MARINEBLAD

NUMMER 6 | OKTOBER 2021 | JAARGANG 131

KVMO

UK Carrier Strike Group 21 in de Zuid-Chinese Zee



Prinsjesdag: Defensiebegroting 2022

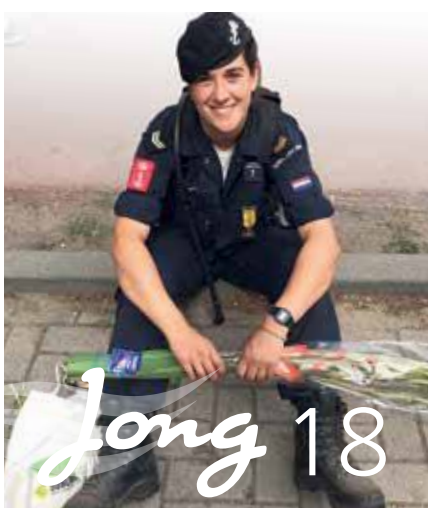
Suezcrisis 1956 Operation Musketeer

Brinkel over de evacuatie uit Afghanistan

Inhoud









COLUMNS

3 **VOORZITTER KVMO**

9 **JONATHAN HOLSLAG**

17 **SERGEI BOEKE**

25 **THEO BRINKEL**

29 **BEREND VAN DE KRAATS**

ACTUEEL / KENNIS

4 **DEFENSIENOTA 2022**
Rob Pulles

10 **ZR. MS. EVERTSEN IN DE ZUID-CHINESE ZEE**
Peter van der Kruit & Martin Fink

20 **DE SUEZ-CRISIS: OPERATION MUSKETEER**
Anselm van der Peet

26 **OPINIE**
Machiel Venema

MENSEN / ACTIVITEITEN

8 **IN MEMORIAM**
Maarten Koopman

18 **JONG**
Floor de Wild

19 **VAN UW (NIEUWE) HOOFDREDACTEUR**
Bas Naafs

30 **KVMO ZAKEN**
In Memoriam
Afdelingsactiviteiten

VASTE RUBRIEKEN

7 **CARTOON**

28 **BOEKEN**

www.kvmo.nl

Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

ISSN: 0025-3340

Hoofdredactie:
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
C.B. Naafs, mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Eindredactie
C.B. Naafs

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

Medewerkers:
mw. drs. Z. Borgeld-Guman, mr. S. Boeke, prof. dr. T.B.F.M. Brinkel, mw. drs. A. Hoets, dr. J. Holslag, LTZ1 B. van de Kraats, KLTZ (TD) H. Boomstra (cartoon)

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

Vormgeving
Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukwerk
Wilco Art Books
Vanadiumweg 8
3812 PZ Amersfoort

Advertenties
070-383 95 04

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

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

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

Foto cover: 22 Mei 2021. Zr.Ms. Evertsen neemt deel aan de Carrier Strike Group 2021 als onderdeel van de ondersteuning aan het Britse vliegdekschip HMS Queen Elizabeth (foto MCD)

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

Column



'Wat draagt het bij aan de gevechtskracht?' Ruim twintig jaar geleden was dat de vraag van mijn Eerste Officier toen tijdens een opwerktraject de nadruk op niet relevante zaken kwam te liggen, zoals of iedereen wel een sportwitje (wit T-shirt met blauw randje) onder het waanzinnig lelijke en niet functionele Boord Kazerne Tenue (BKT) droeg. Zaken die afleiden van het hoofddoel, namelijk het leveren van gevechtskracht op en vanuit zee. In de jaren daarna volgden nog vele voorbeelden. Bijvoorbeeld de introductie 'de' ARBO en milieuzaken, waarbij ze tot doel werden gesteld in plaats van 'slechts' een middel. Begrijp me niet verkeerd, 'de' ARBO als milieuzaken kunnen een hele grote bijdrage leveren aan de gevechtskracht. Zonder een gat in je hoofd (omdat je die veiligheidshelm wél op had tijdens victualiën laden) vecht, kook of repareer je toch een stuk aangenamer. Bij de introductie van dit soort plannen ontbreekt het echter vaak aan die link, namelijk wat het voordeel ervan is voor de output van de krijgsmacht c.q. gevechtskracht.

Zo nu ook bij de aankondiging van het diversiteits- en inclusiviteitsbeleid. Er is nog zeker ruimte in alle functies bij defensie, ook voor vrouwen. Er is een heleboel ruimte voor een heleboel *mensen* bij defensie, en dan voornamelijk bij de operationele eenheden die de gevechtskracht leveren. Zoals Zijne Majesteit in de recente troonrede al zei: '*In de landen van de Europese Unie mag iemands leeftijd, huidskleur, geloof, geaardheid, geslacht of herkomst nooit een reden zijn voor ongelijke behandeling, uitsluiting of andere vormen van discriminatie.*' En uiteraard ben ik het daar hartgrondig mee eens. Het is aan de krijgsmacht om deze waarden te verdedigen en uit te dragen. Het is aan ons om ervoor te zorgen dat er ook echt gelijke kansen komen voor iedereen. Dat zichtbare en onzichtbare vooroordelen, *biases* en voorkeuren zo snel mogelijk verdwijnen. Dat we mensen, die zich niet aan dit nieuwe beleid gaan houden en zich niet wensen aan te passen aan die nieuwe realiteit, duidelijk maken dat er binnen de defensieorganisatie geen ruimte voor hen is. Ik ben het helemaal eens met zij die zeggen dat het anders moet. Ze hebben volledig gelijk als ze zeggen dat je krijgt wat je altijd kreeg, als je blijft doen wat je altijd deed. Maar jezelf in allerlei rare bochten proberen te wringen door quota op te leggen en zaken te willen registreren die je wettelijk gezien niet eens mag registreren, kan niet de manier zijn. Zorg voor goed levensfasebewust beleid, goede arbeidsvoorwaarden, invloed van het personeel op hun loopbaan en flexibiliteit. Daarmee zul je de mensen die bij Defensie willen werken binnenhalen en vooral ook behouden; daarmee kunnen we de gevechtskracht leveren die van de krijgsmacht gevraagd wordt.

Gevechtskracht vindt u ook terug in dit nummer van het Marineblad, hetzij over een andere dan personele uitdagingen. Namelijk, zoals bekend gemaakt in de miljoenennota, over financiële. Ook over de inzet van gevechtskracht in de vorm van Zr. Ms. Evertsen met de UK Carrier Strike Group 21; over de inzet van Nederlandse gevechtskracht in het verleden; over het verbeteren van de gevechtskracht door meer Europese samenwerking en gezonder eten. Kortom weer een divers aantal onderwerpen. Ik wens u wederom veel leesplezier en hoop dat ook u uw bijdrage aan het leveren van gevechtskracht, in welke vorm dan ook, zult blijven voortzetten.

@Voorzitter_KVMO

KLTZ Rob Pulles EMSD, voorzitter KVMO



Rampjaar 2.0

Zr. Ms. Van Speijk, afgebeeld tijdens Joint Warrior 2019, ligt wegens personeelstekort aan de kant (Official U.S. Navy Page, Flickr)

Volgend jaar is het 350 jaar geleden dat het rampjaar plaatsvond. U zult daar het komende jaar meer over gaan lezen in het Marineblad. In 1672 vielen Engeland, Frankrijk, Münster en Keulen Nederland aan. Men zei wel dat het volk *redeloos*, de regering *radeloos* en het land *reddeloos* was. Een van de redenen waarom Nederland zo kwetsbaar was, was de verwaarlozing van de landsverdediging. Men vertrouwde op gemaakte afspraken met andere landen, maar die bleken toch minder waard dan men had gedacht. En toen dat eenmaal helder werd, was het te laat om voldoende middelen te kunnen verwerven om het land te verdedigen. Een andere reden was de politieke verdeeldheid. Met vier gewonnen zeeslagen wist Michiel de Ruyter een Engelse invasie af te wenden en slecht weer benadeelde de Fransen in hun opmars naar de lage landen. Echter, op land werden grote verliezen geleden met zeer ernstige gevolgen voor de Nederlandse bevolking.

> ‘Als Den Haag binnen de EU en de NAVO enige invloed wil hebben, dan zal zij fors moeten investeren in Defensie’

Internationaal

350 jaar later zou dit scenario zich zomaar weer kunnen herhalen. Een aantal parameters is wel anders. Engeland, Frankrijk en het land dat nu Münster en Keulen omvat zijn bondgenoten, vrienden en partners. Münster is daarbij misschien wel het summum: het herbergt het hoofdkwartier van het Duits-Nederlandse Legerkorps. Maar ook met Londen en Parijs werkt Nederland intensief samen. De bedreigingen lijken nu eerder van het weer en water te komen, zoals de hitte, droogte, bosbranden en overstromingen van de afgelopen jaren. En de politiek is tot op het bot verdeeld. Wederom lijken afspraken waarop Nederland soms al jaren vertrouwt, toch niet zo rotsvast te zijn. China en Rusland interpreteren het internationale (zee)recht soms net even wat anders, met alle daarbij behorende machtspolitieke schouderduwtjes van dien. De VS, het VK en Australië hebben recentelijk een pact gevormd, waarbij banden met Frankrijk op de achtergrond zijn komen te staan. Sowieso geeft Washington al jaren aan dat Europa meer op eigen benen moet staan op het gebied van veiligheid en defensie. En dat dit nodig is, blijkt eens te meer tijdens de chaotische evacuaties uit Afghanistan in augustus van dit jaar. Toen president Biden zijn troepen terugtrok moest de rest van de wereld, in ieder geval de Westerse, ook de aftocht blazen, omdat zij niet over de juiste middelen beschikte om de operatie voort te zetten. Als Europa, al dan niet binnen de NAVO,



een rol van betekenis wil (blijven) spelen, dan zal Brussel meer aandacht moeten geven aan haar gezamenlijke defensieorganisaties.
En dat geldt ook voor Nederland. Als Den Haag binnen de EU en de NAVO enige invloed wil hebben, dan zal zij fors moeten investeren in Defensie. Met de Defensievisie 2035 is een begin gemaakt aan de bestemming van deze investeringen. Dreigingen waarvoor de krijgsmacht geacht wordt paraat te staan worden diverser en talrijker. Voor het uitvoeren van de benodigde plannen om toe te werken naar de Defensievisie 2035 is -in de orde van grootte- 12 tot 17 miljard euro benodigd. Maar zelfs om de krijgsmacht haar kerntaken, zoals omschreven in de grondwet, uit te laten voeren is al een behoorlijke injectie nodig: structureel tweeëneenhalf miljard euro. Daarbovenop, om een start te kunnen maken met de plannen die er nu liggen moet daar nog minimaal anderhalf miljard euro bij. Defensie zal verder moeten gaan snijden in haar capaciteit als dit geld er niet komt. Den Haag zal nog minder gaat leveren aan de NAVO, EU en VN, resulterend in een nog onbetrouwbaardere positie binnen deze organisaties. Nu al levert Defensie bij lange na niet wat we aan de NAVO beschikbaar zouden moeten stellen. Daarnaast bungelen we onderaan het lijstje van NAVO-landen met betrekking tot het percentage BBP dat aan Defensie besteed wordt. Blijkbaar gaan we ervan uit dat afspraken alleen voor anderen gelden en niet voor ons. Zelfs op nationaal niveau schieten we tekort. Als een schip, bijvoorbeeld het stationsschip in het Caribisch gebied, stuk gaat, is er simpelweg geen vervangende capaciteit beschikbaar. Voldoende aanwezigheid van militair materieel zal maandenlang niet geborgd zijn.



Zijne Majesteit de Koning en Hare Majesteit Koningin Máxima arriveren bij de Grote Kerk op dinsdag 21 september j.l. (MCD)



'Dreigingen waarvoor de krijgsmacht geacht wordt paraat te staan worden diverser en talrijker' (MCD)

Materieel

Afgelopen derde dinsdag van september zorgde echter niet voor de broodnodige ommekeer. Onder de mantra 'dat is aan een volgend kabinet' blijven in 2022 serieuze investeringen in de krijgsmacht uit. Initieel kwam er een kleine € 200 miljoen bij, waarvan ongeveer de helft structureel geld is en de andere helft incidenteel. Het geld is bedoeld voor munitie, training en opleiding en veteranenzorg. Stuk voor stuk goede doelstellingen, maar in de verste verte niet de bedragen die nodig zijn om het herstel van de krijgsmacht op z'n minst enige vorm te geven. Gedurende de Algemene Politieke Beschouwingen kwam er nog een bedrag van € 300 miljoen bij, voornamelijk bedoeld voor onderhoud. Maar ook met dit bedrag komt het extra budget niet eens in de buurt van de € 760 miljoen die de minister in het voorjaar aangaf nodig te hebben. Het betekent dus alleen maar verdere achteruitgang. Hoe langer het kabinet wacht met investeren in de krijgsmacht, hoe duurder het wordt om de geleden schade in te lopen. Dat hebben we afgelopen jaren gezien bij bijvoorbeeld IT en de (militaire) infrastructuur. Ook nu zien we veel uitstelgedrag. Grote materieelprojecten wachten op besluiten. De vervanging van de onderzeeboten en M-fregatten vraagt dringend om voortgang. Het gaat jaren duren voordat deze nieuwe schepen in de vaart komen en nog langer voor ze volledig operationeel inzetbaar zijn. Wat betekent dit voor het materieel dat gedurende deze overbruggingsperiode inzetbaar moet blijven? In de materieelplannen valt te lezen dat de M-fregatten vanaf 2025 niet meer nodig zijn vanwege het beschikbaar komen van vervangende capaciteit. Tegelijkertijd is aangekondigd dat de ASW-fregatten op z'n vroegst in 2028 beschikbaar zullen zijn. Ik kan dat niet aan elkaar knopen.

