

AANDACHT VOOR NUT EN NOODZAAK VAN DE KRIJGSMACHT

MARINEBLAD

KVMO

1883 | 2024

ANTI-SUBMARINE WARFARE FREGAT

Innovaties voor
een veranderende
bedrijfsvoering

**Indonesië en China
economisch en militair
nader tot elkaar**

**Hoe een oud-marinier bij
de Kriegsmarine diende**

**Hydrografische Dienst
en Stichting Marcandi
vieren jublieum**

4

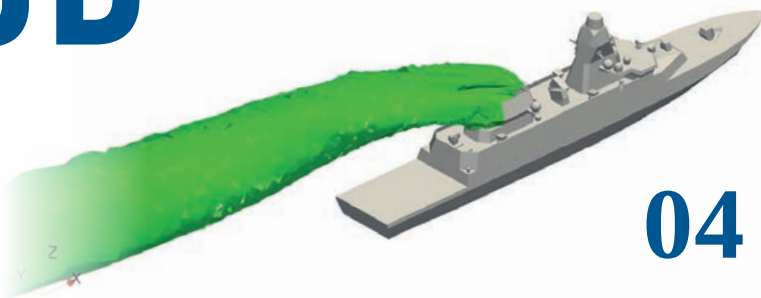
2024
JAARGANG 134

INHOUD

04

INNOVATIES ASW-FREGAT

Gwilym Walraven e.a.



04

14

REGIO ONDER SPANNING

Alexander Bon

22

'UW WENS, ONZE ZORG'

Emma Kathmann



14

34

MIJNEN RUIMEN BIJ DE KRIEGSMARINE

Paul Dröge



22

EN VERDER

03 Voorwoord voorzitter KVMO

19 Cartoon

20 Gastcolumn Frederik Mertens

27 NIMH: 150 jaar Hydrografische Dienst

30 Column Theo Brinkel

31 Signalementen

32 Boekrecensie

41 Column Berend van de Kraats

42 KVMO-zaken

44 Johan de Witt-conferentie 2024



www.kvmo.nl

Foto cover:
Digitale render van het ASW-fregat
(Koninklijke Marine)



34

Fair winds and following seas



Bijna vier jaar geleden mocht ik mijn eerste voorwoord in het *Marineblad* schrijven en nu is het alweer tijd voor het laatste. In mijn eerste bijdrage kondigde ik aan dat ik de wacht had overgenomen en mijn uiterste best zou gaan doen om de KVMO op koers te houden en daar waar mogelijk verder voort te

stuwen. Zoals bij veel van de wachten die ik gelopen heb aan boord gebeurden ook tijdens deze wacht geplande en ongeplande dingen en gingen geplande dingen niet door.

Het lijkt alweer een eeuwigheid geleden, maar de wacht begon midden in de coronatijd. Anderhalve meter afstand, mondkapjes, geen bijeenkomsten, geen handen schudden, wel veel handen wassen, avondklokken en Zoomen en Teams'en tot aan de pijngrens. Gelukkig hebben we dat achter ons kunnen laten. Tijdens de wacht werd de dreiging, en dan met name vanuit Rusland, steeds groter. Dat resulteerde voor het begin van de illegale invasie van Rusland in Oekraïne eindelijk in structureel hogere budgetten voor de krijgsmacht. En het begin van die illegale invasie gaf maar weer eens aan dat de wereld helaas niet die mooie vreedzame plek is, die we graag zouden willen. De aandacht voor de krijgsmacht en nut en noodzaak daarvan kwam veel meer in het spotlight te staan. Voor de Koninklijke Marine betekende dit dat er eindelijk meer aandacht kwam voor de vervanging van de inmiddels oudste vloot die Nederland ooit bezat. Ook werd begonnen om de door bezuinigingen gedreven management bullshit van het vorige decennium, zoals centralisatie en zgn. efficiency-slagen (lees minder geld, minder beschikbare middelen, minder inzet, minder ondersteuning) terug te draaien, waardoor het Korps Mariniers weer de be-

schikking krijgt over eigen mortieren etc. Helaas nog geen uitbreiding van het aantal eenheden en dat is nog steeds hard nodig om de belangen van het Koninkrijk te kunnen beschermen en verdedigen, zoals artikel 97 van de Grondwet ons dat opdraagt. En ik blijf het herhalen, hoofdtak 1 van de krijgsmacht is veel te nauw gedefinieerd, de belangen zoals genoemd in art. 97 GW zijn veel breder dan alleen het territorium verdedigen.

Zoals ik aangaf, doel was ook om de vaart in de KVMO te houden. Net zoals de meeste fregatten heeft ook de KVMO twee assen die we kunnen gebruiken, te weten die van beroepsvereniging en die van vakbond. De afgelopen wacht hebben we de vakbond-as uitgebreid gebruikt en daar hebben we ook best de nodige mijlen mee afgelegd en waypoints gepasseerd. Vier arbeidsvoorwaardenakkoorden, pensioencompensatie en een nieuw loongebouw waren belangrijke mijlpalen. Daarnaast ook veel (nog) niet gepasseerde waypoints, zoals een nieuw toelagenstelsel, het Voorzieningenstelsel Buitenland Defensiepersoneel, de bijzondere (rechts)positie militairen en de rechtspositie van reservisten. Er blijft nog genoeg te navigeren over. Van de andere as, die van beroepsvereniging, hebben we de afgelopen jaren minder vermogen gevraagd en is die af en toe zelfs trailend geweest. Iets waar op de volgende wacht meer aandacht voor mag zijn. En dat zal nodig zijn: ook binnen onze eigen organisatie zal nog het een en ander moeten veranderen. De vredesbedrijfsvoering van de afgelopen jaren moet echt plaats maken voor een organisatie die volledig is gefocust op het leveren van gevechtskracht. Bij alles moeten we ons blijven afvragen wat onze bijdrage daaraan is en als er nauwelijks of geen bijdrage is, laat het dan maar zitten. Die focus is van levensbelang, zeker bij de officieren van de Koninklijke Marine.

Gewaardeerde leden, mijn wacht zit erop, ik ga het journaal invullen. Ik wens mijn aflosser een hele goede wacht en u allen *fair winds and following seas*.

Colofon

ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:
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, KTZ (LD), mr. dr. M.D. Fink, KLTZ (TD), KLTZ (TD) dr. ir. W.L. van Norden EMSD, dr. A.J. van der Peet, BRIGGENMARNIS R.A.J. de Wit

Medewerkers:

mw. drs. Z. Borgeld-Guman, prof. dr. T.B.F.M. Brinkel, B. van de Kraats, KLTZ (TD) H. Boomstra (cartoon)

Adres redactie

Koninginnegracht 19
2514 AB Den Haag
Tel. 070-383 95 04

marineblad@kvmo.nl
www.kvmo.nl

Vormgeving

www.frankdewit.nl

Drukwerk

Wilco Art Books
Vanadiumweg 8
3812 PZ Amersfoort

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.

Advertenties

SalesPress
T: 088-8292827
E: info@salespress.nl
I: www.salespress.nl

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



MARINEBLAD IS EEN UITGAVE VAN
DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN
MARINEOFFICIEREN

De KVMO maakt deel uit van de



LTZ1 (TD) SEBASTIAAN VAN 'T HART, ERIK TAKKEN & KTZ (TD) GWILYM WALRAVEN

HET ANTI-SUBMARIN



Digitale render van het ASW-fregat (Koninklijke Marine)

DE WARFARE FREGAT

Een eerste impressie van innovaties met het oog op een veranderende bedrijfsvoering



Op 29 juni 2023 tekenden staatssecretaris van Defensie Christophe van der Maat en Arnout Damen namens Damen Naval het contract voor het nieuwe Anti-Submarine Warfare Frigate (ASWF) voor Nederland en België. Het eerste schip van deze nieuwe klasse, dat de huidige M-fregatten gaat vervangen, wordt in december 2028 aan het Commando Materieel en IT (COMMIT) overgedragen en zal vanaf begin 2030 volledig operationeel zijn. In 2009 kwam het al tot vroege eerste schetsen van de contouren van dit vervangingsprogramma. Ondanks het feit dat de politiek toen stevig bezuinigde op Defensie, heeft het ambitieniveau van het ASWF nimmer ter discussie gestaan; wel bracht dit budgettaire uitdagingen. De vervanger van het M-fregat moest opnieuw een 'surface combattant' worden: een schip dat de dreiging van moderne onderzeeboten geloofwaardig kan pareren en beschikt over robuuste zelfverdediging.

COMMIT heeft de afgelopen jaren vele voorlichtingssessies georganiseerd om zowel de industrie als Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) te informeren over de ontwerpdoelstellingen van het ASWF en hoe deze te implementeren. Uit deze sessies blijkt dat er nog weinig kennis is over dit nieuwe fregat en genoemde doelstellingen. De auteurs beogen met dit artikel het gehele maritieme domein op hoofdlijnen te informeren over de innovaties, flexibiliteit en adaptiviteit die op het ASWF geïmplementeerd worden en die ten grondslag liggen aan het nieuwe bedrijfsvoeringconcept. Naast hen te informeren, vragen de auteurs u of het ASWF innovatief, flexibel en adaptief genoeg is, gelet op de toenemende en gevarieerde dreigingen. De kern van dit artikel beschrijft de innovaties¹, die omwille de leesbaarheid onder vier noemers zijn samengebracht: voortstuwing en energie; inrichting operationele ruimten; leefomstandigheden; platform en casco. Voorliggend schrijven gaat vanwege de rubricering van bepaalde gegevens niet in op de operationele capaciteiten. De sensoren- en wapensuite van het ASWF staan dan ook niet beschreven. Evenmin benoemt dit artikel innovaties voor wat betreft kwetsbaarheid en signatures, ondanks de toepassing van menige innovaties. Deze bijdrage sluit af met de beantwoording van de kernvraag of het ASWF innovatief genoeg is en daagt u uit om de schrijvers (en COMMIT) voor toekomstige nieuwbouwprojecten andere en aanvullende innovaties aan te dragen.

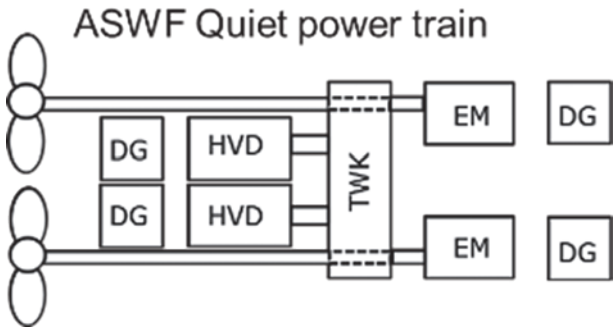
Voortstuwing en Energie

Voortstuwingsconfiguratie

Voor een fregat ligt het niet voor hand om voortstuwing en energie als één onderwerp te beschouwen. Op het ASWF kwam het echter wel tot een voortstuwingsconfiguratie met twee schroefassen met op iedere as een E-motor en een dieselmotor: *combined diesel electric and diesel* (CODLAD) genoemd. De verschillende configuraties die hierbij mogelijk zijn, leveren verschillende scheepsnelheden op.

Met de E-motoren behaalt het ASWF een snelheid tot ongeveer 15 knopen. Belangrijkste reden hiervoor te kiezen, is de noodzaak stil te kunnen opereren tijdens onderzeebootbestrijdingsoperaties. Deze noodzaak dreef ook het innovatieve schroefontwerp. Deze voortstuwingsconfiguratie gebruikt ook minder fossiele brandstof ten opzichte van onze huidige fregatten. De dieselgeneratoren die het schip en de E-motoren voorzien van elektrische energie

‘Waar de KM zich in het verleden richtte op het automatiseren van enkelvoudige processen in de standaard bedrijfsvoering, is men voornemens complexe processen voor oorlogsvoering en calamiteitenbestrijding verregaand te automatiseren’



Overzicht van de voortstuwingsconfiguratie

staan op een innovatief veersysteem en omkast om het akoestisch profiel te minimaliseren. Voor het snelheidsbereik van 15 tot 23 knopen staan twee dieselmotoren aan boord met elk een vermogen van circa 9 MW. Inzake de gewenste acceleratie-eigenschappen is een snellopende diesel nodig. De gekozen variant heeft het hoogste vermogen op de markt die tevens voldoet aan het gewenste onderhoudsprofiel. De E-motoren beschikken over een *Power-Take-Off* (PTO) waardoor ze kunnen fungeren als generatoren. In deze configuratie blijven de dieselgeneratoren uit, wat brandstof bespaart alsook een lagere onderhoudslast oplevert. Vanaf 23 knopen tot de maximumsnelheid, die ten minste 25 knopen is, drijven zowel de dieselmotoren als de E-motoren de assen aan.

