MARINEBLAD

NUMMER 5 | AUGUSTUS 2022 | JAARGANG 132

KVMO



Directie Materiële Instandhouding

West-Afrika & de Golf van Guinee

Defensienota 2022 nader beschouwd

Herdenking Zr.Ms. Adder

Inhoud









COLUMNS

3 **VOORZITTER KVMO**

11 **JONATHAN HOLSLAG**

20 **SERGEI BOEKE**

28 **THEO BRINKEL**

35 **BEREND VAN DE KRAATS**

ACTUEEL / KENNIS

4 **LEVERBETROUW-BAARHEID DMI**
Ivo Marx

12 **DEFENSIENOTA 2022 BESCHOUWD**
Roy de Ruiter

14 **MARITIEME VEILIGHEID WEST-AFRIKA**
Idzerd van Eysinga

22 **OPINIE**
Pieter Kok

30 **HERDENKING ZR.MS. ADDER**
Bas Naafs red.

MENSEN / ACTIVITEITEN

26 **VERBORGEN SCHATTEN**
Graddy Boven

36 **ONDERLINGE BIJSTAND**

38 **KVMO ZAKEN**
Scriptieprijs
Arbeidsvoorwaarden

39 **KVMO ZAKEN**
In Memoriam
Agenda

40 **JOHAN DE WITT-CONFERENTIE 2022**

VASTE RUBRIEKEN

21 **SIGNALEMENTEN**

29 **BOEKEN**

34 **CARTOON**

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

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, KLTZ (TD) F.G. Marx MSc. EMSD, LTZ1 (TD) dr. ir. W.L. van Norden, dr. A.J. van der Peet, KOLMARNS R.A.J. de Wit

Medewerkers:
mw. drs. Z. Borgeld-Guman, dr. S. Boeke, prof. dr. T.B.F.M. Brinkel, prof. dr. J. Holslag, 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. 06 305 89 152

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:
Zr.Ms. Van Amstel ligt in Dok VI voor onderhoud (Koninklijke Marine)

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

Column



En weer door. De vakantie zit erop, de rust is hopelijk genoten en het werk was even vergeten. Ik wens u toe dat gevoel nog even vast te houden, het zou jammer zijn om dit op de eerste dag na de vakantie meteen te verliezen. Want het gaat weer druk worden het komende half jaar. Er staat veel op stapel, van het invoeren van de bepalingen uit het arbeidsvoorwaardenakkoord tot alle veranderingen die de organisatie te wachten staan. Dat betreft reorganisaties, het invoeren van nieuw materieel, het opleiden van nieuwe mensen en ga zo maar door. Om daarbij de operaties en inzet die 24/7 doorgaan niet te vergeten. Voldoende om jezelf voorbij te galopperen. En dat is echt iets waarvoor we moeten waken.

Zoals u weet is de KVMO naast een vakbond vooral ook een beroepsvereniging. Twee van haar doelstellingen zijn dan ook het bijdragen tot de instandhouding van een voor haar taak berekende zeemacht en de belangen van de leden, in de meest ruime zin, te behartigen, teneinde het welbevinden van haar leden te bevorderen. Om hieraan invulling te geven wil ik uw aandacht vragen, en misschien wel waarschuwen, voor risico's die ik zie. Het eerste risico dat ik zie is dat we (wederom) te veel van onze mensen gaan vragen. Alle veranderingen én de normale werkzaamheden komen terecht op de schouders van het zittende personeel. Vanwege arbeidstekorten verrichten velen al meer en extra werk. Met al die veranderingen die op til staan, zal de werkdruk voorlopig *niet* minder worden. Althans, als we dat toelaten. Juist door te doseren en niet alles hier en nu te willen, kunnen we ervoor zorgen dat we elkaar niet overbelasten. Daarmee zorgen we ook voor een op haar taak berekende zeemacht, omdat er voldoende en goed gemotiveerd personeel beschikbaar is. En het zorgt ook voor het welbevinden van onze leden. En die leden zijn ook het personeel van Defensie. Het niet alles hier en nu doen betekent dat we keuzes moeten maken; dat niet alles prioriteit 1A+ kan krijgen, dat we sommige dingen dus niet kunnen doen. Dat zit normaal gesproken niet in ons systeem, maar is volgens mij wel hard nodig.

Een tweede risico dat ik zie is het klakkeloos overboord gooien van afspraken. Afspraken vormen een middel en dienen een doel. Dat is het reguleren en duidelijk maken van de manier van werken. Dat iedereen weet waar hij aan toe is en dat we vertrouwen kunnen hebben in elkaar. Het niet naleven van afspraken zal zorgen voor onrust onder het personeel, omdat men niet meer weet waar het aan toe is. Dat zal zeker niet bijdragen aan het welbevinden van het personeel, noch aan een op haar taak berekende zeemacht. Het derde risico dat ik zie heeft te maken met beide voorgaande, namelijk een onbalans tussen de korte en lange termijn. Alles hier en nu doen is wellicht goed voor de korte termijn, maar zal schade berokkenen op de lange termijn. Het nu doordrukken van dingen buitenom gemaakte afspraken zal op korte termijn misschien zorgen voor wat snelle veranderingen, maar als het vertrouwen is verdwenen, dan zal de schade enorm zijn. Het repareren daarvan zal veel meer kosten en veel langer duren, dan het nu op de juiste manier te doen.

Misschien zegt u nu: hij ziet alleen maar beren op de weg. Dat valt mee, ik zie de weg ook en die zullen we gezamenlijk moeten afleggen. Maar het negeren van die beren is ook niet verstandig, als je er niet langs kunt dan kom je nergens. En dan hebben we zeker geen op haar taak berekende zeemacht!

@Voorzitter_KVMO

KLTZ (TD) Ivo Marx MSc. EMSD



Heldere noodzaak

De Directie Materiële Instandhouding en leverbetrouwbaarheid

De leverbetrouwbaarheid van de Directie Materiële Instandhouding (DMI) kan en moet beter. Vanwege vertraagde projecten onderzocht TNO in opdracht van de DMI-directie mechanismen rondom de DMI-leverbetrouwbaarheid. De Commandant Zeestrijdkrachten Vice-admiraal René Tas benadrukte tijdens zijn werkbezoek in april 2022 aan voornoemde directie dat er werk aan de winkel is om de materiële gereedheid (MG) te verhogen, en dat deze leverbetrouwbaarheid (wat een onderdeel van de MG is) dus beter moet. De financiële impuls vanuit het kabinet schept verwachtingen die, gecombineerd met de significant gewijzigde situatie in de wereld, maken dat de DMI leverbetrouwbaarder *moet* worden.

Uit het onderzoek komen helaas geen enkelvoudige en simpele oplossingen naar voren. Langetermijnverbetering komt stap voor stap en in vijf verbeterthema's, zo concludeert TNO. Deze geïdentificeerde thema's zijn: goed opdrachtnemerschap, het verbeteren van de kennispositie, inzicht in de status van de lopende projecten, effectief prioriteren in portfolio en organisatie en, ten slotte, weerbaarder zijn voor verstoringen (zie figuur 1). De COVID-jaren, recente besparingen op de DMI-begroting, reductie van de inhuurbudgetten, een vacaturestop en een vol portfolio bemoeilijkten implementatie van deze thema's. Gelukkig lijkt een aantal van deze beperkingen nu grotendeels verleden tijd.
Dit artikel behandelt de vijf geïdentificeerde verbeterthema's in de volgorde van figuur 1 en eindigt met een conclusie. Elk thema krijgt uitleg, gevolgd door duiding wat de DMI zelf aan het thema doet, of gaat doen. Allereerst passeert de relevante (reorganisatie)geschiedenis van deze directie de revue, zodat de lezer meer gevoel krijgt bij de gevolgen van eerdere reorganisaties.

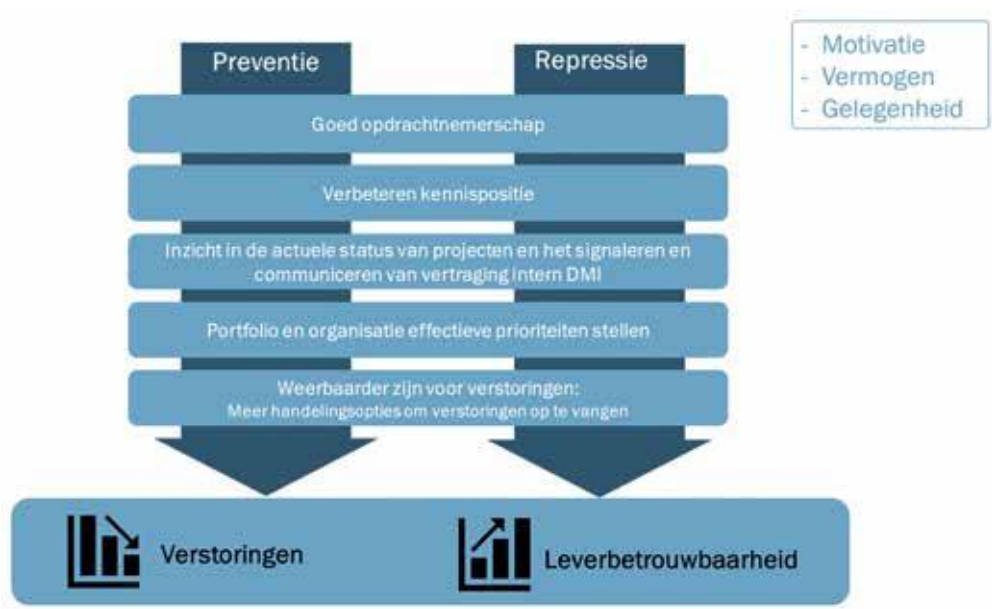
'TNO concludeert dat de diverse opdrachtgevers van de DMI niet altijd even goed in staat zijn de scope voor de DMI-bijdrage binnen een project tijdig en volledig te expliciteren'

De (reorganisatie)geschiedenis samengevat

Een MATLOG-reorganisatie (2012), inclusief een personeelsreductieopdracht door een numerus-fixus reduceerde het aantal arbeidsplaatsen bij de DMI met 500 (ongeveer 20% van de formatie van destijds). Deze numerus-fixus was hierin leidend en niet noodzakelijkerwijs de beoogde toekomstige werklast. Om de hiermee samenhangende risico's te mitigeren werd zo min mogelijk aan productiepersoneel in de lagere schalen weggesneden. De ervaren productie- en midden(management)laag verliet via (vooral) natuurlijk verloop de organisatie. De huidige matrix-organisatie, met daarin een nadrukkelijke vraag- en aanbod-managementlaag, bleek noodzakelijk om keuzes te maken bij ongepland en incidenteel werk. Voorheen was deze VAM-laag minder nadrukkelijk aanwezig door een significant hogere (personeels)capaciteit. Een drie-laagse planningsstructuur vormde de basis van het portfoliomanagement, SAP werd ingevoerd, evenals het assortimentsgewijs werken (AGW).
Vice-admiraal Matthieu Borsboom uitte in zijn rol als C-ZSK in de reorganisatie-evaluatie van 2013 zijn zorgen over de onderbezetting bij de DMI, in combinatie met de relatief oudere werknemers en de (toen al) krapte op de arbeidsmarkt van technisch personeel. Hij waarschuwde voor de langetermijngevolgen, niet in de laatste plaats gelet op een belangrijk gevolg van de numerus fixus: het inboeten op flexibiliteit. Enerzijds is het makkelijk om problemen met de leverbetrouwbaarheids af te schuiven op een reorganisatie uit 2012/2013. Anderzijds staat het DMI-huis op dun ijs inzake personeel. Een nieuwe SAP-reorganisatie zorgde in 2019 voor een impuls met 60 extra arbeidsplaatsen, maar de klap op de vuurpijl moet evenwel nog komen: een reorganisatieplan 'doorlichten MATLOG' uit 2019 leert namelijk dat er nog eens 400(!) arbeidsplaatsen nodig gaan zijn om de organisatie in balans te brengen. Werkelijke vulling hiervan gaat de leverbetrouwbaarheid zeker ten goede komen, maar bovenal leert het TNO-onderzoek dat de DMI de eigen processen en weerbaarheid tegen het licht moet houden. Dat brengt ons bij de verbeterthema's.

Verbeterthema 1: goed opdrachtnemerschap

TNO concludeert dat de diverse opdrachtgevers niet altijd even goed in staat zijn de *scope* voor de DMI-bijdrage binnen een project tijdig en volledig te expliciteren. Daarnaast heeft de DMI moeite de consequenties van niet tijdige en/of onvolledige opdrachten in te schatten en te delen met de opdrachtgever of normsteller (veelal DMO). De sterke '*can do*'-mentaliteit resulteert in een grote focus de kortetermijnproblemen op te lossen (incidenteel onderhoud, de zogenoemde wegenwachtfunctie), of de opdrachtgever ter willen te zijn.



Figuur 1: de door TNO geïdentificeerde thema's uit het rapport DMI-leverbetrouwbaarheid



Figuur 2: Zr.Ms. Karel Doorman op de DAMEN-werf te Amsterdam. Het 'te beschermen belang' en de beveiligingseisen die hieraan gesteld worden aan (onder)aannemers is een uitdaging. Het Stafbureau Integrale Beveiliging (SBIB) en de Militaire Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (MIVD) zien hierop toe.

De komende vijftien jaar neemt het belang van goed opdrachtnemerschap nadrukkelijk toe: DMI voert 70 CZSK-gerelateerde DLP-projecten uit, die vanuit de DMO in opdracht worden gegeven. Daarnaast draagt de DMI bij aan 40 JIVC-projecten en 15 projecten vanuit de defensiebrede- danwel CLAS-band. Een gevoel voor verhoudingen: de voorbereidende fase van de maritieme projecten conform het defensie-projectenoverzicht[1] kost de DMI de jaarlijkse engineeringscapaciteit. Als gevolg van het doorlichten van MATLOG, tracht de DMI nog eens 152(!) engineers te werven. Het is uiteraard in het belang van de DMI –als instandhouder- inhoudelijk bij te dragen, maar het volume aan projecten vergt een balanceer-act tussen deze projecten en toekomstig aan te nemen personeel. Maar wat gaat de DMI doen aan goed opdrachtnemerschap?

De organisatie wordt in toenemende mate zakelijker. Dat wil zeggen, de afgelopen jaren heeft de DMI een recordaantal zakelijk(er) overeenkomsten gesloten met de DMO. Een versterkt Bureau Specifieke Instandhouding (BSI)



heeft hierin de *lead* binnen de DMI. BSI tracht nadrukkelijker de DMI-*scope* van toekomstige DLP-projecten scherper te krijgen. Dit is geheel in lijn met de eerder ingeslagen route binnen de bestuursstaf: de in 2019 ingevoerde plansystematiek en investeringsbeheer vereist betere en tijdige afstemming met de uitvoerende instanties, waaronder dus de DMI. Zakelijker worden betekent ook dat DMI soms de *'can-do'*-mentaliteit nalaat. Zo zijn enkele minder relevante opdrachten ter discussie gesteld omdat de benodigde lascapaciteit ten koste zou gaan van een project met hogere prioriteit, namelijk het kanon op Zr.Ms. Evertsen. Bovendien kwam zij met DMO overeen dat de kwaliteit(las)zorg van dit project bij de laatstgenoemde directie blijft liggen.

DMI draagt inhoudelijk bij aan een Regiegroep Maritiem, met daarin een vertegenwoordiging vanuit de Bestuursstaf (DPLAN), DMO (Projecten / AMS) en CZSK om problemen (o.a. capaciteits- en tijdsfaseringsvraagstukken) meer overkoepelend te managen. Immers: wellicht prevaleert vanwege de gewijzigde veiligheidssituatie beschikbaarheid van een eenheid boven een grote modificatie.

Verbeterthema 2: verbeteren kennispositie DMI

De informatiepositie vertroebelt in voorgenomen projecten, mede doordat de eerdergenoemde drielaagse planningsstructuur onvoldoende functioneert. Het bijhouden van deze planningen is arbeidsintensief en niet *real-time*, mede als gevolg van de beperkingen in ondersteunende systemen. De wegenwachtfunctie (incidenteel onderhoud) verstoort bovendien continu deze planningen. Kritieke paden zijn hierdoor moeilijk te overzien, wat de proactieve projectsturing belemmert. Risico's worden beperkt meegenomen in de planning, mede door een vol portfolio. Wat gaat de DMI hier zelf aan doen?

Het risicomanagement kan en moet beter. Een voorbeeld: het strategische plan om twee Portugese M-fregatten in onderhoud te nemen was op voorhand duidelijk. Namelijk: werf (tijdelijk) personeel op basis van extra (formatie) budget ter realisatie van de significante hoeveelheid extra werk. Dit leidt er bovendien toe dat de DMI personeel tijdelijk binnenhaalt en daarmee de mogelijkheid in de toekomst deze mensen vast te plaatsen. Een onvoorziene vacaturestop, significante reductie van de inhuurbudgetten, COVID, een relatief grote groep uitstroom (pensioengerechtigden) en een relatief oude vloot (veel langdurige storingen) zorgden vervolgens voor de nodige uitdagingen. Project- en portfoliorisico's worden in beginsel wel geïdentificeerd, maar onvoldoende gemitigeerd. Het Portugese project was hierin soms een vloek, soms een zegen: in elk geval leverde het veel inzichten op in het balanceren tussen planoptimisme, realisme en specifieke kwaliteiten die de (arbeids)markt wel, maar ook niet kan leveren. De kritieke pad-planningen zijn van onvoldoende kwaliteit. Niet in de laatste plaats doordat operationaliseren hiervan -zoals reeds aangegeven- bijzonder arbeidsintensief is. Daarnaast heeft dit te maken met de gekozen bedrijfsvoering om (onzekere) besteltijden onderdeel te maken van zogenoemde orderstructuren, waardoor een 'klein' klusje planmatig plots zestien weken duurt. Het lijkt een absolute *must* hier te prioriteren, zodat de projectleiders meer grip hebben op de projectvoorgang.

