisie. In 1974 hakt het centrum-linkse kabinet Den Uyl hiervoor de knoop door. Met een ingrijpende reorganisatie van de Nationale Sector, en inkrimping van de vredessterkte van deze sector probeert men middelen vrij te maken voor de instandhouding van de oorlogssterkte van het legerkorps.

Omdat de betrekkingen in de tweede helft van de jaren zeventig tussen de NAVO en het Warschaupact steeds grimmiger worden en het Warschaupact steeds beter in staat lijkt om een verrassingsaanval uit te voeren, blijft de NAVO hameren op verbeteringen op het gebied van paraatheid, reactietijd, pantserbestrijding, luchtverdediging, aanleg van oorlogsvoorraden en aanvoer van versterkingen. De Nederlandse regering krijgt hierin de moeilijke taak om de krijgsmacht op verschillende manieren te versterken in een periode waarin veel kritiek bestaat.

D: Militair-strategische reactie van Nederland

Ondanks de invoering van de *flexible response* breekt er voor de KL geen nieuw tijdperk aan. Dit komt omdat de Nederlandse legerleiding in de plannen van 1967 al rekening houdt met de komst van een nieuwe strategie. Bovendien leidt de grotere betekenis die nu aan conventionele strijdkrachten wordt gehecht niet tot een wijziging ten aanzien van de omvang van het 1^e LK. De minimumbehoefte blijft zes parate brigades, een mobilisabele divisie, en een mobilisabele brigade. Na op papier deze behoefte volledig te prioriteren, slaagt de KL in 1968 met het verwezenlijken van deze doelstelling.

Ondanks dat er van een scherpe koerswijziging geen sprake is, heeft de *flexible response* verschillende gevolgen voor de KL. Volgens het operatieplan van NORTHAG blijft toestemming voor de inzet van tactische kernwapens geruime tijd uit, nadat de gevechten zijn uitgebroken. Zoals opgemerkt is het gevolg van het nieuwe operatieplan het rechtstreeks confronteren van het 1^e LK met een hoofdaanval. Het 1^e LK moet daarom in staat zijn om 48 uur na afkondiging van *reinforced alert without prior warning* op locatie in het operatiegebied te zijn. Snel blijkt de haalbaarheid van deze tijd voor het 1^e LK onrealistisch. Het urgente vraagstuk is daarom de verbetering van de reactietijd. Het antwoord is de bouw van door de NAVO gefinancierde *forward storage sites* (FSTS). Hoewel de FSTSs zorgen voor een aanzienlijke verbetering van de reactietijd verloopt de bouw hiervan uiterst moeizaam en langzaam. Oplevering van de eerste voor Nederland bestemde magazijnen vindt pas in 1980 plaats.

De nieuwe strategie van de NAVO leidt binnen de KL tot een herziening van de zogenaamde gevechtshandleiding. Vanaf 1968 is optreden zonder kernwapens onder voortdurende nucleaire dreiging het uitgangspunt. De tactische doctrine van de KL past zich op deze manier aan de strategie van de NAVO aan. In praktijk is de zaak echter penibel. Indien de agressor de verdediging van het 1^e LK doorbreekt, zal een conventionele tegenaanval alleen werken als deze gepaard gaat met de inzet van kernwapens. Het Warschaupact heeft immers een groot conventioneel overwicht. Het operatieplan van het 1^e LK is daarom nog sterk nucleair afhankelijk.

De Nederlandse brigades die het verdedigende gevecht moeten voeren, beschikken over te weinig vuurkracht ten opzichte van het Warschaupact om iedere vorm van penetratie in het gebied dat verdedigd moet worden te verhinderen. Het is daarom zaak de vijandelijkheden zo snel mogelijk de kanaliseren en deze te dwingen tot concentratie in *nuclear target areas* waar men de vijand in een aantal *selective nuclear strikes* kan treffen. Dit gegeven onderschrijft opnieuw de afhankelijkheid van het kernwapen.

E: Militaire organisatie

Om haar beweeglijkheid te bevorderen, voert men in 1968 een grondige reorganisatie van het 1^e LK door. In feite is dit het gevolg van een plan uit de vroege jaren zestig, waarin men stelt dat de strategie

van de *flexible response* eraan zit te komen. Op legerkorpsniveau richt men twee logistieke stafdetachementen op (LLSD'en). Onder deze stafdetachementen zijn logistieke eenheden gegroepeerd, die een bepaalde divisie moesten steunen. Deze staven komen vervolgens in bedrijf bij de operationele inzet van het legerkorps. Daarnaast voegt men de mobilisabele 5^e Divisie aan het 1^e LK toe. Deze tot de *assigned forces* behorende eenheid is in feite een niet-gemechaniseerde infanteriedivisie die enkel voor statisch optreden geschikt is. Een van de voornaamste taken van deze divisie is dan ook het bezetten van de verdedigingslinie achter de Weser.

In 1971 richt met het Legerkorps Logistiek Commando (LCC) op om de verschillende logistieke taakopvattingen van verschillende groepen beter het hoofd te kunnen bieden. Onder het LLC worden alle logistieke eenheden van het legerkorpsniveau, inclusief de LLSD'en gegroepeerd.

Aan het begin van de jaren zeventig groeit binnen de NAVO het besef dat de ontwikkeling van de conventionele gevechtskracht achterblijft ten opzichte van de Sovjetunie. De ongunstige ligging van de vredeslocaties vormt een probleem om tijdig de alarmposities in te nemen. De bouw van de FSTSn is daarbij van groot belang. Toch neemt Defensie ook andere maatregelen. Zo besluit Defensie begin jaren tachtig het bestand aan platte spoorwegwagons in het bezit van de KL voor het vervoeren van tanks en ander materieel naar de oorlogslocaties uit te breiden tot 500 stuks. Een andere maatregel is het op volledig parate sterkte brengen van de in Duitsland gelegerde pantserbrigade en het uitbreiden van de depotopslag in Duitsland. Vanaf de tweede helft van de jaren zeventig is er een uitbreiding van de investeringsruimte voor Defensie. Zo vervangt men de Centuriontanks door de Leopard en voert men de pantserrups tegen luchtdoelen (PRTL) in. Midden jaren tachtig beschikt het 1^e LK in vergelijking met de legerkorpsen van de NAVO-partners over een modern en goed uitgerust leger.

F: Logistieke ondersteuning klasse III

Gedurende deze periode geschiedt de bevoorrading van motorbrandstof nog voor een groot gedeelte met jerrycans. Problematisch in deze periode is het gebrek aan mobiliteit van deze voorraad in de aanvullingsplaatsen. Hoewel een deel van de aan te houden voorraad is opgeslagen in de BRAVIN is overslag en grootschalige opslag van brandstoffen in jerrycans nog steeds noodzakelijk. De Koninklijke Landmacht heeft nog niet de beschikking over distributiemiddelen waarmee men voertuigen kan aftanken

In het eerste kwartaal van 1984 keurt Defensie de langverwachte studie naar bulkbevoorrading met motorbrandstoffen binnen het 1^e LK goed. Vanaf het moment van invoering van het bulkbevoorradingssysteem binnen het 1^e LK, ziet deze er min of meer als volgt uit: een bulktransportmiddel (btm) van 21.000 liter haalt de brandstof van het dichtstbij gelegen CEPS depot op en vervoert de brandstof naar de aanvullingsplaats. Op deze plek blijven de tankauto's gevuld staan

tot de brandstof naar een verdeelplaats kan worden gebracht. Vervolgens wordt de brandstof overgeslagen in 4-tons vrachtauto's met een tank van 3000 liter en een pompinstallatie waarmee men voertuigen kan aftanken (bdm). De aanvullingsplaatsen beschikken bovendien over een buffer in de vorm van een gevulde BRAVIN.