E-installatie

De E-installatie bestaat uit een gecombineerd AC-DC-grid wat de elektriciteitsdistributie flexibeler en robuuster maakt ten opzichte van de huidige schepen. Het DC-grid voedt de belangrijkste gebruikers zoals stuurpompen, brandbluspompen en koudwatermakers en bestaat uit vier DC-schakelborden, die middels statische omvormers evenzoveel AC-schakelborden voeden. Hierbij is rekening gehouden met redundantie in systeem en locatie (voor/achter; sb/bb). Om spanningsuitval door een eventuele storing in de dieselgenerator te mitigeren, is aan elk DC-schakelbord een scheepsbatterij gekoppeld. De kans op 'zwart licht' is door de toepassing van *fast static switches*² verder gereduceerd. De scheepsbatterijen houden het net in stand tot een andere dieselgenerator het overneemt. De batterijen maken het tevens mogelijk dat generatoren in hun meest zuinige modus kunnen draaien en zo bijdragen aan een lager brandstofverbruik en/of een langere inzetduur, of een grotere actieradius. De behoefte aan een nooddieselgenerator vervalt door deze configuratie. Twee van de vier dieselgeneratoren zijn bovendien rechtstreeks te koppelen aan het AC-net. Indien het DC-grid onverhoopt niet meer of verminderd bruikbaar is, krijgt bepaalde scheepsapparatuur alsnog voeding. Om eventuele uitval te voorkomen wordt het ASWF voorzien van *uninterrupted power supply units* (UPS).

Automatisering en Inrichting operationele ruimten

In 2014 stelde het CZSK zich als gevolg van personele tekorten initieel ten doel de toekomstige onderzeebootbestrijder te laten opereren met slechts 80 personen vaste

bemannings.³ Voorts brengt een beperking van personeel ook een reductie van exploitatiekosten met zich mee. De Koninklijke Marine (KM) heeft altijd een vooruitstrevende rol gespeeld bij dergelijke vernieuwingen. Zo is zij als een van de eerste marines medio jaren zeventig gaan varen met onbemande machinekamers, later ook met onbemande technische centrales op de *Ocean-going Patrol Vessels*. Waar de KM zich in het verleden richtte op het automatiseren van eenvoudige processen in de standaard bedrijfsvoering, is men voornemens complexe processen voor oorlogsvoering (extern gevecht) en calamiteitenbestrijding (intern gevecht) verregaand te automatiseren. Dit is essentieel om personeelsreductie uit te voeren bij een gelijke taakuitvoering. Gedurende de ontwerpfasen is het streven bijgesteld naar 117 personen.⁴ Het artikel gaat verder in op hoezeer diverse oplossingsrichtingen voor automatisering het terugdringen van de basisbemanning aan boord van het ASWF daadwerkelijk mogelijk maken. Hierbij ligt de focus, zoals gesteld, op de interne oorlogsvoering. Navolgende paragraaf beschrijft achtereenvolgens de bedrijfsvoering en inrichting, netwerkinfrastructuur, netwerkdistributie en applicaties.

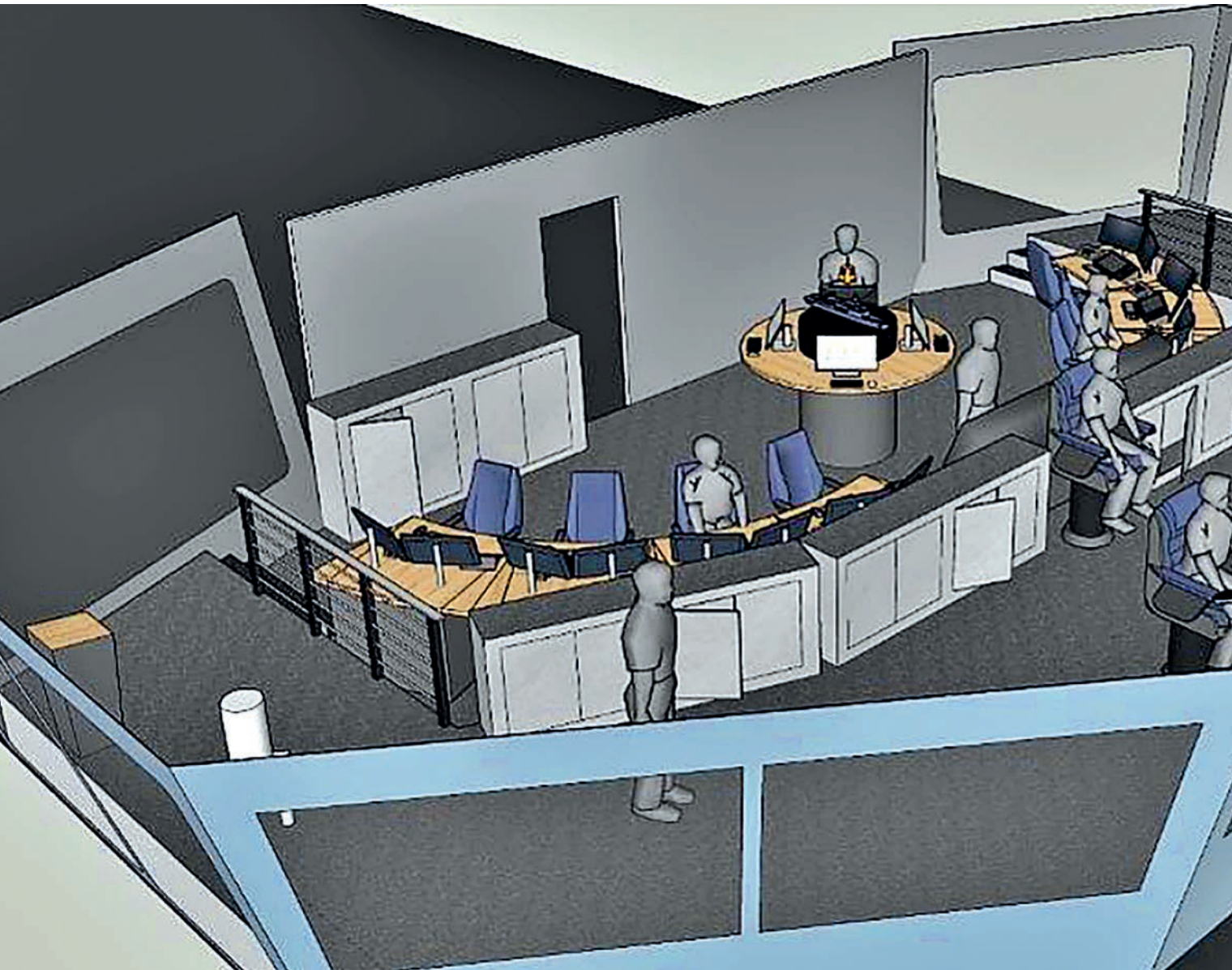
Bedrijfsvoering en inrichting: flexibele operationele ruimten

Naast de ambitie om de bemanningsgrootte te verminderen, stuurt de vernieuwde bedrijfsvoering op het ASWF met de bijbehorende automatisering ook de inrichting van de diverse operationele ruimten. In de ontwerpfase is deze samenhang met de belanghebbenden binnen de KM uitgebreid beschouwd volgens de *concurrent design* methodiek in sessies voor 'Automatisering en Bedrijfsvoering' alsmede middels de studies 'Inrichting Operationele Ruimten' onder leiding van TNO. Hierbij zijn enerzijds de ervaringen in de bedrijfsvoering van de huidige schepen en anderzijds de ontwikkelingen voor vlootbrede nieuwe bedrijfsvoering onderzocht. Hieruit zijn de volgende punten meegenomen in het ontwerp van het ASWF:

- Professionalisering van *Information Warfare*⁵, waaronder de vakgebieden inlichten, cyber, elektronische oorlogsvoering, datagedreven besluitvorming en informatieoperaties;
- Verschuiving van taken en processen naar de wal en dus een verregaande koppeling van systemen en netwerken



'Een beperking van personeel brengt ook een reductie van exploitatiekosten met zich mee' (render: Koninklijke Marine)



Concept van geïntegreerde brug met verhoogde vloer voor navigatie en een commandogedeelte met zit- en sta-werkplekken

om operationele en/of technisch data uit te wisselen met het MOC ABNL en de Wal Ondersteunings Ploeg (WOP);

- Personeelsreductie voor beeldopbouw en prioriteitstelling in calamiteitenbestrijding;
- Integratie van enige aanbevelingen uit het programma Doorontwikkeling Technisch Domein⁶ met bijzondere aandacht voor de voorziene integratie van TD-SEWACO met de verbindingdienst in de CIS⁷-centrale.

De resultaten maakten eveneens duidelijk dat, naast terugrijpen op het versterken van de automatisering, ook naar verdere fysieke integratie moest worden gezocht. Daarmee kennen de operationele ruimten en werkplekken van het ASWF veel inherente flexibiliteit om personeel te concentreren voor fysieke samenwerking wanneer het kan, en indien nodig te verspreiden. Alle operationele ruimten brengen de interne en externe oorlogsvoering bij elkaar samen:

- Commandocentrale heeft meerdere schuifwanden om ruimten af te scheiden voor briefings en training, maar ook tijdens aansturing van de calamiteitenbestrijding in interne oorlogsvoering en onderzeebootbestrijdingsoperaties in de externe oorlogsvoering;
- Geïntegreerde brug met verhoogde vloer voor de navigatie vanuit navigatiestoelen in plaats van consoles en een commandogedeelte met zit- en sta-werkplekken alsmede specifieke wapenbedieningen voor operaties waarbij de aansturing beter vanaf de brug kan plaatsvinden;
- CIS-centrale, die naast beheer van de klassieke communicatie ook het volledige interne- en externe netwerkbeheer kan ondersteunen, waarbij de fysieke apparatuur in een afgeschermd ruimte staat;
- Bureau technische dienst voor management gedurende dagelijkse bedrijfsvoering, maar ook als uitwijklocatie voor calamiteitenbestrijding.



Netwerkinfrastructuur: Integrated Mission Management System

Het primaire operationele netwerk voor het ASWF, het IMMS, heeft een robuuste architectuur voor een hoge beschikbaarheid van informatie en functionaliteit voor de aansturing van de systemen aan boord gericht op zowel de externe als de interne oorlogsvoering. Het ontwerp heeft hierbij de volgende uitgangspunten:

- *Cyber secure by design*;
- Voldoende flexibiliteit voor uitbreiding;
- Standaardisatie van netwerk en computer hardware;
- Standaardisatie in integratie van nieuwe applicaties en services;
- Maximale redundantie om de beschikbaarheid te garanderen.

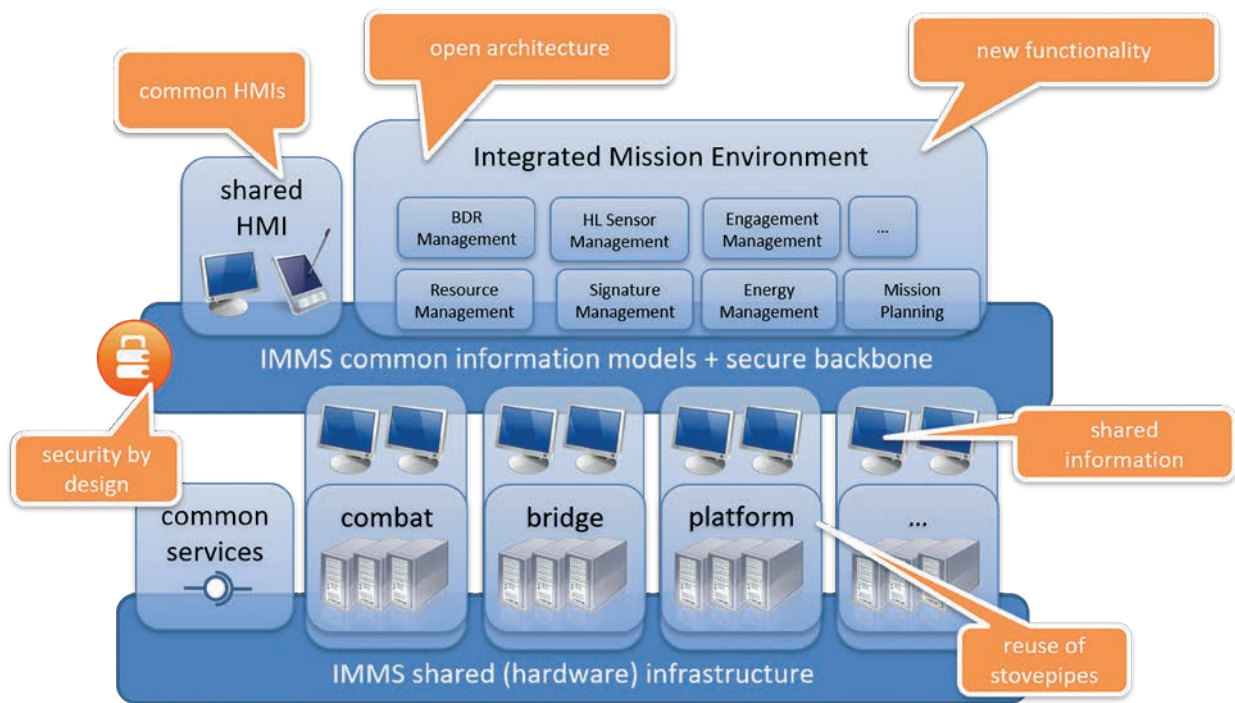
De architectuur van IMMS (geleverd door COMMIT en RH Marine) is een gedeelde fysieke infrastructuur voor

het netwerk en benodigde services, diverse gescheiden computerapparatuur voor verwerking en opslag alsook een software-infrastructuur middels virtualisatie van de *cloud*-omgeving voor talrijke applicaties. De fysieke infrastructuur vormt een gedistribueerd netwerk met een ring/ster-topologie over meerdere serverruimten, verdeeld over verschillende zones op het schip. De software-infrastructuur bestaat uit twee *cloud*-omgevingen: één voor de platform- en brugmanagementsystemen van RH Marine en één voor het *combat management*-systeem van Defensie en gedeelde services van beide leveranciers. Systemen en sensoren koppelen daarbij zoveel als mogelijk middels open standaarden en protocollen, zoals *ethernet*. Beide *cloud*-omgevingen maken gebruik van diverse gedeelde services zodat alle noodzakelijke informatie beschikbaar komt voor de operators. De toepassing van virtualisatie introduceert de mogelijkheid om systemen en applicaties eenvoudig te installeren in een *cloud*. In de paragraaf 'Applicaties' volgen enkele voorbeelden van zulks.