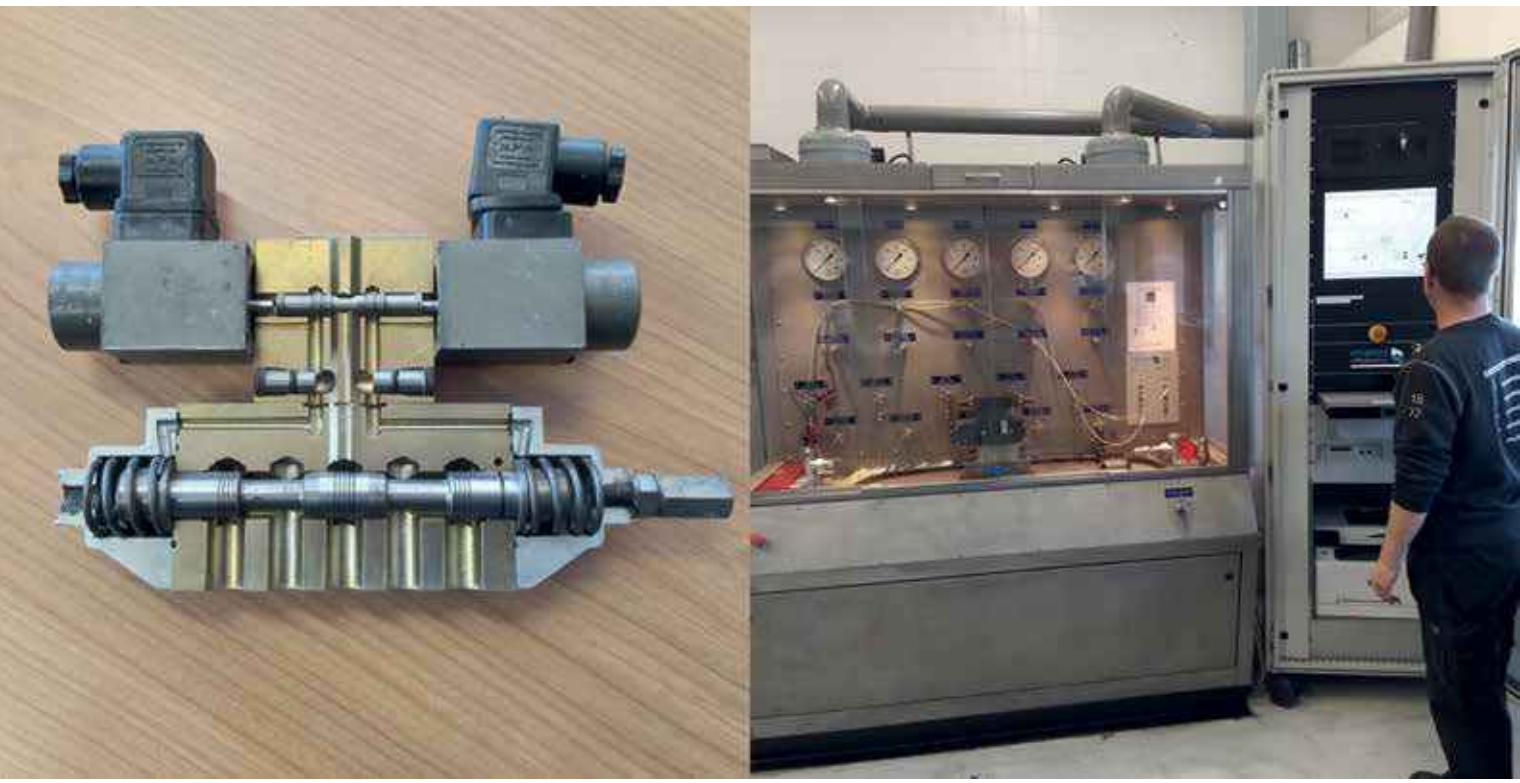
Het huidige DMI-portfolio is meer in lijn gebracht met de bestaande capaciteit. Dit najaar verwacht zij het macroportfolio meer in balans te hebben als het enkele significante projecten afrondt. Vanaf dat moment zal er (weer) meer energie moeten gaan naar het derde, vierde en vijfde verbeterthema. Deze hebben vooral van doen met het portfolio van de DMI en de interne bedrijfsvoering.

Verbeterthema 3: portfolio en organisatie effectieve prioriteiten stellen

Een realistisch portfolio is, aldus TNO, het startpunt voor leverbetrouwbaarheid. Daarnaast vergen werkzaamheden die - vaak op de langere termijn - randvoorwaardelijk zijn om *in control* te blijven meer aandacht. Dit zijn vooral initiatieven gerelateerd aan de bedrijfsvoering. De DMI stelt momenteel vooral prioriteiten vast op basis van een opleverdatum. Dit leidt tot een suboptimaal besluit als de afstemming tussen de projecten onderling en afdelingen niet sluitend is. Bovendien kan dit tot gevolg hebben dat alleen de werkzaamheden met de hoogste prioriteit worden opgepakt. De reeds lopende verbetertrajecten of de herstelketen ondervinden hier hinder van. Wat gaat de DMI hier zelf aan doen?

D-DMI, CDR (TD) Ir. Jeroen Hodes, gaf in 2019 de opdracht gradueel het portfolio meer in lijn te brengen met de staande capaciteit en de aantoonbare realisatie, mede als gevolg van de genoemde vacaturestop en gereduceerde inhuurbudgetten. In het najaar van 2022 is deze slag afgerond.

Meer in controle komen op de meso-planningslaag: de DMI werkt met een drielaagse planningsystematiek op macro- (hoofdlaag), meso- (tussenlaag) en micro-niveau (SAP). De details zijn hier onbelangrijk, maar vanwege een vol macro-portfolio heeft zij grote moeite het achterstallig werk (de 'hekgolf') op een gecontroleerde wijze weg te plannen naar de nabije toekomst, omdat de resources ook op korte termijn overbelast zijn. Omdat het macro-werkpakket meer in balans is gebracht leeft de verwachting dat de meso-laag in toenemende mate onder controle gaat komen.



Figuur 3: het hydraulieksysteem van één van de onderzeeboten bleek vervuild, waardoor de schuiven (links) werden afgekeurd. Onderdelen worden niet meer geproduceerd, zodoende construeerden DMI-engineers eigenhandig een herstel- en productielijn (rechts).

Aan de bedrijfsvoeringzijde lopen veel initiatieven Een kleine greep: robotisering van logistiek door de mens uit het magazijn te halen, implementatie van nieuwe 3D technieken (zie figuur 4), het beter in de greep krijgen van (onderhouds)data, het aansluiten op de toekomstige (meer moderne) bedrijfsvoering, een volgende versie van SAP, professioneel plannen, en beter inzicht krijgen in de kosten van de wapensystemen. Dit alles vindt voorlopig nog binnen de kaders van het meer overkoepelende Sailplan 2030 plaats, hoewel dit plan niet meer de gewenste snelheid weerspiegelt in de huidige nieuwe internationale situatie. De tijd van gereduceerde inhuurbudgetten en vacaturestops zijn in ieder geval voorbij. Het is hoog tijd de veranderenergie op het gebied van deze bedrijfsvoering initiatieven de maximaliseren.

Verbeterthema 4: inzicht in de actuele status van projecten en het signaleren en communiceren van vertraging intern DMI

Er is op managementniveau niet altijd accuraat inzicht in de voortgang van een project. Op werkvloerniveau zijn inzichten in de voortgang van voorliggende activiteiten en het inregelen van randvoorwaarden niet op voldoende niveau. Voortgangsverstoringen worden onvoldoende snel gecommuniceerd en/of verandering van scope leidt veelal niet tot snel ingrijpen. De redenen hiervoor zijn divers van aard. Bijstellingen van de planning betekent veel planningswerk. In het verlengde daarvan geldt dat de 'hekgolf' ook niet altijd herpland wordt en uiteindelijk uit de overzichten verdwijnt. Tot slot is TNO nog onvoldoende duidelijk in welke mate de rapportages de juiste inzichten op projectniveau opleveren en worden toegepast voor stuurdoeleinden. Wat gaat de DMI hier zelf aan doen? Systemen worden nu onvoldoende gevuld. Het (bron)datalandschap is bovendien versnipperd, waardoor informatie niet actueel is. Dataverbetertrajecten duren lang, bovendien blijkt het in de praktijk moeizaam om driehoeksoverleggen tussen project of productie, installatiemanagers en de logistieke keten te voeren. Een project is zo sterk als de zwakste schakel; het gebeurt momenteel vaak dat een besteld onderdeel niet past, defect is of te laat geleverd wordt, waardoor het gehele project uitloopt. Dit komt in de basis door incorrecte data. Uiteraard zijn hierin initiatieven genomen. Op korte termijn steekt de DMI in op inhuur, omdat naar verwachting het personeel(wervings) proces niet altijd voorziet in de gewenste snelheid. Bovendien tracht zij de overbelaste engineeringsafdelingen te ontlasten door engineers toe te voegen aan de logistieke zijde. Naar verwachting ontstaat hierdoor een impuls op datagebied en -verrijking omdat de reguliere engineers de handen vol hebben aan de verouderde vloot.

Systeemlogistiek (techniek) en ketenlogistiek (logistiek) moeten beter integreren om zo versnelling van onderhoudsperioden mogelijk te maken. Activiteiten kennen momenteel een lange planningsdoorlooptijd. Dit maakt enerzijds flexibiliteit en zelforganisatie mogelijk. Anderzijds kan deze flexibiliteit een dreigende vertraging verhullen totdat de vertraging zich daadwerkelijk manifesteert. De lange doorlooptijd komt (o.a.) doordat besteltijden onderdeel zijn van de orders. Kortom: een artikel wordt pas besteld wanneer de onderhoudsorder in SAP staat. Als een artikel te laat arriveert of als er een incorrect artikel geleverd wordt bestaat er überhaupt geen moge-

lijkheid meer bij te sturen vanuit een project. Momenteel verhoogt de DMI de plankvoorraden. Dit heeft twee voordelen: aan planningszijde is het mogelijk om de besteltijden te elimineren. Dit draagt enerzijds bij aan een eenvoudiger kritieke pad planning, die meer gericht is op het werkelijk uit te voeren werk van een werkplaats. Weliswaar wordt hierdoor de planvrijheid beperkt, maar het maakt sturing van werk binnen een sterk ingekort tijdslot veel beter mogelijk. Dit zal de leverbetrouwbaarheid sterk ten goede komen, althans dat is de verwachting. Ten slotte kan een installatiemanager veel eerder controleren of de juiste spullen zijn geleverd. Overlegmomenten zullen beter benut moeten worden voor het vroegtijdig signaleren, communiceren en handelen op potentiele verstoringen.

In 2019 is een plan ingediend bij de Bestuursstaf (de zogenoemde BKI-reservedelen) om de voorraad kritieke reservedelen, die momenteel grote impact hebben op de materiële gereedheid, te verhogen. Dit plan wordt momenteel in tranches uitgevoerd.

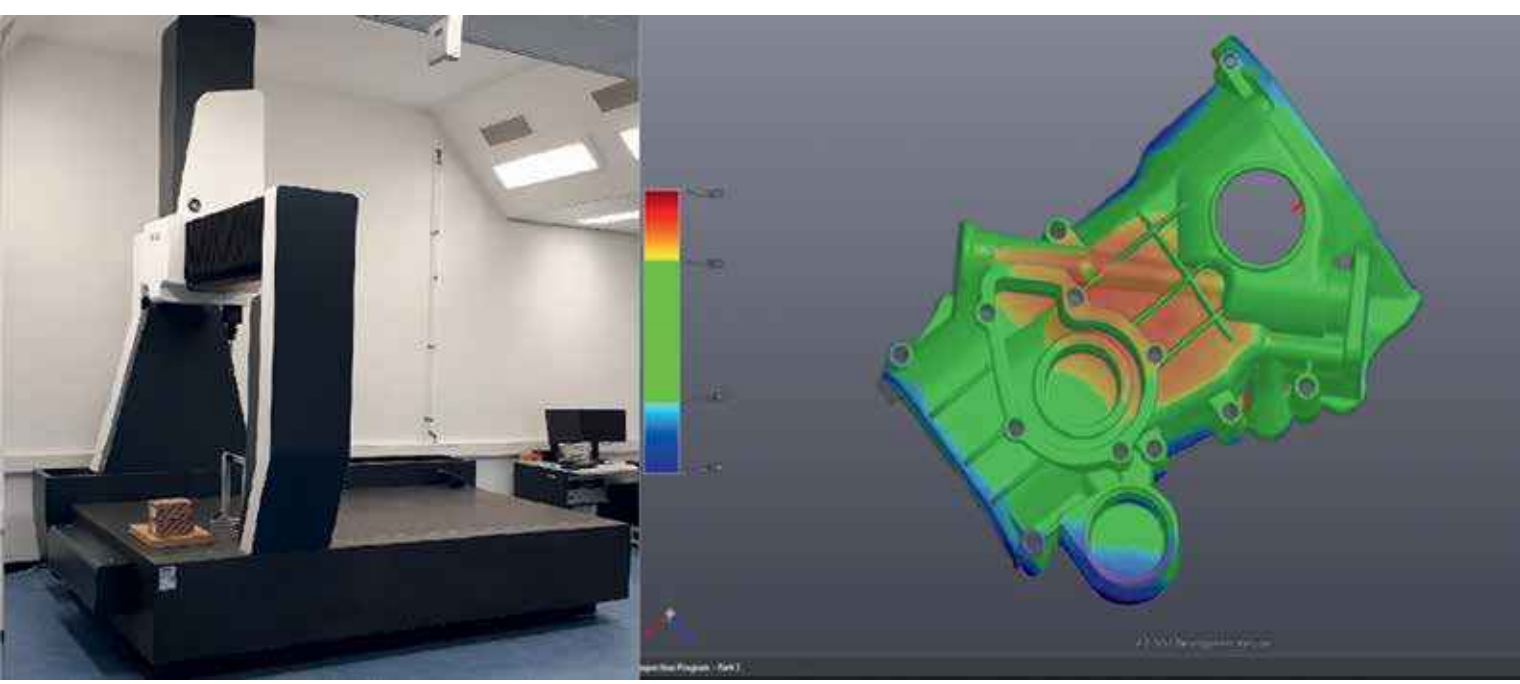
> ‘In 2019 is een plan ingediend bij de Bestuursstaf om de voorraad kritieke reservedelen, die momenteel grote impact hebben op de materiële gereedheid, te verhogen’

Verbeterthema 5: weerbaarder zijn voor verstoringen, meer handelingsopties om verstoringen op te vangen

Gegeven de aard van de werkzaamheden zijn verstoringen nooit uit te sluiten. De onderhoudsstatus van een schip blijft in beginsel een enigszins onzekere factor, zelfs bij een uitgebreide voorschouw. De DMI had tijdens het TNO-onderzoek beperkt de mogelijkheid om op te schalen door de gereduceerde inhuurbudgetten. Dit betekent dat een vertraging in een deelactiviteit moeilijk kan worden opgevangen. TNO beveelt plaatselijke veerkracht aan die de verstoringen plaatselijk kan opvangen, dus zonder dat de verstoring zich als een olievlek verspreidt. Dit creeert rust en focus en vermindert de capaciteit en energie nodig voor het continu herplannen en bijsturen. Wat gaat de DMI hier zelf aan doen?

De huidige organisatie is een matrixorganisatie met ambivalente gezagsverhoudingen. In de praktijk kosten verstoringen veel (organisatie)energie vanwege de in tijden van schaarste gekozen organisatiestructuur. De afdelingen hebben hierop ingespeeld door een grote hoeveelheid *in service support*-contracten in de begroting te zetten. Dit zijn ondersteunende contracten vanuit de markt, die de kennis, kunde en capaciteit aanvullen wanneer de situatie hierom vraagt. Het is zaak de wegbezuinigde contracten weer zo snel als mogelijk te operationaliseren. Een kanttekening: de *in service support*-contracten leveren niet altijd het beoogde resultaat (zie figuur 3), daarnaast is de DMI terughoudend om strategische en/of unieke kennis en kunde binnen Defensie (zie figuur 5) op de markt te zetten.
Het organiseren van ontkoppeld onderhoud door wisselsets (oftewel één systeem in hoger aantal inkopen dan benodigd op de eenheden) zal een doorstart krijgen. Hierdoor wordt het mogelijk onderhoud uit te voeren, zonder dat een systeem eerst van een eenheid gedemonteerd hoeft te worden, voordat het onderhoud krijgt.

Meer (financiële) flexibiliteit op het gebied van inkoopprocessen en werving van personeel zijn een absolute *must* om überhaupt betrouwbaarder te kunnen worden en/of onderhoudsperioden in te korten. De inkooporganisatie



Figuur 4: binnen de DMI zijn 3D-meetspecialisten volgens de hoogste standaarden opgeleid. Het meten van exacte maatvoering is noodzakelijk om vervangende producten te printen, of afwijkingen te identificeren (rechts). De meetapparatuur (links) is stabiel opgesteld in een geconditioneerde ruimte.

en P&O advies zijn zeer recent hiertoe versterkt, wat de snelheid naar alle waarschijnlijk zal bevorderen. DMI zal meer proactief uitbesteedbare opdrachten gereed moeten hebben, zodat het inkoopproces gestart kan worden. Deze opdrachten worden momenteel reactief opgesteld. Voor de kleinere eenheden (waaronder de hydrografen en Zr.Ms. Mercuur) en Groot-Grijs eenheden (Zr.Ms. Johan de Witt, Zr.Ms. Rotterdam en Zr.Ms Karel Doorman (zie figuur 2)), is uitbesteding reeds standaard bedrijfsvoering binnen de DMI. De Groot-Grijs eenheden ondergaan het onderhoud overigens op een externe werf omdat het niet mogelijk om deze te Den Helder in dok VI te dokken. DMI werkt momenteel aan de *business case* voor een zevende dok, om de afhankelijkheid van externe beschikbaarheid te mitigeren. Het ontkoppelen van het incidenteel en ongeplande werk van het geplande werk is vanuit het portfolio gezien waarschijnlijk de meest rake klap die de DMI uit kan delen. De mate van succes is hier deels afhankelijk van het wervingssucces, maar deze herinrichting lijkt een logische koers. Daarnaast juicht zij de een professionele planningstool als onderdeel van SAP/4HANA zeer toe. Enkele beperkingen in de huidige drielaagse planningssystematiek kunnen hiermee mogelijk worden verholpen.