Het gebruik van jerrycans blijft echter in kleine mate noodzakelijk voor het voeren van een extra voorraad op de voertuigen van de eenheden in het algemeen en voor eenheden die niet over een BDM beschikken. Om de onderdeelvoorraad zoveel mogelijk op peil te houden, tankt men voertuigen waar mogelijk zo vaak en zo veel mogelijk af.

G: De rol van de Nederlandse beheersorganisatie op depotniveau en haar ontwikkelingen
Gedurende de periode 1967-1989 groeit de Nederlandse beheersorganisatie en het Nederlandse pijpleidingstelsel gestaag door. In 1983 omvat het Nederlandse pijpleidingnetwerk bijna duizend kilometer. Grootschalige uitbreidingen in deze periode zijn:

1. Verhoging van de opslagcapaciteit op de depots Markelo en Woensdrecht
2. Het doortrekken van het pijpleidingstelsel naar het Europoortgebied.
3. De uitbreiding van kantoren op de depots, de bouw van centrale controlekamers.
4. De renovatie en nieuwbouw van een aantal woningen voor de depotbeheerders.

Om deze grootschalige expansie het hoofd te kunnen bieden besluit men in 1979 over te gaan tot uitbreiding van het hoofdkantoor in Noordwijk. Dat de expansie van de Nederlandse beheersorganisatie niet ten koste gaat van de samenwerking met Defensie blijkt als Defensie tijdens de olieboycot in de jaren zeventig niet in de problemen komt.

Daarnaast vervoert men sinds de invoering van het bulkbevoorradingssysteem steeds meer diesel in plaats van benzine, door het Nederlandse deel van het CEPS. Zoals eerder beschreven, wordt in 1984 de studie naar bulkbevoorrading met motorbrandstof binnen het 1^e LK goedgekeurd. Ook vindt er een kentering plaats van benzine naar diesel als meest gebruikte brandstof voor de landmacht. Dit komt omdat eind jaren zeventig, diesel voor zowel rups- als wielvoertuigen de dominante brandstof wordt.

In 1981 vindt een grote verandering van de beheersorganisatie plaats. In het begin van de jaren tachtig komt Defensie tot de conclusie dat het gemengde werkverband tussen ambtenaren en medewerkers van de DOC-oliemaatschappijen niet meer voldoet. Ook op personeelsgebied ervaart men de ongelijkheid van arbeidsvoorwaarden tussen bovenstaande groepen als storend. Daarbij speelt de NAVO ook een grote rol in de verandering. Zij dringt aan op meer intensieve inspanning op het terrein van *host nation* taken, en met name oorlogsvoorbereiding. Daarom besluit men over te gaan tot een

organisatie die geheel uit defensiepersoneel bestaat en tegelijkertijd tot een afsplitsing van de typische DOC-taken.

Op 1 januari 1981 richt men de Defensie Pijpleiding Organisatie (hierna: DPO) op, die gezien kan worden als opvolger van de DOC. De doelstelling van de nieuwe organisatie is tweeledig:

1. Allereerst moet de organisatie (aan binnen het gestelde kader van de NAVO) verplaatsingen, afgiften, of innamen verrichten van vloeibare brandstoffen in zowel vredes- als oorlogstijd, met het op Nederlands grondgebied aanwezige pijpleidingnet, in opdracht van het CEOA.
2. Daarnaast moet de DPO het Nederlandse pijpleidingnet met de daarbij behorende installaties, inclusief het nationale depot in Leeuwarden beheren, en daarbij maatregelen initiëren en uitvoeren die zorgen dat het stelsel in gebruiksgereede staat blijft.

Uit de tweeledige doelstelling vloeien voor de DPO verschillende taken voort:

1. Het programmeren en uitvoeren van verpompingen voor op het Nederlands grondgebied aanwezige deel van het pijpleidingnet.
2. Het voorbereiden en verrichten van noodzakelijk technische en operationele handelingen zoals voorgeschreven door het CEOA en de nationale autoriteiten.
3. Het voeren van financieel beheer.
4. Inzicht bieden in de materiële en economische voorraadpositie van het systeem.
5. Het verzekeren van het op peil blijven van de noodzakelijke vaardigheden bij het personeel.
6. Het voorbereiden van maatregelen voor het opereren in tijd van oorlog, oorlogsgevaar, of daaraan verwante omstandigheden.
7. Het in noodgevallen van het CEOA overnemen van bevelsbevoegdheden voor operationele handelingen in het CEPS of een deel daarvan.
8. Het adviseren van het C-LO (Commando Luchtmacht Opleidingen) en eventueel hogere autoriteiten met betrekking tot aardolievoorziening.
9. Het voeren van onderhandelingen ten behoeve van het afsluiten van contracten voor civiele verpompingen na instemming van het CEO.

De DPO wordt organisatorisch ondergebracht bij het Directoraat-Generaal Materieel. Algauw blijkt deze combinatie een tussenoplossing, omdat DGM een beleidsbepalend orgaan is en de DPO daarentegen een typisch uitvoerende organisatie is. Dit 'gemengde huwelijk' is slechts een kort leven beschoren waarna men de DPO vanaf 4 november 1983 onderbrengt bij de Koninklijke Luchtmacht (hierna: KLU).

De keuze om de DPO onder te brengen bij de KLU is gebaseerd op de overweging dat de KLU de grootste Nederlandse militaire afnemer is van brandstoffen uit het Nederlandse gedeelte van het CEPS. Daarnaast is de KLU, mocht het tot een conflict komen, betrokken bij de oorlogsvoorbereidingen. Ook sluiten de KLU en de DPO direct op elkaar aan. Met uitzondering van het geïsoleerd liggende Leeuwarden, zijn alle Nederlandse vliegbases in deze periode direct aangesloten op het CEPS.

H: de rol en taken van het regiment B&T als onderdeel van de logistieke organisatie

Gedurende de periode 1967-1989 werkt men binnen de AAT en de Intendance steeds intensiever samen. Een eerste mijlpaal in de samenwerking tussen de twee regimenten is de oprichting van de brigadebevoorradingcompagnieën in 1966 waarbij men zowel Intendance- als AAT-personeel indeelt. Begin jaren zeventig worden de logistieke groepscommando's samengevoegd tot het LLC. Omdat het LLC taakgericht moet werken worden alle bevoorradingstaken geïntegreerd. In praktijk betekent dit dat alle onderdelen die bij een aanvullingsplaats actief zijn in één bataljon worden gegroepeerd. Dit nieuwe aanvullingsplaatsbataljon telt vier compagnieën, elk met een duidelijke oorlogstaak. De Gemengde Aanvullingsplaatscompagnieën (en de daarvan deel uitmakende klasse III pelotons) spelen een belangrijke rol bij de instandhouding van de aanvullingsplaats klasse III. Soms worden zij hierbij ondersteund door (146) Werktroepencompagnie, zoals bij de oefeningen OKTO-ALTER (1972) en BIG FERRO (1973) waar (volgens soldatenrapporten) na verloop van tijd enkel 146 nog de handen uit de mouwen stroomt.

