

De 'werkelijke' betekenis van *seapower*?

In 1911 schreef de classicus Alfred Zimmern in zijn standaardwerk *The Greek Commonwealth* dat de Atheense staatsman Pericles, door een boycot af te kondigen die alle havens van het Atheense rijk sloot voor Megarische schepen en goederen, wilde tonen wat *seapower* werkelijk inhield. Met één enkele maatregel werd deze stadstaat, in Zimmerns woorden, 'vrijwel van de buitenwereld afgesloten en teruggeworpen op een zelfvoorzienende, agrarische basis'. Het was het startschot voor de Peloponnesische Oorlog tussen Athene en Sparta.

Dat een classicus op dat moment de term *seapower* gebruikte, laat zien hoezeer deze door de Amerikaan Alfred Mahan in 1890 populair gemaakte notie om macht op zee te duiden, haar weg had gevonden naar een veel breder publiek. Hoewel Mahan zelf nooit tot een eenduidige definitie van *seapower* kwam, is het aannemelijk dat hij zich kon vinden in de 'werkelijke' betekenis die Zimmern eraan gaf: het vermogen de toegang tot en de stromen van zeevaart te reguleren en te beïnvloeden. Impliciet veronderstelde dit klassieke, door Mahan geïnspireerde *seapower*-denken de uitoefening van militair-strategische controle over de zee, waaruit vervolgens het verdere commerciële en diplomatieke gebruik voortvloeide.



■ De 'werkelijke' betekenis van *seapower* wint nu weer aan belang.

Hoewel *seapower* vaak een militair karakter wordt toegeschreven, was het juist de commerciële component die altijd centraal heeft gestaan. De onderliggende logica was dat de uitbreiding van de eigen zeevaart en commerciële invloedssfeer nauw verbonden was met een sterke marine, die deze beschermde en waar nodig actief ondersteunde. Voor Mahan lag de bestaansreden voor de ontwikkeling van een marine zelfs überhaupt in het bezit van wat hij omschreef als 'peaceful shipping'. Deze zelfversterkende relatie tussen die van de handelsvloot en de marine was echter in zijn eigen tijd al deels achterhaald. Tegenwoordig maakt de complexiteit van de commerciële scheepvaart – ooit treffend omschreven als op een niveau dat 'zelfs offshore bankiers geen systeem hebben ontwikkeld dat zo verfijnd ongrijpbaar is' – dat de aard van maritieme macht nog diffuser is geworden. Bovendien heeft de voortgaande 'industrialisering' van onder meer de Noord-zee het maritieme domein een intrinsieke waarde gegeven die voorheen nauwelijks voorstelbaar was.

De verschijningsvorm van de commerciële component van *seapower* is dan wel veranderd, haar belang blijft onverminderd groot. Ook de Trump-regering heeft zich gecommitteerd de commerciële scheepsbouwcapaciteit uit te breiden. Het moet een nieuwe Amerikaanse maritieme 'Golden Age' inluiden. Het is evenwel onwaarschijnlijk dat dit fundamenteel iets zal veranderen aan de situatie waarin de 'peaceful shipping' van wat nog altijd 's werelds dominante zeemogendheid is, nu slechts 188 zeegaande, vrachtvervoerende schepen omvat. Daarmee zijn de VS de enige hegemoniale zeemogendheid sinds het Pericleïsche Athene waarvan het aantal marineschepen die van de eigen koopvaardijvloot overtreft.

Hoewel de VS vanzelfsprekend gebaat blijven bij de stabiliteit van de 'global commons', is het aannemelijk – zoals zich nu al aftekent – dat het uiteendrijven van de commerciële en militair-strategische componenten van

seapower ertoe leidt dat laatstgenoemde aan belang wint. De VS beschouwen zichzelf steeds minder als een actieve maritieme 'stakeholder'. Dit werd al zichtbaar tijdens 'Signalgate', toen Amerikaanse beleidsmakers het nut van het al dan niet herstellen van de door de Houthis verstoorde zeevaart ter discussie stelden, met als argument dat het commerciële belang voor Washington relatief gering was en neerkwam op 'bailing out Europe again'.

Dergelijk denken is niet nieuw. Zo beklagde de Hollander Pieter de la Court zich in *Interest van Holland* (1662) al over het feit dat andere landen profiteerden van de bescherming van de Nederlandse marine zonder evenredig bij te dragen. In de 19e eeuw bestempelden de Britten de Amerikaanse uitbreiding van hun commerciële invloedssfeer onder de beschermende vleugels van de Royal Navy als 'jackal diplomacy'. Het cruciale verschil is echter dat de uitkomst destijds 'positive-sum' was. In het grotere geheel kwamen de hogere kosten voor bescherming die de Nederlandse Republiek en Groot-Brittannië destijds droegen uiteindelijk ten goede aan hun omvangrijke commerciële scheepvaart.