Personeel

Minstens zo belangrijk, zo niet belangrijker, is het personeel. Met 9000 vacatures, in voornamelijk operationele maar ook essentiële ondersteunende functies, is de inzetbaarheid van de krijgsmacht aanmerkelijk lager dan die zou moeten zijn. Geld alleen is niet de oplossing voor het personeelsprobleem, maar er is wel geld nodig om de personeelsproblemen aan te pakken. Op de korte termijn voldoende geld voor eerlijke, vergelijkbare en uitlegbare arbeidsvoorwaarden. Het beste zou zijn om er bij de huidige onderhandelingen over arbeidsvoorwaarden geld bij te doen. Ten eerste kan er dan een akkoord komen dat recht doet aan het werk dat defensiepersoneel verricht en daarnaast zal er veel sneller een akkoord liggen. Maar

mocht het dit jaar niet meer lukken er extra geld voor het personeel bij te doen, dan is het essentieel dat er volgend jaar voldoende geld komt voor een goed arbeidsvoorwaardenakkoord, waarin de werkgever de te kleine stap van dit jaar, als die er überhaupt komt, rechttrekt. Een looptijd van meer dan een jaar zou dan rust geven, zodat de gesprekken over de grote zaken kunnen gaan. Het betreft dan het nieuwe bezoldigingsmodel, het nieuwe organisatiemodel en het nieuwe personeelsmodel. Het invoeren van de modellen gaat ook veel tijd kosten, dat is niet anders dan bij materieelprojecten. Het investeren in deze modellen kost ook veel geld. De plannen van de GOV|MHB geven aan dat er structureel €350 miljoen nodig is om ervoor te zorgen dat de modellen gaan werken, nog afgezien van geld dat nodig is voor overgangsbeleid. En dat de modellen gaan draaien is hard nodig om ervoor te zorgen dat de krijgsmacht, kwantitatief én kwalitatief, gevuld gaat worden. Want uiteindelijk draait het daarom: een krijgsmacht die inzetbaar is om de Nederlandse belangen te behartigen. Dat geldt nationaal, maar zeker ook internationaal. Als Den Haag gebruik wil blijven maken van bondgenootschappelijke afspraken, dan zal zij ook haar deel van die afspraken moeten nakomen. Internationale samenwerking zal essentieel blijven voor Nederland en om de effectiviteit (nadrukkelijk niet de efficiëntie!) van de Europese krijgsmachten te vergroten zullen we naar verschillende vormen van samenwerking moeten kijken. Gezamenlijk materieel aanschaffen, gezamenlijk doctrines ontwikkelen, gezamenlijk trainen en opleiden. De Nederlands-Belgische marine-samenwerking (BeNeSam) blijft daarin het best ontwikkelde en het verste doorgevoerde model. Een model dat kan dienen als voorbeeld voor verdergaande Europese samenwerking. Het mooie van dit model is dat beide landen, ondanks afhankelijkheden van elkaar, toch zelfstandig kunnen optreden. Want ondanks alle afspraken is dat af en toe ook nodig.

'Want uiteindelijk draait het daarom: een krijgsmacht die inzetbaar is om de Nederlandse belangen te behartigen'

Samengevat, er moet veel meer geld bij om ervoor te zorgen dat Nederland een op het gebied van materieel én personeel inzetbare krijgsmacht krijgt. Daarmee kan Nederland internationaal aan zijn verplichtingen voldoen en nationaal en zelfstandig optreden als dat nodig is. Het is aan de regering om dat geld snel beschikbaar te stellen. Alleen op die manier kan Nederland op zijn Saeck blijven passen.

CARTOON





IN MEMORIAM

Maarten Koopman

6 JULI 1955 - 27 AUGUSTUS 2021

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren heeft de droeve plicht u te melden dat op 27 augustus jl. KTZA b.d. drs. Maarten Koopman overleden. Maarten is jarenlang lid geweest van de KVMO en heeft de vereniging in allerhande functies vertegenwoordigd en ondersteund.

Begonnen als marinier der derde klasse bij de Koninklijke Marine, heeft Maarten zich door studie en zelfontwikkeling opgewerkt tot KTZA, de rang waarin hij met functioneel leeftijdsontslag is gegaan. Binnen de KVMO heeft Maarten onder meer de functie van HSGO en penningmeester bekleed. Na zijn actieve loopbaan heeft hij jarenlang de vereniging vertegenwoordigd in de besturen van de stichting Ziektekostenverzekering Krijgsmacht en stichting Zorgzaam.

Wij herinneren ons Maarten als een harde werker en een volhardend persoon en wij zijn hem zeer dankbaar voor alle bijdragen die hij de afgelopen decennia heeft geleverd aan de Koninklijke Marine, de KVMO, SZVK en Zorgzaam en al die andere organisaties waarvoor hij zich heeft ingezet.

Wij wensen de nabestaanden van Maarten veel sterkte bij het verwerken van hun verlies en hopen dat zij kracht kunnen putten uit alle mooie gezamenlijke herinneringen.

ADVERTENTIE

Wijziging Adelborstenverzekeringen

Uw reactie is benodigd

In verband met nieuwe wet- en regelgeving is het niet langer mogelijk de bestaande Adelborstenverzekeringen in de huidige vorm voort te zetten. Om aan de nieuwe regelgeving te kunnen voldoen hebben wij het bestaande verzekeringspakket aan moeten passen.

Oude situatie tot 1 oktober 2021

Adelborstenverzekeringen = Eén collectief verzekeringspakket waaronder alle aangemelde Adelborsten verzekerd waren

Nieuwe situatie vanaf 1 oktober 2021

Defensieverzekering voor Adelborst = individuee verzekeringspakket per Adelborst

Prinsenland Adviseurs

Uw reactie is benodigd!

Per e-mail hebben wij alle Adelborsten met een Adelborstenverzekering op de hoogte gebracht wat de wijzigingen inhouden. U heeft 2 keuzes:

1. Omzetten Adelborstenverzekeringen naar nieuwe model
2. Niet omzetten, uw huidige verzekeringen komen te vervallen

Welke keuze u ook maakt, wij dienen hiervan zo spoedig mogelijk op de hoogte te worden gebracht. Heeft u vragen of opmerkingen?
010-4552500 of info@prinsenland.nl



NVHP RFPA

Tel 010-4552500 | www.prinsenland.nl | info@prinsenland.nl | facebook.com/prinsenland

Column



Australië gokt

In de tweestrijd tussen China en de Verenigde Staten lijkt Australië dan eindelijk kamp te hebben gekozen. Het recente pact met de VS en het Verenigd Koninkrijk is een belangrijk signaal; de aankoop van Amerikaanse nucleaire onderzeeboten ten koste van een eerdere aankoopovereenkomst met Frankrijk was een andere cruciale beslissing. Maar hoe kan Australië militair kamp kiezen tegen China als het economisch met handen en voeten aan China gebonden is?

De relatie tussen Canberra en Peking was de laatste decennia als een achtbaan. Onder eerste minister Kevin Rudd werd China de meest begeerde partner. De handel werd *booming* en Chinese investeerders vonden hun weg naar de eilandstaat. Zelfs enkele spionageincidenten en schermutselingen over mensenrechten konden mijnheer Rudd niet van zijn stuk brengen. Dit zou de eeuw van Azië worden. Hij ging zelfs zover om het informele veiligheidsoverleg met India, Japan, de Verenigde Staten en de Quad op te blazen.

Onder opvolger Julia Gillard groeide de bezorgdheid over té grote economische afhankelijkheid van China, maar zij bleef toch inzetten op meer handel en investeringen. Tezelfdertijd echter mochten de Amerikanen als gebruikelijk militairen sturen naar een basis in Darwin. Gillard gaf daarmee een symbolische speldenprik aan China, maar bleef toch aan nauwere commerciële relaties werken. De gesprekken over een handelsverdrag gingen verder.

Dat verdrag werd in 2014 ondertekend door de regering-Abbott. Abbott benadrukte dat Australië helemaal niet te kiezen had tussen Peking en Washington. Pas onder Malcolm Turnbull werd de kentering ingezet. Ofschoon de hele mijn- en landbouw en een flink stuk van het toerisme van China afhingen, was de liefde voor het land tegen die tijd aanzienlijk bekoeld. Veel Australiërs vonden dat hun land nu té zeer was aangewezen op de Aziatische reus en maakten zich zorgen om de steeds grotere Chinese maritieme aanwezigheid in de Stille en Indische Oceaan.

‘Australië heeft een kamp gekozen, zonder echt te weten hoe sterk dat kamp ooit zal worden’

Nu is er dus het akkoord met de Amerikanen om nucleaire onderzeeboten te kopen, het AUKUS-pact samen met de VS en het VK, en het voornemen om nieuw leven in de Quad te blazen. Toch blijft het een sprong in het ongewisse. De economische afhankelijkheid van China is enkel toegenomen. Van de 245 miljard dollar uitvoer gaat 100 miljard richting China. Er wordt naar India gekeken als alternatieve afzetmarkt, maar de uitvoer naar dat land bedraagt amper 6 miljard.

Ook de strategische context blijft onzeker. Het AUKUS-pact is vooral symbolisch. De Britten hebben amper een paar duizend militairen in de regio. De *UK Carrier Strike Group* is dan wel door de Zuid-Chinese Zee gevaren, maar na de terugreis zal de Britse maritieme aanwezigheid beperkt blijven tot een tweetal oppervlaktescheppen, type fregat of OPV. De Quad met India en Japan blijft al helemaal onzeker.

En dan blijft eigenlijk enkel de VS over. Ofschoon de Amerikanen weerwerk kunnen bieden, kijkt ook dat land aan tegen flinke beperkingen. Australië heeft dus een sprong in het ongewisse gemaakt. Het heeft een kamp gekozen, zonder echt te weten hoe sterk dat kamp ooit zal worden.

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

mr. dr. drs. Peter van der Kruit & KLTZ (LD) mr. dr. Martin Fink

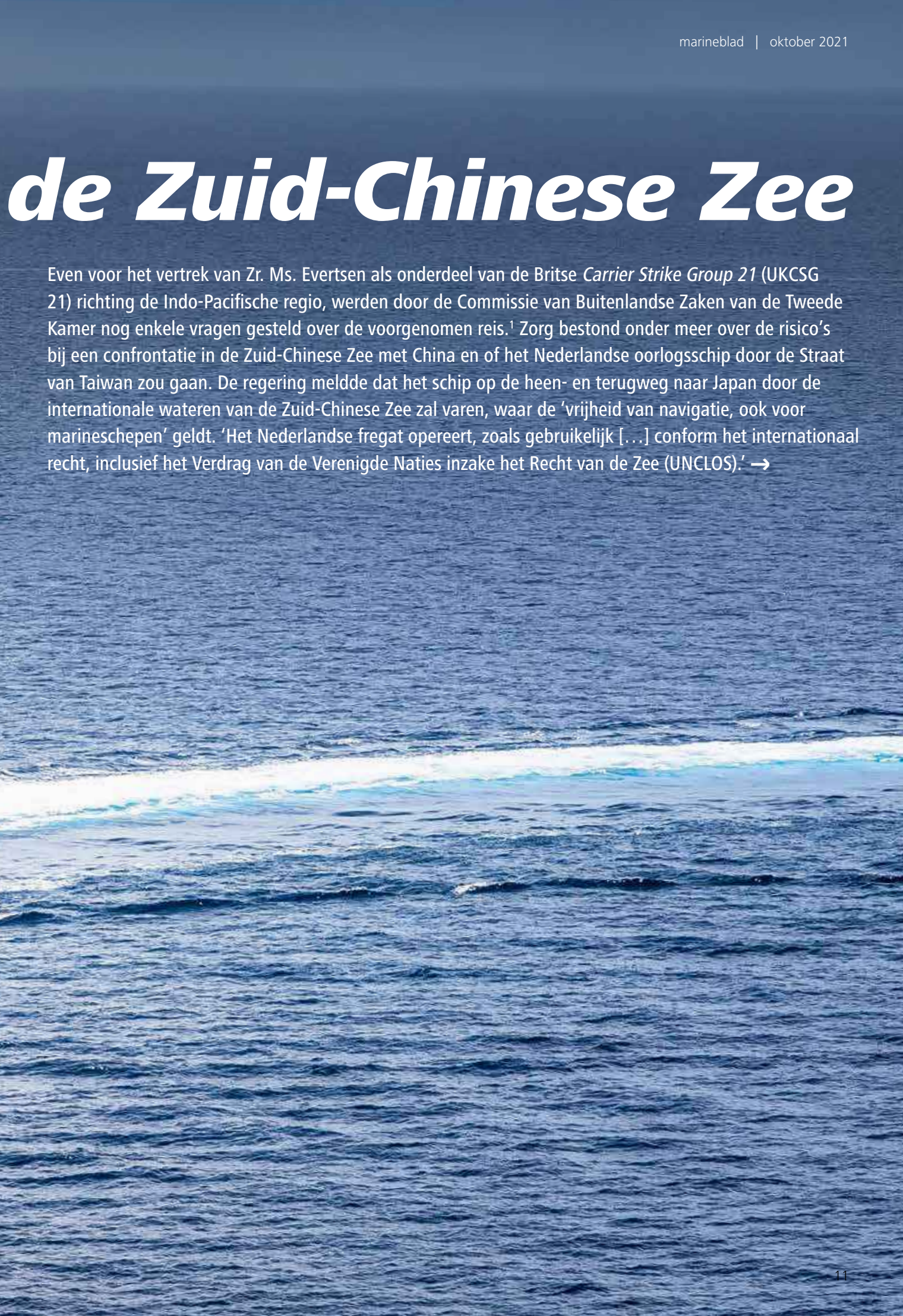
Zr. Ms. Evertsen in

Een internationaalrechtelijk perspectief



de Zuid-Chinese Zee

Even voor het vertrek van Zr. Ms. Evertsen als onderdeel van de Britse *Carrier Strike Group 21* (UKCSG 21) richting de Indo-Pacifische regio, werden door de Commissie van Buitenlandse Zaken van de Tweede Kamer nog enkele vragen gesteld over de voorgenomen reis.[1] Zorg bestond onder meer over de risico's bij een confrontatie in de Zuid-Chinese Zee met China en of het Nederlandse oorlogsschip door de Straat van Taiwan zou gaan. De regering meldde dat het schip op de heen- en terugweg naar Japan door de internationale wateren van de Zuid-Chinese Zee zal varen, waar de 'vrijheid van navigatie, ook voor marineschepen' geldt. 'Het Nederlandse fregat opereert, zoals gebruikelijk […] conform het internationaal recht, inclusief het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het Recht van de Zee (UNCLOS).' →



Dat de zorg van de Commissie niet uit het niets komt, is ingegeven door de bekende positie dat China de Zuid-Chinese Zee, inclusief de Straat van Taiwan,[2] claimt als territorium en de tocht van het Britse eskader als een daad van misplaatst kolonialisme ziet. De Zuid-Chinese Zee is met enige regelmaat bron van clashes tussen met name de Verenigde Staten en China, tot aan de VN-Veiligheidsraad aan toe[3] waarbij China aangeeft de noodzakelijke maatregelen te treffen ter bewaking van de Chinese soevereiniteit.[4] Begin 2021 voerde China wetgeving in op grond waarvan de Chinese Kustwacht geweld mag gebruiken indien vreemde schepen de Chinese soevereiniteit in de Zuid-Chinese Zee aantasten.[5]
De regering vermeldt dat het schip conform het VN-Zeerechtverdrag opereert. Terwijl alle staten rondom de Zuid-Chinese Zee lid zijn bij het Verdrag, bestaat bij de uitvoering en interpretatie ervan in dit gebied veel controverse. Deze bijdrage stipt vier hoofddisputen aan in de Zuid-Chinese Zee waar *Zr. Ms. Evertsen* mee in aanraking kan komen wanneer zij in dat gebied vaart.