Minder bekend is dat er naast de Gemengde Intendance Aanvullingsplaatscompagnieën nog een eenheid is die 'handelt' in brandstof. Deze eenheid, 123 Brandstofvoorzieningscompagnie heeft op LK-niveau een bijzondere taak in de brandstofvoorziening. Deze compagnie die aanvankelijk is ingedeeld bij 103 Intendance Bataljon te Ermelo, is overwegend mobilisabel en bestaat naast een commando-element uit een Pijpleiding- en een Benzaupeloton. Het Pijpleidingpeloton bezit een tweetal bijzondere inzetmogelijkheden:

1. Het activeren van een *emergency offtake point* (EOP).
2. Het overschrijden van waterhindernissen.

Onder normale omstandigheden geschiedt de aanvoer van brandstof naar de klasse III aanvullingsplaatsen door middel van benzaus (10.000 liter) uit depots van het CEPS. Andere aanvoermogelijkheden bestaan in de vorm van ketelwagens en tanklichters met als grote nadeel dat de brandstof dan niet 'aan huis' wordt bezorgd. Het Pijpleidingpeloton kan dan te hulp schieten als aanvullende transportschakel om de brandstof te vervoeren naar de aanvullingsplaatsen. De hulp kan plaatsvinden op twee manieren:

1. Middels een flexibele pijpleiding (max 5,6 km) tussen aanvoerpunt en aanvullingsplaats

2. Door het in ontvangstnemen van de brandstof bij het aanvoerpunt, om het vervolgens tijdelijk op te slaan in de (tot de uitrusting behorende) bravintanks en vervolgens overpompen in benzaus voor afvoer naar de aanvullingsplaatsen.

Bij verschillende oefeningen bootst men de situatie na dat een CEPS-depot onbruikbaar is. Rechtstreeks benzaus vullen vanuit het CEPS is dan onmogelijk. In dat geval activeert het Pijpleidingpeloton een EOP. Allereerst moet men dan de hoge druk terugbrengen. Daartoe plaatst het Pijpleidingpeloton een *reducer* die de hoge druk van de pijpleiding (40 – 80 kg per vierkante centimeter) opvangt en reduceert tot een acceptabele werkdruk (2 – 6 vierkante centimeter). Het vullen van de tankauto's geschiedt door middel van zogenaamde mangatvulkranen (net als bij de Gemengde Aanvullingsplaatscompagnieën). Om te voorkomen dat er in de *reducer* teveel tegendruk ontstaat, moeten zowel de hoofdafsluiter van het CEPS als de mangatvulkraan precies op het zelfde moment gesloten worden.

Omdat een dergelijke operatie in de praktijk niet haalbaar blijkt te zijn, kiest men voor een andere oplossing waarbij men tussen de te vullen tankauto's en de *reducer* in de veldpijpleiding een flexibele brandstoftank als overloop plaatst. Op het moment dat de tankauto's bijna vol zijn, draait men de kraan naar de flexibele tank langzaam open. Tegelijkertijd draait men de kraan naar de mangatvulkranen langzaam dicht, waardoor de tegendruk op de *reducer* hetzelfde blijft. Vervolgens kan de EOP worden gesloten.

Bij het opbreken van de installatie, moet het Pijpleidingpeloton tenslotte de gebruikte veldpijpleiding leeg maken. Hiertoe worden via een zogenaamd afsluitersamenstel twee rubberballen in de veldpijpleiding ingebracht (afbeelding 10). Door de druk van een compressor, aangesloten op het afsluitersamenstel worden deze rubberballen door de veldpijpleiding gejaagd en stuwden de brandstof uit de pijpleiding. De rubberballen vangt men vervolgens op in een tweede afsluitersamenstel.¹

¹ Tegenwoordig gebeurt dit overigens met stikstof.

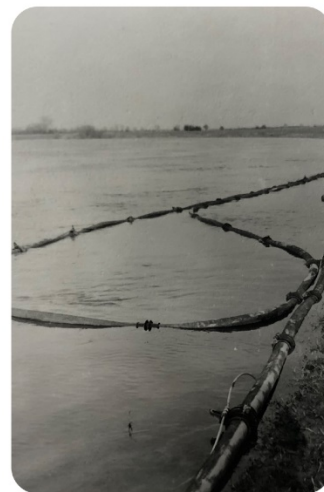


Afbeelding 10:

Rubber bal voor veldpijpleiding

Bron: Archief BGB&T

Oplettende lezers zullen opgemerkt hebben dat in het vorige hoofdstuk werd gesproken over zes kilometer pijpleiding in de OTAS van het Pijpleidingpeloton en dit hoofdstuk spreekt over slechts 5,6 kilometer. Dat komt omdat de overige 400 meter van de pijpleiding gereserveerd is en eventueel gebruikt wordt om brandstof over waterhindernissen te vervoeren. De rivierpijpleiding bestaat uit zes evenredige stukken met koppelingen die het binnendringen van water voorkomen. Om geen hinder te ondervinden van water wordt de rivierpijpleiding in drijvende toestand gelanceerd, (afbeelding 11) en gaat pas zinken nadat deze is gevuld met brandstof. De aanwezigheid van een stormboot met buitenboordmotor (afbeelding 12) maakt dat de rivierpijpleiding in slechts 15 minuten over een afstand van 180 meter kan worden overgetrokken. Indien men de pijpleiding lanceert in (snel) stromend water gebruikt men verschillende lieren om het proces te vereenvoudigen.



Afbeelding 11:

Werkzaamheden rondom oefening
over de Weser (1975)

Bron: Archief BGB&T



Afbeelding 12:

Stormboot met buitenboordmotor

Bron: Archief BGB&T

Naast de Gemengde (Intendance) Aanvullingsplaatscompagnieën, de Werktroepencompagnieën, 123 Brandstofvoorzieningscompagnie (dat in 1978 grotendeels mobilisabel wordt; enkel 123 Hulppeloton klasse III blijft paraat), hebben ook de Zwaartransportcompagnie, de Brigadebevoorraderscompagnie en tot slot de Bevoorraderscompagnie Legerkorpsverzorgingsbataljon een rol in de brandstofbevoorrading.

De Zwaartransportcompagnieën (829 & 832) zijn gedurende deze periode bijzondere transportcompagnieën die het transport van brandstoffen in bulk verzorgen vanaf de CEPS-depots naar de aanvullingsplaatsen en brandstoffen in jerrycans vervoeren vanuit NLC-depots naar dezelfde

aanvullingsplaatsen. Bij verschillende aanvullingsplaatsen staan de chauffeurs bekend als 'cowboys van de weg'. Van deze eenheid is één peloton paraat, de overige pelotons zijn mobilisabel.

De Brigadebevoorradingscompagnie speelt in deze periode slechts een beperkte rol. De bevoorradingscompagnie beschikt over Benzau's die 7000 liter brandstof kunnen vervoeren. Deze voertuigen worden voornamelijk ingezet voor het aftanken van rupsvoertuigen binnen de brigade en dan met name de tankbataljons. Daarnaast beschikt de brigadebevoorradingscompagnie over een aantal vrachtauto's die met jerrycans, brandstof- olie en smeermiddelen zijn beladen.