Conclusie

Zoals TNO in haar onderzoek aangeeft is er geen snelle, enkelvoudige en simpele oplossing mogelijk om de leverbetrouwbaarheid te verbeteren. Het onderzoek biedt houvast in de vorm van verbeterthema's, waar de DMI mee aan de slag kan, en gaat. De focus op korte termijn is het werven van personeel, en het op korte termijn meer in balans komen van het macro-portfolio, waardoor de hekgolf nadrukkelijker kan worden weggewerkt. Omdat het macro-portfolio meer in lijn is met de staande capaciteit zal – althans, dat is de verwachting – het werven van personeel ertoe leiden dat er überhaupt een mogelijkheid ontstaat om leverbetrouwbaarder te worden. Kritieke pad-planningen en het verhogen van plankvoorraden zijn hierin zonder meer een *must*. Het aannemen van DMO-projecten gebeurt zakelijker, alhoewel het niet altijd mogelijk is om 'nee' te zeggen tegen opdrachten wanneer de DMI-capaciteit ontoereikend is. Het risico voor de DMI lijkt vooral het wervingsvermogen, omdat de (demografische) omstandigheden op de technische arbeidsmarkt naar verwachting lastig blijft. Desondanks kan de DMI proactiever de markt benaderen in de vorm van *in service support-contracten*, meer en betere inhuurcontracten en werkelijke ontkoppeling van gepland werk versus ongepland werk. De noodzaak is helder: er wordt snel een hogere leverbetrouwbaarheid verwacht van de DMI.

KLTZ (TD) F.G. (Ivo) Marx MSc. EMSD is Hoofd van de sectie Integraal Portfoliomanagement binnen de Directie Materiële Instandhouding (DMI).

Noot

1 Zie: https://www.defensie.nl/downloads/publicaties/2021/09/21/defensie-projectenoverzicht-2021



Figuur 5: DMI is verantwoordelijk voor het aanbrengen van camouflage diverse uitrusting binnen Defensie via een gespecialiseerde techniek genaamd *water transfer printing*

Scan de QR-code om te zien hoe het servicecentrum Kleinkaliber Wapens *water transfer printing* toepast

Column



De Nederlandse defensieminister en de Chef Defensie waren tijdens een recente conferentie van de MIVD opvallend scherp over China. Terecht. De Koninklijke Marine voer vorig jaar door de Zuid-Chinese Zee en is van plan om vaker koers te zetten naar het Oosten. Ook dat is een noodzakelijk signaal. Maar er is meer nodig om een antwoord te formuleren op de Chinese militaire modernisering, met name in de civiele component van de maritieme sector.

Het is immers weinig zinvol om je kritisch uit te laten over de manier waarop China pakweg de marine laat opereren in betwiste wateren en China tezelfdertijd toegang te verschaffen tot technologie. En dat gebeurt nog steeds volop. Ook in Nederland. Het *China Ship Scientific Research Center*, in Wuxi, is zo'n instelling waarmee China de toegang probeert te verzekeren tot Europese *know-how.* Het CSSRC beschouwt zichzelf als een oorlogsfort van de Communistische Partij. Zijn missie laat geen twijfel over de aard van het centrum bestaan: 'een militair onderzoeksinstituut'. Het is betrokken bij tal van militaire onderzoeksprogramma's. Toch is CSSRC nog steeds een partner van Marin en verschijnen Marin-onderzoekers geregeld op bijeenkomsten van het instituut, naast tal van andere Europese spelers zoals SSPA in Zweden en enkele instituten in Hamburg.

Of neem de *China State Shipbuilding Corporation* (CSSC): China's grootste staatsbedrijf in de scheepsbouw. CSSC is verantwoordelijk voor verschillende grote projecten van de Chinese marine, waaronder het recente vliegkampschip. Het bedrijf benadrukte verschillende keren zijn belang voor civiel-militaire kennistransfers: 'diepgaande civiel-militaire integratie om de opbouw van een leidende maritieme mogendheid vooruit te helpen'.

'Nederland zou het initiatief moeten nemen om op Europees niveau te werken aan een sterke Europese scheepsbouwsector'

Opnieuw zien we Marin opduiken als een partner, weliswaar in het civiele domein en vooral bij de ontwikkeling en het ontwerp van zeer grote tankers. Nu weten we allemaal dat veel van de design en scheepsbouw van zo'n grote tanker ook relevant is voor militaire schepen, misschien zelfs voor conventionele vliegkampschepen. En er zijn tal van andere Europese voorbeelden. CSSC heeft enorme stappen vooruitgezet in het bouwen van schepen en systemen, maar voor de integratie en het ontwerp van schepen blijft Europese *know-how* – nog even – onmisbaar.

De baggersector is een ander geval. Belgische en Nederlandse baggeraars trekken aan de alarmbel dat ze weggeconcurreerd worden door China, maar er ze laten er nog steeds schepen bouwen. Er is immers geen goedkoop alternatief. Europese *know-how* in dat domein wordt nu lustig door China ingezet in de Zuid-Chinese Zee.

China beconcurreert ons zoals vaak met onze eigen wapens. Sommige bedrijven hebben hun lesje geleerd; andere bedrijven gaan rustig door. De Nederlandse overheid moet die transfer van technologie en samenwerking dringend in kaart brengen. Samenwerking zou moeten worden tegengehouden met spelers als CSSRC.

Minstens even belangrijk is opnieuw te bouwen aan een Europese scheepsbouwsector. China controleert zo'n groot aandeel van de wereldmarkt dat er effectief vaak geen andere optie is. Nederland zou het initiatief moeten nemen om op Europees niveau te werken aan een sterke Europese scheepsbouwsector, waarbij de technologie van het Noorden gecombineerd wordt met relatief lage lonen in het Zuiden. Zoals de Chinezen zelf goed begrijpen: 'Scheepsbouw is onmisbaar voor een sterke mogendheid.'

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

KLTZ dr. Roy de Ruiter



Defensienota 2022
Een nieuwe breuklijn voor Defensie?

Voor het zomerverlof verscheen de Defensienota 2022. Volgens minister van Defensie Kajsa Ollongren (D66) op een kantelpunt in de Europese geschiedenis. Inderdaad, we leven in een periode die we met recht kunnen duiden als de '*roaring twenties*' van de 21ste eeuw. De oorlog in Oekraïne, de strategische competitie met China, de sluimerende economische instabiliteit, de steeds grotere effecten van klimaatverandering en de binnenlandse polarisatie in de VS, Europa, maar ook in Nederland zijn ontwikkelingen die de fundamenten onder het Nederlandse Veiligheidsbeleid vergaand ondergraven.

De vorige keer dat de krijgsmacht en daarmee de marine zich geconfronteerd zagen met zulke ingrijpende veranderingen was ruim dertig jaar geleden. Toen kwam eind 1989 onverwachts en in korte tijd de Koude Oorlog ten einde. Zeker na het uiteenvallen van de Sovjet-Unie was er voor Nederland geen concrete militaire dreiging meer. In plaats daarvan leek er een nieuwe veelbelovende wereldorde te ontstaan. Voor de krijgsmacht die volledig was ingericht op het verdedigen van het NAVO-grondgebied en haar zeelijnen stond het bestaansrecht op het spel. Toenmalig minister van Defensie Relus ter Beek (PvdA) kwam ruim een jaar na de val van de Muur met een eerste reactie. De Defensienota 1991 leek op het eerste gezicht weinig vernieuwend. Het waren vooral bezuinigingsmaatregelen. Toch viel tussen de regels door te lezen dat wel degelijk een wezenlijke verandering in gang was gezet. De krijgsmacht nam afscheid van de Koude Oorlog en ging zich richten op het beschermen en afdwingen van de internationale rechtsorde. Gelet op een dergelijk grote verandering liet de Defensienota 1991 nog wel veel vragen onbeantwoord. Ter Beek presenteerde daarom twee jaar later de Prioriteitennota. Hierin nam hij een besluit over de belangrijkste consequentie van de koersverandering. Het grote aandeel niet uitzendbare dienstplichtigen vormde een flinke belemmering voor het kunnen inzetten van eigen militairen voor het nieuwe takenpakket. Een beroepsleger bood uitkomst. Na honderdtachtig jaar schortte Nederland de opkomstplicht op wat de facto het einde van de dienstplicht inhield.

'Het zwaard van Damocles van marginalisering blijft boven de marine hangen'

Met de twee nota's legde Ter Beek de basis voor de huidige krijgsmacht. Deze uitkomst heeft twee gezichten. Aan de ene kant veranderde het militaire apparaat ontegenzeggelijk, wat de vrijwel voortdurende expeditionaire inzet ervan sinds de jaren negentig mogelijk heeft gemaakt. Aan de andere kant bleef de structuur van krijgsmacht in de basis weliswaar hetzelfde, maar door de gelijktijdig structureel doorgevoerde bezuinigingen kreeg deze een veel kleinere omvang. Het resultaat was een steeds problematischere tegenstelling tussen ambities en middelen.
De Defensienota 2022 en de bijkomende miljarden investeringen komen dus zeer gelegen. Treedt minister Ollongren daarmee in de voetsporen van haar voorganger

Ter Beek? Met 14,6 miljard euro aan extra investeringen is het in financieel opzicht in ieder geval een ommekeer in de geschiedenis van de Nederlandse krijgsmacht sinds de Koude Oorlog. Ook staat de Defensienota 2022 vol met veranderingen en vernieuwingen. Elke militair zal te maken krijgen met de gevolgen van de nota. Voor het eerst sinds 1989 zijn deze voor het merendeel positief van aard. Zo investeert Defensie flink in betere arbeidsvoorwaarden. De grootste verandering is de nadruk op Europese samenwerking. Niet langer is de NAVO per definitie leidend. Defensie claimt zelfs in Europa een voortrekkersrol te willen gaan vervullen. Het toont het besef binnen Defensie dat de panelen aan het schuiven zijn. Europa is vaker op zichzelf aangewezen en kan niet langer blind vertrouwen op de VS.

Is de Defensienota 2022 daarmee een nieuwe breuklijn in het Nederlandse defensiebeleid? Nee, daarvoor is het te vroeg. De lange lijst van maatregelen en 'actielijnen' is indrukwekkend, maar wat ontbreekt is de richting van deze strategische heroriëntatie. De nota stelt terecht dat de diversiteit en complexiteit van dreigingen betekenen dat de krijgsmacht zich niet langer op één bepaalde dreiging of één bepaald soort optreden kan richten. Tegelijkertijd zijn zelfs met extra geld keuzes noodzakelijk en de mogelijkheden beperkt. Nederland kan niet alles doen. Zonder strategische focus is het lastig de knellende spagaat tussen ambities en middelen te doorbreken.

In zekere zin geldt dit ook voor de marine. De plannen in de Defensienota 2022 maken de marine robuuster door herstel en versterking van bestaande capaciteiten. Het is een verstandige keuze gezien de onbalans en schaarste. Ook laat de voorgenomen vervanging van de amfibische schepen en patrouilleschepen door één type schip de contouren van de nieuwe marine zien, althans het amfibische deel. Voor het varende deel zijn deze contouren, behalve een versterking van de slagkracht, minder goed zichtbaar. Een vloot die ondertussen steeds verder veroudert. Zo blijft het zwaard van Damocles van marginalisering boven de marine hangen. In een tijd waarin het maritieme karakter van conflicten toeneemt – let wel: ook als *joint*-domein – is dat niet alleen zorgelijk voor de marine, maar voor de hele krijgsmacht en Nederland als maritiem handelsland.

Als we de Defensienota 1991 vergelijken met de Defensienota 2022 is wederom sprake van een paradox. In 1991 bleven de concrete maatregelen in de nota beperkt tot het reduceren van aantallen schepen, tanks en vliegtuigen. Hierdoor was minder duidelijk dat Defensie besloten had tot een ingrijpende strategische heroriëntatie van de krijgsmacht. Dertig jaar later is het andersom. De reeks veranderingen is lang en vernieuwend, maar deze keer ontbreekt een duidelijk strategische richting. Defensie zet een koersverandering in, zonder dat duidelijk is wat de nieuwe koers gaat worden. Dat geldt in zekere zin ook voor de marine.

Gezien de dynamiek in de wereld is het misschien nog te vroeg voor een wezenlijke koerswijziging. Tegelijkertijd kunnen Defensie en de marine net als toen niet afwachten. Ook minister Ter Beek worstelde in 1991 met deze tegenstelling en onzekerheid. Uiteindelijk schreef hij daarom twee nota's. Minister Ollongren zou een voorbeeld aan haar voorganger kunnen nemen. Want, buiten kijf staat, dat een nieuwe koers nodig is, daarvoor zijn de veranderingen, de belangen en de risico's voor Nederland, de EU en de NAVO te groot.

KLTZ dr. Roy de Ruiter is gepromoveerd op de totstandkoming van het Nederlandse Defensiebeleid. Momenteel is hij docent aan de Hogere Defensievorming.



Minister van Defensie Relus ter Beek spreekt in de Nieuwe Haven de bemanningen van Hr.Ms. Pieter Florisz en Hr.Ms. Witte de With toe voor hun vertrek richting de Perzische Golf, 20 augustus 1991 (NIMH)

KTZ Idzerd van Eysinga



Maritieme Veiligheid in West-Afrika

Europese *Coordinated Maritime Presence* in de Golf van Guinee

Bij het inventariseren van potentiële brandhaarden onderscheidt de Koninklijke Marine *contested sea areas en sea lines of communication (SLOC).* De huidige vijf meest omstreden zeegebieden zijn: de Arctische Zee, Zwarte Zee, Baltische Zee, Zuid-Chinese Zee en de oostelijke Middellandse Zee. De huidige top vijf SLOC's bestaat uit de Noordzee, het Noordpoolgebied, Straat van Malakka, Straat van Hormuz, en de Rode Zee inclusief het Suezkanaal. West- Afrika en in het bijzonder de Golf van Guinee staat op plaats zes. Wel belangrijk voor Nederland dus, maar niet direct.

U.S. 6th fleet's photostream, Flickr

De Europese Unie beschouwt West-Afrika en de activiteiten in de Golf van Guinee meer als direct belang dan Nederland. Afrika ligt als buurcontinent dicht tegen Europa aan, wat gepaard gaat met zowel kansen als bedreigingen. Kansen zijn er op het gebied van grondstoffen zoals olie en gas, en de im- en export van agrarische producten. Bedreigingen zijn er door allerlei vormen van illegale handel, door het verstoren van bestaande handelsroutes en door de grote migratiestromen. Daarnaast kunnen criminele en extremistische activiteiten in West-Afrika en de Golf van Guinee economische ontwikkeling van de regio nadelig beïnvloeden. In dit artikel wordt het Europese veiligheidsbeleid alsook de bedreigingen -zowel op zee als op land-, in deze regio nader uiteengezet. Het sluit af met een beschouwing van het Nederlandse belang binnen dit Europese beleid.

Het Afrikaanse belang

Om supranationaal samen te werken is sinds 1999 de Afrikaanse Unie (AU) opgericht, met als belangrijkste doelstelling een Afrikaanse economische gemeenschap op te richten. Onder de AU is een achttal regionale economische gemeenschappen ingesteld; voor West-Afrika is dat Economische Gemeenschap van West-Afrikaanse Staten. ECOWAS richt zich specifiek op collectieve zelfvoorziening in West-Afrika. Waar dit voorheen voornamelijk een monetaire samenwerking was tussen staten, heeft het inmiddels zijn werkgebied opgerekt en beschikt het ook over een militaire *standby force* voor deelname aan vredesoperaties. ECOWAS kijkt niet alleen naar het domein land, maar ook naar het domein zee.

Het belang van de zee voor de collectieve zelfvoorziening wordt onderkend en in 2013 is dit door de ECOWAS-lidstaten vastgelegd in het Yaounde-verdrag[1]. Dit verdrag legt de ondertekenaars op om acties te ondernemen om de regionale samenwerking te verbeteren teneinde een stabiele maritieme omgeving te creëren, die moet bijdragen aan regionale voorspoed. Naar aanleiding van dit verdrag is de Atlantische Oceaan nabij de kust van Afrika, van Angola tot en met Cabo Verde, opgedeeld in zones. Er zijn twee regionale centra ingesteld, in Ivoorkust en Angola, en in diverse kuststaten zijn multinationale coördinatiecentra ingericht. (Fig. 1). De coördinatiecentra worden vaak met bilaterale hulp van West-Europese landen opgezet en ingericht. Inmiddels is er een informatie-uitwisselingssysteem uitgerold (YARIS), welke actuele informatie deelt tussen de centra. Hiermee kunnen maritieme eenheden worden aangestuurd en ingezet tegen illegale visserij, piraterij, milieuvervuiling en illegale transporten van onder andere mensen, drugs, wapens en medicijnen.