Navigatierechten

De Zuid-Chinese Zee is zowel een belangrijke handelsroute voor de wereldhandel als een bron van internationale conflicten. De zee grenst aan verschillende kuststaten, waaronder China, Filipijnen, Vietnam, Indonesië, Thailand, Brunei en Maleisië. Voormalig defensie-attaché in China KTZ b.d. ir. Jeroen Franken betoogde eerder in het *Marineblad* dat visserij, grondstoffen zoals olie en gas en militaire of regionale veiligheidsbelangen de belangrijkste oorzaken van conflict zijn tussen de kuststaten.[6] Aanspraak op de natuurlijk rijkdommen van de zee is dus een belangrijke factor van conflict. Die aanspraak bestaat wanneer een staat land bezit dat maritieme zones genereert. Een rol voor het VN-Zeerechtverdrag is daarmee weggelegd, aangezien dit verdrag de zee verdeelt in de bekende maritieme zones (afgebeeld in figuur 1) met bijbehorende rechten en plichten. Alle kuststaten rondom de Zuid-Chinese Zee, inclusief China, zijn zoals gezegd partij bij dit verdrag.

Voor de reis van *Zr. Ms. Evertsen* is interessant dat gebruikers van de zee ten opzichte van de rechten van de kuststaat navigatierechten hebben in de verschillende maritieme zones. Terwijl de kuststaat in de maritieme binnenwateren (aan de landzijde van de basislijn) en territoriale zee volledige rechtsmacht heeft, geldt in de territoriale zee het recht van onschuldige doorvaart.[7] Mocht de territoriale zee overlappen met een internationale straat of is sprake van archipelwateren, geldt daar het recht van doortocht of het *archipelagic sealane passage* (ASLP) regime. In de aangrenzende zone (AZ), de exclusieve economische zone (EEZ), waar de kuststaat alleen functionele rechtsmacht heeft, en de volle zee geldt de vrijheid van navigatie.[8] Al deze navigatierechten komen ook toe aan oorlogsschepen. Met uitzondering van de maritieme binnenwateren waar geen navigatierecht op basis van het verdrag geldt, kan *Zr.Ms. Evertsen* zich binnen de grenzen van de navigatierechten in alle maritieme zones begeven.

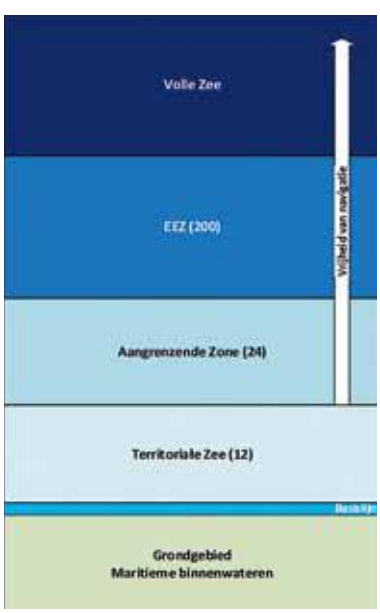
> ‘Zo meent China een notificatie te willen ontvangen voordat oorlogsschepen van andere staten gebruik mogen maken van onschuldige doorvaart’

Conflicten in de Zuid-Chinese Zee

Het uitoefen van navigatierechten kan uitdagend zijn wanneer het gebied - zoals in dit geval - een hoeveelheid van onduidelijke en elkaar overlappende claims van land en maritieme zones kent waarmee rekening mee moet worden gehouden. Deze claims vinden bovendien niet allemaal grondslag in het VN-Zeerechtverdrag.[9] Een voorbeeld is de claim van Vietnam waar bij de zeewaartse verlegging van de basislijn de binnenwateren groter worden en bovendien daarmee alle maritieme zones verder zeewaarts liggen. Beperken we ons tot de kerndisputen in de Zuid-Chinese Zee, dan zijn deze grotendeels te groeperen in vier onderwerpen: de soevereiniteit over land, de status van rotsen en eilanden, het al dan niet mogen ondernemen van militaire activiteiten in de EEZ en de claim van China over de gehele Zuid-Chinese Zee.

De soevereiniteit over land

Ten eerste maken meerdere staten aanspraak op de soevereiniteit van sommige stukken land in de Zuid-Chinese Zee. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Spratly- en Paraceleilanden, die door China, Filipijnen en Vietnam worden geclaimd. Vanwege het juridisch adagium *land dominates the sea*[10] moet eerst duidelijk zijn van wie het land is voordat aan de verdeling van de zee kan worden begonnen. Door de onduidelijkheid over de landclaims ontstaan er in de maritieme claims veel overlappingen en kan niet worden begonnen met de afbakening van die claims. De genoemde landen hadden bij de ratificatie van het VN-Zeerechtverdrag de eilanden ook geclaimd. Nederland verklaarde toen dat de Nederlandse ratificatie niet betekent dat het de claims van andere landen daarmee impliciet zou erkennen.



Figuur 1: overzicht van de maritieme zones zoals verdeeld in het VN-Zeerechtverdrag



Zr. Ms. Evertsen in de haven van Yokosuka (Twitter @Alsace_Class)

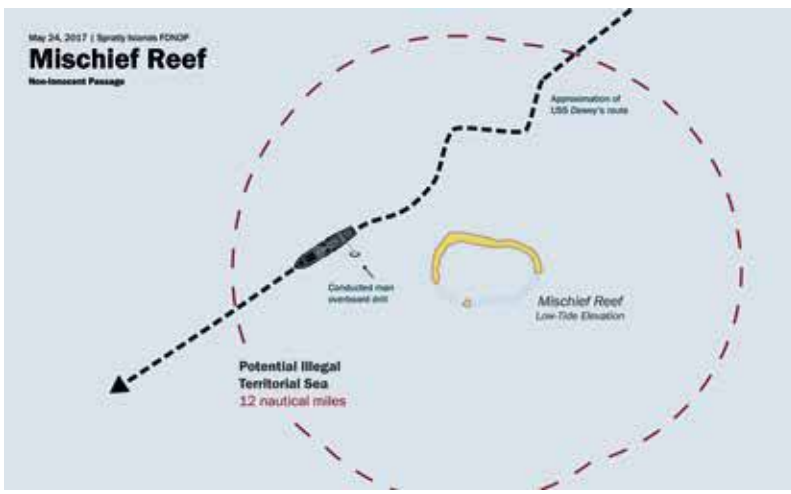
In beginsel is de impact op de navigatierechten van andere staten niet heel groot, omdat de vraag van wie het grondgebied ook moge zijn geen verschil zou moeten opleveren voor de maritieme rechten in de zones die daaruit voortvloeien. Wat echter wel kan verschillen, is de wijze waarop staten die rechten en plichten in de maritieme zones interpreteren. Zo meent China een notificatie te willen ontvangen voordat oorlogsschepen van andere staten gebruik mogen maken van onschuldige doorvaart.[11] Nederland heeft, in lijn met de heersende opvatting, expliciet bij het VN-Zeerechtverdrag aangegeven dat oorlogsschepen geen voorafgaande toestemming of notificatie nodig hebben om gebruik te maken van het recht van onschuldige doorvaart.[12]

'Een territoriale zee creëert niet het recht op vrije navigatie, maar wel het recht op onschuldige doorvaart (…)'

Rotsen, eilanden en bodemverheffingen

De Zuid-Chinese Zee is besprenkeld met eilanden, rotsen en bodemverheffingen. Het VN-Zeerechtverdrag maakt in juridische zin onderscheid tussen deze vormen van land, en met name in de wijze waarop een eiland, rots of bodemverheffing maritieme zones genereert. Door het gebrek aan heldere definities kunnen zeer kleine eilanden een disproportioneel effect hebben op de maritieme zones van de staten rond de Zuid-Chinese Zee.[13] Een eiland is een natuurlijk gevormd landgebied omgeven door water dat bij vloed boven water staat. Een eiland genereert alle maritieme zones die het VN-Zeerechtverdrag kent. Een rots daarentegen, een stuk land dat ook bij vloed boven water staat, maar waarop geen duurzame menselijke bewoning of een eigen economisch leven mogelijk is, genereert alleen een territoriale zee, maar geen EEZ. De aanduiding 'rots' of 'eiland' maakt dus een groot verschil. Bodemverheffingen die alleen bij eb droogvallen generen geen maritieme zones. Het maakt dus uit hoe het stukje land wordt gedefinieerd, zowel voor de maritieme claims als de navigatierechten die rondom bestaan.

China's inspanningen bestaan er onder meer uit om rotsen en bodemverheffingen, maar ook atollen, koralen en riffen te verheffen tot kunstmatige eilanden. Een voorbeeld is



FONOPS van USS Dewey langs *Mischief Reef* (www.belfercenter.org)

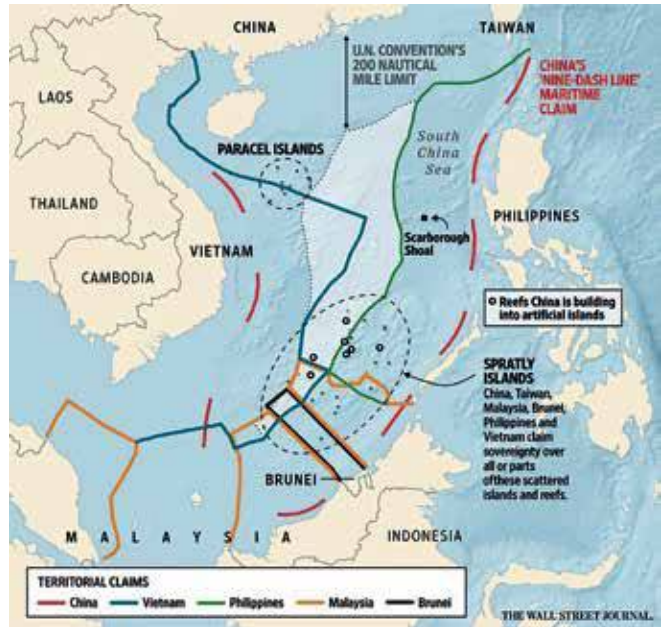


Activiteiten bij Mischief Reef: een kunstmatig aangelegd eiland (The Australian)

Mischief Reef, waar China van een rif kunstmatig een eiland heeft gemaakt en vervolgens een territoriale zee claimt.[14] Een territoriale zee creëert niet het recht op vrije navigatie, maar wel het recht op onschuldige doorvaart, dat vervolgens door China verder is beperkt door een notificatieplicht.
Los van de vraag wiens landvormen het zijn (onder meer China en de Filipijnen maken aanspraak), is de discussie in de kern genomen tweeërlei: ten eerste de interpretatie van de definities van de landvormen (rots, eiland en bodemverheffing) en ten tweede de vraag of het *kunstmatig* veranderen van de landvorm andere rechten op maritieme zones oplevert. Over deze twee vragen heeft het door het Permanent Hof van Arbitrage (PHA)[15] in Den Haag ingestelde Tribunaal in 2016 antwoord gegeven in een zaak die door de Filipijnen tegen China was aangespannen.[16] Met name het antwoord op de tweede vraag is interessant omdat dit de navigatierechten het meest aantast. Het Tribunaal heeft aangegeven dat bodemverheffingen niet door kunstmatige ingrepen kunnen worden verheven tot eilanden. Een bodemverheffing blijft dus een bodemverheffing en wordt geen eiland, ook al is er bijvoorbeeld een vliegveld en haven op gebouwd. Claims op een territoriale zee of EEZ worden daarmee dus als onrechtmatig beschouwd. Het Amerikaanse *Freedom of Navigation Program*[17] stuurde in 2017 een oorlogsschip door het gebied van *Mischief Reef* om zich nadrukkelijk *niet* te houden aan het recht op onschuldig doorvaart, omdat er geen sprake is van een territoriale zee.[18] Zigzaggen en een man-overboord-oefening werden binnen een straal van 12 nm gehouden.