Tot slot speelt ook de Bevoorradingscompagnie Legerkorpsverzorgingsbataljon een niet te onderschatten rol. Met soortgelijke middelen als de Brigadebevoorradingscompagnie is zij verantwoordelijk voor bevoorrading van een groot aantal legerkorpstroepen en divisietroepen.

Hoofdstuk 3: De rol van het CEPS in de periode 1989-2014

3.1 De landmacht expeditionair 1989-2014

A: Veiligheidssituatie

Na de Val van de Muur breekt in de vroege jaren negentig een tijd aan van grenzeloos optimisme. In Oost-Europa maakt partijdictatuur plaats voor verkiezingen. Men spreekt zelfs over het einde van de geschiedenis met de overwinning van het westers liberalisme. Door de Duitse hereniging komt er een einde aan een periode van verdeeldheid tussen de twee Duitse republieken. Het einde van de Koude Oorlog zorgt voor een nieuwe veiligheidssituatie. Ondanks de waarschuwing van verschillende politicologen kiest men voor een zogenaamde *prefab solution* waarbij de oude West-Europese veiligheidsstructuren, waarin de NAVO en de Europese Gemeenschap een centrale rol spelen, ook het nieuwe Europa vormgeven. In deze kant-en-klare structuren is er wel ruimte geboden voor de Oost- en-Centraal-Europese landen, maar niet voor Rusland als verliezer van de Koude Oorlog.

Vanaf 1991 beheersen de oorlogen, na het uiteenvallen van Joegoslavië uitbreken, de Europese veiligheidssituatie. Het drama van Srebrenica, waarbij Dutchbat de inname van Srebrenica en de genocide van 8000 islamitische Bosniakken niet kan voorkomen, vormt een zwarte bladzijde in de Nederlandse geschiedenis. In 1999 treden Polen, Tsjechië en Hongarije toe tot de NAVO. Daarnaast treedt de NAVO in 1999 in Servië voor het eerst zonder toestemming van de VN-Veiligheidsraad op als vredesmacht in een niet NAVO-land.

De aanslag op het World Trade Center van 11 september 2001 schudt het Westen opnieuw wakker. Hierdoor treedt Artikel 5 van het Noord-Atlantisch Verdrag voor het eerst in haar geschiedenis in werking. Als gevolg hiervan begint een strijd tegen het terrorisme. Vanaf november 2001 valt de NAVO de Taliban in Afghanistan aan, dat niet wil meewerken aan de uitlevering van Osama Bin Laden. In 2003 begint de Irakoerlog. Een multinationale troepenmacht, vaak 'verkocht' als *Coalition of the Willing* valt Irak binnen, omdat men stelt dat het regime van Saddam Hoessein banden heeft met Al-Qaida en in het bezit is van massavernietigingswapens. De oorlogen in Afghanistan en Irak duren nog lange tijd voort.

In 2004 treden Bulgarije, Estland, Letland, Litouwen, Roemenië, Slowakije en Slovenië toe als lid van de NAVO. In 2009 volgen Albanië en Kroatië. In 2008 stellen de Verenigde Staten tijdens een NAVO-vergadering voor om ook Oekraïne en Georgië toe te laten. Dit stuit op veel weerstand, met name vanuit Duitse en Franse hoek. Daardoor komt het verzoek voorlopig in de koelkast te staan. Begin augustus 2008 valt Rusland Georgië binnen. Dit zet definitief een streep door de aspiraties om lid te worden van de NAVO. Vanaf 2009 wordt Frankrijk weer volledig lid van de NAVO.

Na de Maidanrevolutie van 2013 neemt de invloed van Rusland op Oekraïne significant af. In een poging om de Russische invloed in Oekraïne te behouden, besluit de Russische president Poetin tot het inlijven van de Krim in maart 2014. Vervolgens probeert hij met dezelfde strategie de Donbas in te lijven. Dit stuit op hevig verzet, waarmee het Oekraïense leger tijd wint om zich te mobiliseren en de Donbas te verdedigen. Vanaf dit moment is er sprake van een zogenaamde proxyoorlog.

B: Reactie van de NAVO

Na de Val van de Muur breekt voor de NAVO een nieuwe periode aan waarin heroriëntatie centraal staat. De gezamenlijke vijand bestaat niet meer en dus gaat men binnen de NAVO op zoek naar antwoorden op toekomstvragen. Is het bondgenootschap nog nodig? Zijn er andere bedreigingen voor de Europese veiligheid? Op de NAVO-conferentie van 1990 in Londen besluiten de NAVO-landen hun strategie aan de nieuwe veiligheidssituatie aan te passen. De concepten van de voorwaartse verdediging en de *flexible response* blijken volledig achterhaald te zijn en moeten plaatsmaken voor een nieuwe strategie.

In november 1991 geven de (destijds) zestien lidstaten hun fiat aan een nieuwe strategie. Dit concept onder de naam *Mobile Counter Concentration Defence* (MCCD) gaat niet langer uit van een statische verdediging tegen een dreiging uit het oosten. In plaats hiervan houdt deze strategie rekening met het scenario dat zich op tal van plaatsen conflicten voor kunnen doen. Met name de destabiliserende nationalistische conflicten in Centraal- en Oost-Europa en op de Balkan baren de NAVO zorgen. De nieuwe strategie moet de bondgenoten in staat stellen snel en adequaat op verschillende situaties te reageren.

Na de Val van de Muur maakt de NAVO zodoende een omslag van een verdedigingscollectief naar een brede veiligheidsorganisatie. Het bondgenootschap richt zich na de conferentie in Londen meer op algemene vrede, veiligheid en samenwerking. Bovendien biedt de NAVO zich aan voor het uitvoeren van crisisbeheersingsoperaties. Om snel op verschillende situaties te kunnen reageren richt men een mobiele troepenmacht op. Deze *Reaction Force* combineert mobiliteit en flexibiliteit met een hoge mate van inzetbaarheid.

Daarnaast blijven ook de oude *Main Defence Forces* bestaan om in actie te komen als er sprake is van directe dreiging van het grondgebied van het bondgenootschap. Omdat de waarschuwingstijd voor grootschalige conflicten sterk toeneemt, zijn deze eenheden grotendeels mobilisabel. Een uitzondering hierop vormen de *Ready Manoeuvre Forces* die fungeren als een parate beveiligende strijdmacht. Pas indien een conflict een grootschalig en langdurig karakter krijgt, zal de NAVO de *Augmentation Forces* als versterking oproepen. Voor kernwapens is in deze nieuwe strategie slechts een kleine rol weggelegd. Enkel bij hoge nood zal de NAVO inzet van kernwapens nog overwegen.

C: Reactie van de Nederlandse politiek

Min of meer gelijktijdig met de Val van de Muur treedt in Nederland het kabinet Lubbers III aan. In een regeringsverklaring laat de minister-president weten dat de coalitiepartijen de defensieorganisatie naar aanleiding van de internationale ontwikkelingen aan een kritische beschouwing zullen onderwerpen. Minister van Defensie Relus ter Beek brengt met zijn staatssecretaris vervroegd de defensienota van 1990 uit. Vooruitlopend op deze nota besluit het kabinet de eerste bezuinigingen al te realiseren.