De 'werkelijke', zoals door Zimmern verwoorde, 'zero sum'-betekenis van *seapower* treedt weer naar de voorgrond. Waar echter bij de door Pericles afgekondigde maatregel tegen Megara de militaire dominantie van de Atheense triereem impliciet de naleving ervan garandeerde, en pas later – mede door Atheense hybris – een expliciet machtsinstrument werd, is het ongewis of de huidige assertieve en expliciete Amerikaanse militair-strategische inzet van *seapower* dezelfde blijvende politieke en diplomatieke effecten zullen sorteren zoals de vermeende 'werkelijke' betekenis van *seapower* impliceert.

De betekenis voor kleinere maritieme staten

Dit roept daarnaast de vraag op wat *seapower* betekent voor maritieme staten waarvan de militaire capaciteit niet in verhouding staat tot de omvang en reikwijdte van hun commercieel-maritieme activiteiten. Zimmern stelde hierover dat daar waar het Atheense oorlogsschip niet 'heerste', maar waar wel maritieme activiteit plaatsvond, dit slechts gebeurde in een hoedanigheid van 'missionary' of 'pioneer' en daarmee niet gold als *seapower* in de eigenlijke betekenis. Dit perspectief op maritieme macht werkt nog altijd door in het (academische) debat over *seapower* en vormt daarmee in belangrijke mate de lens waardoor de rol van kleinere 'zeemogendheden' wordt gezien.

Maar, vertaald naar het heden: was het losmaken van de in het Suezkanaal vastgelopen *Ever Given* door Boskalis ook niet een vorm van *seapower*? Was het vermogen om in 2023 in korte tijd een drijvende LNG-terminal, opgebouwd

uit fabrieksschepen, in de Eemshaven te realiseren – en daarmee de positie van Nederland als Europese 'energie-rotonde' te helpen waarborgen – niet eveneens een uitdrukking daarvan? En in dat licht bezien: vormde het feit dat kort na de Russische invasie van Oekraïne voor het eerst LNG werd ontvangen van zo ver als Australië niet opnieuw een bevestiging van het belang en de wereldwijde connectiviteit van de haven van Rotterdam? Hoewel de hoofdkantoren van grote handelshuizen en energiereuzen inmiddels elders zijn gevestigd, onderstreept dit nog altijd dat de accumulatie van investeringen in de Rotterdamse haven zelf zich niet eenvoudig elders laat repliceren.

De Koninklijke Marine vormt vanzelfsprekend een integraal onderdeel van de Nederlandse *seapower*. Het recent uitgezonden fregat Zr.Ms. *De Ruyter* onderstreept dat Nederland ook militair bereid is een blijvende en verantwoordelijke rol te vervullen als stakeholder in het maritieme domein, ter ondersteuning van zijn commerciële en politieke belangen. Daarmee beschikt het, met schepen als de *De Ruyter*, wel degelijk over geopolitieke troefkaarten. Misschien 'slechts' – om Zimmern te parafraseren – in de hoedanigheid van 'pioneer' of 'missionary', maar is daarmee gezinszins zonder (strategische) agency.

Mark Rutte omschreef Nederland als een 'zeevarende natie'. Tegen de achtergrond van de oproep in onder meer het economievakblad *ESB* om strategisch-economische 'control points' te verwerven als manier de Nederlandse geopolitieke invloed te vergroten, is het belangrijk dit ook vanuit het perspectief van *seapower* te benaderen. Als Nederland inderdaad een zeevarende natie is, wat voor type zeevarende natie is het dan? En over welke maritieme 'control points' beschikt het al, of zou het moeten beschikken?

Als het huidige tijdsgewricht iets duidelijk maakt, is het wel dat de 'werkelijke' betekenis van *seapower* nuance behoeft. Het is dan ook nu tijd na te denken over de invulling van de Nederlandse *seapower* – zowel commercieel als militair – en de uitwerking daarvan in maritieme strategie. Niet omdat een nog steeds aanwezig, zij het niet altijd uitgesproken zelfbeeld dat voorschrijft, maar juist om als actieve, mondiale maritieme stakeholder te voorkomen dat de vermeende 'werkelijke' betekenis van *seapower* indirect aan Nederland en Europa opgelegd kan worden en er een spreekwoordelijke situatie ontstaat zoals omschreven door een vermoedelijke tijdsgenoot van Pericles, de anonieme 'Oude Oligarch', in de *Athenaion Politeia*:

'Als een stad rijk is aan scheepstimmerhout, waar zal zij dat afzetten als zij de mogendheid die de zee beheerst niet weet te overtuigen? Als een stad rijk is aan ijzer, koper of linnen, waar zal zij dat afzetten als zij de mogendheid die de zee beheerst niet weet te overtuigen?'

Daniël Turk is promovendus. Hij werkt aan een proefschrift over de historische rol van kleinere zeemogendheden en hoe deze zich verhoudt tot *seapower*-theorie.

■ **Als Nederland een zeevarende natie is – wat voor type zeevarende natie is het dan?**