Militaire activiteiten in de Zuid-Chinese Zee

Verschillende kuststaten, ook in de Zuid-Chinese Zee, leggen restricties op het militair gebruik van de EEZ. Dit is onder meer het gevolg van een discussie bij de totstandkoming van het VN-Zeerechtverdrag, waar de EEZ als een nieuw figuur in het zeerecht werd geïntroduceerd, dat tot verschil van inzicht leidt. Hier speelt in de kern genomen de vraag of er militaire activiteiten in een EEZ mogen worden ondernomen. Nederland, wederom in lijn met de heersende opvatting, heeft in deze kwestie verklaard dat het VN-Zeerechtverdrag niet toestaat om militaire oefeningen te verbieden.[19] In de Zuid-Chinese Zee staan in deze kwestie vooral China en de Verenigde Staten op dit moment tegenover elkaar. De VS meent dat een kuststaat in zijn EEZ alleen het exclusieve recht heeft op de exploratie en exploitatie van natuurlijke eigendommen zonder dat het andere activiteiten, zoals militaire oefeningen van andere staten, te mogen beperken. Dit heeft voor de VS reeds tot meerdere conflictsituaties geleid, in het bijzonder over het al dan niet mogen uitvoeren van militaire onderzoeksactiviteiten (*military survey activities)* door de Amerikaanse hydrografische schepen, zoals de *USNS Bowditch* en *USNS Impeccable*.[20] Om dit recht in de EEZ te blijven benadrukken, blijven de Amerikanen oorlogsschepen sturen naar de Zuid-Chinese Zee.[21]



Figuur 2: de nine-dash line: het door China geclaimde gebied in de Zuid-Chinese Zee (bron:)

De nine-dash line

Ten slotte is er ook nog de zogenaamde Chinese *nine-dash line*. In 1947 gaf de Chinese regering officieus een zeekaart uit met zijn claim over de gehele Zuid-Chinese Zee. In 2009 werd door China een vernieuwde zeekaart ingeleverd bij de VN-commissie die faciliteerde bij het implementeren van het VN-Zeerechtverdrag op dit soort punten. Deze claim van China wordt geografisch afgebakend door middel van de 'U-vormige lijn'; of de '*nine-dash line*'. Zie figuur 2.
China is onduidelijk over deze claim. China creëert veel onduidelijkheid in haar eigen wetgeving over deze claim, die voornamelijk is terug te vinden op de door China uitgegeven kaart uit 2009. China spreekt in dit gebied over zijn '*indisputable sovereignty over the South China Sea*'.[22] Uit onduidelijke Chinese diplomatieke stukken en de literatuur is te distilleren dat China de Zuid-Chinese Zee als haar eigendom of territoriale wateren beschouwd. Als juridische grondslag voor deze claim heeft China het over 'historische rechten' en 'historische wateren'. Hoewel de positie op papier onduidelijk is, maakt China de claim in de realiteit wel duidelijk. Illegale vissers worden bijvoorbeeld met geweld verjaagd of opgebracht, terwijl China ook geweld gebruikt bij het stoppen van de exploratie van bepaalde Vietnamese olievelden.[23] De Chinese claim over de gehele Zuid-Chinese Zee is juridisch ondoorzichtig en irriteert niet alleen de betrokken kuststaten, maar ook de VS.[24]

'De Chinese claim over de gehele Zuid-Chinese Zee is juridisch ondoorzichtig en irriteert niet alleen de betrokken kuststaten, maar ook de VS'

Het eerdere genoemde Permanent Hof van Arbitrage heeft zich ook uitgesproken over deze kwestie. Het Tribunaal was helder over de legitimiteit van de '*nine-dash*' lijn: deze is strijdig met het VN-Zeerechtverdrag. Van de Chinese argumenten over historische wateren en historische rechten werd niet veel heel gelaten. Het Tribunaal meende



De Royal Fleet Auxiliary (RFA) HMS Tidespring (A136) voorziet Zr. Ms. Evertsen van nieuwe voorraden tijdens UKCSG 21 (MCD)

dat met de inwerkingtreding van het VN-Zeerechtverdrag alle historische en soevereine rechten van China over de Zuid-Chinese zijn komen te vervallen.

Ten slotte

Gezien de vele disputen in de Zuid-Chinese Zee was de bezorgdheid van de Commissie voor Buitenlandse zaken voor vertrek van Zr. Ms. Evertsen dus niet geheel onterecht. De Nederlandse regering heeft *Zr. Ms. Evertsen* als richtsnoer gegeven dat zij zich overal op zee zal houden aan het VN-Zeerechtverdrag, ook in de Zuid-Chinese Zee. Daarenboven heeft Nederland bij de ratificatie van het VN-Zeerechtverdrag op een aantal punten die van belang zijn in de mogelijke confrontatie in de Zuid-Chinese Zee expliciet een positie verklaard.

De uitspraak van het Tribunaal in 2016 heeft wel verheldering gebracht in verschillende vragen die verband houden met de onderwerpen in de Zuid-Chinese Zee, maar heeft politiek weinig verandering in de disputen opgeleverd. Volgens een recent nieuwsbericht meende China's plaatsvervangend ambassadeur in een onlangs gehouden zitting van de VN-Veiligheidsraad dat de uitspraak van het Tribunaal '*invalid and without any binding force*' was en dat '*there were obvious errors in the determination of facts*.'[25] De Verenigde Staten zou zelf de grootste dreiging in de Zuid-Chinese Zee zijn, aldus China.

Mr. dr. drs. P. (Peter) J.J. van der Kruit diende van 1973-2004 als zeeofficier bij de KM en vervolgens als burgerlijk ambtenaar tot 2014 als Universitair Hoofddocent/ Senior Onderzoeker bij de NLDA/ Sectie Militair Recht. Tegenwoordig is hij directeur van het Juridisch Nautisch Adviesbureau JNAB bv. KLTZ (LD) mr. dr. M. (Martin) Fink is Hoofd Juridische Zaken van de Koninklijke Marechaussee. Hij schrijft dit artikel mee op persoonlijke titel

Noten

1 Brief van de Commissie van Buitenlandse Zaken, 'Deelname van het Nederlands fregat de Zr.Ms. Evertsen aan het Britse vlootverband', 2021Z06165/2021D14199, 19 april 2021. Antwoordbrief van de regering aan de Tweede Kamer, 'Nederlandse deelname aan de Britse *Carrier Strike Group*', BS2021008724, 3 mei 2021.
2 J. Pomfret, "Beijing claims 'indisputable sovereignty' over South China Sea", The Washington Post, 31 juli 2010.
3 A.J. Blinken, Minister van Buitenlandse Zaken van de VS, 'Toespraak bij de VN-Veiligheidsraad' d.d. 9 augustus 2021; *Reuters*, 13 augustus 2021.
4 *The Times*, 20 juli 2020; *South China Morning Post,* 1 januari 2021; *Reuters*, 20 mei 2021; Brief van de minister van Defensie, BS2021008724, d.d. 3 mei 2021; J. Karreman & T. Kapelle, 'Zr.Ms. Evertsen bereidt zich bij Plymouth voor op reis naar Azië', *Marineschepen.nl,* 24 september 2020.
5 Hoofdstuk VI *Coast Guard Law*, 01 februari 2021 (https://npcobserver.com/legislation/coast-guard-law/).
6 J. Franken, 'De Pax Sinica in de Zuid-Chinese Zee', in *Marineblad*, nr. 5, augustus 2019.
7 Artikel 17 e.v. VN-Zeerechtverdrag.
8 Artikel 87 VN-Zeerechtverdrag.
9 *U.S. Maritime Claims Reference Manual* (https://www.jag.navy.mil/organization/code_10_mcrm.htm).
10 North Sea Continental Shelf, Judgement, *I.C.J Reports 1969*, p. 52.
11 Verklaring van China bij ratificatie van het VN-Zeerechtverdrag, 25 augustus 2006.
12 Verklaring van Nederland bij ratificatie van het VN-Zeerechtverdrag (Trb. 1982, 52).
13 B. Thomas en R. Smith, 'Island disputes and the law of the sea: an examination of sovereignty and delimitation disputes', *Maritime briefing*, International Boundaries Research Unit, volume 2, nummer 4, 1998; C. Schofield, 'The trouble with islands: the definition and role of islands and rocks in maritime boundary delimitation', S. Hong en J. van Dyke, *Maritime Boundary Disputes Settlement Processes and the Law of the Sea*, Leiden, Martinus Nijhof Publishers, 2009.
14 https://www.lawfareblog.com/dewey-freedom-navigation-operation-challenges-chinas-sovereignty-mischief-reef.
15 Overigens mag vermeld worden dat een van de leden van dit Tribunaal, professor Fred Soons, adelborst voor de mariniers is geweest en Voorzitter van de Wetenschappelijke Adviesraad van de NLDA.
16 The South China Sea Arbitration Award, 12 juli 2016, PCA Case nr. 2013-19.
17 U.S. Department of Defense, *Freedom of Navigation Program*, 28 februari 2017; P.J.J. van der Kruit, 'De VS als bewaker van de vrijheid van navigatie', *Marineblad*, nr. 2, maart 2008.
18 U.S. Department of Defense, *Annual Freedom of Navigation Report*, Fiscal year 2017; I. Ali en D. Brunnstrom, 'U.S. warship drill meant to defy China's claim over artificial island: officials', *Reuter* 25 mei 2017.
19 Verklaring van Nederland bij ratificatie van het Zeerechtverdrag (*Trb*. 1982, 52).
20 M.D. Fink, 'Onbemande maritieme systemen', *Marineblad* nr. 5 augustus 2018; J.G. Odom, 'The true "lies" of the Impeccable incident: what really happened, who disregarded international law, and why every nation (outside of China) should be concerned', *Michigan State Journal of International Law*, Vol.18:3, juni 2010.
21 J. Geng, 'The legality of foreign military activities in the exclusive economic zone under UNCLOS', *Utrecht Journal of International and European Law, Utrecht*, Merkourios, 2012 Volume 28 (74), pp. 22-30; M. Yahuda, 'China's new assertiveness in the South China Sea, *Journal of Contemporary China*, Volume 22 (81), 2013, p. 447; R. Pedrozo, 'Close Encounters at Sea. The USNS Impeccable Incident", *Naval War College Review*, Volume 62 (3) zomer 2009, pp. 101-111.
22 J. Pomfret, "Beijing claims 'indisputable sovereignty' over South China Sea", *The Washington Post*, 31 juli 2010.
23 Voor een overzicht van dergelijke incidenten: https://csis-ilab.github.io/cpower-viz/csis-china-sea/ en https://www.cfr.org/timeline/chinas-maritime-disputes.
24 'Pompeo: US Worried Over Chinese Moves Threatening Navigation', *Voice of America News*, 28 februari 2019; Z. Keck, 'US Challenges China's Nine-Dash Line Claim', *The Diplomat*, 12 februari 2014.
25 https://www.militarytimes.com/flashpoints/2021/08/09/us-and-china-clash-at-un-over-south-china-sea-disputes/.

Column



Een dolkstoot in de rug, noemde Parijs het. Tijdens de persconferentie van President Biden, Boris Johnson en "*that fella down under*" (Scott Morrison, premier Australië) werd de Franse onderzeebootdeal met Australië getorpedeerd. Canberra verscheurde het contract met de Franse Naval Group en koos voor nucleair-aangedreven onderzeeboten. Gezamenlijk werd een nieuw trilateraal bondgenootschap (AUKUS) opgericht. Ongeveer gelijktijdig (toeval?) bracht de EU haar strategie voor samenwerking in de Indo-Pacific uit; dit zonk stilletjes weg in de golven van de storm. Nog geen twee weken eerder hadden Franse en Australische ministers elkaar ontmoet en het belang van de Franse onderzeeboten onderstreept. Nu is duidelijk dat de drie landen maandenlang achter de rug van de Fransen hun alternatieve plan uitwerkten. Morrison wreef het later nog verder in: de Fransen hadden het moeten zien aankomen en Australische soldaten hadden al tijdens de twee wereldoorlogen hun offer gebracht voor Frankrijk. Hiermee werd aan het Handboek der Diplomatie een extra hoofdstuk toegevoegd: hoe een strategische partner op de tenen te trappen. Voor Parijs was het een enorme vertrouwensbreuk. Wie denkt dat dit snel vergeten wordt, heeft het mis.

Op geopolitiek vlak is het trilateraal bondgenootschap AUKUS een afgeleide van de beroemde *Five Eyes* inlichtingengemeenschap (de VS, het VK, Australië, Canada en Nieuw-Zeeland). Inlichtingen en onderzeeboten zijn nauw met elkaar verbonden, niet alleen omdat onderzeeboten uitstekende platformen zijn om inlichtingen te vergaren, maar ook omdat landen hun eigen onderzeeboottechnologie (en operaties) dicht tegen de borst houden – zelfs binnen de NAVO. De vertrouwensband die de VS, het VK en Australië hebben is dus een uitstekende basis voor verdere samenwerking op het gebied van kernonderzeeërs. Toch is Canada niet betrokken (die worstelt overigens al jaren met gebrekkige Britse dieselelektrische onderzeeboten, maar dit terzijde) en Nieuw-Zeeland gaf gelijk aan dat Australische kernonderzeeërs niet welkom zijn in haar havens. Deze twee landen zijn voorstander van een 'zachter' beleid richting China. Er tekent zich een tweedeling af, zowel binnen de *Five Eyes*, de NAVO als binnen de EU: haviken die de confrontatie met China opzoeken, en duiven die willen de-escaleren om hun handelsrelatie met China intact te houden. Frankrijk -met aanzienlijke overzeese gebiedsdelen in de Stille Oceaan- moet de keuze nog maken. Deze zal bepalend zijn voor de EU.

'Men is bang voor de politiek-financiële risico's die inherent zijn aan een project van zo'n omvang'

Voor Nederland is de kwestie eveneens politiek en militair van belang. De Walrusklasse moet immers vervangen worden. Naval Group is een van de drie overgebleven kandidaat-werven en de politieke druk om Frans te kiezen zal ongetwijfeld toenemen. President Macron en premier Rutte kunnen het goed met elkaar vinden en de Nederlands-Franse samenwerking wordt terecht op allerlei vlakken geïntensiveerd. Maar een keuze voor Naval Group sluit niet aan bij de belangen van de Nederlandse defensie-industrie of de militaire behoefte van de Koninklijke Marine. Nederlandse onderzeeboten hebben een niche capaciteit binnen de NAVO en kunnen op lange afstand hoog in het geweldsspectrum of vlak voor de kust opereren. Het consortium Saab-Damen heeft in samenwerking met de nationale industrie hier een passende boot voor ontworpen en er kunnen drie lessen worden getrokken uit de gebeurtenissen in Australië. Ten eerste, onderzeeboten doen ertoe. Ten tweede, de vier Nederlandse boten zijn te krap begroot, op zo'n € 3,5 miljard. De bedragen voor de Australische dieselelektrische boten logen er niet om en het is onwaarschijnlijk dat het gehele nucleaire project goedkoper uitvalt. Tot slot heeft Den Haag het besluit al meerdere keren uitgesteld. Men is bang voor de politiek-financiële risico's die inherent zijn aan een project van zo'n omvang. Waar sommige landen geen moeite hebben met het breken van een contract vinden anderen het maar lastig om eentje te sluiten.

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

Jong

NAAM FLOOR DE WILD
LEEFTIJD 23 JAAR
RANG LTZ3 LOGISTIEKE DIENST
WAT HAAR BEZIGHOUDT MINDEREN MET HET CONSUMEREN VAN DIERLIJKE PRODUCTEN



Ben ik een foodie? Nee. Hou ik van eten? Ja! Net zoals de meeste mensen eet ik elke dag maar wat graag. Naast dat het lekker moet zijn, hecht ik -meestal- waarde aan gezond eten. Tot zo ver vergelijkbaar met de meeste collega's van de marine. Daarbij komt er nog een derde punt kijken als ik aan eten denk, namelijk dat mijn voedsel op een duurzame én ethische manier geproduceerd wordt. Ikzelf eet vegetarisch en ook regelmatig veganistisch. Hieronder zal ik mijn beweegredenen motiveren en mijn eigen ervaringen delen.