Onder de titel *Herstructurering en verkleining. De Nederlandse krijgsmacht in een veranderende wereld* verschijnt in maart 1991 de nieuwe defensienota. Uit de titel blijkt al wat de voornaamste speerpunten voor de komende jaren zullen zijn: het verkleinen van het Nederlandse leger en het klaarstomen voor een nieuw takenpakket. Gedurende de eerste helft van de jaren negentig krimpt de KL tot minder dan de helft van haar personele en materiële sterkte uit de jaren tachtig. Met de oprichting van de Luchtmobiele Brigade, die snel ter plaatse moet kunnen zijn bij crisishaarden en vredesondersteunende operaties, probeert minister ter Beek zijn plannen voor een mobiele landmacht vorm te geven. Daarnaast schort de regering in 1996 de opkomstplicht op en krijgt Nederland een beroepsleger. Omdat volgens minister ter Beek de kans dat het Nederlandse grondgebied betrokken raakt bij een grootschalig conflict nagenoeg nihil is, besluit hij de grotendeels mobilisabele en territoriale eenheden drastisch te verkleinen.

D: Militair-strategische reactie van Nederland

De *flexible response* die de Nederlandse krijgsmacht jarenlang hanteert in navolging van de NAVO is na de ontmanteling van de Sovjetunie ongeschikt. In plaats daarvan richt de landmacht zich op expeditionair optreden. Omdat er veel verschillende situaties aan de basis van conflicten kunnen liggen met een verschillende aard en omvang, kiest men voor de strategie *mobile counter concentration defence*. De Nederlandse krijgsmacht heroriënteert zich van de verdediging van het NAVO-gebied naar een flexibele uitvoering van crisisoperaties in de hele wereld. Eerst gebeurt dit alleen onder de vlag van de Verenigde Naties en later ook onder die van de NAVO. De KL ondergaat een voortdurende ingrijpende reorganisatie naar een kleinere, expeditionaire beroepskrijgsmacht om die doelstelling te realiseren.

E: Militaire organisatie

De Nederlandse landmacht ondergaat in deze periode veel veranderingen. De eerste 'slachtoffers' van de inkrimping bij de landmacht zijn de mobilisabele 5^e Divisie en 101 Infanteriebrigade. In 1994 vindt ook de opheffing van de parate 4^e Divisie plaats. Een jaar later volgt de opheffing van het 1^e LK. Het gevolg is dat veel legerkorpstroepen ophouden te bestaan. De overgebleven 1 Divisie 7 December gaat in 1995 op in een nieuw geformeerd Duits-Nederlands Legerkorps.

De Nederlandse divisie die deel gaat uitmaken van het Duits-Nederlands Legerkorps bestaat uit de parate 13 Gemechaniseerde Brigade, 41 Lichte Brigade en de mobilisabele 43 en 52 Gemechaniseerde Brigade. De gemechaniseerde brigades kennen een vierkante opbouw. Dat betekent dat zij vier in plaats van drie manoeuvre-eenheden krijgen: twee tank- en twee pantserinfanteriebataljons. Op deze manier is het mogelijk de brigade in twee gelijke helften te verdelen, die elkaar kunnen aflossen. Hiermee gaat een oude wens uit de jaren tachtig in vervulling om rond-de-klok te kunnen optreden. Ter ondersteuning van 1 Divisie formeert men na twintig jaar weer divisietroepen. Deze divisietroepen bestaan uit 101 Divisie Veldartilleriegroep, 101 Divisie Geniegroep, 25 Afdeling Lucht doelartillerie, vijf logistieke bataljons en kleinere eenheden met specialistische taken, zoals eenheden van de marechaussee en eenheden voor elektrische oorlogsvoering en het vergaren van inlichtingen

Deze divisietroepen komen grotendeels voort uit de verdwenen troepen van het 1^e LK en zijn voor de helft mobilisabel. De brigades behouden hun verzorgende en steunende eenheden. De *nieuw* opgerichte Luchtmobiele Brigade behoort in vreedstijd tot het nieuwe legerkorps, maar maakt in oorlogstijd deel uit van de *Multinational Division*, dat op haar beurt onderdeel is van de *Allied Commander Europe* (ACE) *Rapid Reaction Corps* (ARRC), de nieuwe mobiele interventiemacht van de NAVO.

F: Logistieke ondersteuning klasse III

De nieuwe rol voor de Nederlandse krijgsmacht in een veranderende wereld heeft logischerwijs enorme gevolgen voor de brandstofbevoorrading. Als gevolg van de Val van de Muur verkleint het militaire apparaat, waarna het CEPS in de loop der tijd overgaat tot afstoting en vergaande commercialisering. Waar het CEPS in 1983 nog uit duizend kilometer pijplijn bestaat, is dat vandaag de dag slechts 550 kilometer. Tekenend voor de commercialisering is het 1^e 25-jarige contract dat in 1995 met Schiphol wordt afgesloten. Voorafgaand aan dit contract loopt er ook al een pijpleiding naar de luchthaven. Het feit dat Schiphol op dat moment ook een militaire functie vervult, ligt mede hieraan ten grondslag

Het CEPS speelt na de Val van de Muur een ondergeschikte rol bij de brandstofvoorziening van de Nederlandse krijgsmacht. Zo vindt bevoorrading van de BOS-pompen bij de diverse kazernes plaats zonder dat daarbij gebruik wordt gemaakt van het CEPS. Defensie sluit contracten af met leveranciers om deze te bevoorraden. Defensie stuurt tankauto's naar de desbetreffende locaties (veelal Rotterdam en Amsterdam) om hiermee vervolgens de BOS-pompen te bevoorraden. Uitzondering hierop vormt een depot in Bathmen waar eenheden zelf diesel of benzine kunnen laden. De luchtmacht betreft haar voorraad overigens wel rechtstreeks uit het CEPS en vult daarna haar voorraadpunten af. Dit wordt gedaan na afstemming met het Defensie Brand- en Bedrijfsstoffen

bedrijf² (Hierna: DBBB) zodat laatstgenoemde organisatie weet dat er brandstof bij het CEPS is onttrokken. Zij zijn namelijk verantwoordelijk voor de financiële afwikkeling hiervan.

De brandstofbevoorrading van Nederlandse eenheden tijdens inzet in zogenaamde vredesoperaties verloopt via lokale contracten. Zo sluit de NSPA (*NATO Support and Procurement Agency*) bij het Nederlandse optreden in Afghanistan een contract af. Civiele partijen regelen dan de brandstofbevoorrading. Enkele mondiale spelers beheersen de brandstofbranche, waardoor er vaak moeilijkheden zijn om deze contracten af te sluiten. Dit is ook in Afghanistan het geval. Het is goed om te beseffen dat de omvang van het brandstofverbruik bij deze expeditionaire missies vele malen lager is dan tijdens een grootschalig conflict zoals voor de Val van de Muur het geval is.

G: De rol van de Nederlandse beheersorganisatie op depotniveau en haar ontwikkelingen

Met de Val van de Muur valt de dreiging vanuit het oosten plotseling weg. Met recht vraagt men zich af welke plaats het CEPS als instrument van de Koude Oorlog, in een post-Koude Oorlog tijdperk in zal nemen. Het antwoord hierop luidt kortgezegd: commercialisering en afstoting. Vanaf het moment dat de NAVO toestemming geeft voor commercieel (civiel) gebruik vindt het niet-militaire gebruik van het systeem in Nederland plaats voor Schiphol door de zogenaamde 4^e leidingen en via Jutphaas en Den Bosch voor Shell. Na de Val van de Muur raken deze ontwikkelingen in een stroomversnelling en momenteel is meer dan negentig procent van de brandstof die het CEPS vervoert, voor civiel gebruik. Dit komt deels omdat de militaire-en civiele specificatie van *Jet Fuel* in de jaren negentig aan elkaar gelijk worden gesteld.