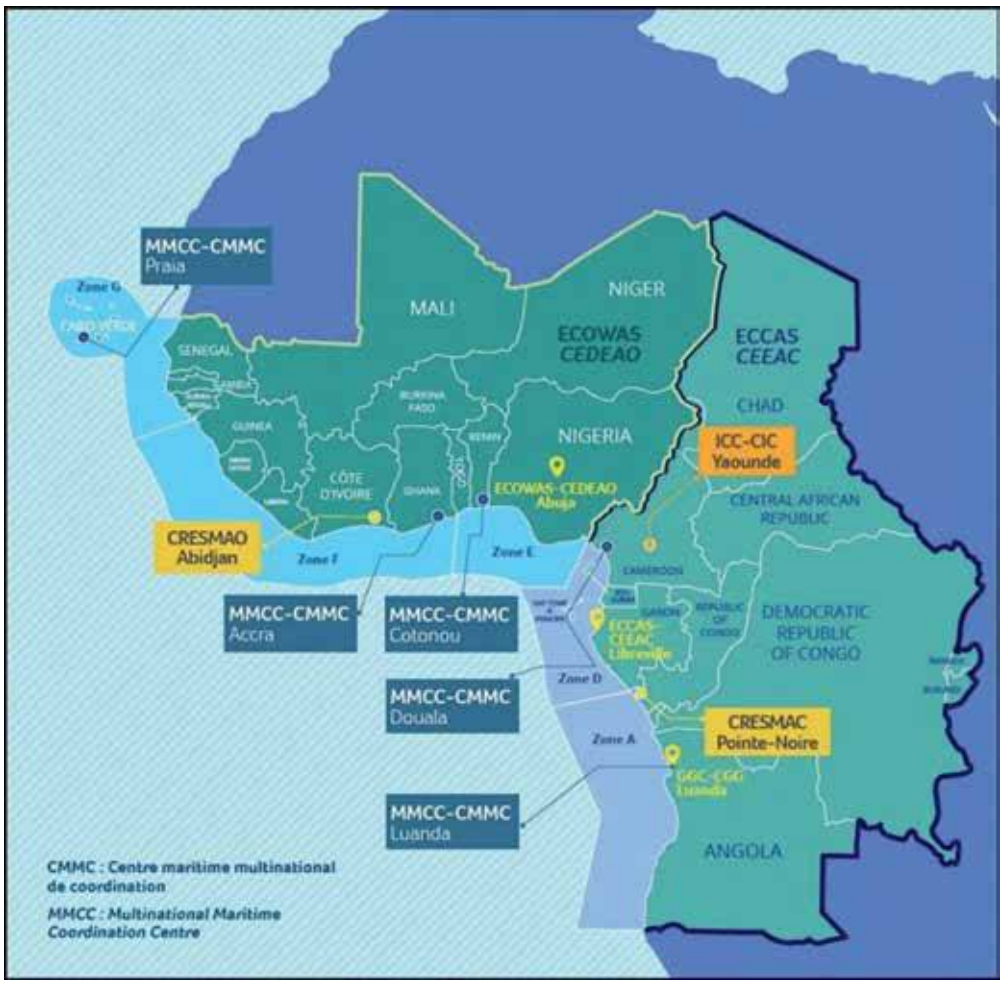
De Afrikaanse initiatieven voor stabiliteit in de Golf van Guinee zijn echter nog verre van voldoende. Voor langdurige operationele acties op zee zijn de lokale marines te klein, de schepen hebben een beperkte operatieduur, er zijn zeer beperkt maritieme patrouillevliegtuigen beschikbaar, scheepsbemanningen zijn onvoldoende getraind voor o.a. boardingoperaties en er is geen internetverbinding op zee waardoor informatie vertraagd aankomt. Wanneer een actie wordt afgerond op zee, komt daarbij dat de regionale juridische afspraken over berechting van piraten (nog) niet duidelijk is en in een embryonaal stadium. Onlangs heeft Togo als eerste West-Afrikaanse kuststaat een wetsvoorstel aangenomen dat het juridisch mogelijk moet maken om gevallen van piraterij rechtelijk af te handelen. Dat komt voor het Deense fregat *Esbern Snare* echter te laat. Dit fregat trad eind november 2021 op tegen piraten. Bij dit optreden werden Nigeriaanse piraten gedood en gevangengenomen. Vooral de afhandeling van deze actie toonde aan dat er nog veel afspraken in de regio moeten worden gemaakt.

'De Afrikaanse initiatieven voor stabiliteit in de Golf van Guinee zijn nog verre van voldoende'

Het Europese belang

Europa heeft belang bij een rustige Golf van Guinee, omdat veel van de Europese vrachtroutes door dit gebied lopen. Vooral de Scandinavische landen gebruiken deze zeevaartroutes regelmatig (Maersk). De Europese Unie geeft invulling aan haar maritiem veiligheidsbeleid middels de *Integrated Maritime Policy*[2] en *Maritime Security Strategy*[3]. De EU steunt de kuststaten aan de Golf van Guinee vanuit dit kader. Zo is het *Coordinated Maritime Presence* (CMP) een belangrijk middel van de EU om uitvoering te geven aan de veiligheidsstrategie in de Golf. CMP bestaat sinds januari 2020 en behelst een vanuit Brussel gecoördineerde inzet van marineschepen van EU-lidstaten. Landen als Italië, Spanje, Portugal, Denemarken, Frankrijk en Duitsland nemen op vrijwillige basis deel aan de inzet. Het doel is om de capaciteit van de EU als betrouwbare en maritieme veiligheidsleverancier te vergroten.[4] Verder dient CMP om de internationale samenwerking en partnerschappen te promoten. Zo zijn regelmatig schepen van Canada, VS, Brazilië en UK in het gebied te vinden. Gezamenlijk worden de marines van de Afrikaanse kuststaten ondersteund bij de maritieme veiligheidstaken. De internationale samenwerking wordt daarnaast vormgegeven door de G7++ Friends of Gulf of Guinee (G7++FOGG). Dit is een multilaterale maritieme veiligheidswerkgroep, bestaande uit de G7 plus België, Denemarken en Zwitserland, die de invoering van de Yaounde Structuur ondersteunt. Het voorzitterschap wordt gedeeld door een G7-land met een ECOWAS-land, momenteel Duitsland en Ivoorkust. Vanuit het Ministerie van Buitenlandse Zaken ondersteunt Nederland de activiteiten van deze werkgroep.

Het enorme zeegebied is echter allesbehalve een rustige en stabiele omgeving. Piraterij, inclusief gijzelingen, vooral in het gebied nabij Nigeria, is een terugkerend euvel. De afgelopen jaren was het aantal gevallen van piraterij alarmerend hoog. Hoewel het aantal gevallen van piraterij in de eerste helft van dit jaar drastisch is afgenomen, bestaat geen enkele reden om aan te nemen dat dit zo blijft. Het is te voorbarig om deze afname toe te schrijven aan de inrichting van de Yaounde-structuur en de gecoördineerde



De *area of interest* zoals door de EU aangewezen in haar *maritime strategy* (European External Action Service)

maritieme presentie. Men vermoedt dat de zeer hoge olieprijs eerder de oorzaak is van de afnemende piraterij. Immers, olie levert momenteel veel meer op. De kust van Nigeria zou je in drie gelijke stukken kunnen verdelen. Het middenstuk 'Rivers' is traditioneel de regio van waaruit de piraten opereren. De stukken links en rechts hiervan (Niger-delta en Akwaibom) zijn de gebieden waar illegaal olie wordt afgetapt en geraffineerd. Er zijn aanwijzingen dat mensen uit de Rivers-regio zijn uitgeweken naar andere kustregio's om daar te delen in de opbrengsten van illegale olieaftapping. De EU ziet in dat Afrikaanse problemen vragen om Afrikaanse oplossingen. Het opleggen van West-Europese oplossingen vindt steeds meer weerstand in West-Afrika, voornamelijk veroorzaakt door een aversie tegen het koloniale verleden.

United States Africa Command

De gemeenschappelijke steun aan Afrikaanse kuststaten op het gebied van veiligheid is tevens terug te vinden in diverse militaire oefeningen. Hoezeer geen EU-initiatief, is de *United States* AFRICOM een noemenswaardige Westerse aanwezigheid in de regio. Deze organiseert diverse, onder andere maritieme, internationale oefeningen. Voorbeelden zijn *Obangame Express*, *African Lion* en *Flintlock*. Nederlandse militairen nemen jaarlijks deel aan deze oefeningen en geven trainingen aan lokale militairen. In 2022 waren het eenheden van KCT, MARSOF en SATG die deelnamen aan *Flintlock* in Senegal en Ivoorkust en aan *Obangame Express* in Ghana. De oefeningen van US AFRICOM zijn grootschalig opgezet met doelstellingen voor de lange termijn, maar bieden ook de mogelijkheid om in de beginfase een bilateraal programma uit te voeren. AFRICOM's oogmerk[6] is om middels gericht aanhoudende samenwerking met partners ter plaatse de gedeelde veiligheidsdoelstellingen te ondersteunen. Door militaire oefeningen en activiteiten worden duurzame partnerschappen opgebouwd en wordt bijgedragen aan het verbeteren van de veiligheid en stabiliteit in de regio.

Extremistische activiteiten

De Golf van Guinee vraagt, mede door zijn uitgestrektheid, continue om aandacht om misbruik ervan tegen te gaan. Maar ook de West-Afrikaanse landmassa vraagt om die aandacht. Prioriteren van de dreiging op land versus de dreiging op zee is niet opportuun, maar de situatie op land is explosiever. Gewelddadig extremisme, voornamelijk gebaseerd op moslimfundementalisme, waart rond in West-Afrika. Het epicentrum is Mali, maar terroristische activiteiten verhouden zich niet tot hetzelfde gebied. Vanuit Mali is inmiddels Burkina Faso overlopen met extremisten en dreigen ook kuststaten binnengedrongen te worden. Aanhangers van de extremistische beweging Jama'at Nasr al-Islam wal Muslimin (JNIM) komen vanuit Mali om de zuid, terwijl Boko Haram aanhangers vanuit Nigeria om de west gaan. Door ideologische tegenstellingen is samenwerking tussen deze organisaties niet waarschijnlijk, maar het zorgt voor veel aanslagen en onrust onder de bevolking. De vraag waarom de extremisten

richting de kuststaten gaan is moeilijk te beantwoorden. Maar dat het gebeurt staat vast[7]. Een doorsteek naar de zee om aanvoerlijnen zeker te stellen wordt vaak gezien als '*most dangerous course of action*', maar ook gezien als '*not very likely*'. De voorwaarden voor extremisten om voet aan de grond te krijgen in een gebied zijn: armoede, Islamisme en een gebrek aan legitimiteit van de staat door het onvoldoende kunnen handhaven van wetten en regels. Hoe verder je richting de kust gaat, hoe minder aan deze voorwaarden wordt voldaan.
Bij onderzoek naar hoe extremisten hun activiteiten bekostigen, blijkt dat door de passage van illegale transporten door Burkina Faso en Mali veel wordt verdiend. UNODC brengt deze routes in kaart en onderzoekt waar de oorsprong van smokkel zich bevindt. Veelal is dit vanuit havens, waar goederen via zee worden aangevoerd[8]. (Fig. 2) Daarmee bestaat er een directe link tussen de thema's gewelddadig extremisme en maritieme veiligheid. Het gewelddadig extremisme in West-Afrika wordt door de EU als belangrijke dreiging gezien voor Europese veiligheid en onderstreept waarom de EU maritieme veiligheid in de Golf van Guinee als speerpunt van hun maritieme strategie ziet.

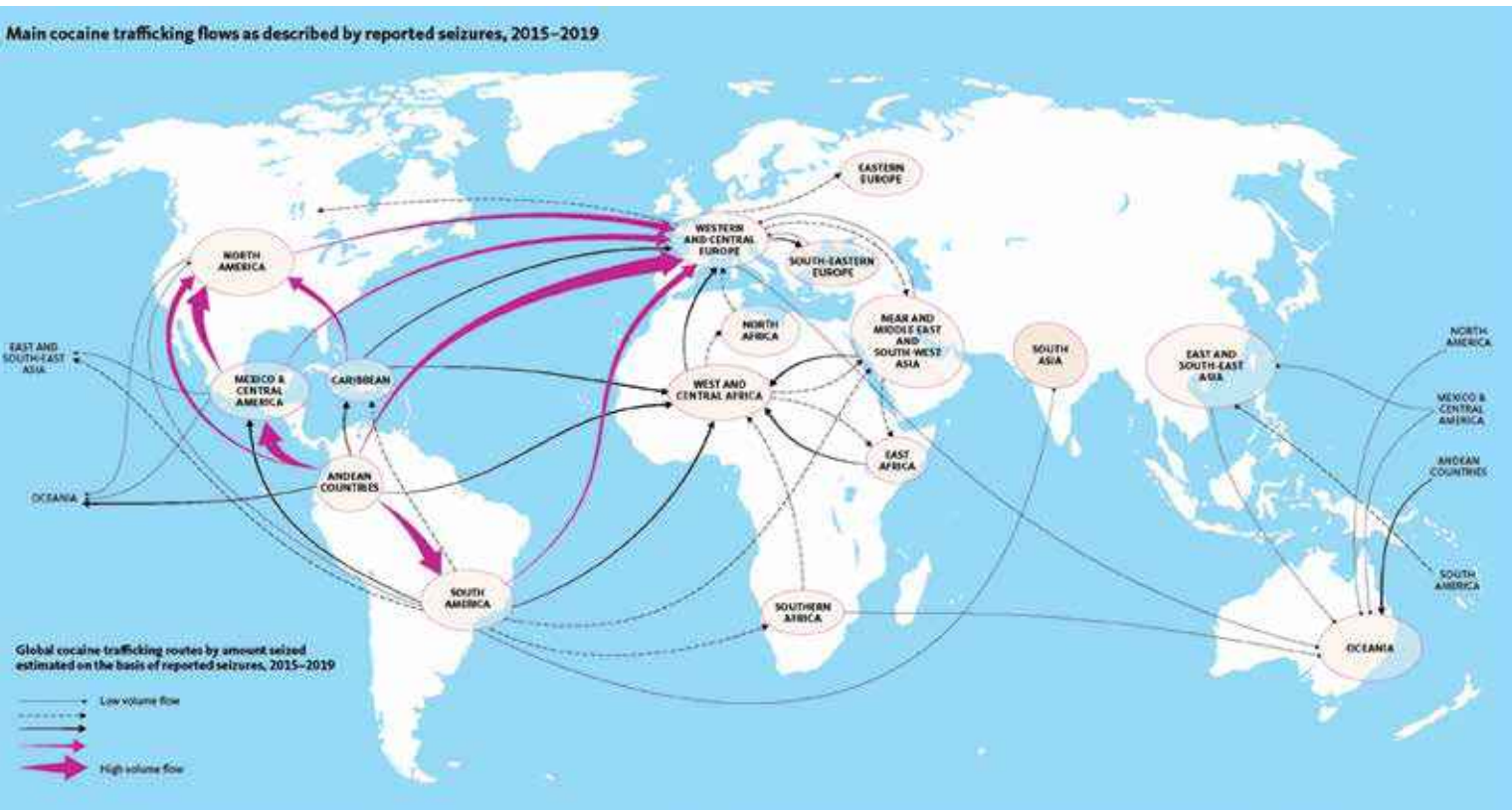
'Er bestaat een directe link tussen de thema's gewelddadig extremisme en maritieme veiligheid'

Een suboptimale samenwerking

Los van projecten van de EU op het gebied van maritieme veiligheid in West-Afrika, zijn ook diverse EU-missies en EU-projecten die gewelddadig extremisme moeten tegengaan. Andere multilaterale organisaties ondersteunen en financieren ook projecten. Er gebeurt zelfs zo veel dat in samenwerking met welwillende landen in kaart is gebracht wat nu allemaal is geïnitieerd. Dit heet het *Partnership for Actions in West-Africa* (PAWA). Het is een Frans initiatief dat voortvloeit uit de internationale coalitie voor de Sahel-regio, welke een raamwerk biedt om internationale steun voor en behoefte vanuit de regio op elkaar af te stemmen. PAWA heeft tot doel om lopende *Security Force Assistance* (SFA) in kaart te brengen en te koppelen aan internationale steun op het gebied van capaciteitsopbouw. PAWA creëert door middel van eigen OSINT-activiteiten een strategisch beeld van *Violent Extremist Organisations* (VEO) in West-Afrika. Nederland heeft deelname aan deze missie toegezegd, maar wacht nog op een diplomatiek akkoord van het gastland Senegal.
PAWA kan worden gezien als een Westers antwoord op Afrikaanse problemen. Afrikaanse antwoorden op Afri-



Medisch personeel van de *US Navy* traint Senegalese matrozen (U.S. 6th Fleet's photostream, Flickr)



Figuur 2 (UNODC)

UNODC rapporteert sinds 2019 cocaïnevangsten:	
4.7 ton	Senegal
3.9 ton	Côte d'Ivoire
3.9 ton	Benin
3.0 ton	Gambia
2.7 ton	Guinea Bissau
274 kg	Togo

kaanse problemen verdienen, zoals eerder gesteld, echter de voorkeur. Voorbeeld hiervan is het Accra-Initiatief. Het Accra-Initiatief is een samenwerkingsverband tussen de kuststaten Ivoorkust, Ghana, Togo en Benin, en Burkina Faso en Niger. Ghana is kartrekker van dit initiatief en heeft aan de EU steun gevraagd om te helpen bij het opzetten van een hoofdkwartier in het grensgebied met Burkina Faso. Opmerkelijk is dat een land als Nigeria niet deelneemt aan dit initiatief, terwijl het weldegelijk te maken heeft met dezelfde dreiging. De houding van Nigeria is te verklaren door hun positie ten opzichte van ECOWAS. Nigeria ziet ECOWAS als het orgaan dat ook actie tegen terrorisme en gewelddadig extremisme moet coördineren; ze betalen immers 65% van de kosten vanhet economische gemeenschap.
ECOWAS heeft een actieplan tegen terrorisme opgesteld[9], waarin de doelstelling van het Accra-initiatief ook is opgenomen. Hieruit blijkt dat de samenwerking tussen de landen in West-Afrika om allerlei redenen suboptimaal is. In het afgelopen jaar hebben in de regio drie 'succesvolle' staatsgrepen plaatsgevonden. Zo worden Afrikaanse oplossingen voor Afrikaanse problemen vaak vertraagd en blijft het belangrijk dat instanties zoals de EU blijven steunen. In de Francofone landen in West-Afrika heerst momenteel een sterk anti-Frans sentiment. Tegelijkertijd zijn in diverse Sahel-landen eenheden van de Russische Wagner groep actief. Terwijl Frankrijk momenteel zijn rol in de regio herziet, kan en moet dit wellicht een kans zijn voor de EU om extra activiteiten te ontplooien in de regio.

Alhoewel het EU-standpunt ten opzichte van West-Afrika duidelijk is en de dreiging direct is, is het moeilijker om de directe belangen voor Nederland aan te geven. Nederland is ook lid van de EU en daarmee doet Nederland mee met EU-initiatieven. Maar wanneer Nederland de gevolgen van de situatie in de Golf van Guinee en de Sahel direct zou voelen, zou het wellicht meer militaire activiteiten in de regio kunnen en willen ondersteunen. Het is duidelijk dat er op het gebied van ontwikkelingssamenwerking en handel wel een relatie is met Nederland, het is moeilijk om te bepalen welke directe Nederlandse belangen worden getroffen door onrust in West-Afrika. Nederland onderhoud immers geen afspraken over de levering van grondstoffen zoals o.a. Rusland, China, Frankrijk en de VS dat wel doen. Een wat negatievere invalshoek is dat Nederland als knooppunt gezien kan worden van illegale activiteiten en dat het aanpakken van illegale transporten in West-Afrika Nederland 'ontlast'; meer een politie-, dan een militaire invalshoek.