Op dit moment is het overgrote deel van de vleesindustrie slecht ingericht voor dieren. Denk hierbij aan stalbranden, virusuitbraken en misstanden in slachthuizen. Daarbij hebben dieren behoeftes waar op dit moment vaak niet aan voldaan wordt. Voorbeeld is voldoende leefruimte. Die ruimte is er niet en daarom leven ze dicht op elkaar in schuren en hokken, waar zij hun hele leven spenderen. En dan vonden wij mensen de lockdown al een moeilijke periode.

Verder heeft het eten van vlees een grote impact op het milieu. Denk hierbij aan ontbossing om plaats te maken voor soja ten behoeve van veevoer, of aan de vervuiling van de oceanen door commerciële visserijmethoden en vervuiling van ons drinkwater door toedoen van mest en bestrijdingsmiddelen. Situaties als deze zullen in de toekomst alleen maar erger worden. Tenzij we ons (eet)gedrag veranderen.

Een individu kan niet alles veranderen, maar toch begint verandering bij jezelf en met een vork als wapen. Ik ben zelf geleidelijk begonnen met het minderen van vlees. Hoewel ik sindsdien nog wel eens vlees heb gegeten, voelde ik mij daar niet schuldig over. Sinds kort eet ik helemaal geen vlees meer. Ook ben ik sinds een jaar gaan minderen met het consumeren van zuivelproducten, wat mij ook goed bevalt. De boodschap die ik daarom wil overdragen, is dat het minderen van het consumeren van dierlijke producten al goed is en dat het niet in één keer perfect moet. Als iedereen iets meer bewust wordt van de impact van hun eetgedrag is dat al een stap in de goede richting.

VAN UW (NIEUWE) HOOFDREDACTEUR

NAAM BAS NAAFS
GEBOREN 21 APRIL 1992 IN NIEUWEGEIN
WOONACHTIG LOMBOK, UTRECHT
STUDIE UNIVERSITEIT UTRECHT 2011/2016
HOBBY'S WANDELEN IN HET BUITENLAND, SLEUTELEN AAN OUDE AUTO'S EN MUZIEK

Liefst 28 jaar heeft Marion Lijmbach voor de KVMO gewerkt, waarvan de laatste 15 jaar als eindredacteur van het Marineblad. In deze jaren heeft Marion een basis gecreëerd waarop achtmaal per jaar een kwalitatief hoogstaand vakblad voor marineofficieren en professionals in de maritieme sector is uitgegeven. Wij allen zullen Marion ontzettend dankbaar zijn voor haar inzet voor de KVMO. Aan mij de eervolle taak om dit van haar over te nemen en het Marineblad met dezelfde passie en gevoel voor kwaliteit naar de toekomst te voeren.

Mijn kennismaking met dit blad vond plaats in 2016, toen ik als stagiair meeliep op de Faculteit Militaire Wetenschappen van de NLDA. Als onderwijsassistent werkte ik mee aan het vak *Oorlog en Vrede* binnen het cluster Internationale Veiligheidsstudies. Voor deze stage kreeg ik gedurende een periode van zeven maanden een kantoor op het KIM en onderdak op de Nieuwe Haven. Deze maritieme en tevens academische omgeving inspireerde mij het allerbeste na te streven voor de opleiding van militair defensiepersoneel. Voor mijn eigen vorming trok ik mij graag terug in de bibliotheek van het KIM en kon ik rekenen op uitstekende vakbladen als *Janes Navy International*, *Warships International Fleet Review* en het *Marineblad*. Zo bleek mijn stagebegeleider in de artikelencommissie van het Marineblad te zitten en werd bedacht om als stageopdracht een artikel te schrijven ter publicatie. Het werd een bijzonder leerzame ervaring en in het Marineblad van november 2016 (nr. 7, jaargang 126) werd *Maritiem engagement van Iran: spierballenvertoon in de Perzische Golf* gepubliceerd.

Niet lang na het schrijven van dat artikel (dit was in augustus 2016) kwam in september de vraag of ik tijdelijk voor Marion in kon vallen op de eindredactie. Het oktobernummer lag op stapel en hier moest nog even kritisch naar gekeken worden voordat de vormgever ermee aan de slag zou gaan. Een paar weken lang mocht ik plaatsnemen in haar kantoor aan de Wassenaarseweg in Den Haag. Zij had alles dusdanig goed overgedragen dat mijn grootste zorg de cover was. Die ervaring zal ik ook zeker meenemen naar het hier en het nu, want dat is waar het om draait.



Continuïteit is het sleutelwoord voor de periode die komen gaat. In al haar nederigheid zal Marion ontkennen dat het grote schoenen zijn om te vullen, maar dat zijn ze weldegelijk. Het Marineblad kenmerkt zich door betrouwbaarheid van informatie; scherp en kritisch als het nodig is. Het blad zet zich in ten behoeve van de KVMO en versterkt daarbij de identiteit van de marineofficier. Het heeft een eigen stem, maar zal de onderlinge saamhorigheid bestendigen; het liefst vergroten. Dit is het proces dat ik uit naam van de redactie zal bewaken, tezamen met de artikelencommissie en het bestuur van de KVMO.

Voor vragen over het Marineblad, net als tips, adviezen en het aanleveren van kopij, kunt u te allen tijde contact opnemen via marineblad@kvmo.nl.



Dr. Anselm van der Peet

Operatie *Musketeer*



Brandende olietanks na Britse bombardementen op Port Saïd nabij het Suezkanaal, begin november 1956 (wikipedia.org)

De Nederlandse betrokkenheid bij de Suezcrisis 1956

De chaotische Amerikaanse terugtrekking uit Afghanistan afgelopen augustus, maar vooral het niet afstemmen hiervan met Europese bondgenoten, ontlokte onder andere bij EU-buitenland chef Josep Borrell plannen voor een eigen defensiemacht. Hij, alsook eerder regeringsleiders in Parijs en Berlijn, pleitte ervoor dat Europa op defensiegebied voortaan zijn eigen broek moet kunnen ophouden.[1] Iets wat al decennialang niet het geval is.

De laatste keer dat Europese landen zonder militaire steun van de Verenigde Staten of politieke afstemming militair intervenieerden, was tijdens de Brits-Franse Operatie *Musketeer*, 31 oktober - 6 november 1956, nu 65 jaar geleden, gericht tegen de Egyptische nationalisering van het Suezkanaal. In dit artikel komt naast gemoeide Nederlandse belangen alsook de internationale achtergrond van deze invasie, voor het eerst aan bod dat ook de Koninklijke Marine (KM) in deze operatie participeerde.

Overzeese belangen van Nederland en internationale crisis rondom het Suezkanaal

De Nederlandse verplichtingen buiten het gebied van de in april 1949 opgerichte Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO) richtten zich in de eerste jaren op stabiliteit binnen de (semi-) koloniale invloedssferen en niet zozeer op de beknotting van de Sovjetinvloed. Daarnaast stonden overzeese belangen als de *Sea Lines of Communication* (SLOCS) en hiermee de aanvoer van grondstoffen hoog op de agenda.[2] Civiele facetten van Nederlandse *Sea Power* in Zuidwest-Azië en Noordoost-Afrika, zo-

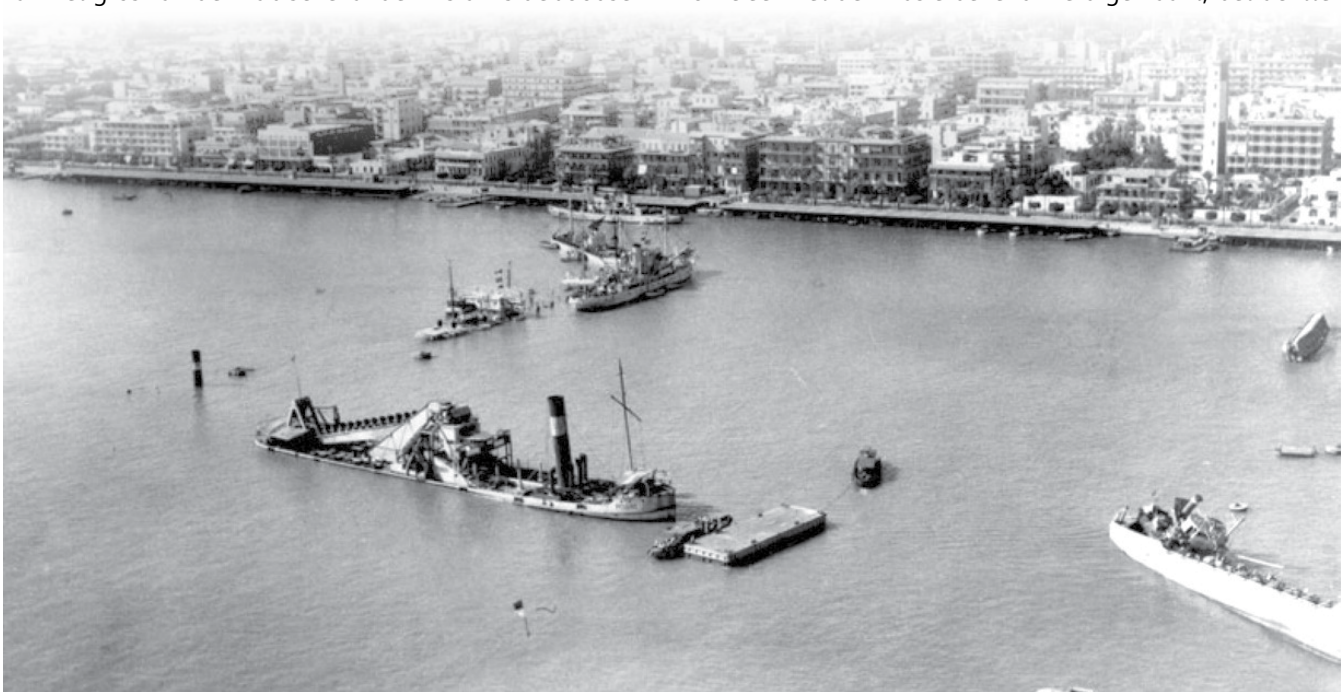
als zeescheepvaart (koopvaardij, sleepdiensten, enz.), het lidmaatschap van het internationaal toezicht op het Suezkanaal en participatie in nautische diensten van deze waterweg, maakten dat de vaderlandse driekleur aldaar nog met grote regelmaat te vinden was. Ook bleven in de periode na de Tweede Wereldoorlog Nederlandse oorlogsschepen, maar ook vliegtuigen van de Marine Luchtvaartdienst (MLD), een bekend verschijnsel in en nabij voornoemde waterweg. Dit was toe te schrijven aan de blijvende (lucht)vaart op Nederlands-Indië/Indonesië, alsook later die op Nederlands Nieuw-Guinea.[3]

Op 26 juli 1956 nationaliseerde de Egyptische president Gamal Abdal Nasser het tot dan toe onder internationaal (door Groot-Brittannië en Frankrijk geleide) beheer staande Suezkanaal. Londen en Parijs meenden dat deze nationalisatie onwettig was en beschouwden ze als een aanslag op vitale westelijke belangen zoals de doorvaart naar Azië en vreesden ten gevolge van deze ingreep nationalisaties door regionale landen van bijvoorbeeld installaties van westerse (olie) maatschappijen.[4]
De Nederlandse minister van Buitenlandse Zaken Joseph Luns (1952-1971) zag in de Suezkanaal-kwestie kansen de eigen nationale positie ten opzichte van Indonesië te versterken. Een gezamenlijk Westers afkeuren van het Egyptische beleid en (militair) ingrijpen zou zijns inziens Jakarta doen inbinden wat betreft pogingen Nederlandse belangen in Zuidoost-Azië als die in Nieuw-Guinea, aan te tasten.[5] Verder was er de jonge staat Israël, waarmee Nederland in toenemende mate samenwerkte, zeker waar het politieke steun voor het veiligheidsbeleid van dit land betrof alsook hieruit voortkomende wapenleveranties. De vijandige houding van het gros van de Arabische landen vis-à-vis de Joodse staat, waarbij het regime van Nasser een voortrekkersrol vervulde, maakte eveneens dat Den Haag zich kritisch opstelde ten opzichte van Caïro.[6]

Op 23 augustus 1956 vond Nederlands-Brits overleg plaats inzake te verwachten moeilijkheden met Egypte. In dit beraad kwam onder andere aan bod dat Nederlandse handelsschepen dan onder begeleiding van (mogelijk Nederlandse) oorlogsbodems door het Suezkanaal moesten varen. De Britten gaven te kennen dat in een dergelijk geval de *Royal Navy* ook Nederlandse koopvaardijvaartuigen door deze waterweg zou escorteren. Een andere kwestie vormden Nederlandse baggeraars en loodsen die in dienst waren van de Kanaalmaatschappij. Zij weigerden met de Egyptische autoriteiten samen te werken. Uiteindelijk wist na de nodige onderhandelingen het gros van hen tezamen met enige vaartuigen de Nijlnatie begin oktober te verlaten.[7]

> ‘Een andere kwestie vormden Nederlandse baggeraars en loodsen die in dienst waren van de Kanaalmaatschappij. Zij weigerden met de Egyptische autoriteiten samen te werken’

Na geheime voorbesprekingen met Frankrijk en later ook met Groot-Brittannië, viel Israël, dat zijn strategische positie tegenover Caïro wilde verbeteren, op 29 oktober Egypte binnen. De twee Europese grote mogendheden lanceerden van hun kant op 31 oktober een aanval op de Kanaalzone onder de codenaam Operatie *Musketeer*. Hoewel Londen en Parijs officieel te kennen gaven dat het hier slechts een bufferstrijdmacht betrof voor zowel de scheiding der strijdende partijen (Egypte en Israël) als ter bescherming van het Suezkanaal, was het velen duidelijk dat de interventie een tegen het regime-Nasser gericht Frans-Brits-Israëlisch opzetje inhield. De aanval was, zeker waar het het Israëlische offensief aanging, een succes. Toch leidde ze tot een politieke nederlaag voor Frankrijk en Groot-Brittannië. Washington, dat op het laatste moment officieel met de invasie bekend werd gemaakt, betrachtte



Door Egypte afgezonken schepen in het Suezkanaal, 1956 (Russia-now.com)