Een andere grote verandering in deze periode is de ratificatie van het *single fuel* concept door alle NAVO-landen. Dit concept houdt in dat de verschillende NAVO-landen in beginsel dezelfde brandstof (kerosine) gebruiken, die men middels het bijvoegen van additieven geschikt maakt voor uiteenlopende voertuigen. Het gevolg hiervan is dat de variëteit aan brandstof die men door de leidingen vervoert afneemt, en daarmee het proces 'gemakkelijker' wordt.

² Voorheen 124 Bosdepot, vervolgens BOSCO Bedrijf en vanaf 2000 bekend als DBBB.



Afbeelding 13:

Huidige Nederlandse infrastructuur
DPO

Bron: *Corporate brochure DPO:
Fueling Your Wings*

De NAVO besluit na 1989 grote aanpassingen aan het pijpleidingstelsel te doen omdat het militaire apparaat van de landen die deel uitmaken van het CEPS door reorganisatie verkleint. Kostenbesparing speelt daarbij een dominante rol. Bij het eventueel afstoten van leidingen en of depots wordt met de volgende factoren rekening gehouden:

1. Allereerst beoordeelt men of bepaalde delen (leidingen en depots) nodig zijn voor militair gebruik.
2. Als dat niet het geval is, beoordeelt men of ze dienst kunnen doen voor commercieel gebruik.
3. Indien dat ook niet tot de mogelijkheden behoort, beoordeelt men of ze nog waarde kunnen hebben voor nationaal gebruik.

4. Is dat niet het geval dan stoot men de delen in de meeste gevallen af. Met name in Duitsland worden er veel depots en leidingen afgestoten.

Nederland blijft echter ook niet gespaard. Van de militaire vliegvelden blijven alleen Volkel, Gilze-Rijen, Eindhoven en Leeuwarden over. Soesterberg, Twente, Deelen, Woensdrecht, Den Haag, Valkenburg worden allen afgestoten van het CEPS-netwerk. Per depot dat men afstoot kijkt men naar wat er met het depot moet gebeuren. Sommige depots worden gesloopt: andere worden gebruikt voor alternatieven, en er zijn ook depots die geconserveerd worden voor het geval de dreiging uit het oosten weer oplaait. Een voorbeeld hiervan is het depot in Markelo dat was afgestoten en op de nominatie stond om gesloopt te worden, maar inmiddels door de NAVO weer operationeel is verklaard.

Tot slot wordt de DPO voor een derde maal organisatorisch ergens anders ondergebracht. Door bezuinigingen vindt er een fusie plaats van alle krijgsmachtdeel specifieke materieelorganisaties die vanaf 2005 ondergebracht worden onder de overkoepelende Defensie Materieelorganisatie (hierna: DMO). Na de DGM en de KLU brengt men de DPO nu onder bij de DMO.



Afbeelding 14:

Het CEPS in 2017

Bron: *Corporate brochure DPO: Fueling Your Wings*

H: De rol en taken van het Regiment B&T als onderdeel van de logistieke organisatie Logischerwijs heeft de Val van de Muur grote gevolgen voor de AAT en Intendance als onderdeel van de logistieke organisatie. Het einde van de Koude Oorlog, de afschaffing van de dienstplicht, enorme bezuinigingen in de logistiek, en de ondersteuning van feitelijke operationele inzet in de wereld leidt tot een nieuw denken over logistiek. Meer oog voor efficiëntie en flexibiliteit leidt tot gedeeltelijke uitbesteding aan het bedrijfsleven. De intrede van containers, wissellaadsystemen, directe bevoorrading en inzet in verafgelegen gebieden vertaalt zich in andere taken en organisaties van de

eenheden die behoren tot de regimenten van de Intendance en AAT. In 2000 voegt Defensie de regimenten samen tot het Regiment Bevoorradings-en Transporttroepen.

Hoewel het plan om de AAT en de Intendance te laten integreren al enige decennia bestaat, is het in die periode vooral een wens van enkele officieren. Om meer draagvlak voor de integratie van de verschillende regimenten te creëren start men in 1998 een stuurgroep die enkele maanden later de studie *Integratie dienstvakken Intendance en Aan-en Afvoertroepen* oplevert. Na uitgebreide consultatie van de achterban besluit men om beide dienstvakken en regimenten op te heffen. In plaats daarvan richt men een nieuw 'Regiment Bevoorradings- en Transport' op en moet er een nieuw 'Dienstvak van de Logistiek' komen. Als nieuwe regimentsembleem kiest men voor oude elementen uit beide dienstvakken. Uit emotionele overwegingen kiest men om vooralsnog beide historische verzamelingen naast elkaar te laten bestaan. Op 7 maart 2001 krijgt het nieuwe regiment de beschikking over een eigen vaandel uit handen van Koningin Beatrix.

Hoofdstuk 4: Uitbreiding en ontwikkeling? De toekomst van het CEPS (Er is weer een noodgedwongen focus op *combat operations* en nu?)

4.1 Uitbreiding van het CEPS?

Zoals eerder beschreven is het CEPS ontworpen als logistieke infrastructuur, dat stamt uit de jaren vijftig van de vorige eeuw. Onvermijdelijk is het pijpleidingstelsel daarom ook gebaseerd op de Koude Oorlogssituatie van die periode. Dat het CEPS de afgelopen vijftig jaar verschillende veranderingen heeft ondergaan, waarvan afstoting na de Val van de Muur de grootste is, doet daar weinig aan af. Met de intensieve commercialisering gedurende de jaren negentig, blijft voor militair gebruik enkel een handjevol militaire vliegvelden over, die via het CEPS bevoorraad worden. Is het nodig om het CEPS nieuw leven in te blazen vraagt u zich als lezer misschien af?

Met de komst van het expeditionair optreden is het CEPS als militaire infrastructuur enigszins in de vergetelheid geraakt. Immers het CEPS speelt hierbij geen rol in de brandstofbevoorrading. Het wegvallen van het CEPS als essentiële infrastructuur bij het optreden van de Nederlandse Krijgsmacht verklaart waarom er de afgelopen dertig jaar niet in het pijpleidingstelsel is geïnvesteerd. De hernieuwde spanning in het oosten die vanaf 2014 gestalte krijgt, maakt dat er steeds meer stemmen opgaan om weer in het CEPS te gaan investeren. Dat het CEPS ook geschikt is om diesel te vervoeren is daarbij een voordeel. Het CEPS moet dan wel afgestemd worden op de toekomstige kwantitatieve en kwalitatieve behoefte in plaats van die tijdens de Koude Oorlog.

Mocht er in de toekomst een *major joint operation* plaatsvinden in NAVO-verband, dan zal het brandstofverbruik naar verwachting vele malen hoger liggen dan het huidige CEPS momenteel kan leveren. Niet alleen is de behoefte aan energie vanwege de uitbreiding van systemen enorm toegenomen. Ook zal het gevecht veel minder statisch zijn dan tijdens de Koude Oorlog. Als eenheid ben je bij stilstand veel makkelijker peilbaar en daardoor vatbaarder voor artilleriebeschietingen. De beweeglijkheid die deze vorm van oorlogsvoering met zich meebrengt zorgt voor een hoger brandstofverbruik.