Netwerkdistributie: KVM-distributiesysteem

Naast het primaire operationele netwerk IMMS, maken schepen steeds meer gebruik van netwerken in (inter-) nationale verbanden voor de informatievoorziening. Integratie van deze voorziening in militaire omgevingen wordt veelal gehinderd door rubricering en merking van de informatie. Verschillende informatiebronnen mogen immers niet met elkaar worden verbonden zonder afdoende beveiligingsmaatregelen. Vaak ontstaat hiermee een wildgroei aan beeldschermen in operationele ruimten. Op de huidige schepen vindt daar de klassieke koppeling van schermen plaats met gecertificeerde *keyboard-video-mouse* (KVM) schakelaars. Echter, integratie van informatie moet de operator nog steeds zelf doen. De 'heilige graal' hierbij betreft *multi-level-security* waarbij een geïntegreerde architectuur kan worden gebruikt, maar waarbij de *routing* plaatsvindt op basis van *labeling* van data. Diverse studies ten behoeve van (onder andere) het ASWF bewijzen dat dit een perfecte implementatie kan zijn, maar op dit moment een stap te ver is voor effectieve implementatie aan boord.

Voor het ASWF is hiervoor via twee wegen naar vernieuwing gezocht: het doorontwikkelen van de bestaande veilige koppeling van netwerken en het vergroten van mogelijkheden voor het veilig schakelen van netwerken naar de gebruikers. De huidige KVM-schakelaars op de diverse werkplekken koppelen slechts twee of vier vast opgestelde computers aan een beeldscherm. Dit beperkt flexibiliteit, omdat de gebruiker maar een deel van de informatie kan inzien. Voor het ASWF is een doorontwikkeling van een KVM-distributienetwerk voorzien. Nog steeds zal geschakeld moeten worden, maar dit vindt plaats op een configureerbaar en veilig gedistribueerd systeem. Evenredig naar het verwachte gebruik zijn computers gekoppeld aan het systeem, waarmee gebruikers toegang kunnen krijgen tot al deze netwerken. Het systeem zorgt hiermee dat computers één service worden waarop de gebruiker kan inloggen. Zo beschikt de gebruiker op iedere werkplek over alle netwerken. Een operator kan in de operationele ruimte inloggen en vervolgens elders, zoals in de hut, hetzelfde beeld overnemen. Dit voorziet ook in vaste



Overzicht van de IMMS-architectuur

configuraties zodat, afhankelijk van de operationele gereedheid, werkplekken op een standaard manier ingericht worden. Met deze mogelijkheid komt alle benodigde informatie snel voor de gebruiker beschikbaar.

Applicaties

De IMMS-architectuur biedt een flexibele basis om bestaande en nieuwe applicaties beschikbaar te maken voor de gebruiker. Voor de externe oorlogsvoering, vooral in het domein bovenwater, hebben voorlopers van de Afdeling Maritieme IT van COMMIT de personeelsinzet reeds weten te reduceren door automatisering van het trackingproces. Voor het ASWF moest de ambitie inzake automatisering en daarmee een kleinere bemanning worden gerealiseerd in andere domeinen. Vooral voor interne oorlogsvoering worden op het ASWF grote stappen gezet. Hier ligt de focus op automatisering die juist de koppeling tussen interne en externe oorlogsvoering realiseert: signatuurmanagement en resource management.

a. Signatuurmanagement

Aan boord van het huidige M-fregat staan twee kleine metertjes op het brugpaneel. Deze tonen het gemeten schroefgeluid middels piëzo-elektrische elementen. Dit betreft een eerste rudimentaire vorm van signatuurmanagement. Het ASWF daarentegen krijgt een volledig

nieuw ontwikkeld signatuurmanagementsysteem. Dit systeem verwerkt de data van een set sensoren en combineert dit met de systeemstatus van het platform om zo de totale (onderwater)signatuur van het schip te bepalen. De bijbehorende applicatie toont en adviseert continu de gebruiker - afhankelijk van de operationele situatie en de omgeving - over de effecten van de instellingen van de platformsystemen en de daarbij behorende verraadsfeer. Het ASWF zal het eerste platform zijn met een dergelijk geïntegreerd systeem.

b. Resource management

Ter verbetering van informatievoorziening over de status van het schip en haar bemanning, is reeds door KLTZ (TD) Geertsma (NLDA) vastgesteld dat nieuwe systemen nodig zijn. Voor beeldopbouw bij calamiteiten bijvoorbeeld ligt de huidige werkplek van technisch specialisten aan boord vol met (geplastificeerd) papier. Hoewel systeemstatus en het plotbord al gedeeltelijk geautomatiseerd zijn op huidige schepen, vindt communicatie over verschillende lagen veelal nog mondeling plaats. Dit alles wordt vervolgens aanvullend schriftelijk geadmistreerd op voornoemde papiertjes, overzichten en lijstjes. Verregaande integratie van diagnostische informatie van alle systemen is nodig om dit te automatiseren. Het *combat management system* en het platform managementsysteem moeten informatie dus met elkaar delen. Daarnaast krijgt het schip extra sensoren om ruimten⁸ en systemen⁹ te monitoren. Zo kan de bekende *blanket search* gericht worden ingezet en is hiervoor minder personeel en minder communicatie nodig. Ook vindt doorontwikkeling plaats van het bestaande plotbord voor verbeterde presentatie aan de gebruiker en ontwikkelt Maritieme IT samen met RH Marine applicaties voor het ordenen en prioriteren van deze

‘Een operator kan in de operationele ruimte inloggen en vervolgens elders, zoals in de hut, hetzelfde beeld overnemen’

informatie zoals de nieuwe managementtool voor calamiteitenbestrijding. Dit moet besluitvorming ondersteunen met een applicatie voor prioriteitstelling op basis van de *command aim*. Afhankelijk van de (ingestelde vraag van) automatisering en de door die automatisering ingeschatte gevolgen voor de externe oorlogsvoering, kunnen systemen zichzelf reconfigureren, wat het effect van een calamiteit op de operatie minimaliseert.

Leefomstandigheden

Geluidsoverlast

Op de huidige M-fregatten blijkt geluidsoverlast door inzet van de *Low Frequency Active Passive Sonar* (LFAPS) een serieus ARBO-probleem. Ook het ASWF krijgt een LFAPS en dus moest een oplossing worden gevonden om in de hutten en bemande ruimten beneden of dicht boven de waterlijn de leefbaarheid op peil te houden. Deze ruimten krijgen drievoudig geluidsisolatie door het 'box-in-box'-principe (zie afbeelding). Hiermee voldoet Defensie aan de civiele normen van de ARBO en de klasseregelgeving onder normale omstandigheden en aan de militaire STANAG-norm tijdens LFAPS-operaties.

Afvoergassenproblematiek

Op vele schepen van de KM ondervindt de bemanning in verschillende mate overlast van de uitlaatgassen van de diesels. Dit serieuze probleem is vanaf het begin in de ontwerpen meegenomen en heeft tot een configuratie geleid waarbij de uitlaten in de achtermast gecentraliseerd zijn. De rookgassen belanden zo in veel omstandigheden buiten het zog van de voormast en veroorzaken geen overlast. Voor de onontkoombare situaties waarbij wel rookgassen in het zog komen, wordt door middel van overschakelbare luchtaanzuigpunten of -filters gezorgd dat schadelijke gassen niet binnen boord komen.

Verlichting

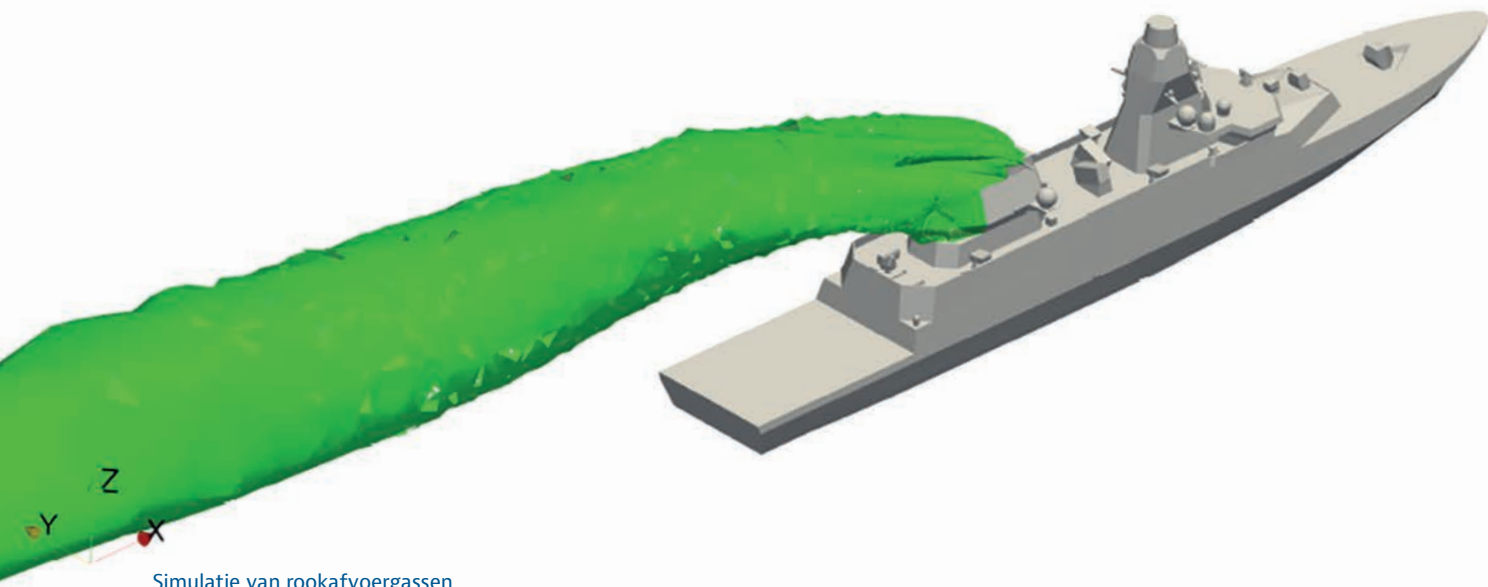
Met elke nieuwe scheepsklasse wordt een impuls gegeven aan het verbeteren van de binnenverlichting. Op het ASWF wordt hiertoe *human centric lighting* toegepast. Dit is een regeling die zich aanpast aan het dag-nachtritme van personeel en aan de ochtend- en avondschemering. Deze innovatie draagt bij aan een beter werk- en leefklimaat aan boord. Een ander aspect is dat naast de bekende rode verlichting (tussen zonsondergang en zonsopkomst) ook blauwe verlichting zal worden gevoerd. Wanneer de blauwe verlichting brandt, bevindt het schip zich in *Quiet State* voor ASW-operaties of in *Ultra Quiet State* voor passage door een mijnengevaarlijk gebied. Bemanningsleden die net wakker worden, kunnen daardoor hun gedrag direct aanpassen zodat de akoestische verraaftsfeer zo klein mogelijk blijft.