Het Britse vliegkampschip
HMS Eagle midden jaren ‘50
(MilitaryImages.net)

het optreden van de Europese bondgenoten als onwenselijk. De VS meenden dat de interventie de Sovjet-Unie in de kaart speelde en niet alleen Egypte, maar ook andere, recent gedekoloniseerde landen (verder) in de armen van Moskou joeg. Ook vond gelijktijdig de mislukte Hongaarse opstand tegen de Sovjetoverheersers plaats, wat de internationale verhouding met het Kremlin al op scherp zette. De Amerikanen veroordeelden de Brits-Franse actie niet alleen in de VN Veiligheidsraad, maar zetten de beide NAVO-landen tevens financieel onder druk om hen zo te dwingen hun operatie te staken nadat de Sovjet-Unie dreigde met militair ingrijpen ten faveure van het door haar gesteunde Egypte. Berichten over het feit dat Parijs en Londen de overige bondgenoten om de tuin hadden geleid, brachten geen wijziging in het eerdere, pro Brits-Franse Nederlandse standpunt. Ons land weigerde evenmin in de VN, als een van de weinige West-Europese landen, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk af te vallen.[8]

De laatstgenoemde mogendheden accepteerden op 6 november een staakt-het-vuren. Nadat kort voor kerstmis 1956 de bezettingsmacht van Britten, Fransen en Israëli's door een VN- vredesmacht, de *United Nations Emergency Force* (UNEF) vervangen was, werd Nederland gelet de voorgeschiedenis door velen, de VN-leiding incluis, beschouwd als een "trouwe bondgenoot" van de twee West-Europese grootmachten. Deze zienswijze woog mee bij de samenstelling van de internationale VN-vredesmacht waaraan Nederland graag had deelgenomen. Verder dan een kortstondige uitzending van een enkele landmacht-officier in de aanvangsfase van de VN-missie kwam het dan ook niet. Het Nederlandse beleid kreeg ook in eigen land kritiek. Diplomaten als de oud-bewindslieden van Buitenlandse Zaken Herman van Royen (1945-1946) en Dirk Stikker (1948-1952) wezen erop dat naast het uitblijven van een rol in het VN-verband, de gevoerde politiek Nederlandse olie- en scheepvaartbelangen in de Arabische wereld geen goed hadden gedaan.[9] Op 6 december 1956 verdedigde minister Luns in het parlement de steun aan het Brits-Franse optreden in Suez. De "levensbelangen" van beide staten hadden op het spel gestaan en zodoende "onontkoombaar" ook die van Nederland. Het samengaan van Washington met Moskou in dezen achtte hij "bedenkelijk". Realist als hij was gelet op de verdediging van het oude continent, juichte de bewindsman in dit verband evenwel een inmiddels begonnen toenadering van de VS tot de twee belangrijkste Europese bondgenoten toe.[10] Wat de kras op het VN-blazoen betrof, kwam Nederland inzake de naweeën van het Suezavontuur bij de volkerenorganisatie al snel meer in een goed daglicht te staan. Luns liet 1,5 miljoen gulden storten in het VN-fonds voor de ruiming van de door de Egyptische autoriteiten met blokschepen versperde waterweg. Het gros van de wrakken werd vervolgens tot genoegen van de VN-leiding in korte tijd merendeels door een Nederlandse offshore maatschappij geborgen.[11]

'Twee Nederlandse officieren waren aan boord (…) op een moment dat het Nederlandse vliegkampschip Karel Doorman werd verbouwd'



W.G. Landzaat en C.J. van Westenbrugge, hier respectievelijk afgebeeld in de rang van KTZ en KLTZ (NIMH; Herinneringsboek Hr.Ms. Evertsen STANAVFORLANT 1973)

Betrokkenheid van de Koninklijke Marine

In het Nederlandse parlement bleef onbesproken welke rol de KM bij de Suezcrisis en vooral Operatie *Musketeer* had gehad. Deze (bescheiden) inbreng was niet aan de grote klok gehangen, maar had wel degelijk plaatsgevonden.
Gelet op de nauwe onderlinge band die de Nederlandse en de Britse marine sinds de Tweede Wereldoorlog met elkaar hadden opgebouwd, [12] verwondert het niet dat in een situatie waarin Den Haag spoedig aangaf het harde standpunt van Whitehall tegenover Egypte politiek te steunen, de *Royal Navy* eind juli 1956 de KM had gepolst of zij wilde mede participeren in een multinationale interventiemacht voor de Suezkanaalzone. Hoewel de regering in Den Haag zich op dit vlak terughoudend opstelde om de crisis met de aanwezigheid van eigen marineschepen in de regio niet verder op te laten lopen, stuurde de Nederlandse admiraliteit aan op het uitwerken van een plan voor de inzet van één of twee torpedobootjagers mocht het tot een ingrijpen komen.[13] Hoewel hierna een mogelijke Nederlandse marine-deelname aan het Suezingrijpen op beleidsniveau onvermeld blijft, kwam het hier als gezegd toch van.

Aan boord van een van de Britse *carriers*, HMS *Eagle*, het vlaggenschip van het geallieerde eskader, dienden ten tijde van de interventie namelijk twee Nederlandse marineofficieren. Te weten de luitenants-ter-zee der tweede klasse oudste categorie W.G. Landzaat en C.J. van Westenbrugge. Zij waren aan boord van het vliegkampschip gedetacheerd voor het opdoen van ervaringen en behoud van geoefendheid op een moment dat het Nederlandse vliegkampschip *Karel Doorman* werd verbouwd.[14] Het duo bekleedde niet onbelangrijke posities als *aircraft direction* en *controller officer*.[15]

In de aanloop naar de aanval was het eenieder op het Britse smaldeel duidelijk dat een ingrijpen tegen Egypte in de lucht hing. Met het oog hierop liet Nieuw-Zeeland, dat gelijk Nederland de Britten en Fransen enkel politiek steunde, de kruiser HMNZS *Royalist* uit het vlootverband



Royal Navy Westland Wyvern jachtbommenwerpers aan boord van HMS Eagle in 1956 (wikimedia.org)

terug trekken.[16] De *Royal Navy* deed hierop bij de Nederlandse autoriteiten navraag wat hun standpunt was tegenover de aanwezigheid van de beide officieren op de *Eagle*. Het uitblijven van een reactie, alsook het gegeven dat de commandant van de *carrier* er weinig voor voelde kort voor de vijandelijkheden op voornoemde functies twee officieren in te laten vliegen en opwerken, bracht de Britten ertoe de Nederlanders op hun posities te handhaven. Zodoende was LTZ2OC Landzaat verantwoordelijk voor de aansturing van tientallen sorties van vliegtuigen van HMS *Eagle* gedurende Operatie *Musketeer*. Van zonsopgang tot ondergang draaide de carrier die dagen om de 20 minuten met haar boeg in de wind om toestellen te kunnen laten opstijgen of landen. De te bestoken doelen waren onder meer kazernecomplexen en strategische objecten als de *Gamil Bridge*, de enige verbinding tussen Port Saïd en de Nijldelta. Bij deze aanvallen vanaf de *Eagle* ging ten gevolge van Egyptische luchtafweer een Westland Wyvern jachtbommenwerper verloren en raakte een aangeschoten de Havilland Sea Venom jager bij een noodlanding op het vliegdek zwaar beschadigd. Al het betrokken personeel bracht het er levend vanaf maar bij een van de Venom-vliegers moest een been worden geamputeerd. De piloot van de op 70 mijl van de *Eagle* gecrashte Wyvern, kon na een urenlange door LTZ2OC Van Westbrugge vanaf deze carrier gecoördineerde SAR-helikoptermissie, worden opgepikt. Na het bestand bleven eenheden van de *Royal Navy* voor de Egyptische kust patrouilleren. Voornoemd vliegkampschip verliet op 24 december 1956 de oostelijke Middellandse Zee en zette koers naar Malta.[17] De beide Nederlanders waren op dat moment niet meer aan boord: zij verlieten op 9 december het vaartuig om terug naar Nederland te keren.[18]

Conclusie

Dat de Nederlandse autoriteiten kennelijk niet al te zwaar tilden aan de aanwezigheid van beide marineofficieren in de Brits-Franse *Task Force* verrast enerzijds gelet de houding van Nieuw-Zeeland, dat een eigen eenheid uit de bondgenootschappelijke aanvalsmacht terugtrok. Anderzijds lijkt dit eerste standpunt verklaarbaar in de context van de aanhoudende Nederlandse politieke steun voor de harde aanpak van Egypte en in het verlengde hiervan mogelijk verhoopte beïnvloeding van het Indonesische beleid tegenover Nederlands Nieuw-Guinea. De toevallige aanwezigheid van het KM-duo kan gelet het mogelijk verkrijgen van enige toekomstige rugdekking van zeker Londen bij eigen problemen met Jakarta, Den Haag zelfs goed zijn uitgekomen. Dat de Suezcrisis uitmondde in een internationaal politiek debacle voor zowel het Verenigd Koninkrijk als Frankrijk en de VS-hegemonie in het Westerse kamp bevestigde, had een waarschuwing moeten zijn voor het Nederlandse standpunt, vast te willen houden aan westelijk Nieuw-Guinea. Onder vooral Amerikaanse politieke druk, dat hier in het licht van eigen belangen in de Koude Oorlog een eigen nationale koers volgde, kwam het in 1962 ook inzake deze overzeese kwestie tot een aftocht van een Europese mogendheid.

Dr. A.J. (Anselm) van der Peet is sr. wetenschappelijk medewerker bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH).

Noten

1 https://www.parool.nl/wereld/brussel-wil-forse-eigen-interventiemacht~b44119db/ ; https://www.trouw.nl/buitenland/europa-wil-nu-een-eigen-leger~be759871a/
2 M. Kuitenbrouwer, *Nederland en de opkomst van het moderne imperialisme. Koloniën en buitenlandse politiek 1870-1902* (Amsterdam 1985) 85-88.
3 R.E. Holst van Pellekaan e.a., *Patrouilleren voor de Papoea's. De Koninklijke Marine in Nederlands Nieuw-Guinea, 1960-1962* Dl 2 (Amsterdam 1990) 34.
4 R. Ovendale, *The origins of the Arab-Israeli wars* (London and New York 1984) 150, 152.
5 Albert Kersten, *Luns. Een politieke biografie* (Amsterdam 2010) 184-188, 195. Zie ook: A. Eden, *Memoirs. Full Circle* (London 1960) 450.
6 In 1955-1956 leverde Nederland aan Israël o.a. ruim 200 stukken geschut met bijbehorende munitie. Bron: F. Peeters, *Gezworen vrienden. Het geheime bondgenootschap tussen Nederland en Israël* (Amsterdam/Antwerpen 1997) 86-90.
7 D. Hellema, *1956. De Nederlandse houding ten aanzien van de Hongaarse revolutie en de Suezcrisis* (Amsterdam 1990) 113-114, 116-117; Ovendale, *Arab-Israeli wars*, 153. Overigens had het vertrek van de loodsen (ook die van Britse en Franse zijde) weinig effect. Egypte slaagde er in, mede dankzij inbreng van Sovjetloodsen, de doorvaart van het kanaal gaande te houden.
8 Hellema, *1956*, 129; K. Love, *Suez. The twice fought war* (London 1970) 481-630; Ovendale, *Arab-Israeli wars*, 160.
9 Hellema, *1956*, 133, 136-137, 140-141; Christ Klep en Richard van Gils, *Van Korea tot Kabul. De Nederlandse militaire deelname aan vredesoperaties sinds 1945* (Den Haag 2005) 219-220.
10 J.W.L. Brouwer en J. van Merriënboer, 'Lopende en omstreden zaken', in: J.W.L. Brouwer en P. van der Heiden (red.), *Het Kabinet Drees IV en het Kabinet Beel II. Het einde van de rooms-rode coaltie* Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945 Dl. 6 (Den Haag 2004) 105.
11 https://www.maritiemnederland.com/nieuws/suezcrisis-in-retrospectief
12 Anselm J. van der Peet, *Out-of-area. De Koninklijke Marine en multinationale vlootoperaties 1945-2001* (Franeker 2016) 140-144.
13 NIMH, Notulen AR, 31-7-1956; D.C.L. Schoonoord, *Pugno Pro Patria. De Koninklijke Marine tijdens de Koude Oorlog* (Franeker 2012) 86-87.
14 Van der Peet, *Out-of-area*, 242-243.
15 NIMH, Dossier Medailles Suez. Landzaat en Van Westenbrugge waren, evenals twee overige Nederlandse officieren die op de carrier HMS *Ark Royal* (niet betrokken bij Suez) dienden, ten tijde van de verbouwing (1955-1958) van het voorheen Britse Collosus-klasse vliegkampschip Hr.Ms. *Karel Doorman* op de Britse vaartuigen geplaatst om hen getraind te houden en verdere ervaring op te doen.
16 Malcolm Templeton, *Ties of blood and Empire New Zealand's Involvement in Middle East Defence and the Suez Crisis, 1947*-57 (1984) 187. HMNZS *Royalist* kende overigens een gecombineerde Brits-Nieuw-Zeelandse bemanning.
17 NIMH, Dossier Medailles Suez. Zie voor de details van de operaties van vliegtuigen van HMS *Eagle*: Robert Jackson, *Suez. The Forgotten Invasion* (Shrewsbury 1996) 75-78.
18 NIMH, Dossier medailles Suez.

Column



Defensie beschermt wat ons dierbaar is. De vraag is natuurlijk wel wat ons dan zo dierbaar is. Naast de verdediging van het grondgebied dient de krijgsmacht voor het bevorderen van de internationale rechtsorde. Dat idee heeft een knauw gekregen na twintig jaar inzet in Afghanistan en de weinig verheffende manier waarop het Westen zich uit het land heeft teruggetrokken. Is het allemaal voor niets geweest? Moeten we ons voorlopig maar eens concentreren op de eerste hoofdtaak? Hebben humanitaire overwegingen überhaupt wel een plaats in ons buitenlands- en veiligheidsbeleid?

Dat zijn geen toevallige vragen. Militairen lopen ermee rond. Sommigen hebben een geweldige – ook leerzame – tijd gehad. Anderen zijn geschokt geweest door wat ze daar allemaal zagen. Er zijn er die verwondingen hebben opgelopen, lichamelijk en geestelijk. Het thuisfront heeft meegeleefd en soms zijn er gezinnen door gebroken. En er zijn slachtoffers gevallen. De tijd van inzet in Afghanistan moet hoe dan ook verwerkt worden omwille van al die betrokkenen. Die verwerking is niet simpel. Zelf voel ik me ook verantwoordelijk, omdat ik als Kamerlid heb ingestemd met het besluit om naar Uruzgan te gaan. Voorafgaand aan het Kamerdebat vond een historische fractievergadering plaats. De fractievoorzitter concludeerde: 'We gaan instemmen met de ISAF-missie.' Hij keek ieder fractielid afzonderlijk in de ogen: 'Neem jij die verantwoordelijkheid op je?' Het ging niet over de invoering van schoolfruit, zullen we maar zeggen.