Ten slotte

Maritieme veiligheid in de Golf van Guinee is belangrijk voor de EU en voor Nederland. Het maritieme domein treft ook de veiligheid op land. Het betreft militaire taken, politie- en justitietaken, immigratie en douanetaken. Multilaterale en bilaterale samenwerking met Afrikaanse landen is belangrijk om het Afrikaanse buurcontinent te stabiliseren en de situatie op de grenzen van Europa te mitigeren. Via het Ministerie van Buitenlandse Zaken is Nederland betrokken in multilaterale samenwerkingsverbanden. Het Ministerie van Defensie draagt bij aan missies in de Sahel-regio en neemt deel aan de terugkerende oefencycli van US AFRICOM. Ook ondersteunt zij het PAWA-initiatief. Nederland heeft op deze manier zeker gesteld op meerdere vlakken direct en continu betrokken te zijn met ontwikkelingen in West-Afrika. Om als Nederland, in het bijzonder als Defensie, een geloofwaardige partner te blijven, is het van belang om op zijn minst het huidige niveau van activiteiten vast te houden. Wanneer kansen zich voordoen om extra inspanning te leveren, is het raadzaam die direct aan te grijpen. Door de dreigingen vanuit West-Afrika voor Europa en Nederland blijft het van belang om ontwikkelingen in de regio goed in beeld te houden. Een separate maritieme blik of een separate blik op extremisme volstaat hierbij niet; er moet integraal naar de regio worden gekeken. Geen domein mag daarbij uit het oog worden verloren.

KTZ jhr I.F. (Idzerd) van Eysinga MA is sinds juli 2021 Defensieattaché voor Senegal, Ivoorkust, Ghana, Benin, Nigeria en ECOWAS. Dit artikel is geschreven op persoonlijke titel.

Noten

1 https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/code_of_conduct signed from ECOWAS site.pdf
2 Integrated Maritime Policy | European Commission (europa.eu)
3 EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea | EEAS Website (europa.eu)
4 Enkele andere voorbeelden van EU-projecten in de Golf van Guinee regio zijn CRIMSON (*Critical maritime Routes Monitoring*); GoGIN (*Gulf of Guinee Inter-regional Network*); SWAIMS (*Support to West-Africa Integrated Maritime Security*); en PASSMAR (*to reinforce the institutional and legal framework for cross-border maritime cooperation*).
5 note_eu_gog_strategy.pdf (europa.eu)
6 United States Africa Command (africom.mil)
7 ELVA Analytical report June 2021, Tracking Violent Extremism Spillover from the Sahel to Littoral West Africa
8 https://www.unodc.org/documents/ropan/2021/CCP_2020_REPORT.pdf
9 IMPLEMENTATION-PLAN-CT.pdf (ecowas.int)



Ivoorse interventietroepen fouilleren een persoon tijdens de oefening *Obangame Express 2017* (U.S. 6th Fleet's photostream, Flickr)

Column



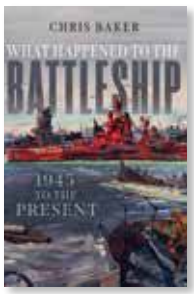
Welke lessen kan men trekken uit het conflict in Oekraïne? Terwijl de bloedige oorlog voortduurt wordt deze vraag gesteld in Westerse hoofdsteden en denktanks. Op militair vlak kunnen de eerste conclusies al worden getrokken. Cyberoorlog heeft niet, zoals veel doemdenkers voorspelden, alles platgelegd. Ouderwetse artilleriestukken doen dit momenteel wel. Beide legers hebben de tank niet afgeschreven, maar zetten wel zwaar in op onbemande vliegtuigjes. Logistieke ondersteuning blijft een knelpunt – zeker voor de Russen – en het uithoudingsvermogen van beide landen wordt op de proef gesteld. Op politiek-strategisch niveau blijkt de afhankelijkheid van Russisch gas toch problematisch voor meerdere Europese landen. Graantekorten hebben wereldwijde gevolgen, maar ondanks toenemende energieprijzen en hoge inflatie maken beurzen en bedrijven zich vooral zorgen om oplopende spanningen in Azië. Hoog op de agenda van president Xi Jinping staat immers de hereniging van Taiwan met het Chinese vasteland, goedschiks of niet. Als het gaat om lessen uit Oekraïne, dan zijn juist de conclusies die Beijing, Taipei, Tokio en Washington trekken van groot belang. Hun analyses zullen niet alleen bepalend zijn voor het lot van Taiwan, maar ook of een nieuw militair conflict ontstaat. De wereldwijde gevolgen hiervan kunnen aanzienlijk ingrijpender zijn dan die van de oorlog in Oekraïne.

‘Nu de Verenigde Staten hun wapenlevering aan Taipei intensiveren en men lessen uit Oekraïne integreert in verdedigingsplannen, kan de calculus voor Beijing veranderen’

Een eerste constatering is dat de VS de Russische inval in Oekraïne zagen aankomen, maar deze niet hebben kunnen voorkomen. Gedetailleerde inlichtingen over Russische activiteiten en intenties werden publiek gemaakt. Ook deelden de VS inlichtingen met China in de hoop dat Beijing president Poetin zou overtuigen om niet tot een inval over te gaan. Ondanks het dreigen met zware sancties, mocht het allemaal niet baten. Uiteindelijk werden deze sancties, ingesteld na de inval, zwaarder dan alle partijen vooraf hadden verwacht. Ondanks jarenlange voorbereiding van de Russische economie op sancties, had Moskou het afkoppelen van banken van het SWIFT-systeem onwaarschijnlijk geacht en het bevriezen van buitenlandse valutareserves helemaal niet zien aankomen. China zal, als fabriek van de wereld en de grootste houder van buitenlandse valutareserves, Westerse solidariteit en sanctiepakketten scherp analyseren. Tot slot hadden de VS en de NAVO vanaf het begin aangegeven dat artikel 5 niet gold voor Oekraïne. De VS zullen daarentegen, zo beloofde President Biden meermaals, Taiwan actief militair te hulp schieten bij een Chinese aanval. De vraag is of Xi Jinping afgaat op deze uitspraken, of de Amerikaanse houding vis-à-vis Oekraïne.

Op militair vlak kunnen eveneens belangrijke conclusies worden getrokken, al is het ene land de ander niet. Zo is Taiwan geografisch gezegend met een zeestraat die op zijn smalst 130 kilometer bedraagt; Oekraïne deelt ongelukkigerwijs een landsgrens van bijna 2000 km met zijn agressor. Mocht het ooit op een militair treffen rond Taiwan uitlopen, dan zal dit primair in het maritieme- en luchtdomein beslecht worden. Door de Russische inval is mogelijke Chinese agressie rond Taiwan meer tot de publieke verbeelding gaan spreken. Oorspronkelijk dacht Beijing nog een aantal jaar economische en militaire groei te kunnen benutten, om in 2027 voldoende militaire capaciteit te hebben om een eventueel conflict met Taiwan te kunnen winnen. Nu de VS hun wapenlevering aan Taipei intensiveren en men lessen uit Oekraïne integreert in verdedigingsplannen, kan de calculus voor Beijing veranderen. Wellicht is de conclusie nu dat een inval straks te lastig wordt en dat de huidige Westerse preoccupatie met Oekraïne een unieke kans biedt om de zaak eerder op de spits drijven. Kortom, het gaat niet zozeer om welke lessen het Westen trekt uit Oekraïne, maar hoe men in Azië ertegenaan kijkt. En even belangrijk als het beslechten van de huidige oorlog is het voorkomen van een groter, toekomstig conflict.

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



What happened to the Battleship

1945 to the present

Auteur	Chris Baker
Uitgever	US Naval Institute Press, Annapolis MD (2022)
Omvang	304 blz
Prijs	$ 70,00
ISBN	9781682478769

Wat gebeurde er met het slagschip na de Tweede Wereldoorlog? Die vraag stelt Chris Baker zich af in zijn eerste publicatie. Baker, die een carrière als burgermedewerker voor het *UK Ministry of Defence* erop heeft zitten, belicht in dit boek de beslissingen die de grote mogendheden na 1945 hebben gemaakt over de inzet van slagschepen. Financieel beleid, technologische innovaties en een nieuw sluimerend conflict van Oost tegen West waren enkele van de vele factoren die het lot van het slagschip lijken te hebben bepaald. Voorzien van



prachtige illustraties en geschikt voor een breed publiek.

WU mijnenvegers: Dokkum- en Wildervankklasse

De werkpaarden van de Mijnendienst

Auteur	Bob Roetering
Uitgever	Walburg Pers, Zutphen (2022)
Omvang	300 blz
Prijs	€ 39,99
ISBN	9789086162406

Walburg Pers heeft in april 2022 de maritieme uitgever Lanasta overgenomen. *WU mijnenvegers: de werkpaarden van de Mijnendienst* van Bob Roetering is een van de eerste uitgaves die uit deze nieuwe samenstelling voortkomt. Hierin wordt de levensloop van de Dokkum- en Wildervankklasse mijnenbestrijdingsvaartuigen uitvoerig en zeer gedetailleerd behandeld. Niet alleen geeft het een prachtig overzicht van de scheepsactiviteiten, maar door het uitvoerig behandelen van het vakjargon, ondersteund met veel beeldmateriaal, is dit boek een ode aan de Mijnendienst van de tweede helft van de twintigste eeuw.



De dialectiek van interventie en contra-interventie

Een eigentijdse geschiedenis

Auteur	Arthur ten Cate
Uitgever	University of Groningen Press (2022)
Omvang	28 blz
Prijs	Download via books.ugp.rug.nl
ISBN	n.v.t.

Op 29 april 2022 sprak, bij de aanvaarding van het ambt bijzonder hoogleraar Militaire Geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen, Arthur ten Cate over de dynamiek van opeenvolgende acties en reacties van interventietroepen en hun tegenstanders in moderne conflictsituaties. Ten Cate analyseert tegenstrijdige belangen en opvattingen, die resulteren in interventies en contra-interventies, als een dialectische ontwikkeling tussen verschillende actoren binnen hun onderlinge competities. Onderzoek met zo'n benadering moet, aldus Ten Cate, grotere vragen kunnen beantwoorden over nut en noodzaak van contemporaine militaire interventies en moderne crisisbeheersing.



De Syrische goelag

De gevangenissen van Assad, 1970-2020

Auteurs	Uğur Ümit Üngör & Jaber Baker
Uitgever	Boom Uitgevers, Amsterdam (2022)
Omvang	408 blz
Prijs	€ 34,90
ISBN	9789024432066

Paralellen met de Sovjet-goelag te over in dit zeer indrukwekkende en spraakmakende boek. Hoogleraar Holocaust- en genocidestudies Üngör neemt de lezer mee langs de praktijk van gevangenschap in Syrië: een centraal en bepalend kenmerk van het regime Assad. Met hulp van documentairemaker en activist Baker, die zelf tussen 2002 en 2004 gevangenzat in Syrië, is een overweldigende bronstudie van interviews, rapporten, kaarten, memoires en sociale media ondernomen. Het boek portretteert zowel slachtoffers als daders van meedogenloos geweld en continue onderdrukking en marginalisering door het repressieapparaat van een totalitair regime.

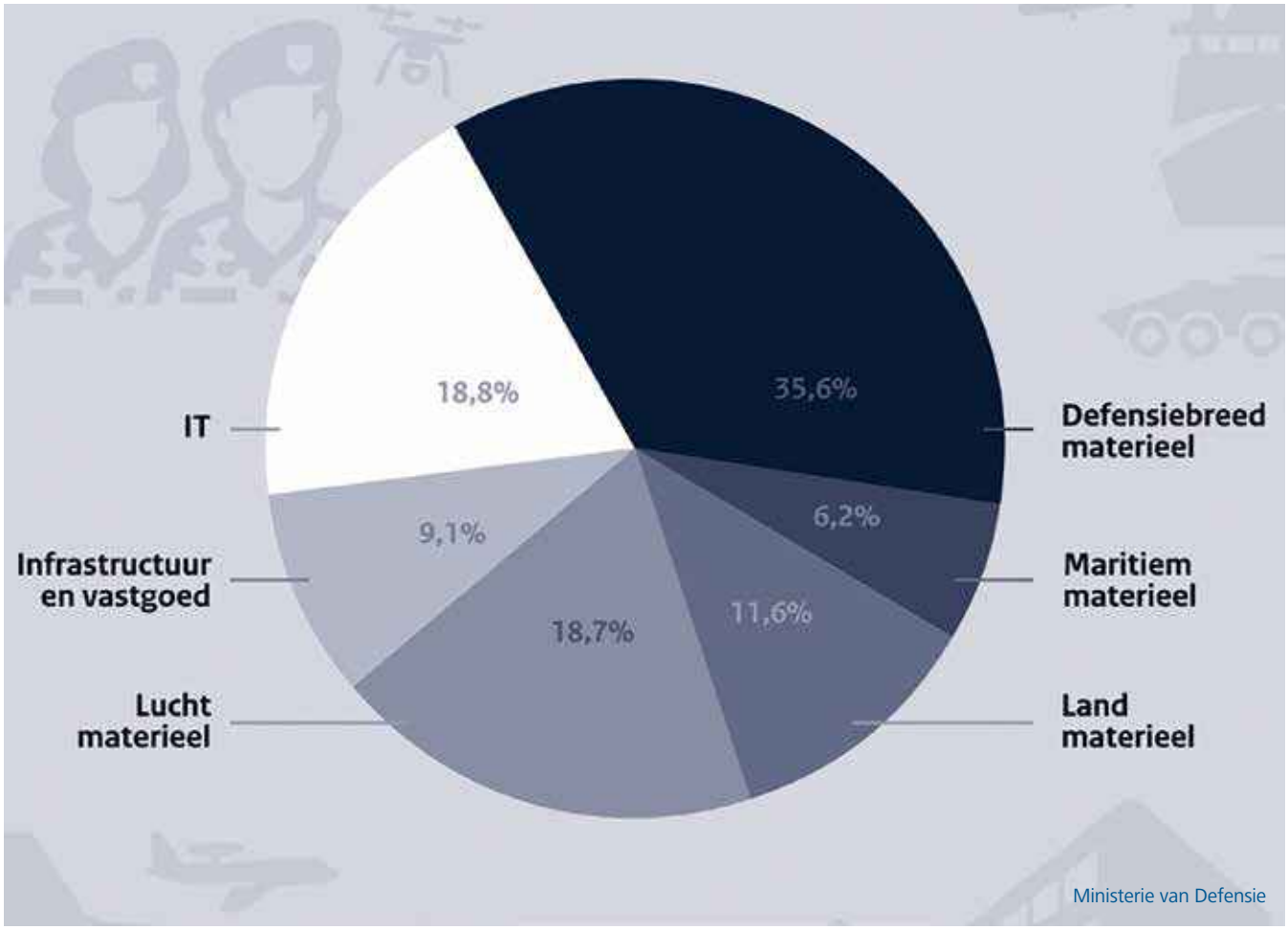


Voor Oekraïne

Auteurs	Volodymyr Zelensky
Uitgever	Walburg pers, Zutphen (2022)
Omvang	224 blz
Prijs	€ 19,99
ISBN	9789464560169

Op 24 februari 2022 veranderde de geschiedenis van het Europese continent. De Russische invasie van Oekraïne betekent een nieuw hoofdstuk in de lijdensweg van het Oekraïense volk, dat strijdt voor het behoud van haar soevereiniteit. Aan het hoofd van deze strijd staat president Volodymyr Zelensky, die in zijn toespraken blijft oproepen tot een verenigd volk en een verenigd Westen. *Voor Oekraïne* is een selectie van zijn meest in het oog springende en inspirerende toespraken. Niet alleen zijn dramatische redevoeringen tijdens de invasie, maar ook de voordrachten in diverse Europese parlementen en het Amerikaanse congres. Zelensky waarschuwt: als Oekraïne valt, valt Europa.

Commandeur b.d. Pieter Kok



Ministerie van Defensie

Defensienota 2022

Maritiem onder de maat

Naar aanleiding van de recent gepubliceerde Defensienota 2022 en de door velen in diverse praatprogramma's daarop geleverde commentaren en nu ook door de voorzitter van de KVMO in ons vakblad, rijst vanuit het maritieme domein toch het sterke gevoel op dat er iets heel erg essentieels ontbreekt.

Aanvankelijk waren de de commentaren instemmend, zo niet lovend. Wat er aan reparaties en aanvullingen op de krijgsmacht nu is geprogrammeerd is dan ook voor de land- en luchtstrijdkrachten bevredigend en daarop kan weinig worden afgedongen. Echter, vanuit mijn ervaring als operationeel zeeofficier, hoofd van de Militaire Inlichtingendienst, commandant van de oppervlaktevloot, en Defensieattaché in Washington DC mis ik een paar elementaire en essentiële aspecten en componenten in het herstelplan. In andere woorden, componenten die fundamenteel noodzakelijk en onmisbaar zijn voor de maritieme taakstelling, te weten *sea control.*

Sea control

Ongetwijfeld hebben sinds het uitbreken van de Russisch-Oekraïense oorlog de interessante en waardevolle beschouwingen van opperofficieren van land- en luchtmacht, die begrijpelijkerwijs de focus op de landoorlog in Oekraïne leggen, grote invloed gehad op de menings- en besluitvorming m.b.t. de defensienota. Die nota lijkt dan ook geschreven vanuit het perspectief op de voortzetting en mogelijk uitbreiding van zo'n continentaal conflict in de toekomst. Over de operationele, materiële dreiging zelf wordt overigens in de nota nauwelijks gerept. Wij dienen voorbereid te zijn op een breder conflict NAVO – Rusland om afschrikking geloofwaardig te maken en dat is dan

ook de onderliggende doelstelling van de nota. Si vis pacem, pare bellum.

De Russische dreiging (en zeker op afstand de Chinese) beperkt zich niet tot het continent en heeft een cruciale maritieme dimensie. Die maritieme doctrine is gecentreerd rond *sea denial*: het aan de tegenstander ontzeggen van het gebruik van de zee. Dat aspect wordt echter niet gedekt door de voorliggende defensienota. Weliswaar terecht wordt er wat betreft de marine geïnvesteerd in *Ballistic Missile Defense* vanaf fregatten en in precisie wapensystemen vanuit zee. Ook het Korps Mariniers krijgt een prijzenswaardige versterking. Dat alles dient voor de ondersteuning van de strijd op het landtheater. Echter de strijd ter zee, de reparatie van wat wij hadden aan capaciteiten t.a.v. onderzeebootbestrijding (OB) en mijnenbestrijding (MB), voor het behoud van *sea control*, komt in de nota niet aan de orde.