Activiteiten op de open dekken

Van oudsher vindt het nautische werk op open dekken onder alle weersomstandigheden plaats met inachtname van alle bijbehorende ARBO-aspecten zoals kou en warmte. Het af- en ontmeren geschiedt vanuit een gesloten bak en halfdek waarin luiken zijn aangebracht voor het gooien van de 'keesjes' en aparte kluisgaten zijn voor de trossen. Het gesloten halfdek levert een kleinere radarverraaftsfeer op dan huidige fregatten waar gaten in de huidbeplating veel zogenaamde corner-reflecties veroorzaken. De geheel overkapte bak leidt er ook toe dat radarsystemen in de voormast geen correcties nodig hebben voor cornerreflecties veroorzaakt door spanten op de bak zoals op het LC-fregat. Tot slot is de midscheeps afgesloten door rolluiken zodat onderhoudswerkzaamheden aan bijvoorbeeld RHIB's niet in de open lucht plaatsvinden. Weliswaar zijn al deze ruimten niet (volledig) geconditioneerd, maar het personeel staat niet direct in de elementen.



Box-in-box principe voor geluidsreductie



Simulatie van rookafvoergassen

Welfare

Verder biedt het ASWF verregaande 'welfare' voorzieningen voor de bemanning om te kunnen ontspannen en contact te houden met het thuisfront. Het schip heeft, volledig gescheiden van de operationele en IT-netwerken, een specifiek netwerk dat zowel bedraad als draadloos benadert kan worden vanuit de slaap- en dagverblijven. Het netwerk kan televisie en internetdiensten (waaronder streamingsdiensten) faciliteren, maar kan ook gebruikt worden voor gaming.

Platform-casco

Ice-belt

Ten gevolge van het voorziene inzetgebied, moet het ASWF subarctisch kunnen opereren in wateren met zogenaamde *first-year ice-flows*.¹⁰ Een scheepsontwerp dat voldoet aan de eisen voor een volledige ijsklasse is overwogen, maar door kosten en gewicht is deze optie in een vroeg stadium verworpen. De toekomst zal uitwijzen of dit een weldoordacht besluit was. Om het ASWF toch afdoende bescherming te geven tegen 'drijfijs' is gekozen voor een zogenaamde *ice-belt* rondom de waterlijn. Deze bestaat uit een ander type staal dat 'taaiër' is dan de overige scheepshuid. Het toepassen van twee verschillende metalen kan bij beschadiging wel snel leiden tot corrosie. Hierop wordt in de productiemethode, in het toegepaste verfsysteem alsmede met het actieve corrosiepreventiesysteem wel op geanticiperd. Het fregat moet ook kunnen opereren rondom de evenaar. Het dimensioneren van de *Heating, Ventilation and Air Conditioning* (HVAC)-installatie voor zowel subarctische als tropische omstandigheden bleek een uitdaging.

Rookafvoersysteem

Het afvoeren van rook nadat de brand geblust is, gebeurt met de machinekamerventilatie. Dit is echter suboptimaal waardoor het altijd langer duurt dan de brandbestrijding. Onder het motto 'beter goed gejat dan slecht verzonnen' is voor het ASWF gekozen voor een separaat rookafvoersysteem zoals de Duitse marine dat heeft. Dit bestaat uit enige verticale, geïsoleerde

stalen kokers in de diverse brandcompartimenten met bovenin een rook- en hittebestendige ventilator. Indien een brand na de initiële aanval niet is geblust, ontruimen we het compartiment en trekt men zich terug achter de rookgrens. Het zeewachtbrandpiket met hittewerende kleding en ademluchtbescherming blust dan in tweede instantie de brand. Hierbij zijn meerdere complicerende factoren. Immers, bij opening van een deur op de rookgrens bestaat de kans op een *flash-over*. Daarnaast moet de lokale leider zich terugtrekken tot een volgend compartiment aangezien de rook zich verder verspreidt. De aanvalsploeg moet veelal met een thermische camera in de rook op zoek naar de brandhaard. De toepassing van het rookafvoersysteem is een oplossing voor alle drie bovenstaande problemen.

Noodademluchtsysteem

Ten slotte mag de toepassing van een noodademluchtsysteem in de operationele ruimten niet onvermeld blijven. Op de huidige schepen verlaten we de brug en commandocentrale al bij een prullenbakbrand vanwege de giftige rook. Op onderzeeboten daarentegen maken bemanningen al jarenlang gebruik van een volgelaatsmasker verbonden met een ringlijn met ademlucht zodat bij een kleine brand of smeulende elektra deze ruimtes niet verlaten worden. Dit systeem komt ook op het ASWF waardoor operaties langer door kunnen gaan bij calamiteiten.

Innovaties die het niet gehaald hebben

Wat de auteurs betreft dragen de vele innovaties – ook die welke omwille van de rubricering niet in dit artikel zijn meegenomen – bij aan een modern, competitieve oorlogsbodem waarmee de Koninklijke Marine bestaande en (deels) toekomstige dreigingen het hoofd kan bieden. Niettemin constateren we dat het ASWF nog innovatiever

'Niettemin constateren we dat het ASWF nog innovatiever – en dus competitiever – had kunnen zijn'

– en dus competitiever – had kunnen zijn. Om de lezer uit te dagen, volgen hier vijf voorbeelden van innovaties die (helaas) niet zijn geïmplementeerd:

- De dieselfuorgassen komen via een schoorsteen naar buiten, waarbij de term 'schoorsteen' voor het gemak is gedefinieerd als een verticaal uitlaatkanaal. Een voorbeeld van een andere configuratie is een uitlaat uit de spiegel van het schip zoals bij de Zuid-Afrikaanse fregatten van de Valourklasse;
- Het ASWF heeft metalen schroefassen, uithouders, roeren en schroeven. Een alternatief is kunststof/composiet, wat vele malen lichter en minstens even sterk (of sterker) is. Een voorbeeld van schepen met composieten schroefassen zijn de *Littoral Combat Ships* van de US Navy;
- Het verfsysteem van het ASWF draagt bij aan de vermindering van de visuele signatuur maar is statisch en geoptimaliseerd voor één bepaalde zee-/luchtomgeving. In het landdomein wordt met een adaptief verfsysteem geëxperimenteerd, waarbij door middel van (elektrische) spanning de kleur (het camouflagepatroon) van het voertuig kan worden aangepast;
- Communicatie op het ASWF is ingericht in het EM-spectrum. Voor beperking van de signatuur zou een (gedeeltelijke) overgang naar het elektro-optische spectrum kunnen worden gemaakt zoals met een handmatige optische seininstallatie, waarvoor de marine maar weinig opgeleide mensen heeft. Dit systeem herkent seinen en geeft deze ook automatisch af. Dit vereenvoudigt communicatie onder EMCON-condities zonder dat hiervoor extra personeel nodig is. Een tweede voorbeeld is lasercommunicatie met satellieten, met als voordeel een veel grotere bandbreedte;
- De automatisering van het ASWF, te weten het IMMS, is verdeeld over twee *clouds*. Beide maken gebruik van operationele- en platformdata. Integratie met informatienetwerken vindt aan boord nog met *firewalls* en *gateways* plaats. Een enkele *cloud* voor alle informatienetwerken vraagt een benadering op basis van een *multi-level security*-architectuur, maar is (nog) niet toegepast.

Bovenstaande voorbeelden hebben hun weg naar het ASWF niet gevonden en het is maar de vraag of deze innovaties toegepast gaan worden op vervangers van de patrouilleschepen, amfibische transportschepen en LCF'en. Innovatie op een marineschip kent minstens twee aspecten: een probleem dat opgelost wordt en de technische volwassenheid van die oplossing. Pas als aan beide aspecten wordt voldaan, is het toepasbaar.

Afsluiting

Dit artikel beoogt enerzijds de marine (en de militair-maritieme gemeenschap in brede zin) te informeren en anderzijds om ze te enthousiasmeren, na te denken over en mee te werken aan die nieuwe bedrijfsvoering. Aan het begin van dit artikel is de vraag gesteld of het ASWF innovatief genoeg is. Daarbij is de term innovatief bewust vaag gelaten. Gemaakte keuzes voor 'innovaties' op onze toekomstige onderzeebootbestrijder staan in het teken van het operationele effect en financiële haalbaarheid. De scribenten stellen zich echter de vraag of er innovaties gemist zijn, om wat voor reden dan ook. Te denken valt met name aan innovaties die vanuit het oogpunt van

TRL-niveau¹¹ voldoende ontwikkeld zijn om te helpen een huidige of toekomstige dreiging het hoofd te bieden.

Kortom, in de ogen van de schrijvers dient de vraag of het ASWF innovatief genoeg is met het stafantwoord 'JEE' beantwoord te worden. Ja, want op het ASWF zijn veel innovaties te vinden. Nee, want het had nóg innovatiever ontworpen kunnen worden. Daarom is een reactie vanuit de praktijk (vanaf de vloot) onmisbaar, zodat problemen inzichtelijk worden die met dergelijke innovaties verholpen kunnen worden. Daarmee sluit dit artikel af en nodigen we u uit om aan te geven op welk vlak het ASWF, of andere toekomstige schepen, innovatiever kunnen en moeten zijn.

Dhr. ir. Erik Takken is vanaf de pré-A-fase en de A-fase betrokken geweest bij het ASWF-project als 'naval architect'. Vanaf de B-fase en verder was hij senior project engineer scheepsbouw. Sinds mei 2024 is hij teamlead project engineering voor het project Future Air Defender (FuAD).

LTZ1 (TD) ir. Sebastiaan van 't Hart was vanaf juni 2020 t/m maart 2023 senior project engineer SEWACO en Automatisering voor het ASWF-project. Vanaf april 2023 tot juni 2024 nam hij de functie van teamlead project engineering ASWF waar. Inmiddels bereidt hij zich voor op Hogere Defensievorming (HDV) later dit jaar.

KTZ (TD) ing. Gwilym Walraven EMSD was vanaf december 2017 t/m maart 2023 teamlead project engineering voor het ASWF-project. Vanaf april 2023 is hij programmamanager Doorontwikkeling Technisch Domein. Hierbij is hij medeverantwoordelijk voor het doorvoeren van een uniforme TD-bedrijfsvoering voor alle nieuwe scheepsklassen op basis van het bedrijfsvoeringsconcept voor het ASWF.

Noten

- 1 Niet alle innovaties die op het ASWF worden toegepast, worden hier beschreven. Het gaat er om een indruk te krijgen van de belangrijkste innovaties voor de bemanning alsmede die innovaties te beschrijven die het ASWF nadrukkelijk onderscheiden van M-fregatten en LC-fregatten.
- 2 *Fast static switches* zijn snelle schakelaars die spanningsdippen voorkomen bij uitval van de dieselgenerator-set door over te schakelen naar de scheepsbrede batterijen.
- 3 Referte Functionele eisen Vervanger M-Fregat, referentie CZSK 2014000180, 14 januari 2014.
- 4 Referte D-brief project 'Vervanging M-fregatten (ASWF)', Ministerie van Defensie, referentie BS2023008638, 3 april 2023.
- 5 Referte Advies IW teams a/b ASWF, CZSK 2021002597, 4 maart 2021.
- 6 Referte Door ontwikkelen Technisch Domein, referentie CZSK 2022010136, 5 oktober 2022.
- 7 Communication and Information Systems.
- 8 Monitoring vindt plaats middels diverse typen sensoren voor veiligheid en beveiliging: temperatuur, waterniveau, luchtsamenstelling, toegangsbeheer, personeelsdetectie en monitoring.
- 9 Monitoring vindt plaats middels diverse systemen voor toetsaansafhankelijk onderhoud: *Diagnostic Prognostic & Health Management System*, *Casco Fatigue Management System*.
- 10 Referte A-brief, Materieelprojecten, Ministerie van Defensie, referentie kamerstuk 27830, 3 mei 2018.
- 11 Technology Readiness Level; de mate waarin een technologische ontwikkeling (innovatie) 'volwassen genoeg' is om op de markt te brengen.

REGIO ONDER SPANNING

Indonesië en China economisch
en militair nader tot elkaar



Eind mei heeft Zr.Ms. *Tromp* samen met een aantal schepen van de US Navy, waaronder het Littoral Combat Ship USS *Mobile*, geoefend in de Zuid-Chinese Zee. Den Haag benadrukt daarmee het belang van een vrije doorvaart, democratie en vreedzame verhoudingen in de Pacifische en Indische Oceaanregio, waar met name China de laatste jaren en maanden duchtig van zich laat horen. Beijing heeft de verkiezing van de nieuwe Taiwanese president William Lai Tsing-te, die zich fel tegen de Chinese aanspraken op zijn land heeft uitgesproken, aangegrepen om een nieuwe serie intimiderende oefeningen te houden rondom het eiland, dat Beijing als onvervreemdbaar deel van China ziet.