Vanwege de enorm hoge kosten die aan de uitbreiding van het CEPS zijn verbonden, is investeren geen vanzelfsprekendheid. Ook Nederland is tot op heden geen groot voorstander geweest van uitbreiding van het pijpleidingstelsel. Meestal gaat het mis op het gebied van *common funding*.³ Daarnaast moet men binnen de NAVO unanimititeit bereiken, hetgeen haast onmogelijk lijkt, omdat sommige landen meer gebaat zijn bij uitbreiding dan anderen.

³ Wat betekent dat elk land naar rato zou moeten bijdragen.

Uitbreiding van het CEPS is daarom alleen mogelijk als er een *coalition of willing* (een deelverzameling van NAVO-landen) bereid is om in het CEPS te investeren. Het initiatief om een dergelijke *coalition* tot stand te brengen, lijkt voorlopig bijna 'traditioneel' bij de Amerikanen te liggen. Misschien dat de huidige situatie in Oekraïne verschillende landen van de NAVO kan overtuigen om in het CEPS te investeren onder het mom: *Never waste a good crisis*.

4.2 Groene energie of fossiele brandstoffen

Zonder in te gaan op de huidige spanningen in Oost-Europa lijkt het om meerdere redenen verstandig om de afhankelijkheid van Russische brandstof te verlagen. Defensie heeft een contract met de NSPA waarin staat dat laatstgenoemde partij wereldwijd binnen een bepaalde tijd brandstof levert op elke gewenste locatie. Contractueel is vastgelegd dat hiervoor geen Russische ruwe olie mag worden gebruikt. Echter als de desbetreffende oliemaatschappij zelf Russische ruwe olie betreft, om die vervolgens te raffineren en er brandstof van maakt, kan het gewoon voorkomen dat Defensie Russische brandstof gebruikt.



Afbeelding 15:

Voorblad uitgave Milieudefensie
jaargang 12 december 2021

Bron:

<https://stopwapenhandel.org/het-leger-moet-vergroenen/>

In hoeverre zijn er groene alternatieven beschikbaar om enerzijds de afhankelijkheidsrelatie te verlagen en anderzijds het milieu minder te belasten? Een van de initiatieven van de afgelopen jaren is de introductie van *biofuel*. Deze biologische brandstof mengt de leverancier met reguliere kerosine waarmee de emissie minder schade toebrengt aan het milieu. Omdat deze vorm van brandstof echter

zoveel duurder is dan reguliere brandstof, moeten er nog veel hindernissen genomen worden. Daarnaast heeft het CEPS de plicht om aan alle op het CEPS aangesloten vliegvelden geschikte brandstof te leveren. Niet alle landen die aan het CEPS deelnemen, hebben *biofuel* voor hun vliegtuigen geratificeerd, waardoor sommige landen er niet op mogen vliegen.

Andere alternatieven die men bestudeert, zijn de overgang naar elektriciteit of waterstof. Als men echter de leeftijd van het merendeel van de Nederlandse wapensystemen en voertuigen in beschouwing neemt, moet men concluderen dat ze vrij jong zijn. Als men dan bedenkt hoe lang de Nederlandse krijgsmacht de DAF's in gebruik heeft gehouden, is het niet aannemelijk dat men op korte termijn van de fossiele brandstoffen zal kunnen afstappen. De nieuwe Scania's rijden immers allemaal op Diesel. En de F-35 vliegt op kerosine. Gelet op deze werkelijkheid en de geschatte kosten, lijkt afscheid nemen van fossiele brandstoffen eerder een zaak van de lange dan van de middellange of zelfs korte termijn.



Afbeelding 16:

Onlangs aangeschafte toestellen
voor Defensie (F-35 & SCANIA)

Bron: Defensie

Conclusie: CEPS, al decennialang een logistieke infrastructuur van strategisch belang voor de NAVO?

Het CEPS is de afgelopen 70 jaar de spil in de brandstofbevoorrading van zowel de *host-* als de *user-nations*. Tot de Val van de Muur speelt zij een essentiële rol in de brandstofbevoorrading indien een conflict met het Warschaupact escaleert. Doordat het CEPS is ontworpen om gedeeltelijke uitschakeling van de pijpleiding op te vangen met andere delen, en het zwaartepunt van de brandstofaanvoer te leggen op plekken waar het verbruik het grootst is, is het strategisch gezien van grote waarde.

Als onderdeel van de logistieke organisatie speelt het CEPS ook een rol in de afschrikking tijdens de Koude Oorlog. Met het CEPS hebben de participerende NAVO-landen laten zien dat zij logistiek vermogen op het gebied van brandstofbevoorrading op de mat kunnen brengen waarmee men aan de Sovjetunie laat zien een geloofwaardige tegenstander te zijn. Andersom geldt natuurlijk ook dat op het moment dat de vijand weet dat jouw logistieke vermogen onvoldoende is, daar grote consequenties aan kunnen zitten.

Na het schrijven van deze publicatie kom ik tot de conclusie dat het CEPS met name in de Koude Oorlog een grote rol heeft gespeeld. Het einde van de Koude Oorlog maakt dat het militaire belang van het CEPS is afgenomen. De afgelopen dertig jaar hebben zich verschillende veranderingen voorgedaan. Zo schuift de grens van de NAVO door verschillende uitbreidingen op naar het oosten, en is er vanaf 2014 een hernieuwde spanning voelbaar met Rusland. Dit maakt dat het belang van het CEPS opnieuw toeneemt en uitbreiding als serieuze optie beschouwd moet worden.

Echter, het CEPS alleen is niet voldoende blijkt uit onderzoek van het *NATO petroleum committee*. Omdat het CEPS is gebaseerd op een verouderde situatie en het brandstofgebruik in de komende jaren alleen maar toe zal nemen, moet men op zoek naar nieuwe manieren om *redundancy* in de brandstofketen veilig te stellen. Daarnaast is een pijpleiding door een vijand relatief makkelijk aan te grijpen. Het CEPS kan in de toekomst wel een grote rol spelen, al zal deze waarschijnlijk kleiner zijn dan tijdens de Koude Oorlog. Om te beginnen moet er voldoende bereidwilligheid ontstaan bij verschillende NAVO-landen om hier financieel aan bij te dragen. Opnieuw zou ik willen zeggen: *never waste a good crisis*.

Epiloog:

Op 24 februari 2022, tijdens het schrijven van dit onderzoek, valt de Russische Federatie vanaf drie kanten (noord, oost en zuid) Oekraïne binnen. Hoewel Poetin deze actie legitimeert als speciale militaire operatie, beschouwt het Westen deze *oorlog* als een aanval op de internationale rechtsorde. Daarmee wordt het zwartste scenario werkelijkheid. Niet alleen in de Verenigde Staten, maar ook in het wakker geschudde Europa, klinkt eindelijk de roep om versterking van de NAVO, toename van de operationele gereedheid en ontplooiing van troepen langs de (nieuwe) oostgrens. Opnieuw moet men inzetten op een adequate logistieke ondersteuning met de daarbij noodzakelijke infrastructuur om de kans op succes te vergroten.