> ‘Het afsnijden of zelfs maar het verstoren van onze zee aanvoerlijnen, is onacceptabel en in tijden van oorlog dodelijk’

Is *sea control* een vergeten begrip geworden? De Amerikaan Alfred Mahan schreef hierover *The influence of seapower upon history*, de bijbel van de maritiem strategen. De Brit Sir Arthur Hetzlet schreef *The submarine and seapower,* nadat zijn land in twee wereldoorlogen door toedoen van het onderzeebootwapen bijna op de knieën is gedwongen, ware het niet dat de Amerikanen ze gered hebben. Ook in dit rijtje Admiraal Gorshkov, met het boek *The sea power of the state*. Hij was na Stalin decennialang opperbevelhebber van de Sovjetmarine. Zijn doctrines zijn nog immer leidinggevend in de Russische marine. Al deze wereldliteratuur leidt tot één conclusie: wij kunnen geen oorlog winnen zonder *sea control*, het eigen vrije gebruik van de zee (met inbegrip van ondersteuning van de krijg te land), maar bovenal het adequaat beveiligen van onze transportroutes over zee. In de defensienota wordt zeer terecht aandacht besteed aan de luchtverdediging van Rotterdam (en impliciet van andere zeehavens) en aan de verbetering van transportmogelijkheden van versterkingen en logistiek van die havens naar het Oosten, maar hoe die aanvoer daar over zee veilig moet arriveren is in de nota een niet gestelde vraag; laat staan dat er een begin is gemaakt van een antwoord daarop. Dat is een existentiële tekortkoming.

De dreiging onder het wateroppervlak

In de Zwarte Zee kunnen onderzeeboten in de Rusland-Oekraïense oorlog niet of nauwelijks een rol spelen. Uit de spectaculaire ondergang van de Moskva aldaar, een nogal verwaarloosde oude roestbak, zou de indruk



‘De Russische marine is altijd primair een onderzeebootmarine geweest’. Roll-out van de Yasenklasse nucleaire onderzeeboot Krasnoyarsk op de rede van Severodvinsk, augustus 2021 (Kuleshov Oleg, Shutterstock)

kunnen zijn ontstaan dat de Russische marine niet veel voorstelt. Het kelderen van de Moskva is echter allerminst indicatief voor de slagkracht van de Russische marine op de oceanen. Welnu, die marine is na Stalin, vanaf het regime van Chroesjtsjov, altijd primair een onderzeebootmarine geweest. Dat werd sterk ontwikkeld door admiraal Gorshkov. Zij is dat nu, met de nodige pieken en dalen, nog steeds, waarbij heden ten dage een kleine zestig moderne onderzeeboten een dreiging vormen voor de Verenigde Staten, Europa en onze cruciale zee- aanvoerroutes over de oceaan en de randzeeën naar de in Noordwest-Europa gelegen havens. Deze boten zijn ongeëvenaard in titanium constructie, duikdiepte, (nucleaire) voortstuwing, snelheid onder water en slagkracht. Minus een tiental ballistische boten blijft er nog een respectabel aantal aanvalsonderzeeërs over die de potentie hebben onze aanvoer over zee volledig plat te leggen.

De strategische, economische en maatschappelijke implicaties daarvan laten zich makkelijk raden. De ontwrichtende impact op de haven van Rotterdam en de achterliggende logistiek van de recente blokkering van het Suezkanaal door het aan de grond lopen van één enkele grote containercarrier, de Ever Given, kan iedereen zich nog wel herinneren. Het afsnijden of zelfs maar het verstoren van onze zee aanvoerlijnen (denk ook aan de recente incidenten in de Straat van Hormuz) is onacceptabel en in tijden van oorlog dodelijk. In tijden van oplopende spanningen, of een sluimerend conflict, moet het door de vijand verstoren van aanvoerlijnen en het onbegaanbaar maken van havens met de grootst mogelijke inspanning worden voorkomen, danwel worden bestreden.

Nederland heeft de onderzeebootbestrijdingscapaciteit van onze marine (tweeëntwintig fregatten en dertien P3 Orions maritieme patrouillevliegtuigen) na de ontrafeling van de Sovjet-Unie en het Warschaupact dramatisch afgebouwd. Ongetwijfeld was het stupide Nederlandse hoogtepunt van vredesdividend uitkeren de totale opheffing van de Orions: vliegende fregatten, uitmuntende, kosteneffectieve onderzeebootbestrijders en de ogen van de vloot voor alle doeleinden. Nu zijn er van die tweeentwintig fregatten nog zes over. Deze zullen weliswaar op termijn worden vervangen, maar van aanvulling op de weggesneden aantallen is geen sprake. Net zoals er geen sprake is van het op termijn aanschaffen van maritieme patrouillevliegtuigen. Zelfs niet van *anti-submarine* drones, die deze capaciteit eventueel op termijn kunnen invullen. Onder andere de VS, het VK, China en Rusland zijn doende met het ontwikkelen van zowel vliegende als varende drones, die ingezet kunnen worden voor onderzeebootbestrijding.



Een gloednieuwe Boeing P-8A Poseidon van de Royal Air Force oefent boven de baai van Moray met het lanceren van een Mark 54 torpedo, 22 juli 2021 (UK Ministry of Defence)

Vervolgens is in de nota geen aandacht besteed aan de kwetsbaarheid voor zeemijnen van de ondiepere aanloop-routes naar de havens, in de eerste plaats het Kanaal, de Straat van Dover en de Noordzee. Mijnen zijn goedkoop, zeer gemakkelijk onopvallend te leggen en materieels- en arbeidsintensief om te ruimen. Met zeemijnen kunnen onze zeehavens eenvoudig voor kortere of langere tijd effectief geheel worden geblokkeerd. Voorheen hadden wij vijftien goede MB-vaartuigen waarmee samen met de zes Belgische zusterschepen die klus geklaard kon worden. Nu zijn daar nog zes van over, die gelukkig wel vervangen worden, maar dit aantal is samen met de Belgische schepen volstrekt onvoldoende om alleen al onze eigen havens, Rotterdam, Vlissingen, Antwerpen en Delfzijl mijnenvrij te houden.

Nederland staat hierin niet alleen. Het beeld op zee is vanuit de NAVO bekeken niet veel beter. De *Royal Navy* had in de periode na de Tweede Wereldoorlog zo'n viermaal de omvang van onze eigen marine. Nu hebben zij nog maar achttien fregatten en *destroyers* in dienst. Ondanks de marginalisering van de Koninklijke Marine, is dat in verhouding nog minder dan vier op één. Het is weliswaar zo dat Downing Street behoorlijk investeert om de komende dertig jaar zo'n honderdvijftig schepen te lanceren, maar numeriek zal de Britse vloot in die periode inleveren. Net als bij de Koninklijke Marine komen er significante *capacity gaps*. Van hun destijds adequate vloot van een kleine veertig maritieme patrouillevliegtuigen was na 2010 niets over. Onlangs heeft het VK negen Lockheed P8 Poseidons maritieme patrouillevliegtuigen in operationele dienst genomen. In tegenstelling tot Den Haag heeft London besloten om de capaciteit van de maritieme-patrouillevliegtuigen terug op niveau te brengen. Met het in gebruik nemen van de Poseidons, is daarmee een goed begin gemaakt.

Een adequate *sea control* en ook de directe beveiliging en het escorteren van hoogwaardige transporten over zee lijkt thans in NAVO-verband moeilijk tot niet bereikbaar.

Specialisatie van mens en industrie

Waar in de nota gesproken wordt over samenwerking, taakspecialisatie en de dingen doen waar we goed in zijn, wordt er met geen woord gerept over onze economie en scheepsbouwindustrie en de in de marine aanwezige onderzeeboot- en mijnenbestrijdingsexpertise (onze nog niet geheel verdampte expertise op het gebied van marineluchtvaart incluis). De Poseidon P8 vliegtuigen komen naast de Amerikanen en de Britten ook in gebruik bij de Noren en de Duitsers. Met hen zouden wij na aanschaf van een aantal P8's een zeer vruchtbaar samenwerkingsverband voor aanschaf, onderhoud, opleidingen, basering en operaties kunnen opzetten waarmee de onderzeebootdreiging op de Atlantische oceaan, samen met de noodzakelijke hoeveelheid fregatten en helikopters, geloofwaardig kan worden aangepakt.

De Defensienota 2022 toont een diagram met de specifieke materieelinvesteringen verdeeld over de krijgsmachtdelen. Daaruit blijkt dat 6,2% hiervan naar de marine gaat, tweemaal zoveel naar de landmacht en driemaal zoveel naar de luchtmacht; een verhouding van 1:2:3. Zoals gezegd zou niets moeten worden afgedaan aan de plannen voor de land- en luchtmacht, maar geconstateerd moet worden dat de marineplannen volstrekt onvoldoende zijn in het licht van de bestaande maritieme dreiging en dat daar binnen de NAVO met opgetrokken wenkbrauwen naar wordt gekeken.

De stelling van staatssecretaris Christophe van der Maat dat de krijgsmacht over drie jaar weer op niveau zal zijn, is dan ook maritiem bekeken een gotspe. Hij liet meermaals weten dat hij bij zijn aantreden het meest geschrokken was van de staat van het defensievastgoed. De lekkende daken, de rotte kozijnen en de loszittende tegels in de kazernes. Ongetwijfeld een schandalige toestand, maar zijn eerste prioriteit zou moeten zijn de zorg over de deplorabele toestand van onze gevechtskracht in het licht van haar takenpakket. De *mindset* van de staatssecretaris (en de minister) is kennelijk niet in eerste instantie gefocust op de primaire taak van de krijgsmacht: 'Het produceren van overtuigende gevechtskracht om de regering te dienen waar en wanneer gewenst'. Vraag een marineman of vrouw wat hij liever heeft: goede spullen om het gevecht op zee te voeren, te overleven en te winnen, of een fatsoenlijke kazerne aan de wal en het antwoord zal wel duidelijk zijn. Maar dat mag helemaal de vraag niet zijn. Wij moeten er als natie voor staan dat al die aspecten samen in orde zijn met de gevechtskracht als uitgangspunt. Ik pleit dan ook voor een adequaat herstel van onze onderzeeboot– en mijnenbestrijdingscapaciteiten.

> 'Wij moeten er als natie voor staan dat al die aspecten samen in orde zijn met de gevechtskracht als uitgangspunt'

Ten slotte

Hopelijk, voordat deze nota in de Tweede Kamer behandeld wordt, kan onder politieke spelers wellicht gewerkt worden aan verbreding van inzicht op de totale dreiging, met als gevolg een meer evenwichtige nota. Dat vergt ook een proactieve opstelling van onze actief dienende collega's in het duiden van de maritieme dreiging, zonder daarbij politiek Den Haag en hun collega's van de Land- en Luchtmacht te hoeven afvallen. Wij zijn wat dat betreft in het verleden wel heel erg braaf en terughoudend, om niet te zeggen naïef geweest. De bespreking van het boek *Developing the naval mind* (Naval Institute Press, 2021) door collega Ooms in het julinummer van *Marineblad,* is naar mijn mening toonaangevend. Hij geeft als lichtend voorbeeld de *US Naval Institute Proceedings* dat 'vandaag de dag nog steeds *net als het Marineblad* (sic) als professioneel discussieplatform dient.' Dat zulks enige moed van onze collega's, redacties en gezond verstand bij de politieke menings- en besluitvormers vergt -en zeker nog meer geld gaat kosten-, is onontkoombaar.

Commandeur b.d. P.C. Kok



Marinemuseum

De niet langer verborgen schatten van de marine

Op 7 juli 2022 opende in het Marinemuseum in Den Helder de tentoonstelling *Verborgen Schatten: het Koninklijke van de Marine*. De tentoonstelling schetst een beeld van de geschiedenis van de Nederlandse marine in vijftig objecten.

Op 8 januari 1488 wordt de basis gelegd voor wat vanaf 7 december 1813 de Koninklijke Nederlandse zeemacht heet en in 1905 de naam Koninklijke Marine krijgt. De marine zet zich met vloot en mariniers wereldwijd in voor de vrede en verleent in Nederland en in het buitenland assistentie bij crisisbeheersing, humanitaire hulp en rampen. De Koninklijke Marine is vol trots het oudste onderdeel van de Nederlandse krijgsmacht. Om de rijke geschiedenis van de marine uit te dragen worden door de eeuwen heen objecten verzamelt en gebeurtenissen op doek, paneel of papier vastgelegd. Tot 1962 raken die voorwerpen, bij afwezigheid van

een centraal verzamelpunt, over musea, instellingen en marine-gebouwen verspreid. Dat verzamelpunt ontstaat als in augustus 1962 het Marinemuseum in Den Helder wordt opgericht. In het begin telt de collectie 500 objecten, waarna de verzameling doorgroeit tot 40.000. Veel te veel om in vaste presentaties aan het publiek te tonen. Het grootste deel ligt dan ook in depots opgeslagen. *Verborgen Schatten: het Koninklijke van de Marine* onttrekt een deel van die objecten aan de duisternis. Schilderijen, scheepsmodellen, scheepssier, onderscheidingen, meubels, wapens, scheepsbellen, vaandels, sculpturen, zilverwerk en trofeeën krijgen volop de aandacht. De tentoongestelde objecten kleuren de geschiedenis van de Koninklijke Marine vanaf de 17e eeuw tot op heden in. Deze verborgen schatten maken de marine-geschiedenis voelbaar en illustreren dat de Koninklijke Marine een uniek krijgsbedrijf is.

'Verborgen Schatten: het Koninklijke van de Marine benadrukt de band tussen de Koninklijke Marine en het Marinemuseum'

Mooie voorbeelden zijn het in 1911 door Coen van Oven vervaardigde doek van kapitein-luitenant ter zee Claas Meyboom. Van 1 mei 1895 tot 1899 is Meyboom commandant van het Marine-etablissement op Kattenburg in Amsterdam. Naar aanleiding van zijn overlijden in 1911 geeft de familie opdracht aan Coen van Oven om hun vader en opa op canvas vast te leggen. Het schilderij hangt jarenlang in de Van Gogh kamer op het etablissement. Op de plek waar Meyboom kantoor houdt tijdens zijn plaatsing daar. Het kan niet anders dan dat het doek daar via de familie terecht is gekomen en in dankbaarheid is aanvaard.

Een tweede karakteristiek object is het vaandel dat Hermanus Johannes van Grunningen in 1898 maakte. In 1898 werd Wilhelmina Helena Pauline Maria, prinses der Nederlanden, gekroond tot koningin van Nederland. In dat jaar bereikte zij de leeftijd van 18 jaar en aanvaardde op 31 augustus haar opdracht. Na haar inhuldiging in Amsterdam bracht de kersverse koningin een bezoek aan de Koninklijke Marine en de Rijkswerf in Den Helder. Op de werf bezocht zij onder andere de grofsmederij. Speciaal voor deze gelegenheid maakte Van Grunningen een gedecoreerd vaandel met het opschrift 'Marine Werf 1898'. Het vaandel toont objecten waarmee op de werf werd gewerkt. Een hydraulische stansmachine, smeedgereedschappen, vormen en aambeelden zijn duidelijk te herkennen. Op de staf van het vaandel zijn de beeltenissen van koningin Wilhelmina en koperen gekroonde onklare ankers te onderscheiden. *Verborgen Schatten: het Koninklijke van de Marine* benadrukt de band tussen de Koninklijke Marine en het Marinemuseum. De marineleiding zal, in samenwerking met de Marineclub, op gezette tijden lunches, diners, recepties en bijeenkomsten in de tentoonstellingszaal organiseren.

Graddy Boven, *conservator Marinemuseum*

De tentoonstelling is dagelijks te bezoeken van 10.00 tot 17.00. Scan voor meer informatie de QR-code.





Column



Wie 'graan' zegt moet ook 'B' zeggen. Tijdens het schrijven van deze column is er een akkoord gesloten over de export van Oekraïens graan. De eerste stappen tot conflictmanagement in de Russisch-Oekraïense oorlog lijken van maritieme aard te zijn.

Dankzij de bemiddeling van de Turkse president Erdogan en de secretaris-generaal van de Verenigde Naties Guterres, sloten Oekraïne en Rusland op 22 juli een overeenkomst over de export van Oekraïens graan. Zoals we weten kan de graanoogst van vorig jaar niet geëxporteerd worden, omdat Rusland Oekraïense havens blokkeert. Bovendien komt de nieuwe oogst eraan; die moet ergens opgeslagen kunnen worden. Het *World Food Program* van de VN schat dat er 47 miljoen mensen hongerlijden. Niet alleen is de Russische invasie van Oekraïne een humanitaire ramp, het graantekort is een kwade tweede.

De overeenkomst is tweeledig. Het eerste deel gaat over het transport van Oekraïens graan door de Zwarte Zee. Deze onderhandelingen werden geleid door de ondersecretaris-generaal voor humanitaire zaken en de secretaris-generaal van de *International Maritime Organization*. Er komt – als alles goed gaat - een veilige corridor waar de vrachtschepen, geleid door Oekraïense loodsvaartuigen, doorheen kunnen varen. Vandaar moeten ze via de Bosporus richting de Middellandse Zee. De uitvoering van deze overeenkomst moet worden gecontroleerd door een *Joint Coordination Centre*, met hierin vertegenwoordigers van Oekraïne, Rusland en Turkije.

'Als Rusland "A" zegt aan de onderhandelingstafel mag het wel eens "B" zeggen in de praktijk'

De andere *task force* staat onder leiding van de secretaris-generaal van de VN inzake handel en ontwikkeling (UNCTD). Deze concentreert zich op de ongehinderde toegang van voedsel en kunstmest, afkomstig uit de Rusland, tot markten elders in de wereld. Een deel van de sancties tegen Rusland is omwille van het akkoord dan ook tijdelijk opgeheven. Voor Guterres hangt hier veel van af. Hij sprak van *'[a] beacon of hope – a beacon of possibility – a beacon of relief -- in a world that needs it more than ever'*. Als je erg optimistisch bent zou je kunnen denken dat er zo een basis kan groeien voor verdergaande gesprekken. Wat zou het mooi zijn als Oekraïne het verloren land terugkreeg, als Poetin voor het Internationaal Strafhof kwam en als de Russische Federatie het Oekraïens herstel zou betalen dankzij een vredesakkoord en niet dankzij een zich lang voortslepende oorlog.