De Amerikaanse schepen USS *Mobile* en USNS *Wally Schirra* oefenen samen met Zr.Ms. *Tromp* in de Zuid-Chinese Zee, 22 mei 2024 (foto: U.S. Navy Photo)

Volgens China zijn de oefeningen dan ook 'straf' voor de 'gevaarlijke separatistische activiteiten' van de nieuwe regering in Taipei. Tot nu toe heeft China bij oefeningen wel de 'Median Line' – ongeveer 50 zeemijl uit de beide kusten en een officieuze geaccepteerde grens – overschreden, maar zijn de schepen van Beijing nooit de 'Contiguous Zone' (24 zeemijl vanuit de Taiwanese kust), laat staan de territoriale wateren van 12 zeemijl binnengevaren. Het lijkt er dan ook op of Beijing vooral een boodschap aan de bondgenoten van Taiwan (met name de Verenigde Staten) wil sturen. Dat land heeft alvast een antwoord gegeven door samen met Nederland in de Zuid-Chinese Zee te oefenen, alhoewel in het persbericht van de US Navy geen details werden gegeven over wat er precies is geoefend. Na deze oefening vervolgde de *Tromp* haar reis naar Zuid-Korea en Japan. Bij het verschijnen van dit artikel doet het LC-fregat mee aan de Amerikaanse oefening *Rim of the Pacific* (RIMPAC). De grootste marine-oefening ter wereld, waarin ook 28 andere staten participeren. De Aziatische wateren – vooral die rondom China – staan dus bij veel staten in de belangstelling. Tijdens een recent bezoek aan het LCF in Zuid-Korea zei demissionair minister van Defensie Kajsa Ollongren dat 'de veiligheid van de Indo-Pacific' en die van Europa nauw aan elkaar verbonden zijn. (...) De veilige en vrije doorvaart in deze regio zijn dus van mondiaal belang. De aanwezigheid van de *Tromp* hier symboliseert de toewijding van Nederland aan de stabiliteit en veiligheid van de Indo-Pacific.' De tocht van Zr. Ms. *Tromp* leidde wel tot een Chinese reactie: eerst meldde Beijing in een persbericht dat het varen door de Straat van Taiwan weliswaar is

toegestaan, maar onnodig spanningen veroorzaakt. Op 7 juni bleek dat China zich echt heeft gestoord aan de doortocht want in internationaal water doken ineens twee Chinese jagers op die het marineschip omcirkelden en duidelijk lieten merken het te hebben waargenomen. Ook de opgestegen boordhelikopter werd dichtbij genaderd. Dit zogenaamde 'buzzen' van het Nederlandse fregat is een scherp teken van de Chinese onvrede met Nederlandse en Europese afkeurende houding inzake Beijing's aanspraken op Taiwan. Later zei een Chinese woordvoerder nog: 'We betreuren de kwaadaardige woorden en daden van Nederland ten zeerste en hebben protest aangetekend.'

Hoe kijken grote en kleine staten in de regio naar deze activiteiten en met name naar het forse optreden van China in de Zuid-Chinese Zee en rondom Taiwan? In dit artikel zoomen we in op Indonesië. De overige staten en enkele thema's zoals zeerecht, visserij en grondstofwinning komen in artikelen later in het jaar aan bod.

Subianto

De aankomende Indonesische president Prabowo Subianto heeft in april – nog voor zijn officiële inauguratie in oktober 2024 – een bezoek gebracht aan China. Hij gaf daarmee zeer duidelijk aan het pro-Chinese beleid van zijn voorganger Joko Widodo voort te willen zetten. China's grote baas Xi Jinping was zeer in zijn nopjes met het bezoek want er speelt van alles rond Taiwan en is er ruzie in de Zuid-Chinese Zee met de Filipijnen. Bovendien dingen ook andere staten naar de hand van het strategisch gelegen en volkrijke Indonesië. Widodo heeft in zijn



Prabowo Subianto met de U.S. Secretary of Defense Lloyd Austin, augustus 2023 (foto: U.S. DoD | U.S. Navy Petty Officer 1st Class Alexander Kubitza)



Zr.Ms. *Tromp* voert een passing exercise (PASSEX) uit met de Indonesische marineschepen KRI *Kapitan Pattimura* en KRI *Kurau*, 18-19 mei 2024 (foto: Koninklijke Marine)

tienjarige ambtsperiode (2014 – 2024) vanaf het begin een sterke pro-China koers gevolgd en de samenwerking en handel tussen beide staten is naar grote hoogten gestegen. Maar het recente assertieve gedrag van China in de Zuid-Chinese Zee, tot nu toe meestal door Indonesië op zijn beloop gelaten, heeft bij andere staten veel angst veroorzaakt en ook geleid tot grotere defensie-uitgaven en meer internationale samenwerkingsverbanden, zoals overleg tussen de VS en de Filipijnen en het Australisch-Amerikaans-Britse onderzeebootverdrag AUKUS.

Jakarta lijkt een dergelijk pad niet te gaan volgen. Subianto sprak in april de hoop uit samen te kunnen werken bij het vergroten van handel en economie, maritieme veiligheid en armoedebestrijding. Voorts erkende hij de belangrijke positie van China als defensiepartner en kondigde een uitbreiding van aan de Indonesisch-Chinese wapenhandel. De aankomende Indonesische leider zei ook dat Jakarta wil leren van de Chinese bestuursaanpak en verklaarde dat er slechts één China is, waarmee hij de Chinese aanspraak op Taiwan benadrukte.

‘China, dat kampt met een teruglopende economie, maar wereldwijd en regionaal steeds actiever wordt, wil de goede betrekkingen met Indonesië graag zo voortzetten’

China, het plan en de uitvoering

China, dat kampt met een teruglopende economie, maar zowel regionaal als wereldwijd steeds actiever wordt, wil de goede betrekkingen met Indonesië – grootste economie in de ASEAN en lid van de G20 – graag zo voortzetten. China is op Singapore na de grootste investeerder en werkt in het kader van het immense Chinese *Belt and Road Initiative* (BRI) onder andere aan een hogesnelheidstrein tussen Jakarta en Bandung. Maar net als met meer Chinese BRI-infrastructuurprojecten in Azië, zijn er bij de hogesnelheidslijn enorme kostenoverschrijdingen (1,2 miljard USD). Die worden vooral veroorzaakt door slechte planning door de Chinese bouwmaatschappijen en een gebrek aan overleg met de lokale autoriteiten.² Voor Azië staat er veel op het spel: de miljardeninvesteringen van China in infrastructuur energie en productie zijn heel hard nodig in de snelgroeiende regio, maar China heeft in de afgelopen tien jaar vooral ingezet op megabouwplannen -- waarbij de kans op uitlopen van termijnen en kostenoverschrijdingen heel groot is – en op fossiele brandstofprojecten. Tegenwoordig probeert Beijing de koers wat te verleggen en efficiënter te werken en meer milieubewuste projecten te ondernemen. Veel landen in de regio zijn ook voorzichtiger geworden met het accepteren van Chinese plannen omdat het verschil tussen plan en uitvoering soms heel groot was. Manilla heeft twee grote financieringsprojecten helemaal opgeschort omdat het boos is over de Chinese aanspraken op Filipijnse wateren en het harde optreden van de Chinese kustwacht de afgelopen maanden.³



Een vaartuig van de Chinese kustwacht gebruikt waterkanons tegen de Filipijnse bevoorradar *Unaizah May 4* rond het Second Thomas Shoal, 23 maart 2024 (foto: Armed Forces of the Philippines Photo)

Is Jakarta's aanpak houdbaar?

Het lijkt erop dat Subianto met zijn bezoek de Chinese koers voor de komende jaren heeft willen aftasten om zo te weten te komen wat de eigen speelruimte is. Jakarta heeft immers een aantal grote doelen: de verhuizing van de hoofdstad Jakarta naar Borneo, alwaar een complete miljoenenstad Nusantara uit de grond gestampt moet worden, en een liefst continue hoge jaarlijkse groei van 7%. Daarbij zijn Chinese investeringen en steun onontbeerlijk. Een buitenlandse politiek ten opzichte van Beijing waarbij de economie op nummer een staat lijkt dan heel verstandig. Ook Widodo zag dat zo, maar uit peilingen van *Indonesian Strategy and Defense Studies* en *Kompas Research and Development* blijkt dat maar liefst driekwart van de Indonesiërs zich zorgen maakt over de Chinese acties in de Zuid-Chinese Zee en van mening is dat de Indonesische soevereiniteit in het geding is. Bovendien wijzen diverse activisten en vakbondsleiders op grote milieuproblemen bij de Chinese projecten en op

aantasting van werknemersrechten, gevoelige kwesties voor een steeds beter geschoolde en welvarende bevolking.⁴ Prabowo heeft later in april overigens ook een bezoek gebracht aan Japan om in ieder geval publiekelijk te kunnen vasthouden aan de politiek van ongebondenheid, die Jakarta al sinds de jaren vijftig met enig succes toepast om zichzelf te ontwikkelen en niet teveel op anderen te leunen.

Het Chinese optreden op economisch, diplomatiek en militair gebied heeft in Zuidoost-Azië overigens wel wat vruchten afgeworpen, want Beijing heeft Washington in heel wat landen afgetroefd als belangrijkste speler. Experts van het Australische Lowy Institute onderzochten hoe de verhoudingen tussen China en de VS en de staten van de regio veranderden tussen 2018 en 2023. Zij keken daarbij naar economische relaties; defensienetwerken, diplomatieke invloed en culturele invloed. Opvallend is dat de VS aan invloed verliezen ten opzichte van China, waarbij de VS in twee staten duidelijk de primaire partner zijn: in Singapore en de Filipijnen, maar China in drie staten de bevoorrechte partner is: Laos, Cambodja en Myanmar. In Indonesië is het pleit nu nog onbeslist.⁵ De recente spanningen met China rond het Filipijnse Second Thomas Shoal in de Zuid-Chinese Zee, waarbij de Chinese kustwacht Filipijnse matrozen verwondde met sterke waterstralen, waren voor de Filipijnen, Japan en de VS aanleiding om een trilaterale bijeenkomst te houden

‘China is in drie staten de bevoorrechte partner: Laos, Cambodja en Myanmar. In Indonesië is het pleit nu nog onbeslist’

waarbij de drie staten hun wens uitspraken om de Indo-Pacific voor de komende decennia vrij te houden. Later in april hebben de marines van de Filipijnen, Australië, Japan en de VS binnen de Filipijnse economische zone een oefening gehouden om de aanspraken van Manilla nog eens te benadrukken en te laten zien dergelijke Chinese *Grey Zone Operations* in de Zuid-Chinese Zee niet te tolereren.⁶ De Australische deelname aan de oefening is geen toeval, maar een logische uitvloeisel van het vorig jaar gesloten AUKUS-verdrag, waarbij de Verenigde Staten, Australië en het Verenigd Koninkrijk hebben afgesproken Australië nieuwe nucleair aangedreven onderzeeboten te verkopen zodat Canberra de Chinese marine op grotere afstand van de thuiswateren kan bestrijden.

Ten slotte

Duidelijk is dat strijd om macht in Zuidoost-Azië voor China en Australië en de VS niet alleen om economie gaat, maar vooral om de tegenstelling tussen democratie en autocratie. China wil zijn ondemocratische model via de economische weg verkopen, terwijl de westerse staten – en ook de Europese Unie – juist inzetten op verdere democratisering van de wereld en met name hopen dat Indonesië zich op dat gebied zal ontwikkelen tot een partner. Voor Jakarta – dat een eigen soms moeizaam democratiseringspad volgt – lijkt het nog geen uitgemaakte zaak welke kant men op wil gaan.

Drs. Alexander Bon is docent Internationale Veiligheidsstudies aan de Faculteit voor Militaire Wetenschappen (FMW) aan de Nederlandse Defensie Academie (NLDA).

Noten

- 1 Koninklijke Marine, nieuwsbericht dd. 3 juni 2024, zie: <https://www.defensie.nl/organisatie/marine/nieuws/2024/06/03/minister-en-commandant-der-strijdkrachten-bij-trompbemanningsin-korea>; 'China waarschuwt Nederland: beperk acties op Oost-Chinese Zee,' NOS, 11 juni 2024.
- 2 Alexandre Dayant and Grace Stanhope, "Mind the Gap – Ambition versus delivery in China's BRI megaprojects in South East Asia", *Lowy Institute Features*, March 2024.
- 3 Jonathan Head, "Close enough to see their faces: Chased down by China in the South China Sea", *BBC*, 1 May 2024.
- 4 Muhammad Zulfikar Rakhmat and Yeta Purnama, "Indonesia's Prabowo Meets China's Xi on First Visit Since Election", *The Diplomat*, April 2, 2024.
- 5 Susannah Patton and Jack Sato, "AsiaPower Snapshot: China and the United States in Southeast Asia", *Lowy Institute Article*, 20 April 2023.
- 6 Erin L. Murphy and Gregory B. Poling, 'A 'New Trilateral Chapter' for the United States, Japan and the Philippines', *Center for Strategic & International Studies Commentary*, April 15, 2024.

CARTOON



DURF TE INNOVEREN MET WAT WE HEBBEN

En dat begint in het nieuwe politieke speelveld

Nu de vervanging van de Walrusklasse eindelijk in kannen en kruiken lijkt te zijn, kan de marine met enig vertrouwen naar zijn toekomstige ruggengraat kijken: de eerste Vlissingenklasse komt eraan, Damen en Thales kunnen aan de slag met de nieuwe ASW-fregatten en de enorme *Future Air Defenders* en NAVAL krijgt de order om vier nieuwe onderzeeboten te bouwen. Daarmee komt een heel nieuwe generatie oorlogsschepen de vloot binnenstromen. Niet dat hiermee jaren aan kaalslag worden goedgeemaakt.