'Als het Westen alleen maar voor de orde zou opkomen en niet voor het recht, verliest het een fundamenteel kenmerk van waar het voor staat'

Was het een verkeerd besluit? Achteraf is het makkelijk fouten aan te wijzen. Na de aanslagen van 11 september 2001, kwam Afghanistan in het vizier. Hierbij speelden meerdere factoren een rol. Solidair zijn met onze bondgenoot die op 11 september zo zwaar getroffen was en laten zien dat we als Nederland militair wat voorstellen. Het terrorisme bestrijden, dat met instemming van het Taliban-regime vrij zijn gang kon gaan. De veiligheid aldaar verbeteren en de Afghanen helpen met de opbouw van een beter bestuurbaar land. Daar zat iets dubbels in. Aan de ene kant de veiligheid vergroten en anderzijds aan wederopbouw doen. Dat is de regering ook verweten: was Uruzgan nou een vechtmissie of een opbouwmissie? Het was beide.

Het is jarenlang beter gegaan in het arme Afghanistan. Over de zin ervan kan ik twee dingen zeggen. Ten eerste over de rol van de individuele militair. Elk leven dat is gespaard, elke brug die is hersteld of aangelegd, elk voorbeeld van vreedzaam overleg om tot oplossingen te komen, elke meningsuiting die vrij kon worden gepubliceerd, en elk meisje dat naar school kon gaan. Daaraan bijdragen is een prestatie die in de herinnering blijft. Misschien putten mensen in Afghanistan uit die herinnering de kracht om ooit, wanneer de macht van de Taliban-barbaren over het hoogtepunt heen is, hun land opnieuw vorm te geven. Op die manier heeft het zin gehad.

Ten tweede over het grote plaatje. Wij Westerlingen zijn een beetje eigenaardig. Voor ons bestaat veiligheid uit orde en uit recht. Orde, om geweld in te dammen met een functionerende overheid en een adequate strijdkracht. Recht, om die samenleving in vrijheid en welvaart vorm te kunnen geven. Als het Westen alleen maar voor de orde zou opkomen en niet voor het recht, verliest het een fundamenteel kenmerk van waar het voor staat. Twintig jaar Afghanistan lieten zien hoe serieus we daarin waren.

Natuurlijk, dit is de tijd om te leren van wat we in dat land gedaan hebben. Die lessen zullen kritisch zijn en ze zullen vast en zeker leiden tot bijstelling van beleid. Maar laten we het kind niet met het badwater weggooien. Defensie beschermt wat ons dierbaar is.

Prof. dr. Theo Brinkel is KVMO hoogleraar Militair-maatschappelijke studies aan de Universiteit Leiden.

LTZ1(LD) KMR Machiel Venema MA



Afghaanse evacuees aan boord van een C-17 Globemaster komen op 22 augustus 2021 aan op Naval Air Station Sigonella, Italië (U.S. Naval Forces Europe-Africa/U.S. 6th Fleet)

Waarom 'meer Europa' en taakspecialisatie onvermijdelijk zijn, maar keuzes maken daarover niet

Kabul, augustus 2021. Duizenden Europeanen en mensen die voor Europese overheden en krijgsmachten hebben gewerkt moeten worden geëvacueerd. Dit omdat de Taliban veel sneller dan alle Europese regeringen hadden voorzien, de macht in Afghanistan overnamen.

De keten van gebeurtenissen, die eindigde in een roemloze aftocht, begon met de afkondiging van de eenzijdige terugtrekking van de Verenigde Staten na een aanwezigheid van bijna twintig jaar in het land. Door veel Europeanen werd daar met afschuw en verbazing op gereageerd. Er werd een voldongen feit gepresenteerd; er was geen ruimte voor discussie of inspraak. Waarom werd ook duidelijk in de dagen en weken erna: Europa had ook geen capaciteiten of belangen waar de Verenigde Staten rekening mee zouden moeten houden om de eigen belangen niet te schaden. Met andere woorden, op dit vlak was Europa volkomen irrelevant. De inspanningen van militairen en diplomaten om zoveel mensen als mogelijk te evacueren waren bewonderenswaardig en verdienen respect, maar gaven ook heel duidelijk aan waar aan het schort. Al die individuele Europese landen, met hun beperkte capaciteiten, waren aan anderen overgeleverd om überhaupt iets voor elkaar te krijgen of om een bepaald overwicht af te dwingen.

En dat is niet voor de eerste keer: bij conflicten in Joegoslavië, Kosovo, de Krim, en diverse gebieden in Afrika schitterde Europa door een gebrek aan politiek leiderschap, eenheid en militaire capaciteiten. De vraag is of de eerste twee factoren automatisch een verband hebben met de laatste. Daar wil ik dan ook op focussen voor nu.

Het gebrek aan militaire capaciteit heeft vele oorzaken. Uiteraard zijn de lage defensiebudgetten hier voor een groot deel debet aan. Maar, is dit niet een te eenvoudige verklaring? Zou Europa niet meer militaire capaciteit kunnen hebben door slimmere verdergaande samenwerking, integratie en het maken van keuzes bijvoorbeeld op het gebied van taakspecialisatie?

Taakspecialisatie, waarbij landen kiezen voor domeinen die hun passen of die essentieel zijn (bijvoorbeeld uit militaire, diplomatieke of economische redenen), wordt door velen gezien als het opgeven van zelfstandigheid en de mogelijkheid tot autonoom militair optreden. Dit klopt in de theorie, maar in de praktijk is deze zelfstandigheid al zeer minimaal. Nederland en ook alle andere Europese landen, ondernemen geen militaire missies meer zonder deelname van andere, leidende Europese landen. En waarom? Omdat de belangen misschien niet altijd helemaal exact hetzelfde zijn, maar voor het grootste deel wel. Vluchtelingen, klimaat, opkomend extremisme ten noorden van de Sahel, Rusland, cyberbedreigingen: het zijn allemaal thema's die alle landen raken en bedreigen en die niet zelfstandig bestreden kunnen worden. Met andere woorden, het argument voor behoud van strategische autonomie als hoogste goed is niet meer van deze tijd. En we kunnen het al helemaal niet meer betalen.

Ik pleit daarom voor verdere discussie om besluiten te nemen over taakspecialisatie en verregaande samenwerking. Samenwerking en integratie op het gebied van taken die betrekkelijk eenvoudig multinationaal kunnen worden uitgevoerd. Het is altijd gevaarlijk om voorbeelden te noemen (want er zijn altijd argumenten tegen te benoemen), maar om de discussie niet dood te laten slaan of te laten verzanden in algemeenheden) zou je bijvoorbeeld kunnen denken aan veelal verdedigende taken van aard. In het maritieme domein gaat het bijvoorbeeld over maritieme luchtpatrouilletaken, mijnenbestrijding en bescherming van vitale maritieme infrastructuur. Maar om dit iets substantieel te laten opleveren kan dit natuurlijk alleen als er ook keuzes worden gemaakt op het gebied van standaardisatie van materieel en procedures, locaties, opleidingen en financiering. Bij het maken van deze keuzes zijn er altijd winnaars en verliezers, maar deze zijn er bij het níet maken van keuzes zeker ook. Kijk naar de samenwerking tussen Nederland en België, zonder deze samenwerking hadden beide marines er slechter voorgestaan dan nu.

Een andere discussie, die gevoeliger is, gaat over nationale taakspecialisatie. Moeten landen allemaal nog in staat zijn een leger in de vorm van een Zwitsers zakmes -ik heb de term niet zelf bedacht- in stand te houden? Zeker, een zakmes is soms handig, maar steeds vaker is er een kettingzaag of moker nodig. Wellicht allebei en dan niet één, maar vele. Is het dan niet handig om partners te hebben die, in plaats van Zwitserse zakmessen, een paar kettingzagen kunnen meenemen? Je moet erop kunnen vertrouwen dat deze partners komen als er iets moet worden omgezaagd. Mijn inschatting is dat deze zullen moeten komen, juist omdat de gemeenschappelijke belangen zo groot zijn en er geen andere keuze is. Ook hier sta je dan weer voor grote, bijna onmogelijke keuzes over wat dan te doen en ook hier zullen weer winnaars en verliezers zijn op het gebied van diplomatie, militaire capaciteiten en industrie.

Het zou dan ook makkelijk zijn om nu in dit korte artikel in dit blad te pleiten voor het behouden en vergroten van de Koninklijke Marine ten koste van andere domeinen. Preken voor eigen parochie en makkelijk scoren. Er zijn legio argumenten om dit te onderbouwen, maar dit lijkt me te eenvoudig, ook omdat anderen (in andere fora) dan vermoedelijk zullen pleiten voor de luchtmacht en respectievelijk landmacht. Daar schieten we niets mee op en zal tot niets leiden.

Daarom begint het, en dat is dan weer onbevredigend, met politieke keuzes. Wat is de visie van onze belangrijkste politici over autonomie op militair gebied en hoeveel is ze dat waard? Aangezien de formatie nog even lijkt te duren en de begroting geen ruimte geeft voor een verhoging van het budget met vier miljard, lijkt me dit een zeer urgent onderwerp voor de agenda (net zoals klimaatverandering, immigratie, zorg, onderwijs en veiligheid). Of komt het zover dat Defensie zelf de keuzes moet gaan maken, omdat daar nu eenmaal de specialisten en echte experts zitten? Die weten uiteindelijk wat er nodig is, om als het ertoe doet, hun taken uit te voeren en het verschil te maken met de tegenstander.

LTZ1 (LD) KMR M. (Magiel) Venema is hoofdbestuurslid bij de KVMO en werkt bij Damen Naval. Dit opiniestuk is geschreven op persoonlijke titel.

Boeken



Maar dat mag je niet zeggen *De nieuwe generatie radicaal- en extreemrechts in Nederland*

Auteurs	Nikki Sterkenburg
Uitgever	Das Mag, 2021
Omvang	245 blz
Prijs	€ 23,50
ISBN	9789493168817

Nikki Sterkenburg kwam als journalist bij Elsevier in aanraking met extreemrechtse jongeren en besloot te onderzoeken wat hen dreef. In *Maar dat mag je niet zeggen*, de handelsversie van haar in Leiden verdedigde proefschrift*, laat zij zien dat er verschillende motieven zijn om tot extreemrechts toe te treden, dat de receptie van het extreme gedachtengoed steeds makkelijker verloopt en dat het gevaar van een aanslag uit die hoek sterk toeneemt.
Het stak Sterkenburg dat zij enorm veel recent materiaal kon vinden over jihadistisch extremisme, maar bijna niets over extreemrechts. Bovendien waren boeken en studies over extreme (radicale) jongeren vaak exclusief gebaseerd op bestudering van teksten en documenten; met de betrokkenen zelf werd niet gesproken. De onderzoekster besloot in dat gat te springen en het gesprek met extreemrechtse jongeren (en ouderen) aan te gaan.
Door bijeenkomsten van extreemrechts en extreemlinks, waar sommige extreemrechtse figuren op af komen om te rellen, kwam zij in contact met haar doelgroep. Een aantal dingen viel op in de gesprekken die in de drie jaar daarop volgden: waar voorheen de bemoeienis van extreemrechts bij publieke protesten tegen de overheid of wat dan ook resulteerde in het afhaken van de originele demonstranten, lijkt deelname van extreemrechts nu steeds breder geaccepteerd. Extreemrechtse gedachten zijn zeker sinds 2014/2015 (Europese vluchtelingencrisis) steeds meer gewoon geworden en worden ook door personen die niet tot die kring behoren geuit of gesteund in het maatschappelijk debat en/of via diverse internetplatforms.
In haar onderzoek komt Sterkenburg drie typen extreemrechtse gedachten tegen en vijf typen activisten. Uit eerder onderzoek van onder andere Cas Mudde, dat zij aanhaalt, komt naar voren dat bij onderzoekers vaak grote onenigheid bestaat over wat extreemrechts nu eigenlijk is. Sterkenburg definieert drie grote smaken: cultuurnationalisme, etno-nationalisme en radicaal-nationalisme. De eerste groep streeft vooral naar een nationale cultuuridentiteit en is sterk tegen de islam. Assimilatie moet voorop staan en of islamieten dat kunnen of willen wordt betwijfeld. Etno-nationalisten streven naar een Europees continent met bewoners van één ras. Migranten van andere rassen kunnen er dus nooit bij horen. Deze groep vreest ook de ondergang van de blanken als raciale groep.
De radicaal-nationalisten vinden het blanke ras superieur en zien de andere nationalisten als teveel gefixeerd op de islam, terwijl het echte gevaar in de joden of zionisten schuilt.
Waarom voelen mensen zich tot deze stromingen aangetrokken, vroeg Sterkenburg zich af. Zij onderscheidt vijf typen activisten die vaak de straat op gaan of het internet opzoeken: rechtvaardigheidszoekers zijn vooral boos op de overheid; politieke zoekers zijn op zoek naar brede steun; spanningszoekers willen vooral provoceren; sociale zoekers zijn met name op zoek naar vriendschap; ideologische zoekers zien hun tocht vooral als zelf verwezenlijking.
Het inclusieve onderzoek van Sterkenburg maakt op een begrijpelijke manier duidelijk dat van de meest luidruchtige types weinig gevaar uitgaat. Immers, blaffende honden bijten niet. Met name de eenzame strijder, de *-lone wolf-*, die veelal via internet in aanraking komt met extreem gedachtengoed en buitenom de aandacht van politie- en veiligheidsdiensten radicaliseert, is waar Sterkenburg voor vreest.
*Wie het proefschrift ook wil lezen: *Van actie tot zelfverwezenlijking*, te vinden op de website van de Universiteit Leiden.
Drs. A.A. Bon



Krijgsgeweld en kolonie *Opkomst en ondergang van Nederland als koloniale mogendheid (1816-2010)*

Auteurs	Petra Groen, Anita van Dissel, Mark Loderichs, Rémy Limpach, Thijs Brocades Zaalberg
Uitgever	Boom, 2021
Omvang	644 blz
Prijs	€ 55,00
ISBN	9789024438952

Met Krijgsgeweld en kolonie heeft het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) opnieuw een indrukwekkende prestatie geleverd. Het is het vierde deel dat verschijnt in de reeks Militaire Geschiedenis van Nederland. Net als de vorige delen (eerder verschenen al De Tachtigjarige Oorlog, Oorlogen Overzee en Krijgsmacht en handelsgeest) ziet het boek er fantastisch uit. De beeldredactie verdient complimenten voor de wijze waarop de vele foto's, schilderijen en kaarten zijn verwerkt. Het is een genot om door het boek te bladeren en de afbeeldingen weten het verhaal echt tot leven te wekken.
Het boek kent drie delen. Deel één behandelt het Nederlands militair optreden in Nederlands-Indië in de periode 1816-1941. Deel twee gaat in op de Tweede Wereldoorlog en het verlies van Indië in de periode 1941-1962. Na een kort intermezzo over de Nederlandse koloniën op de westkust van Afrika richt het derde deel zich op de acties van de Nederlandse krijgsmacht in Suriname en op de Antillen in de periode 1816-2010. Alle drie de delen laten zien dat Nederland, in tegenstelling tot het beeld van ons land als vredelievende natie dat het internationaal recht hoog in het vaandel heeft staan, in de afgelopen twee eeuwen het krijgsgeweld niet schuwde. Vooral niet in de koloniën.
De auteurs weten overtuigend aan te tonen dat koloniale geschiedenis gelijkstaat aan militaire geschiedenis. De tabel op pagina's 509-513 toont dat er in de periode 1816-1914 geen jaar voorbij ging waarin er geen militaire operatie plaatsvond in de Indonesische archipel. Keer op keer mobiliseerde het Nederlandse koloniale bewind troepen om delen van Nederlands-Indië te 'pacificeren'. In het Caraïbisch deel van het koninkrijk ging het er iets rustiger aan toe, maar ook daar kwam de krijgsmacht geregeld in actie tegen de lokale bevolking. Het imperiale project van Nederland stoelde op geweld en door dit gedegen en gedetailleerd uiteen te zetten levert het boek een belangrijke bijdrage aan de geschiedschrijving over het koloniale verleden van ons land.