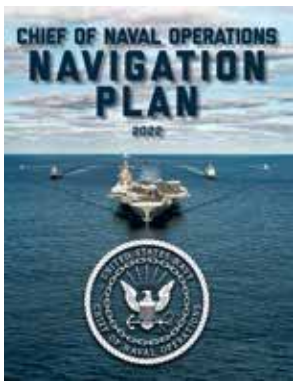
Het ziet er niet naar uit dat zoiets werkelijkheid wordt. Het wantrouwen tussen de Oekraïense en de Russische onderhandelaars was zo groot, dat zij aan de uiteinden van de onderhandelingstafels zaten, met de vertegenwoordigers van de VN en Turkije er tussenin. Ook weigerden beide partijen hun handtekeningen op hetzelfde papier te zetten. Minder dan een dag na het tekenen van de graanovereenkomst vielen Russische kruisvluchtwapens doelen in de haven van Odessa aan. Aanvankelijk ontkende Rusland dat, maar kort daarna werd toch toegegeven dat het in Odessa militaire infrastructuur had aangevallen. De Russische minister van Buitenlandse Zaken Lavrov trekt ondertussen door Egypte, Oeganda, Ethiopië en Congo om deze landen voor zich te winnen. En ook op het slagveld verandert er niets. Amerika werkt aan een alternatieve route om het graan de wereldmarkt op de krijgen.

Op de lange termijn speelt voor de VN de vraag of er met Rusland als lidstaat nog iets te doen valt. Daar is toch op zijn minst een minimum aan vertrouwen voor nodig. Als Rusland 'A' zegt aan de onderhandelingstafel mag het wel eens 'B' zeggen in de praktijk.

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

Recensie

Op 26 juli jl. presenteerde de *Chief of Naval Operations* (CNO) Admiral Mike Gilday het 28 pagina's tellende *Navigation Plan 2022* van de *US Navy*. Hierin staat de planning voor een in 2045 te bereiken hybride vloot van ruim 500 vaartuigen centraal.



Chief of Naval Operations: Navigation Plan 2022

Auteur:	ADM Mike M. Gilday
Uitgever:	United States Navy, Washington DC (2022)
Omvang:	28 blz
Prijs:	Gratis te downloaden
ISBN:	N.v.t.

Medio juli bood de USN aan het *US Congress* al een geclassificeerde versie van dit rapport aan. In het publieke rapport zijn, naast de geplande vlootomvang, eveneens zaken als een *combat credible* vloot (op oorlogvoering ingestelde scheepscommandanten incluis), alsook een gedetailleerde dreigingsanalyse van vooral de westelijke Pacific meegenomen. Het NAVPLAN houdt bovendien rekening met inzichten als uitgedragen in de in maart van dit jaar uitgebrachte *US National Defense Strategy* inzake '*integrated deterrence*', waarbij het Amerikaanse Ministerie van Defensie samenwerkt met overige overheidsinstanties om China het hoofd te kunnen bieden en de grotendeels bestaande militaire voorsprong op Rusland te handhaven.

De stelling van het NAVPLAN dat de omvang van de Amerikaanse vloot de komende twee decennia 'slechts' met 75 schepen groeit, ontlokte inmiddels bij het *Congress* het commentaar dat dit te traag zou zijn. De USN betwist dit bij monde van Admiraal Gilday. Deze liet zich al publiekelijk ontvallen dat de opbouw van een hybride vloot nu eenmaal tijd kost, zeker nu de strijd ter zee meer dan ooit neerkomt op een complexe netwerk-oorlogvoering met een *Joint All-Domain* C2. Ook dienen de Amerikaanse zeestrijdkrachten rekening te houden met verdere inspanningen ten faveure van het geheime *Project Overmatch* om het USN netwerk- en datacapaciteit te vergroten. Daarbij is de USN zich er pijnlijk van bewust dat het de VS eenvoudigweg ontbreekt aan industriële capaciteit om op korte en middellange termijn het benodigde aantal schepen te bouwen. Ook heeft de vloot tijd nodig, 'te wennen' en uit te kristalliseren wat betreft samenstelling, om zo op een afgewogen en gelouterde wijze de strijd te kunnen aangaan. Het zijn niet toevallig inzichten die tevens lijken op te gaan voor Europese marines en hiermee ook de KM. Wat de achterliggende strategie bij het NAVPLAN aangaat, duiden de samenstellers drie overkoepelende dreigingen: 1) de afnemende invloed van militaire afschrikking; 2) de agressieve politiek en acties van zowel China als Rusland, afgezet tegen het Westen dat opkomt voor de internationaal rechtsorde en 3) de snelheid van technologische ontwikkelingen. Gelet op de laatste factor promoot het NAVPLAN nieuwe vaartuigen die dusdanig flexibel zijn ingericht, dat hierop eenvoudig krachtigere wapensystemen en sensoren plaatsbaar zijn, alsook dat ze snel kunnen worden geüpgraded bij revolutionaire technologische ontwikkelingen. Zoals het NAVPLAN stelt: 'We will build future platforms with modernization in mind—hardware upgradeable and software updateable at the speed of innovation.'

Terug naar de in het rapport voorziene Amerikaanse vloot voor 2045. Deze dient onder meer te omvatten: 12 Columbia-klasse SSBNs, 12 volwaardigde vliegkampschepen, 66 SSNs waaronder tientallen snelle aanvalsboten, 96 grote *surface combatants* (doorontwikkelde Arleigh Burke-klasse DDs en de nieuwe generatie DDG(X) DD), 18 *Light Amphibious ships* ter ondersteuning van *Marine Littoral Regiments*, 150 onbemande bovenwater- alsook onderwatervaartuigen met taken als sensor en *auxilliary magazines* voor overige vlooteenheden, en, ten slotte, 3.000 vliegtuigen en helikopters.

Het NAVPLAN schuwt evenmin controverse. Zo stelt het dat, om het tempo en de kosten van nieuwe vaartuigen op peil te houden, een verdubbeling van de begrotingsdoelen voor het jaar 2023 noodzakelijk is, naast het versneld afvoeren van huidige schepen, verouderde platforms en de relatief moderne (maar tegenvallende en meer op politietaken geënte) *Littoral Combat Ships* incluis. Potentiële kritiek op deze insteek wordt alvast gepareerd met de opmerking: 'Retiring legacy platforms that cannot stay relevant in contested seas -and investing in the capabilities we need for the future- is essential for our national security.'

Hoewel in NAVPLAN Rusland meermalen wordt aangehaald staat de strategische competitie met China centraal: deze is 'both a current and long-term challenge'. Het in het rapport voorziene *Force Design* moet borgen dat de VS en hiermee het Westen over 20 jaar afdoende weerbaar blijft en (weer) over een geloofwaardige *deterrence force* beschikt. Hiertoe is het aldus CNO Gilday noodzakelijk, dat er ten faveure van de USN in de komende 'critical decades […] consequential decisions and investments' volgen.

Anselm van der Peet, NIMH

Scan de QR-code om het USN Navigation Plan 2022 te downloaden

Bas Naafs red.

Het is niet voor niets geweest



'Bij ieder schepsel dat geboren wordt zijn reis begint, scheept in het ruim de dood zich in. En maakt zich met het schip vertrouwd, dringt door tot iedre vezel van het hout, de romp, de mast, de kabels en de touwen de zeilen hurkend in de reddingsboot.'

Eerste-locoburgemeester van Den Haag Kavita Parbhudayal opent haar toespraak tijdens de herdenkingsdienst in de Oude Kerk te Scheveningen met een gedicht van M. Vasalis. De in Scheveningen geboren Margaretha Drooglever Fortuyn-Leenmans bracht een groot deel van haar jeugd door langs de Hollandse kust. De onlosmakelijke band tussen het Nederlandse volk en de zee staat symbool op de dag dat de vijfenzestig opvarenden van Zr.Ms. Adder worden herdacht. Zij lieten op 5 juli 1882 het leven toen zij voor de kust van Scheveningen in zwaar weer kwamen. Hun dood was niet voor niets. Naar aanleiding van de ramp ontstonden de voorlopers van de Kustwacht Nederland en de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren. Vertegenwoordigers van deze organisaties, alsmede de Koninklijke Marine, de Stichting Gedenkteken Zr.Ms. Adder en de gemeente Den Haag spraken in de Oude Kerk over de bemanningsleden, hun noodlot en de geleerde lessen.

De liefde heeft hem gered

De voor bescherming van de binnenwateren bestemde Adder lag afgemeerd in Buitenhuizen, waar het via IJmuiden zou vertrekken naar de marinebasis te Hellevoetsluis. Normaliter een exercitie die alleen bij goed weer en kalme zee kon worden uitgevoerd. Een langere en dus duurdere reis via de binnenwateren kon, gezien de gunstige weersomstandigheden, vermeden worden. 'Bekijken we de vaste bemanning, dan was er op één uitzondering na niemand van de schepelingen of zeeofficieren, commandant incluis, die ooit op een monitor gevaren had', aldus Jan Kees van Dalsen van de stichting Gedenkteken Zr.Ms. Adder. Van de vijfenzestig opvarenden behoorden zevenendertig tot de vaste bemanning. De overige waren aan boord geplaatst voor opleiding, training of als passagier.'

'De eerste officier, de Luitenant-ter-zee der tweede klasse Michiel Smits, zal overal hebben rondgelopen. Wellicht foeterend op de bemanningsleden die in zijn ogen niet snel genoeg deden wat van ze gevraagd werd.' Kapitein-luitenant-ter zee Rob Pulles, voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren, schetst in zijn toespraak de sfeer aan boord terwijl de bemanning zichzelf gereed maakte voor vertrek uit Buitenhuizen: 'De wachtsofficieren, de Luitenants-ter-zee der tweede klasse Evert van Voorthuizen, George Borel en Gerhardus Jonckheer, zullen drukdoende zijn geweest hun voorbereidingen te treffen. Waren de navigatiemiddelen gebruiksgereed? Lag de kaart er? Was de loods er al? Routineklussen voor deze ervaren marineofficieren.'
De dag vóór vertrek staat George's broer Willem Lodewijk

Herdenking van de ramp met Zr.Ms. Adder op 5 juli 1882



Gergory Fréni, Mediacentrum Defensie

op het treinstation in de rij om een kaartje te kopen naar IJmuiden. Hij is door zijn broer uitgenodigd om met de Adder mee te reizen naar Hellevoetsluis. Pulles vervolgt: 'Het is een wonder dat de familie Borel niet twee slachtoffers te betreuren had. Willem Lodewijk nam op het station het besluit om de trein naar Arnhem te nemen om daar zijn verloofde te bezoeken. De liefde heeft hem gered.'

De ramp

Op woensdag 5 juli vertrok de rammonitor Zr.Ms. Adder uit Buitenhuizen en voer om half 10 's morgens langs IJmuiden naar zee voor de reis naar Hellevoetsluis. Het marineschip was niet bepaald zeewaardig door haar geringe manouvreerbaarheid en hoge zwaartepunt. Na 12:00 uur veranderde de wind plotseling naar westzuidwest met een zo hevige kracht dat de wolken wegdreven en de zon zich liet zien. Tegen 15:00 uur die middag woei het hard. De Adder werd gedurende de zeereis vanaf diverse plaatsen langs de kust in de Noordzee gezien. Het schip werd bijvoorbeeld die middag om 16:00 uur opgemerkt ter hoogte van Hotel Garni te Scheveningen en om 18:00 uur zag schipper Arie 't Hart van de visschokker 'Ondernemening' uit Zwartewaal dat de Adder niet veel verder was gekomen; de monitor vorderde niet echt en de zee sloeg over het gehele schip, tot over de schoorsteen, maar het schip voerde geen noodsein. 't Hart passeerde de Adder aan de landzijde en merkte op dat het schip slecht stuurde en veel gierde.

Om 20:00 uur passeerde de bomschuit de 'Twee Gezusters' van schipper Bram den Dulk de monitor aan de landzijde op een afstand van ongeveer vijfhonderd meter. Schipper Den Dulk maakte lijnen gereed om de monitor te assisteren zodra er van het vaartuig hulp werd verlangd. Het was voor de schipper inmiddels duidelijk dat het vaartuig in nood verkeerde. Een half uur later (ca. 20:30 uur), toen schipper Den Dulk inmiddels ten noorden van de monitor was aangekomen, werden aan boord van de monitor vuurpijlen afgeschoten. Het afsteken van de vuurpijlen en het stakelvuur duurde bij elkaar ca. een half uur. Toen werd een vlamvuur waargenomen, dat zich uiteindelijk in damp oploste.

Van Dalsen citeert uit een artikel in de *Nieuw Brielsche Courant* van juli 1882 over de zeeloods Meuldijk uit Brielle, wiens zoon meevoer met de noodlottige monitor: 'Hij [Meuldijk] verkeerde in de mening dat de monitor waarop zijn zoon diende, niet was uitgevaren om het minder gunstige weder en ging zaterdagmiddag even wandelen. Onderweg ontmoette hij iemand, die hem vraagt of hij ook iets van de Adder wist, waarop hij antwoordde, dat die te IJmuiden moet zijn. Nu de andere echter het tegendeel verzekert, spoedt hij zich naar het telegraafkantoor, vraagt per draad inlichtingen en krijgt ten antwoord: ''dat de Adder is uitgevaren en dat er niets van vernomen werd, dan dat het lijk van den loods is aangespoeld''.'[1]

Het bleek het begin te zijn van een trieste tijding van verdriet, ontzetting en ongeloof. Het horloge van de loods Duinker, wiens lichaam op 8 juli aanspoelde ter hoogte van Zandvoort, gaf 21.10 aan.

Een dure les

'Bij een ramp is er nooit maar één oorzaak. Er zijn er altijd meer.' Commandeur Harold Liebregs spreekt als afvaardiging van de Koninklijke Marine in de Oude Kerk: 'Wat er op deze dag gebeurde was een ramp, voor de opvarenden en voor de nabestaanden. De verantwoordelijkheid werd in het onderzoeksrapport nota bene afgewenteld op de omgekomen bemanningsleden. Zo dreigde een dure les te worden genegeerd.'

Mede door toedoen van de grote verontwaardiging onder het Nederlandse volk naar aanleiding van de ramp, is op 21 juli 1882, ruim twee weken na het vergaan van de Adder, bij Koninklijk Besluit een commissie bijeengebracht om onderzoek te doen naar de oorzaken die hadden geleid tot het zinken van het schip. Dit onderzoek bleef echter hangen in een grijs gebied. Het had immers weinig aanknopingspunten: de volledige bemanning was ontvallen en het wrak met daarin nog resten van tweeëntwintig bemanningsleden lag voor de Scheveningse kust.[2] Van Dalsen: 'In het rapport aan de Koning over de ramp wordt een aantal aantijgingen gedaan aan het adres van de loods Duinker. Onterecht, is gebleken.' Een achterkleinzoon van Duinker is aanwezig bij de herdenking. 'Lovenswaardig is het dat het loodswezen altijd achter zijn loods is blijven staan en recent nog een artikel heeft gepubliceerd waarin de kundigheid van de loods Duinker nogmaals wordt benadrukt.'

Wat is er dan wél gebeurd? Nog altijd tast men in het duister over de exacte toedracht, maar die dure les is uiteindelijk niet genegeerd. 'Uit de ramp kwam iets goeds voort', aldus Liebregs. 'Officieren richtten twee waardevolle instituten op die veiligheid op zee en de waarde van een slagvaardige marine uitdragen. Zo werd het debat hierover geïnstitutionaliseerd. Dat is -indirect- van grote waarde voor de kwaliteit van het materieel. En het heeft direct waarde voor de bewustwording dat de zee voor Nederland van groot strategisch belang is. Voor onze veiligheid en welvaart.'







Directeur Kustwacht Nederland Nicole Kuipers beaamt in haar toespraak de *lessons learned:* 'In die tijd bestond al wel de Kustverlichting. Deze organisatie zorgde voor licht waarmee de scheepvaart op zee kon navigeren. Na de scheepsramp kregen zij er echter een taak bij, die luidde: ''het houden van de uitkijk en het rapporteren van in nood verkerende schepen aan de hoofden kustwacht''. Dit was de oorsprong van de Kustwacht Nederland die we nu kennen.'

Kuipers, die het drama van 11 mei 2020, waarbij vijf surfers voor de Scheveningse kust verdronken, nog sterk op het netvlies heeft staan, benadrukt de nut en noodzaak van georganiseerde hulpverlening te water: 'Het laat ons zien en beseffen dat niets vanzelfsprekend is en dat hulporganisaties zoals de Kustwacht Nederland een grondslag hebben die in het verleden ligt.' Eén van de belangrijkste aanbevelingen uit het onderzoeksrapport van de commissie Koning Willem III, was het instellen van een stelsel van kustbewaking. Kuipers vervolgt: 'Het bestaan ervan is mede een signaal naar de nabestaanden, dat we rampen als die met de Adder willen voorkomen. En als ze dan gebeuren, dat we hiervoor een organisatie hebben ingericht, zodat we tegen de families kunnen zeggen dat we er alles aan gedaan hebben om hun familieleden levend thuis te brengen.'

Voor alles is er een uur

Je kunt erbij stilstaan of de bemanningsleden zich op dat moment gerealiseerd hebben dat hun leven gevaar liep en dat zij de zon niet meer zouden zien opkomen. 'En zouden ze zich gerealiseerd hebben dat wij hier 140 jaar later bij elkaar zouden zijn om hen te herdenken?', vraagt vlootpredikant dominee Robin Voorn zich af in zijn overdenking. 'Het is een eerbewijs aan collega's die hun leven hebben gelaten en een ondersteuning aan de nabestaanden. Het is goed dat wij samenkomen. Dat wij ons bewust worden dat zoeken naar schuld en falen niet altijd de juiste manier is om met rampen en noodlottige ongevallen om te gaan.' Vijfenzestig mannen hebben hun leven gelaten en hun families hebben hun geliefde nooit kunnen begraven. Dit bracht verdriet.