Het zouden er om te beginnen wel wat meer mogen zijn; twee Nederlandse ASW-fregatten is niet veel en de Noren concluderen nu net als wijzelf tijdens de Koude Oorlog dat je toch echt zes onderzeeboten nodig hebt om een gezonde onderzeedienst te garanderen. Het bemensen van die schepen wordt ongetwijfeld ook een serieuze opgave. Om over voldoende wapens voor een oorlog met Rusland maar te zwijgen. Het openhouden van de Rode Zee tegen de aanvallen van een vierderangs actor illustreert pijnlijk duidelijk hoeveel munitie daarvoor al nodig is.

Maar die nieuwe schepen zullen pas over jaren beschikbaar zijn en in de nabije toekomst zullen we het moeten doen

met wat we nu hebben. En dat is niet veel. Met drie en straks twee verouderende Walrusklasse onderzeeboten is onze onderzeedienst een schaduw van wat die zou moeten zijn. Onze M-fregatten beginnen langzamerhand ook op leeftijd te raken en eigenlijk zijn alleen de LC-fregatten echt modern te noemen, mits gemoderniseerd. Nederland staat hier natuurlijk niet alleen in. Onze naaste Europese bondgenoten hebben ook jarenlang van het vredesdividend gesnoept. En zelfs in de Verenigde Staten is het aantal schepen onrustbarend geslonken, terwijl China het ene na het andere schip van stapel laat lopen. Van de andere kant van de oceaan komt dan ook heel duidelijk de expliciete waarschuwing dat wij onze conventionele verdediging zelf op orde moeten hebben – wie er ook in het Witte Huis zit.



Dus is wachten op die toekomstige schepen niet genoeg. We zullen nu aan de gang moeten gaan om de marine – en al onze strijdkrachten – te versterken met wat we nu hebben. Eerst en vooral betekent dat natuurlijk dat we de schepen die we nog hebben allemaal goed uitgerust, bewapend en bemenst in kunnen zetten. Maar er is meer nodig. En dat zal vragen om onconventionele oplossingen, waarvoor we onze vredebestijmentaliteit van ons af moeten schudden en defensieprojecten op een veel gedurfde manier aan moeten vliegen.

Daarbij kijk ik eerst naar de politiek. We hebben nu een nieuwe minister en staatssecretaris, die het speelveld vorm kunnen geven. Het lijkt mij dat de combinatie van fris élan en enthousiasme, politiek vakmanschap en militaire kennis van zaken die Ruben Brekelmans en Gijs Tuinman met zich meebrengen in deze gevaarlijke tijden goed van pas zullen komen. Maar ik vraag eigenlijk aan de gehele politiek om durf. Durf om ruimte te creëren waarin onze strijdkrachten in nauwe samenwerking met kennisinstituten en industrie snel kunnen schakelen. En dat is heel wat, want dat betekent dat we risico's zullen nemen en onvermijdelijk wat uitglijders zullen maken; als je nieuwe ideeën in realiteit probeert te veranderen, ontcom je er niet aan dat je (soms domme) vergissingen maakt. Van de bewindslieden is rugdekking nodig, van de oppositie een faire opstelling, waarin iedereen zich beseft dat niet alles perfect zal lopen en daarop ook niet genadeloos afgerekend zal worden.

Maar ik kijk ook heel expliciet naar de strijdkrachten, de kennisinstituten en de industrie om innovatie van de bovenste plank te realiseren. Wij moeten met de middelen die we nu hebben oplossingen vinden voor de problemen die er nu zijn. Dat vraagt om durf om te experimenteren, organisaties die open staan voor ideeën van onderaf en bovenaf, het aanpassen van de op vredebestijd gebaseerde procedures aan wat in een tijd van herbewapening nodig is – dit laatste is natuurlijk iets wat ook ver boven het puur Nederlandse niveau opengebroken moet worden. Neem de integratie van wapens met de F-35: vanzelfsprekend zijn er vaak ongelofelijk complexe technologische hobbels te nemen en zijn er zaken die je niet kan overhaasten, maar in plaats van 'onmogelijk' moet het antwoord veranderen in 'we kijken hoe we dat kunnen doen'.

Een goed voorbeeld van hoe het moet kunnen is hoe Barnes Wallis tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn ideeën in realiteit kon omtoveren. Hoewel een stuiterende bom om schepen en dammen mee aan te vallen op het eerste gezicht waanzinnig leek, kreeg hij toch de ruimte om dit plan uit te werken en daarmee kon de RAF uiteindelijk de drie grote dammen bij de Eder, de Möhne en de Sorpe aanvallen – een wapenfeit dat zo heroïsch was dat het 617 Squadron zichzelf nog altijd de *Dambusters* noemt. Het succes hiervan gaf Barnes Wallis voldoende krediet bij het *Air Ministry* om daarna ook nog eens met de *Tallboy* en *Grand Slam* 'aardbevingsbommen' op de proppen te komen. Wapens die in vredebestijd waarschijnlijk nooit werkelijkheid waren geworden, omdat ze te buitenissig waren. En dat allemaal binnen een paar jaar.

'Cruciaal is dat we in dit hele proces genoeg willen nemen met 80%-oplossingen die 'goed genoeg' zijn om het veld in te gaan: snelheid en beschikbaarheid worden nu belangrijker dan perfectie'

Cruciaal is dat we in dit hele proces genoeg willen nemen met 80%-oplossingen die 'goed genoeg' zijn om het veld in te gaan: snelheid en beschikbaarheid worden nu belangrijker dan perfectie. Ook dat is een grote sprong die nog moeilijker wordt, doordat het om mensenlevens gaat en met gemeenschapsgeld gefinancierd wordt. Maar de realiteit in Oekraïne laat ons maar al te goed zien dat die snelheid en beschikbaarheid het verschil maken. Als Kiev gewacht had tot hun met de R-360 *Neptune*-raketten uitgeruste kustverdedigingseenheid volledig gevechtsklaar en optimaal getraind was geweest, dan is er een goede kans dat de Russische *Moskva* de Zwarte Zee nog altijd onveilig had gemaakt. En was er al helemaal geen sprake geweest van het terugdringen van de Russische Zwarte Zee vloot met explosieve USV, waarvan elke generatie gebruikt wordt om de volgende generatie verder te verbeteren, terwijl de Russen hun best doen om hun enorme achterstand in te halen en hun schepen van wapens en sensors te voorzien om ze uit te kunnen schakelen. En gebruik maken van klassieke methodes als blokschepen en barrières om de Oekraïense USV tegen te houden. Het is geen domme oplossing als het werkt.

We moeten dus doorpakken. De schepen die in de toekomst de Nederlandse marine komen versterken zullen nog jaren op zich laten wachten en we moeten onze slagkracht nu verhogen. Hier moeten we met man en macht de schouders onder zetten en elkaar kritisch de ruimte geven om het hele potentieel van de Nederlandse marine, kennisinstituten en industrie te ontsluiten. Dat zal van iedereen om durf en inspanning vragen. Maar één blik op X (voorheen Twitter) en de stroom van diepe droefenis bij de ellenlange reeks begrafenissen van Oekraïense soldaten zou genoeg moeten zijn om te beseffen dat dit een bittere noodzaak is. Cito, cito, citissime, cito.

F.L.A. (Frederik) Mertens MA (1976) is militair historicus en werkzaam als Strategisch Analist op de afdeling Defence, Safety and Security van TNO.



Foto's: Stichting Marcandi

'UW WENS,
ONZE ZORG!'



MARCANDI

Stichting Marcandi 75 jaar (1949-2024)

5 juli 1949. Het is de dag dat de Marine Cantine Dienst, afgekort Marcandi, wordt opgericht. In de afgelopen 75 jaar is deze stichting werkelijk uitgegroeid tot een begrip binnen de Koninklijke Marine. Het bestuur ervan wil het kroonjaar 2024 daarom bepaald niet geruisloos voorbij laten gaan. Het brengt onder meer de special *Stichting Marcandi 75 jaar (1949-2024): Uw wens, Onze zorg!* uit. Hierin staat opgetekend hoe zeer de dienst zich ontpopt heeft van een op de Koninklijke Marine gerichte groothandel naar een defensiebreed werkende dienstverlener. Dit artikel biedt een verkorte weergave van deze jubileumuitgave.

De Marcandi ziet in 1949 het licht omdat de Nederlandse zeestrijdkrachten op dat moment dringend behoefte hebben aan een flexibele inkooporganisatie voor voeding en kantinegoederen, zodat in de dagelijkse materiële wensen van marinepersoneel kan worden voorzien. In de eerste dertig jaar van haar bestaan vormen het Marine Etablissement Amsterdam en de Nieuwe Haven de locaties van waaruit Marcandi leveringen aan vaartuigen en kazernes verzorgt. In 1979 valt het besluit deze dienst definitief naar het hart van de marine te verplaatsen. Door ruimtegebrek weliswaar niet op de Nieuwe Haven, maar op ongeveer zes kilometer er vandaan. Den Helder wordt zodoende de thuisbasis en Marcandi blijft, Qua Patet Orbis, bestellingen verzorgen. De dienst volgt de marine overzee; aanvankelijk middels transporten naar Nederlands Nieuw-Guinea vanaf aanvang jaren vijftig tot 1962, alsook met hedendaagse leveringen van levensmiddelen in de West.

Begin jaren tachtig zorgt toenmalig directeur KLTZA Ruud Swint voor een primeur: als een van de eerste MKB-ondernemingen in Nederland grijpt Marcandi voor de eigen administratie terug op een computer. Hiermee wordt niet alleen de bedrijfsvoering een stuk eenvoudiger, maar zijn de botteliers aan boord van marineschepen ook geholpen. In totaal koopt overste Swint drie IBM-pc's, die elk geplaatst worden op een S-fregat. Op het Marcandi-kantoor in Den Helder kunnen de botteliers oefenen op het mysterieuze apparaat en na enig aarzelen kunnen zij hun geluk niet op: het ingewikkelde en tijdrovende schriftelijke systeem waarmee zij eerder de boekhouding bijwerkten kan spreekwoordelijk de prullenbak in.



Een Marcandi-levering op Vliegbasis Eindhoven, tweede helft jaren negentig

Winkels

Door de jaren heen moest de dienst haar reilen en zeilen een aantal keer ingrijpend veranderen. Waar zij aanvankelijk begint als uitbater van marinekantines, scheepstoko's en barretjes op kazernes, is de stichting tegenwoordig leverancier van scheepstoko's van marinevaartuigen en bezit ze een aantal winkels. De defensieorganisatie groeit namelijk in de jaren zestig dermate hard, dat de exploitatie van genoemde locaties door Marcandi alsmaar lastiger wordt als gevolg van personeelsschaarste. Het besluit valt deze vestigingen over te dragen aan de marine. Marcandi blijft wel verantwoordelijk voor de leveringen aan de uitgiftepunten. Bijna 55 jaar lang bevoorraadt de stichting zo marinekantines en barretjes op kazernes, maar in april 2004 wordt Paresto de cateraar van Defensie. Marcandi krijgt door deze concurrentie te kampen met financieel verlies. Om dit enigszins te compenseren start de stichting met de uitbating van enige winkels op een aantal kazernes. De revenuen uit deze verdiensten staan overigens niet gelijk aan wat eerder

kantines en barretjes opleverden, maar door de komst van de winkels weet Marcandi wel het assortiment uit te breiden.

Het laatste illustreert dat in de loop van haar historie niet alleen de bedrijfsformule van Marcandi door de jaren heen wijzigde, maar dus ook het assortiment. Een goed voorbeeld hiervan is een product dat meer recentelijk vooral onder sporters zeer populair is geworden; eiwitpoeder. Dit voedingssupplement is nog niet zo lang in het assortiment van Marcandi te vinden. Het motto 'u vraagt, wij draaien' is daarbij wel op zijn plaats. Wanneer de marine de vraag voorlegt of Marcandi bepaalde producten kan leveren, beziet het stichtingspersoneel wat mogelijk is. Maatwerk is hierbij belangrijk. Het betekent namelijk niet dat elk marinevaartuig dezelfde hoeveelheid aan producten ontvangt. De oorlogsbodems geven zelf aan hoeveel zij van welk product willen ontvangen. Het marinepersoneel is vervolgens zelf verantwoordelijk voor de verkoop van de producten in de boordtoko.