Gedurende achtereenvolgende edities van de NAVO-top staat de verslechtering van de veiligheidssituatie ten gevolge van dreigingen vanuit de Russische Federatie centraal. In 2016 besluit de NAVO daarom tot inzet van troepen uit verschillende NAVO landen in de Baltische Staten en Polen. In 2018 kiest men bij de NAVO dankzij Nederlandse inbreng voor handhaving van de balans tussen afschrikking en dialoog met Rusland. In 2019 tijdens de top in Londen wordt opnieuw pijnlijk duidelijk dat de Verenigde Staten (lees: president Trump) niet echt te spreken is over de inbreng (lees: nakomen van de verplichtingen) van een zeer groot aantal Europese bondgenoten. Ook de openlijke uitlatingen van president Macron van Frankrijk over zijn standpunt dat de NAVO 'hersendood' is, dragen niet bij aan het uitstralen van bondgenootschappelijk eenheid en solidariteit. Tijdens de NAVO-top in 2021 in Brussel bevestigt de nieuw aangetreden Amerikaanse president Biden echter dat voor hem het artikel 5, dat de NAVO-bondgenoten verplicht tot wederzijdse bijstand bij een aanval 'zo sterk als een rots, onwrikbaar en heilig is'. Kortom men (b)lijkt al vóór de 'zwarte zwaan' eind februari 2022 de NAVO nieuw leven in te blazen. Van zichtbare en tastbare daden is op dat moment echter nog geen sprake. De tijd zal leren of en in hoeverre plannen, intenties en uitspraken van maart 2022 een vervolg zullen krijgen. Het einde van de *Ostpolitik* zal in elk geval verschillende veranderingen teweeg brengen. Hoe dan ook: naast vergroten van de gevechtskracht zullen investeringen in de logistiek een hoge prioriteit moeten krijgen.

De tijdige en continue beschikbaarheid van grote hoeveelheden fossiele brandstoffen zal daarbij voorlopig nog een aantal decennia een grote rol blijven spelen. Bij daadwerkelijk optreden van NAVO-eenheden in het oosten van het NAVO-verdragsgebied zal men dan in ieder geval aandacht moeten schenken aan het verminderen van de huidige afhankelijkheid van de Russische federatie. Een revitalisatie en uitbreiding van het CEPS naar het oosten zullen, gelet op de successen van deze strategische logistieke infrastructuur in het verleden, daaraan een grote bijdrage kunnen leveren, mits men afstand neemt van de situatie tijdens de Koude Oorlog.

Op de vraag, die een aantal lezers van dit onderzoek mogelijk zal stellen: “Loopt defensie dan bij het streven naar alternatieve energievoorziening weer achteraan?” bestaat helaas maar één antwoord: Ja! Krijgsmachten beschikken bijna zonder uitzondering over verschillende generaties materieel die doorgaans een lange voorbereidingstijd en zeker lange gebruiksduur kennen. Daarbij is de NAVO verplicht brandstof te leveren die voor elk NAVO-land voldoet. Zodoende is bij materieelaanschaffingen in de afgelopen periode zelden of nooit de eis gesteld dat het onafhankelijk van fossiele brandstoffen moet functioneren. De logistieke organisatie van een krijgsmacht zal nog zeker een tweetal decennia een betrouwbare leverancier moeten zijn en blijven van een goederenklasse waar iedereen (dus ook de krijgsmacht) uit oogpunt van het mitigeren van klimaatverandering zo snel mogelijk van verlost wil worden.

Dankwoord

Tijdens een intensieve en leerzame periode van zeven maanden heb ik onderzoek verricht naar het belang van het CEPS voor de NAVO. Daarbij heb ik aan verschillende aspecten aandacht geschonken, waaronder de rol die de stamregimenten AAT en Intendance als onderdeel van de logistieke organisatie hebben gespeeld. Dit heb ik echter niet alleen gedaan. Verschillende personen wil ik daarom middels deze weg bedanken voor de onmisbare bijdrage die zij aan deze publicatie hebben geleverd.

Allereerst wil ik mijn stagebegeleider LKOL BD Engelmann bedanken voor alle administratieve zaken die hij op zich heeft genomen en zijn inhoudelijke kennis waarmee hij mij een zet in de juiste richting heeft gegeven. Daarnaast heeft zijn inhoudelijke commentaar deze publicatie naar een hoger niveau getild. Vervolgens bedank ik graag LKOL BD Jntema die mij heeft geholpen met het opzetten van de structuur en mij keer op keer heeft voorzien van opbouwend commentaar en waardevolle feedback. Zonder hulp van bovenstaande heren was deze publicatie niet verschenen.

Daarnaast bedank ik graag Geert Peters en Peter Koenen voor het selecteren en beschikbaar stellen van bronmateriaal uit het archief van BGB&T. De voorselectie in het archief van relevante bronnen heeft mijn werk enorm vergemakkelijkt en daarmee is een onmiskenbare bijdrage geleverd aan de totstandkoming van dit onderzoek.

Ook bedank ik graag generaal Bouman en kolonel Ensing, die ondanks hun overvolle agenda's toch de tijd hebben genomen om door mij geïnterviewd te worden en wiens inzichten gebruikt zijn voor het schrijven van deze publicatie. Daarnaast wil ik voormalig DPO directeur dhr. Van Agten en huidig DPO directeur dhr. Molenaar en zijn collega's van de DPO bedanken die de tijd hebben genomen om mij niet alleen een interview te laten afnemen, maar ook een rondleiding mogelijk gemaakt hebben bij de DPO in Pernis en hun bronmateriaal ter beschikking hebben gesteld.

Tot slot bedank ik graag Heleen Loef van de Historische Collectie, die mij altijd op zeer vriendelijke wijze voorzien heeft van koffie!

Bibliografie:

Naast uitgebreid archiefonderzoek in met name het archief van het Bureau Geschiedschrijving van het Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen en verschillende interviews met experts, is ook onderstaande relevante literatuur geraadpleegd:

5th(NL) Pipeline Division 25 jaar jubiliëumuitgave (1982).

DPO 30 jaar jubileumuitgave (1987).

DPO 50 jaar jubileumuitgave (2007).

Hoffenaar, J en Schoenmaker S., *Met de blik naar het Oosten. De Koninklijke Landmacht 1954-1990* (Den Haag 1994).

IJntema, P., *Bevoorrading Klasse III: In 50 jaar van vuil en vervuilend naar nieuw en vernieuwend* (Soesterberg 2017).

Jong, De M en Hoffenaar J., *Op herhaling. De Koninklijke Landmacht en haar reservisten 1945-2006* (Amsterdam 2006)

Middelwijk, M., *Forward Storage Sites; een mislukt project? De continuïteit van de militaire logistiek ten tijde van de Koude Oorlog en nu* (Soesterberg 2018).

Mulder, E., *Historische Canon Regiment Bevoorradings-en Transporttroepen* (Soesterberg 2018).

NATO., *Harmel Report* https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_67927.htm

Overdrachtsprotocol van de Defensie Pijpleiding Organisatie (1983).

Roos, H.B., *Van marketenster tot logistiek netwerk. De militaire logistiek door de eeuwen heen.* (Amsterdam 2002).

Roozenbeek, H., *In dienst van de troep. Bevoorrading en transport bij de Koninklijke Landmacht* (Amsterdam 2008).

Schoenmaker, B., *200 jaar Koninklijke Landmacht* (Amsterdam 2014).

Zhao, P., *De Operationele Bevoorrading en het Intendancebataljon 1945-1979* (Soesterberg 2021).