'Zoals het verdriet en de pijn dat het zoontje van konstabel[3] Scholtz ondervond', zo vertelt voorzitter Stichting Gedenkteken Zr.Ms. Adder Richard Schmüll in zijn rede. Het jongetje leefde tussen hoop en vrees nadat bekend was geworden dat de rammonitor was vergaan. De voorzitter vervolgt: 'Met de moed der wanhoop ging hij naar de haven van Den Helder in de hoop goed nieuws over zijn vader te vernemen. Daar, te Willemsoord, werden de uit zee opgepikte verdronken bemanningsleden aan wal gebracht.



V.l.n.r. (vanaf l.b): LTZ2 Michiel Smits; LTZ2 Gerhardus Jonckheer; LTZ2 George Borel; commandant LTZ1 Ernst Simon van der Aa; LTZ2 Evert van Voorthuijsen; officier admin. 2e klas W.F. Klomp en LTZ A. Lofvers (Collectie Marinemuseum)



Gregory Fréni, MCD









Overdenking van vlootpredikant ds. Robin Voorn (Gregory Fréni, MCD)

Juist toen het ventje vroeg of er nog nieuws was, werden vier lijken, waaronder dat van zijn vader, van boord getild. Hartverscheurend was het huilen van het ventje, dat zijn grote voorbeeld, zijn held, voor altijd zou missen.'
'Het Koninkrijk is de slachtoffers schatplichtig', aldus dominee Voorn. 'Evenals het water dat ons volk probeert te berijden en te temmen, maar uiteindelijk nooit de baas zal worden. Hierin moeten wij onze verantwoordelijkheid nemen en rampen zoals die met de Adder niet zomaar afschuiven op de hogere macht. We kunnen Hem wel aanroepen, omdat we ons bewust zijn van de gevaren en daarbij het vertrouwen hebben dat Hij ook in dat gevaar met ons meegaat.'

Na de herdenkingsdienst zijn de aanwezigen onder begeleiding van de Tamboers & Pijpers van het Korps Mariniers naar de herdenkingssteen op de Scheveningse boulevard gewandeld. Bij het monument zijn kransen gelegd, alsook op het water ter hoogte van het wrak van Zr.Ms. Adder. Op zee waren eenheden van de Kustwacht, Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij en de Koninklijke Marine aanwezig.

Noten
1 Nieuw Brielsche Courant, juli 1882
2 Schmüll, R.S.J., 'De ondergang van Zr. Ms. Adder', *Marineblad*, nr. 2, jrg. 123 (maart 2013) p. 30
3 Officier belast met het toezicht op de scheepsbewapening

Scan de QR-code voor meer info over de herdenkingsdienst, waaronder de livestream, foto's, alle toespraken en een kort verslag

CARTOON



OCEANS X

De verandering zijn

Een optimale balans



Met OceansX ben ik inmiddels twee jaar onderweg. Voor mij biedt het een constructie waarmee ik mijn ervaringen, die ik in de afgelopen jaren heb opgedaan, optimaal kan inzetten voor de maatschappij. Dus óók nog altijd om te beschermen wat ons dierbaar is.

Uiteraard blijkt het optimaal inzetten van potentieel in elke Xploratie die we met OceansX ondernemen weer opnieuw een zoektocht. Elke situatie vraagt om de juiste balans tussen zekerheid en onzekerheid, tussen vertrouwen en sturing en tussen inspireren en opdragen. Hele realistische aspecten om centraal te stellen in de huidige tijd en met de balans daarin te Xploreren. En soms wellicht ook even niet.

De deadline voor deze column valt tijdens de '*midterm*' van onze vakantie in Zuid-West England. Nanda en ik zijn met onze drie kinderen Daan (12), Sara (11) en Eva (10) op pad in een Toyota Landcruiser uit '89 en twee daktenten.

Eerder tijdens de reis schaakten wij onszelf op een midgetgolfbaan. Het was druilerig weer en aan het mos op de '*crazy holes*' te zien leek het erop dat ze dit jaar nog niet bespeeld waren. We gingen aan de bak. De eerste hole ging lekker. Eva kreeg als eerste een herkansing van de familie. Maar dat zou de laatste zijn. Vervolgens wilde Daan op hole drie er eigenlijk ook wel een en Sara direct daarna op hole vier. Zo werd het steeds fanatieker.

'De ballen vlogen onbeheerst in het rond, er werd gehuild, vooral anderen werd de schuld gegeven en de score werd consequent bediscussieerd'

De één wilde ik helpen met een aantal motorische tips, met uitblijvende dankbaarheid. De ander, gekenmerkt door een behoorlijk fanatisme, wilde ik zichzelf laten confronteren. Ook dat escaleerde behoorlijk. Dit alles terwijl ik zelf probeerde het goede voorbeeld te geven door de bal wél dicht bij de hole te krijgen, maar het óók duidelijk leuk te vinden als het minder ging (moest ik daarvoor dan ook bewust slechter gaan spelen?!). Op hole acht werd besloten om er nog eens negen te spelen. Dan zou het iedereen beter afgaan.

Ik moet u eerlijk bekennen… we hebben de achttien holes niet gered. De ballen vlogen onbeheerst in het rond, er werd gehuild, vooral anderen werd de schuld gegeven en de score werd consequent bediscussieerd. Het was maar goed dat we alleen waren ergens in *the middle of nowhere* in Cornwall.

Nanda en ik hebben erg gelachen. De balansen werden duidelijk niet gevonden. We hebben met elkaar geconcludeerd dat het waarschijnlijk door vermoeidheid kwam. Iedereen kon daar mee leven en ging tevreden slapen. Aan boord zeiden we altijd: slapen is een wapen.

We willen graag alle balansen altijd optimaal krijgen. Ook in dit Marineblad is dat terug te lezen. Soms lukt dat beter dan anders. En wanneer het niet lukt, is het wellicht goed om het met elkaar even heerlijk wat rust te geven om vervolgens de balansen weer optimaal te Xploreren.

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.

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/***

DE VERENIGING VAN OFFICIEREN EN OUD-OFFICIEREN DER KONINKLIJKE MARINE ‘ONDERLINGE BIJSTAND’



fychu, Flickr

De jaarlijkse Algemene Vergadering van de Vereniging Onderlinge Bijstand is wegens bijzondere omstandigheden verplaatst naar **woensdag 12 oktober 2022** bij de Van Ghentkazerne, adres Toepad 120 te 3063 NJ Rotterdam, waar we bijeen zijn in de grote Johan de Wittzaal.

09.30 – 10.15	Ontvangst bij de Van Ghentkazerne
10.15 – 11.30	Algemene Vergadering Onderlinge Bijstand
10.15 – 11.30	Partnerprogramma bij de Van Ghentkazerne
11.30 – 12.15	Receptie voor de leden en partners
12.15 – 13.30	Indische lunch in het restaurant
13.30 – 15.00	Lezing Theo Knippenberg, uitgever van ‘Kralingen 1970 ’n Grote Blijde Bende’ n.a.v. het legendarische Holland Pop Festival in het Kralingse Bos
15.00 – 15.30	Nazit en einde programma

Het partnerprogramma van 10.15 uur bestaat uit een bijzondere presentatie over China, verzorgd door de heer Oey Toen Ping. Uw partner wordt hierbij van harte uitgenodigd.

Als u de Algemene Vergadering wenst bij te wonen, wilt u zich dan uiterlijk vrijdag 30 september opgeven bij de secretaris met vermelding van eventuele deelname van uw partner. Opgave bij voorkeur via het e-mailadres secretaris@onderlingebijstand.nl of via het secretariaat KVMO.

Iedere deelnemer ontvangt een bericht met het geactualiseerde katern (met uitnodiging, agenda en verslagen) en de jaarrekening OB 2021. Zie ook de website www.onderlingebijstand.nl.

Samenwerking Vereniging Onderlinge Bijstand en de KVMO

Sinds 1996 werken OB en de KVMO intensief samen. Dankzij deze samenwerking zijn alle leden van de KVMO automatisch lid van OB. De KVMO biedt haar leden veel mogelijkheden, faciliteiten en ondersteuning, waaronder ook juridisch advies. Maar directe financiële steunverlening kan de KVMO haar leden niet verlenen. Vandaar juist de samenwerking met OB.

Regelingen ten behoeve van (oud-)officieren en hun gezinsleden zijn onder andere:

- Individuele materiële steunverlening en advies;
- Regeling Tegemoetkoming Thuiszorg (RTT);
- Regeling Reiskosten Ziekenhuisbezoek (RRZ);
- Uitzenduitkering.

Individuele materiële steunverlening

Leden van OB (of hun gezinsleden of directe nabestaanden) die in financiële problemen verkeren, kunnen in aanmerking komen voor individuele steunverlening, toegesneden op hun specifieke situatie. In het algemeen gaat het dan om financiële steun in de vorm van leningen of giften. Maar naast financiële steun kunt u ook raad en advies ontvangen, bijv. in het geval van problemen met de gemeentelijke overheid of bij zaken betreffende zorginstellingen.

De structurele regelingen van OB: de RTT en de RRZ

Samen met de KVMO heeft OB structurele regelingen voor financiële steunverlening getroffen waar alle leden van OB aanspraak op kunnen maken. Deze regelingen zijn ten eerste de Regeling Tegemoetkoming Thuiszorg (RTT) en ten tweede de Regeling Reiskosten Ziekenhuisbezoek (RRZ). In het kader van deze regelingen is de KVMO de administratief uitvoerende instantie.

De Regeling Tegemoetkoming Thuiszorg (RTT) heeft als doel de financiële lasten ten gevolge van (medisch) noodzakelijke thuiszorg voor bovengenoemde leden te verlichten. En de Regeling Reiskosten Ziekenhuisbezoek (RRZ) heeft als doel de leden een (forfaitaire) tegemoetkoming te kunnen geven voor de reiskosten voor ziekenhuisbezoek tijdens de ziekenhuisopname van het lid, de partner of gezinsleden.

Uitzenduitkering

In najaar 2011 heeft OB in nauwe samenwerking met de KVMO een nieuwe financiële regeling vastgesteld voor de leden van de KVMO die in het kader van een vrede-ondersteunende (VVHO) missie worden uitgezonden. In het kader van deze regeling kunnen leden van OB direct aanspraak maken op eenmalige uitkering als gevolg van een ongeval tijdens de missie. De regelingen voor de uitvoering en toekenning van deze uitzenduitkering zijn uitgebreider toegelicht op de website OB.

Studiebeurzen in de vorm van renteloze leningen

De Stichting Notaris Eduard S. Lansberg Studiefonds (SNLS) is gelieerd aan OB en heeft ten doel het verstrekken van studiebeurzen in de vorm van renteloze leningen aan kinderen van officieren en oud-officieren van de KM welke kinderen zich bijzonder onderscheiden en voor wie bij verdere studie financiële ondersteuning van belang is.

Informatie over de bovenstaande regelingen

Op de website www.onderlingebijstand.nl vindt u meer inhoudelijke informatie en kunt u lezen wanneer en hoe u gebruik kunt maken van deze regelingen en hoe u de steun kunt aanvragen.

LTZ3 (TD) Tom Wien winnaar KVMO-scriptieprijs 2022

Op 23 juni heeft de nieuwe vicevoorzitter van de KVMO, KLTZ (LD) Joris ten Berg, de KVMO-scriptieprijs uitgereikt aan LTZ3 (TD) Tom Wien. Dit gebeurde tijdens de bachelorsdiploma-uitreiking op het Koninklijk Instituut voor de Marine te Den Helder.

In zijn scriptie getiteld *Thermal runaway* bij lithium-ion batterijen beschrijft LTZ Wien zijn onderzoek naar de ontwikkeling van warmte en gassen tijdens een *thermal runaway* van lithium-ion batterijen en benoemt en onderzoekt hij mogelijkheden om de gevolgen hiervan te beperken of zelfs te voorkomen. Lithium-ion batterijen hebben een veel hogere energiedichtheid dan loodzuurbatterijen, waardoor de actieradius van de onderzeeboot significant toeneemt. De kans op een *thermal runaway* is echter niet ondenkbaar. Hierbij ontstaat niet alleen veel warmte, maar komen ook gassen vrij die een bedreiging vormen voor de onderzeeboot en haar bemanning. Wien heeft voor zowel de warmte als voor de gasontwikkeling gekeken naar verschillende methoden om de gevolgen daarvan te reduceren. Daarbij heeft hij deze ingewikkelde materie helder uiteen weten te zetten en is met name de toepasbaarheid van de benoemde uitkomsten prijzenswaardig.



F. Schoonderwoerd

Defensie en bonden akkoord over arbeidsvoorwaarden



Maartje Roos, MCD

Defensie heeft met de vakbonden voor defensiepersoneel een akkoord bereikt over nieuwe arbeidsvoorwaarden (2021-2023). Uit de ledenraadpleging bleek dat een meerderheid van de leden met het onderhandelaarsresultaat van 31 mei jl. heeft ingestemd. Het akkoord is vandaag door alle partijen ondertekend.
In het akkoord gaan militairen en burgermedewerkers bij Defensie erop vooruit: 8,5% hoger loon, een eenmalige uitkering van 1.750 euro bruto, een nieuwe salaristabel voor militairen, een verhoging van een aantal toelagen en een nieuwe reiskostenvergoeding. Ook zijn er eerste afspraken gemaakt over het inrichten van een nieuw personeelssysteem, dat voor meer maatwerk gaat zorgen. ‘Dit betekent een verbetering voor heel veel mensen bij Defensie. Het is een mooi resultaat, waar waardering uit spreekt en wat voor meer behoud zal gaan zorgen. De manier waarop de sociale partners bij het tot stand komen van dit akkoord hebben samengewerkt, is een prima voorbeeld voor de toekomstige samenwerking. Er moet nog veel gebeuren en samen kom je verder.’, aldus voorzitter KVMO KLTZ Rob Pulles.

In Memoriam

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

KLTZE b.d. ir. drs. **F.P. de Boer** († 15 juni 2022)
KTZT b.d. ir. **T. Flameling** († 30 juni 2022)
KTZ b.d. **H. van den Bos** († 12 juni 2022)
KLTZ b.d. **E.H.G. Michelhoff** († 14 juli 2022)
KLTZ b.d. **R.H. Zuidema** († 28 juni 2022)

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

Activiteiten zomer/najaar 2022

AFDELING NOORD

Postactieven borrels

Datum: 6 september, 4 oktober
Locatie: Marineclub. Den Helder
Aanvang: 17:00
Info: www.kvmo.nl

AFDELING MIDDEN

Borrel

Datum: 15 september, 13 oktober
Locatie: Plein, Den Haag
Aanvang: 17:00 uur
Info: www.kvmo.nl

AFDELING ZUID

Nasi-maaltijd

Datum 31 augustus
Locatie Faradayweg 1, Vlissingen
Aanvang 10:30 uur
Info: www.kvmo.nl

Barbecue

Datum 16 september
Locatie De Merelhoeve, Nieuw- en St Joosland
Aanvang 18:00
Info www.kvmo.nl

Maritiem-historische boeken

Via een KVMO-lid is een aantal maritiem-historische boeken beschikbaar tegen portokosten. Scan de QR-code voor de volledige lijst en contactinformatie

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:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Secretaris:
LTZ2OC (LD) H.M. Krul
Penningmeester:
KLTZ (LD) b.d. 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. J.B.M. Ouwens
Namens Werkgroep Elders Actieven
Vacature
Namens Werkgroep Jongeren
LTZ2 (LD) K.W. Lelieveld
Namens de Werkgroep Gender
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:
Noord:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
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.

JOHAN DE WITT
CONFERENTIE 2022

IN HET KIELZOG VAN ZR.MS. EVERTSEN'

In de tweede helft van 2021 maakte Zr.Ms. Evertsen haar reis naar de Oost. Voor een periode van bijna zeven maanden maakte het schip deel uit van een eskader. Het was een reis langs de maritieme dreigingen, waar we in de Nederlandse samenleving mee te maken (kunnen) krijgen. Tijdens de Johan de Witt Conferentie 2022 in het KPN-gebouw te Rotterdam willen we u aan de hand van deze reis een spiegel voorhouden:

In het kielzog van Zr.Ms. Evertsen, een reis langs de maritieme dreigingen voor Nederland

Kwetsbaar

In welke wereld vaart de Koninklijke Marine nu rond? Welke dreigingen moeten de marinemannen en -vrouwen pareren -maar vooral- wat is de betekenis van die dreigingen binnen onze samenleving? Met de passage van de Evertsen door het Suezkanaal werden we pijnlijk herinnerd aan de kwetsbaarheid van onze logistieke keten. De bemanning van de Evertsen kan via de gemakken van de Wi-Fi aan boord communiceren met het thuisfront, maar dat signaal komt ergens vandaan. Hoe kwetsbaar zijn die data, als ze langs een onderzeese kabel worden verstuurd? En dan de olie en gasprijzen, die schoten tijdens de reis door het dak. En na hun thuiskomst dreigt de situatie rond de Ukraine nog verder te escaleren. Hoe kwetsbaar zijn we, nu die energievoorziening voornamelijk vanuit het buitenland wordt gereguleerd?

Spiegel

In de zaal van de Johan de Witt Conferentie dit keer niet alleen jaknikkers en gelijkgestemden. Onder het voorzitterschap van Roland Koopman (RTL Z) nodigen we ook een aantal gasten uit, die ons de spiegel gaan voorhouden vanuit de samenleving. We nodigen met name jonge mensen uit vanuit de financile-, logistieke-, politieke, energie en communicatiewereld om dit beeld op te bouwen. Hoe kijken zij tegen onze marine aan? Biedt deze organisatie in hun ogen voldoende bescherming? Tegen welke consequenties kijken zij aan, als er ergens iets misgaat in het maritieme domein? Vertellen we nog wel het juiste verhaal?

PROGRAMMA

Donderdag 1 september 2022

12.30	Inloop gasten
13:30	Aanvang conferentie
17.00	En route receptie Zr.Ms. Rotterdam

VIRTUELE REIS

Scan de QR-code om in aanloop naar de Johan de Witt Conferentie de virtuele reis van Zr.Ms. Evertsen te volgen en hou onze sociale media in de gaten, wanneer we weer een volgende bestemming gaan aandoen.

AANMELDEN & INFO

Wilt u meer informatie over het evenement, of direct aanmelden? Scan de QR-code om naar de website van de Johan de Wit Conferentie 2022 te gaan