**‘De horizon wordt verbreed
wanneer de Koninklijke
Luchtmacht medio jaren negentig
aan Marcandi het verzoek
doet een winkel te openen op
Vliegbasis Eindhoven’**

Activiteiten buiten de marine

De Koninklijke Marine blijft uiteindelijk niet de enige klant binnen de krijgsmacht. De horizon wordt verbreed wanneer de Koninklijke Luchtmacht medio jaren negentig aan Marcandi het verzoek doet een winkel te openen op Vliegbasis Eindhoven. In deze duty-free-zaak kunnen defensiemedewerkers op vertoon van een instapkaart belastingvrije artikelen kopen. Een tijd later opent de dienst ook een shop op Vliegbasis Leeuwarden. Na enige

‘In de eerste drie maanden lopen de zaken op rolletjes, maar daar komt abrupt een einde aan nadat alle geplande militaire oefeningen worden stilgelegd’

jaren volgde evenwel de sluiting van beide vestigingen omdat ze uiteindelijk niet rendabel bleken. Toch blijft de Marcandi buiten de KM-kring actief. Vlak nadat de KLu met de stichting in zee gaat, volgt ook de Koninklijke Landmacht. Dit krijgsmachtdeel vraagt de stichting de grens over te gaan: in 2009 opent de PX (Post Exchange)-store in het Duitse Bergen-Hohne de deuren. Aanvankelijk verkoopt Marcandi in de store louter legerartikelen als rugzakken, schoenen en messen aangezien de verkoop van belastingvrije artikelen op dat moment in handen is van de KL Cantine Dienst: de CADI. Als in 2017 de opheffing van de CADI volgt, besluit Marcandi positief op het verzoek van het Commando Landstrijdkrachten (CLAS) te reageren en de activiteiten van de CADI over te nemen. Inmiddels zijn er twee vaste winkels op landmachtkazernes Havelte en De Peel te vinden.

Sinds vijf jaar beschikt Marcandi ook nog eens over een ware eyecatcher; de mobile shop. Deze winkelcontainer gaat mee op kleinschalige oefeningen van de Koninklijke

Marine en Landmacht. Zo kunnen militairen in hun *area of operations* belastingvrije artikelen blijven inkopen. De mobiele winkel is in het weekend en tijdens de pauzes van oefeningen geopend. Gelet op de grote populariteit van deze verplaatsbare winkel overweegt het stichtingsbestuur de aanschaf van een tweede exemplaar.

Zwaar weer

De afgelopen jaren kent Marcandi niet alleen tijden van rozengeur en maneschijn. Sterker nog, als gevolg van de coronapandemie verkeert de stichting in 2020 in zwaar weer. In de eerste drie maanden lopen de zaken op rolletjes, maar daar komt abrupt een einde aan nadat alle geplande militaire oefeningen worden stilgelegd. Marcandi biedt een terugkoopgarantie en sommige marineschepen hebben net een levering ontvangen of een bestelling geplaatst. Deze garantie is gebaseerd op één marineschip, maar in 2020 retourneert elk marineschip de eigen aankopen. Daarnaast neemt geen enkele leverancier reeds geleverde producten terug. Er wordt onder andere een beroep gedaan op het reservefonds van de scheepstoko's en het eigen vermogen, waardoor de averij beperkt blijft. Vanaf 2021 gaan kazernes en walinrichtingen weer geleidelijk open en neemt het aantal operaties en oefeningen voor marineschepen toe.

2022 is het eerste jaar dat Marcandi weer zwarte cijfers draait. Het blijkt zelfs een van de meest succesvolle jaren in het afgelopen decennium te worden. Vanwege de Russische invasie in Oekraïne is er sprake van een enorme



Winkel op de luitenant-generaal Bestkazerne in De Peel, vlak na de opening in september 2020



De mobile shop is operationeel tijdens een oefening in maart 2022

toename van oefeningen en operaties. De stichting draait dat jaar een hoge omzet, waardoor de winst eveneens hoog is. Dit is ongunstig, want Marcandi is een stichting zonder winstoogmerk. Het personeel heeft voor hetere vuren gestaan, dus een creatieve oplossing bedenken is geen probleem. De winst is onder andere besteed aan isolatie van het bedrijfspand, het plaatsen van zonnepanelen, een donatie aan het Koninklijk Nederlands Geleidehonden Fonds (KNGF) en de totstandkoming van het jubileumtijdschrift.

Het toeval wil dat de NAVO dit jaar ook haar 75-jarig jubileum viert. Al decennialang bestaat een mate van verbondenheid tussen de verdragsorganisatie en Marcandi. Door de jaren heen heeft Marcandi regelmatig buitenlandse leveringen verzorgd aan de Nederlandse krijgsmacht tijdens NAVO-missies. Het is dan ook niet opmerkelijk dat een toename van Nederlandse militaire inzet positief is voor Marcandi. De stichting gedijt hier immers bij.

Emma Kathmann MA (1996) is als senior informatie-specialist verbonden aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) te Den Haag, ten behoeve van het meerjarig onderzoek Nederland en Afghanistan 2001-2021. In 2023 schreef zij als ZZZ'er voor de Stichting Marcandi de jubileumuitgave *Uw wens, Onze zorg!*.





Het Hydrografisch opnemingsvaartuig Hr.Ms. *Snellius* (A907) in de wateren van voormalig Nederlands-Nieuw-Guinea, ca. 1961

Het is niet het meest bekende onderdeel van de Koninklijke Marine. Toch is het werk van de Dienst der Hydrografie essentieel voor de operationele inzet. Deze eenheid is verantwoordelijk voor het verrichten van opnemingen van de zeebodem en het (digitaal) ingeven van kaarten en publicaties voor het Nederlandse deel van de Noordzee, ook wel het Nederlands Continentaal Plat genoemd. Deze taken voert de Hydrografie ook uit voor het Caribisch deel van het Koninkrijk.

De geschiedenis van de Dienst der Hydrografie voert terug tot 1874. Dat betekent dat het onderdeel dit jaar haar honderdvijftig-jarig jubileum viert. Een belangrijke mijlpaal. In het verleden behoorden de voormalige koloniën Nederlands-Indië en Nederlands-Nieuw-Guinea ook tot het werkgebied, net als Suriname.

Door haar takenpakket beschikt de Hydrografie over uitgebreide kennis van de kenmerken en diepte van de zeeën, zeearmen en riviermondingen. Met het meten en in kaart brengen van herkenbare punten brengt de dienst letterlijk de mogelijke gevaren in de navigatie voor de zeevaart in kaart. Naast deze hoofdtaak is de dienst ook betrokken bij oceanografisch onderzoek.

Na de Indonesische onafhankelijkheid concentreert de Hydrografie zich in Azië vooral op Nederlands-Nieuw-

Guinea. De overdracht van het gebied aan Indonesië markeert het einde van de aanwezigheid van de Nederlandse hydrografie in de Oost-Indische wateren. Wel blijft de dienst internationale samenwerking zoeken. Zo bezoeken door de jaren heen verschillende hydrografische diensten uit andere landen hun Nederlandse evenknie.

Kaki met zwarte sokken

In 2021 besluit de Hydrografie haar collectie aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) te schenken. De schenking bevat log- en gastenboeken, kaarten, administratie en documentatie van en over de opnemingsvaartuigen *Luymes* (A902), *Snellius* (A907), *Buyskes* (A904), *Blommendal* (A905) en *Tydeman* (A906). Daarnaast bevat de collectie tal van bijzondere zeekaarten. Tot slot zijn er honderden foto's te vinden, die een inkijkje geven in het dagelijks leven aan boord van de hydrografische schepen tijdens de Koude Oorlog. Zo zijn

er foto's van zeemetingen, open dagen en het tekenen van kaarten op bureau Hydro aan de Haagse Badhuisweg. Veel van dit materiaal is de afgelopen decennia verloren gegaan, wat de verworven collectie uniek maakt in Nederland.

In één van de logboeken valt een dagelijkse order op. Tijdstip van schrijven: 2 april 1962; locatie: op zee. Het is ruim een halfjaar voordat Nederlands-Nieuw-Guinea definitief wordt overgedragen. In het logboek valt te lezen: 'Volledige verduistering van zonsondergang tot zonsopkomst. Het is verboden aan dek te roken en zaklantaarns of andere lichtgevendende voorwerpen te gebruiken. Bofors geladen [...] , 50 mitr. schietgereed'. Het zijn korte citaten uit het logboek van het opnemingsvaartuig Hr.Ms. *Snellius*, dat ter plaatse belast is met dieptemetingen.

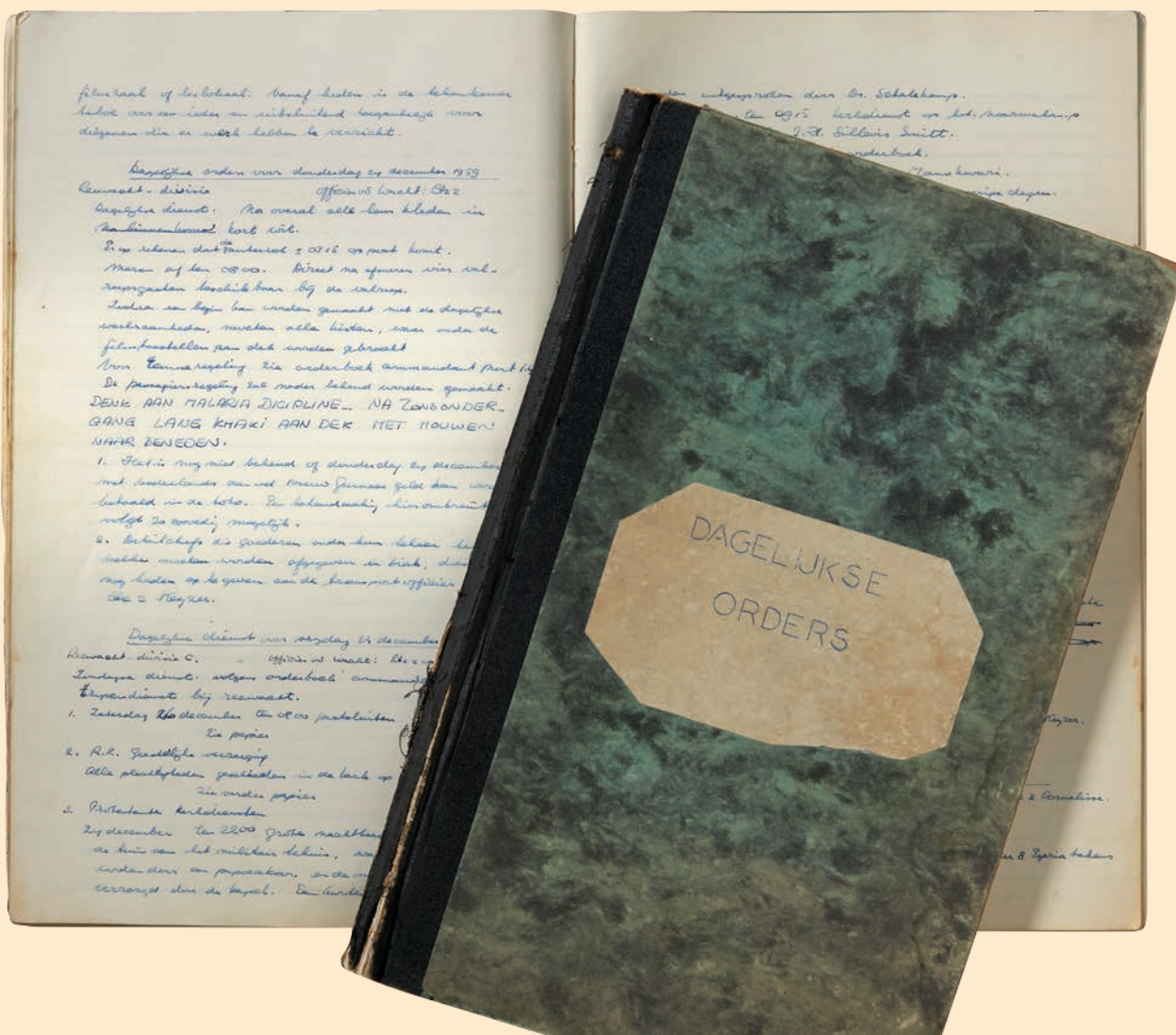
Naast de uitvoer van de werkzaamheden, geeft het document ook een beeld van de uitdagingen van de verantwoordelijk commandant. Naar het leest, heeft hij de handen vol om de discipline aan boord van het schip te handhaven. Zo staat er: 'Het is mij opgevallen dat velen bij de korte kaki tenue met zwarte sokken lopen. Dit heeft NIET mijn instemming!'. Ook bevat het berichten van meer serieuze aard, zoals de toenemende vijandelijkheden: 'Ten oosten van Fak Fak heeft wederom een vuurgevecht plaatsgevonden met Indonesische para's waarbij enkele Indonesiërs werden gedood of gewond'.

De collectie Dienst der Hydrografie vormt een bijzondere aanvulling op de maritieme archieven van het NIMH. De looptijd van deze schenking is van 1890 tot 2000. De collectie is grotendeels openbaar en op aanvraag te raadplegen op de studiezaal van het NMH.