Daarnaast biedt het boek nieuwe inzichten door de lange lijnen van de koloniaal-militaire geschiedenis duidelijk naar voren te brengen. Neem bijvoorbeeld de politionele acties. Wie het optreden van de Nederlandse militairen in de periode 1945-1950, en het extreme geweld dat werd toegepast, alleen relateert aan de Tweede Wereldoorlog kan een vertekend beeld krijgen. Het ging niet alleen om het herstel van het Nederlands bewind na de Japanse bezetting. Het was tevens de voortzetting van een traditie van koloniale overheersing. De motieven van de Nederlandse regering en het harde optreden van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL) komen in een heel ander licht te staan als de lange voorgeschiedenis ook in ogenschouw wordt genomen. Het perspectief van de lange termijn maakt het gewelddadige Nederlandse optreden niet minder bezwaarlijk, wel minder uitzonderlijk.
De auteurs weten een relatief onbekend deel van de Nederlandse geschiedenis op een gedegen wijze uit te leggen. Er is slechts één belangrijk minpunt: bij vlagen is de stijl nogal afstandelijk. Frases als "tegenstanders met een lage organisatiegraad" (p.59) zijn feitelijk correct, maar ook abstract. Het verhaal blijft op deze manier een beetje hangen op analytisch niveau. Dit wordt versterkt door het ontbreken van persoonlijke verhalen. De ideeën van de officieren over het eigen optreden komen slechts zeer summier aan bod. Ook de lotgevallen van de lagere rangen worden slechts in algemene zinnen beschreven. Het zou het boek verrijken als niet alleen wordt ingegaan op het beleid maar ook op de persoonlijke ervaringen van 'onze jongens'. Het ontbreken van de verhalen van de lokale bevolking is een bewuste keuze en ook te begrijpen gezien de focus van het boek op de Nederlandse krijgsmacht. Het is wel te hopen dat in de toekomst ook het perspectief van de tegenstander uitgebreid onderzocht zal worden.
Ondanks deze omissies is Krijgsgeweld en kolonie zeker de moeite waard. Een fascinerend verhaal dat helder in woord en beeld is gebracht. Met dit boek heeft het NIMH weer een prachtig boek over een niet zo prachtig aspect van ons verleden geleverd.
Drs. J.C. Plesman

OCEANS X

De verandering zijn

De klant-leverancier relatie



***Launching customership* heeft zijn beste tijd gehad. Het houdt echte innovatie, oftewel beweging naar iets waarvan we het bestaan of impact nog niet goed kunnen inschatten, tegen. Een open klant-leverancier relatie is meer van deze tijd: een constructie waarin de rol van klant en leverancier continu verwisselbaar is.**

Het *launching customership* van Defensie wordt veelvuldig gebruikt in organisatie overstijgende beleidsdocumenten. Vaak zijn dit documenten die een nieuwe beweging moeten initiëren. Een beweging waarvoor de business case nog niet hard te maken is.
Als we eerst kijken naar de taken en verantwoordelijkheden die een *launching customer* op zich neemt dan is Defensie helemaal niet de ideale partner. Mijn inziens gaat het over verkennen, beproeven, evalueren en gezamenlijk verbeteren. Dat kost tijd. Dat vraagt om wederzijdse betrokkenheid. En dat vraagt om een visionair punt op de horizon waarvan we nog niet precies weten hoe we er gaan komen maar wel gezamenlijk naartoe op weg zijn. Het vraagt om een open duurzame relatie.

Als we dan vervolgens kijken naar de wederhelft - de *launching supplier*, dan verwacht ik een geïnspireerde ondernemer die risico's wilt lopen om nieuwe product-/marktcombinaties te ontdekken. Die een gezonde weerstand heeft tegen lange administratieve processen en die in deze fase kosten ondergeschikt vindt aan de kans.

'Een constructie waarin iedereen tegelijkertijd zowel klant als leverancier is en die rol continu kan verwisselen, daar zou ik mijn geld en aandacht op inzetten…'

In de praktijk gaat het mis bij de introductie van het woord *customer*. Als een organisatie als Defensie in de rol van *customer* terecht komt dan zit ze gevangen in haar eigen (inkoop-) systeem. Het maakt dit systeem weinig uit of we nu *launching* zijn of gewoon regulier, we zijn gewoon klant. Daarmee is sprake van een *lock-in* met een geformaliseerde en tijdelijke (exclusieve) relatie. Daarbij komt dat de beschikbare tijd om operationeel te testen en te verbeteren in de praktijk gering is. De operationele druk is gewoonweg te hoog. Tekorten in (opgeleid) personeel of verminderde materiële beschikbaarheid zorgt met regelmaat voor een verschuiving van prioriteiten.

De bovengenoemde 'lock-in' doet ook iets met de inspiratie van de ondernemer. Mocht er al sprake zijn van inspiratie dan wordt deze er systematisch uitgekamd door de aanbestedingsprocedure. Vervolgens voorkomt de lock-in dat er voldoende motivatie aanwezig is om deze inspiratie na de gunning weer op te pakken. Waarom zouden ze?

Berend van de Kraats is oud-onderzeebootcommandant en initiatiefnemer van BOOST. Met de maatschappelijk geïntegreerde doetank OceansX werkt hij nu aan een nieuwe manier van organiseren. Hierin staat het menselijk potentieel centraal en wordt het volledig ingezet om te werken aan wat ons dierbaar is.

Ik concludeer dat het *launching customership* van Defensie zijn beste tijd gehad heeft. Sterker nog, het houdt een traditionele verhouding kunstmatig in stand. Het houdt echte innovatie, oftewel beweging naar iets waarvan we het bestaan of impact nog niet goed kunnen inschatten, tegen. Het maakt het beschikbare geld belangrijker dan de beschikbare kans.

Met de huidige invulling van het *launching customership* krijgen we antwoorden op de vragen van vandaag. We blijven daarmee dus reactief. De oplossing zit hem in het zo lang mogelijk uitstellen van de klant-leverancier verhouding. Door het inrichten van een vrije ruimte kunnen we langdurig maatschappelijk geïntegreerd verkennen. Waarbij iedere deelnemer wel geïnspireerd móet zijn om er wat voor zichzelf uit te halen.

Een constructie waarin iedereen tegelijkertijd zowel klant als leverancier is en die rol continu kan verwisselen, daar zou ik mijn geld en aandacht op inzetten.

Blijf in contact!

- ***Bekijk www.Oceansx.nl – Oplossen vanuit beweging***
- ***berend@oceansx.nl*** *voor reacties en tips*
- *Volg ons op* ***@oceansx.nl*** *en* ***/company/oceans/***

https://vimeo.com/579288291

KVMO 64-jarigendag 2021

Gezien de versoepelingen van de coronamaatregelen kan de op 3 november geplande KVMO 64-jarigendag, bij het Marine Etablissement Amsterdam, doorgang vinden! 2020 en 2021 zullen daarbij gecombineerd worden. Dit betreft de geboortejaren 1956 en 1957. Deze dag is bedoeld voor de militairen en hun partners.

Gezien de grootte van de groep in combinatie met de coronamaatregelen, kan deze dag helaas niet worden afgesloten met de gebruikelijke rondvaart. De uitnodigingen voor deze dag zullen uiterlijk 5 oktober verzonden worden.



Als u geen uitnodiging heeft ontvangen en van mening bent dat u wel tot de betreffende doelgroep behoort, dan kunt u dit aangeven via info@kvmo.nl
of telefonisch via 070-3839504.

Let op: er is maar een beperkt aantal plaatsen beschikbaar. Indien de belangstelling te groot is, zal op 11 mei een extra voorlichting worden gehouden.

Teneinde de toegang tot het evenementencomplex volgens de coronaregels te laten verlopen, dient u en indien aanwezig uw partner, met de corona-check-app aan te tonen of u gevaccineerd bent, cq. recentelijk getest bent of corona heeft gehad. Zonder deze geldige app, kan helaas geen toegang worden verleend.

Het hoofdbestuur van de KVMO verwelkomt haar nieuwe leden!

I.A. Balder
M.L. Bakker
N. Bloksma
A.J. Boosman
C. van den Bos
L.T. van den Broek
J.J. de Bruin
S.H.G. van Eupen
J.W.G. Fox
J. Gloudemans
S. Grefen
E.J. Groeneveld
J. Hachmang
L.F.C. Hensen
P.D.J. Houtkoop
N.A.A. van der Kamp
R.G.J. Keurentjes
V.B. Kraaijebosch
T.M. Kruiter
J.R. Kuipers
J. Kuizenga
E. Masclee
S.C. Meer
L. Niemeijer
R. Nieuwenburg
B.W. van Nooten
F.A.H. Oort
N.H. te Pas
S. Poel
N.J. Reurslag
D.M.D. Roos
B.T. Schepers
D.M. van Schie
T.M. Smit
M.H.J. ten Velde
K.J. Verfaille
D.J. Verheul
R.M. Volkers
D.W.G. Voortman
W.D.M. Weeteling
J.D. Wennemers
R. Willeboordse
S. Willems
S.I. Willems
H.J. Woord
B.E. Zegeling

Allen zijn adelborst

In Memoriam

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

Mvr. **A.H. Jager - Arnold Bik** (†3 maart 2021)
CDR b.d. **H.W. van Vliet** (†9 juni 2021)
LTZA1 b.d. **J. Roos** (†31 juli 2021)
KLTZ b.d. **J. de Wolf** (†16 augustus 2021)
KTZA b.d. drs. **M. Koopman** (†27 augustus 2021)
LTZVK2OC b.d. **G. Taal** († 7 september 2021)
KTZ b.d. **M.F. Bus** († 21 september 2021)

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

Activiteiten najaar 2021

AFDELING NOORD

2 nov **Postactieven borrels**
7 dec Locatie : Marineclub, Den Helder
Aanvang : 17.00 uur
Info : Ter plaatse kan men zich opgeven voor het gezamenlijk PA-diner na afloop van de borrel.

AFDELING MIDDEN

2 nov **Borrel**
Locatie : Café Restaurant Schlemmer, 's-Gravenhage
Aanvang : 17.00 uur

AFDELING ZUID

7 nov **Mosselmaaltijd**
Locatie : De Merelhoeve, Nieuw en St Joosland
Aanvang : 13.00 uur

Voor vragen of nadere informatie over de activiteiten van de afdeling Zuid kunt u mailen naar: **KVMOZuid@aim.com**

Rectificatie
In Marineblad 4 van juli 2021 (p. 6) staat in het interview met de voormalig C-ZSK vice-admiraal Rob Kramer dat hij ledenraadpleging binnen de bonden waardeert en zou willen dat ook AFMP, ACOM en VBM die organiseren. Echter, dat hebben de betreffende bonden weldegelijk gedaan.

Oproep Nieuwsbrieven KVMO

Gebleken is dat de digitale nieuwsbrieven KVMO vaak niet aankomen als de geadresseerde zich heeft aangemeld met zijn/haar @mindef.nl adres. Ons verzoek is om, indien u de informatieve nieuwsbrieven van de KVMO wilt ontvangen, uw privé-mailadres aan ons door te geven. Dit kan via **info@kvmo.nl** Dank voor uw medewerking!

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

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

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
Vice-voorzitter:
KTZ ing. W.P Groeneveld EMSD
Secretaris:
LTZ2OC (LD) H.M. Krul
Penningmeester:
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt
Namens Afdeling Noord
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Namens Afdeling Midden
LTZ1 drs. M.M.H. Heijligers
Namens Afdeling Zuid
vacature
Namens Afdeling Caribisch gebied
LTZ2 (LD) M.E.A. Römer
Namens Werkgroep Postactieven
KLTZ b.d. M.A. Eland
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 (LD) KMR M. Venema
Namens Werkgroep Jongeren
LTZ3 (LD) K.W. Lelieveld
Namens de Werkgroep Genderbeleid
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:
Noord:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
KLTZ b.d. P.J. van Maurik
KLTZ b.d. B. Fritzsche
LTZ1 (LD) P.Y. Handgraaf-Blok
Midden:
LTZ1 drs. M.M.H. Heijligers
KTZ (TD) ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge
KTZ b.d. H. van Eijsden
Zuid:
maj KL b.d. P. van der Laan
KLTZ (SD) b.d. A.J. Zwiers
KLTZA b.d. P.A. Brons (postactieven)
Caribisch Gebied:
LTZ2 (LD) M.E.A. Römer

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

Nuldelijnsondersteuner (NOS) KVMO
KLTZ b.d. Theo Zelisse
nos.kvmo.tz@gmail.com
06-41464319

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

Onderlinge Bijstand

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

KVMO

verwelkomt promotie 2021 op het KIM!