NIMH

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) bewaart het militair-historisch verleden van Nederland voor de toekomst. In totaal beheert het instituut ruim tien kilometer aan collecties en archieven. Een groot deel daarvan is in te zien op de studiezaal van het NIMH. Een deel van het archief is digitaal toegankelijk via de website nimh.nl.

Malaria discipline! Tweetal logboeken van het opnemingsvaartuig Hr.Ms. *Snellius* tijdens haar inzet in voormalig Nederlands-Nieuw-Guinea, ca. 1959 – 1961





Het neerlaten van meetapparatuur aan boord van het opnemingsvaartuig Hr.Ms. *Snellius* (A907), ca. 1961



'Zorg dat je erbij komt!', Marvapersoneel aan boord van de Hr.Ms. *Blommendaal* (A905), jaren '70



Het vervaardigen van zeekaarten op de tekenkamer van Bureau Hydrografie aan de Badhuisweg te Den Haag, ca. jaren '50



Bezoek van de Franse Hydrografische dienst aan het Hydrografisch opnemingsvaartuig Hr.Ms. *Blommendaal*, 1 oktober 1982

Oproep schenkingen

Het militair verleden van Nederland is van ons allemaal. Juist hierom bewaart het NIMH ons militaire verleden voor de toekomst. Of het nu gaat om brieven, documenten of foto's van een verre voorvader of materiaal van een recente uitzending naar Irak, Afghanistan of Mali: uw materiaal kan een waardevolle aanwinst voor het NIMH zijn. Bel (088-9516655) of mail (informatievragennimh@mindef.nl) ons voor meer informatie, wij komen graag met u in contact.

Materiaal dat in onze collectie wordt opgenomen is openbaar en te gebruiken voor onderzoek. In overleg met de eigenaar en/of schenker kunnen delen van het archief of de collectie voor bepaalde tijd de status 'beperkt openbaar' krijgen.

Normatieve emo-politiek

Macht en moraal zullen de bedrijvers van internationale politiek wel altijd bezighouden. Rob de Wijk heeft op 31 mei in een interview in *Driemaster*, het blad van de Jongerenorganisatie Vrijheid en Democratie, een interessante stelling geopperd. Hij zei: ‘... morele, normatieve emo-politiek, met ideeën over rechtvaardigheid, werkt niet op zichzelf als je een grote verandering in de wereld krijgt. Macht en waarden zijn namelijk twee kanten van dezelfde medaille. Als je niet machtig bent, kan je ook geen waarden opleggen.’ Ik ben het helemaal met De Wijk eens dat macht en waarden twee kanten van dezelfde medaille zijn. Maar hij gaat nog een stap verder, voegt een nieuwe beeldspraak in en ondermijnt wat hij zojuist – terecht – naar voren heeft gebracht. Hij zegt namelijk ook: ‘Ik vind dat machtspolitiek de hoeksteen moet zijn van geopolitiek beleid.’

‘Het proces van Europese integratie werd ooit ingegeven door de wens van nooit meer oorlog, nooit meer dictatuur en nooit meer armoede’

Macht als hoeksteen: als je niet weet wat je met die macht moet doen, heb je er niet zoveel aan. Er zijn veel debatten over macht en moraal. Vaak wordt naar Henry Kissinger gewezen die ooit Noord-Vietnam met zware bombardementen trachtte te dwingen tot onderhandelingen. Of naar rijkskanselier Otto von Bismarck, die de Duitse eenheid bouwde met bloed en ijzer. Veel plezier hebben we daarvan gehad. Wat te vaak vergeten wordt is nogmaals dat je aan macht weinig hebt als je niet weet wat je ermee doen wil. Macht is een instrument, geen doel.

Poetin heeft macht omdat hij iets wil bereiken: dominantie over Oekraïne, herstel van de grenzen van de Sovjet-Unie en wellicht zoiets onzinnigs als glorie voor het Russische volk. Dat zijn niet onze doelstellingen, maar doelstellingen, die heeft hij wel. Hij zet militaire en andere vormen van macht in om die doelstellingen dichterbij te brengen. Macht op zichzelf is een leeg begrip.

Met macht kun je slechte dingen doen, zoals Poetin. En met macht kun je behoorlijk goede dingen doen, zoals de EU. Ik ben het helemaal eens met De Wijk dat Europa (lees de Europese Unie) te weinig militaire en politieke macht heeft. Dat moet snel beter – hoewel de opkomst van het neofascisme in Europa dat wel moeilijker maakt. Europa moet meer doen. Ja, Europa werkt daar ook aan met het Strategisch Kompas van 2022 en de jaarlijkse rapportage over de invulling van de actiepunten die daarin staan. Macht is daarbij belangrijk. Maar de EU was altijd meer dan dat. Het proces van Europese integratie werd ooit ingegeven door de wens van nooit meer oorlog, nooit meer dictatuur en nooit meer armoede. Er was een duidelijke moraal. En wat er aan macht was – vooral economisch – werd daar best voor ingezet. Met vrij verkeer, mensenrechtenbeleid, handelsakkoorden en ontwikkelingssamenwerking.

Moraal is nodig om te weten waar je naar toe wil. Moraal geeft richting aan de inzet van macht. Dus macht kan honderd keer een hoeksteen zijn, maar als het alleen om macht ging, waarom zouden we dan zoveel steun geven aan Oekraïne? Dat kunnen we ook aan anderen overlaten. Hongarije doet het ook niet en komt ermee weg. Nee, wij steunen Oekraïne ook, omdat we boos zijn over het onrecht dat het land door Poetin wordt aangedaan. Wij zijn China niet. Wij zijn Rusland niet. Misschien komt dat wel door die morele, normatieve emo-politiek. Het helpt bij het vinden van de juiste richting.

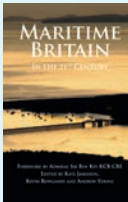
Prof. dr. Theo Brinkel is KVMO hoogleraar Militair-maatschappelijke studies aan de Universiteit Leiden. Hij schrijft deze column op persoonlijke titel.



Climate security and the military
Concepts, Strategies and Partnerships

Auteurs	Georg Frerks, Rinze Geertsma, e.a. (red)
Uitgever	Leiden University Press (2024)
Omvang	364 blz
Prijs	PDF via open Acces
ISBN	9789087284381

Climate Security and the Military analyseert de impact die het klimaat heeft op mondiale veiligheid en militaire operaties. Het biedt daarmee een unieke en broodnodige kijk op de wederzijdse invloed van klimaatveiligheid en het leger. Hieruit formuleren de auteurs suggesties voor aanpassing aan de daaruit voortvloeiende uitdagingen en hoe deze te verzachten. Deel 1 geeft een overzicht van het begrip *Climate Security Nexus*. Deel 2 beoordeelt het potentiële ontwerp van klimaatveiligheidsstrategieën. Deel 3 bespreekt de aanpassing aan de klimaatverandering door het leger. Deel 4 benoemt potentiële bijdragen van het leger aan klimaatmitigatie vanuit operaties ter land, ter zee en in de lucht.

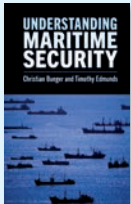


Maritime Britain
In the 21st Century

Auteurs	Kate Jamieson e.a. (red)
Uitgever	Brittannia Press (2024)
Omvang	320 blz
Prijs	€ 57,76
ISBN	9781917152013

Britse welvaart en veiligheid zijn afhankelijk van het vrije verkeer van goederen, diensten, mensen en gegevens over, door (en onder) de zee. Recent academisch discours benadrukt echter een 'maritiem vacuüm' in het nationale bewustzijn. *Maritime Britain*, een boek van de Britse Royal Navy Strategic Studies Centre, beoogt deze 'zeeblindheid' om te draaien naar een van 'ocean literacy' en zo de rol van

de maritieme sector bij het in stand houden van de nationale veiligheid, welvaart, vrijheid en ook duurzaamheid te onderzoeken. Daarmee willen de auteurs besluitvormers opnieuw betrekken bij het bevorderen van een samenhangende langetermijnplanning voor de betrokkenheid van het land bij diens relatie met de zee.



Understanding maritime security

Auteur	Christian Bueger & Timothy Edmunds
Uitgever	Oxford University Press (2024)
Omvang	248 blz
Prijs	€ 26,50
ISBN	9780197767153

Of het nu gaat om piraten, smokkelaars, illegale visserij of geschillen in de Zuid-Chinese Zee, de oceanen zijn van steeds groter belang voor de internationale veiligheid. In *Understanding Maritime Security* geven Christian Bueger en Timothy Edmunds een beknopte inleiding tot de geschiedenis van de veiligheid op zee en leggen zij de belangrijkste kaders uit die professionals gebruiken om uitdagingen op het gebied van maritieme veiligheid te begrijpen en aan te pakken. Ze bespreken belangrijke kwesties, waaronder geschillen tussen staten, terrorisme, piraterij, smokkel, mensenhandel en illegale visserij, en onderzoeken hoe staten reageren. Een alomvattend en scherpzinnig boek.



Kondschap en securiteit
Tachtig jaar inlichtingen en veiligheid bij de Koninklijke Marine en de Marine Inlichtingendienst (MARID), 1911-1991

Auteur	G.Th. Vermeulen
Uitgever	Klus op Dek, Deventer (2024)
Omvang	831 blz
Prijs	€ 39,95
ISBN	9789083400808

Kondschap en securiteit is gebaseerd op dertig jaar historisch onderzoek en persoonlijke ervaringen van Gerard Th. Vermeulen (1923-2015) als luitenant en kapitein ter zee tussen 1941 en 1973. Naast historische bronnen heeft de auteur in dit postuum verschenen werk betrokkenen geraadpleegd, tijdgenoten geïnterviewd, vragenlijsten opgesteld en correspondentie gevoerd. Het onderzoek is zeer uitgebreid en omvat divers beeldmateriaal. Vermeulen beschrijft organisaties en operaties op vier continenten tijdens beide wereldoorlogen alsook de Koude Oorlog. 'Goede inlichtingen horen bij onze veiligheid', schreef Vermeulen in het nawoord van zijn baanbrekende werk over de geschiedenis van de Nederlandse Marine inlichtingendienst in de twintigste eeuw.



Preble Hall Podcast
Anselm van der Peet on the Netherlands Navy

Uitgever	U.S. Naval Academy Museum, Annapolis MD
Datum	5 mei 2024
Duur	49 min
Platform	Apple Podcasts, Spotify, usna.edu

Een wekelijkse podcast over maritieme geschiedenis, uitgegeven door Preble Hall – museum van de *United States Naval Academy* in Annapolis, Maryland. Preble Hall interviewt historici, analisten, militair personeel en andere experts over een verscheidenheid aan maritiem-historische onderwerpen. *Marineblad* redactielid dr. Anselm van der Peet, senior wetenschappelijk onderzoeker bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), spreekt in aflevering 230 (5 mei 2024) met presentator John Sherwood over de geschiedenis van de Koninklijke Marine vanaf het einde van de Tweede Wereldoorlog tot heden. De podcast is gratis te beluisteren via de gebruikelijke platforms alsook de website van de *US Naval Academy*.

DE SCHADUWZIJDE VAN DIGITALISERING

Onderzoeksjournalist bij De Volkskrant Huib Modderkolk schreef in 2019 het boek **'Het is oorlog maar niemand die het ziet'**. Hierin beschrijft hij de resultaten van zijn zesjarige zoektocht naar de schaduwkant van het internet waar criminelen, maar ook staten, schijnbaar naar hartenlust hun gang kunnen gaan. Het boek werd een bestseller in Nederland (meer dan 100.000 keer verkocht) en werd vertaald in onder andere het Engels en het Duits. Het was tevens de basis voor de Tv-documentaire *Niemand die het ziet* van BNNVARA begin dit jaar. Centraal thema in de documentaire is de rol die Nederlandse veiligheidsdiensten gespeeld (zouden) hebben bij Stuxnet.

Dit Amerikaanse computervirus was specifiek ontwikkeld om bepaalde Siemens-apparatuur dat gebruikt werd in de ultracentrifuges van het Iraanse nucleaire programma schade toe te brengen. In 2010 was Stuxnet het eerste succesvolle offensieve cyberwapen dat door statelijke actoren is ingezet tegen een andere staat. In zijn boek en documentaire onthult Modderkolk dat een agent van een van de Nederlandse diensten een cruciale rol heeft gespeeld in deze Amerikaans – Israëlische sabotageactie.

Desinformatie

Met de inzet van Stuxnet als offensief cyberwapen door statelijke actoren is een geheel nieuw tijdperk aangebroken. Naast spionage (meekijken) en criminaliteit (o.a. gijzelsoftware) is sabotage aan het cyberdomein toegevoegd. Daarmee wordt Stuxnet aangemerkt als historische mijlpaal. Een eventueel Nederlandse bijdrage hieraan zou opvallend zijn en Modderkolks fascinatie hiervoor is dan ook eenvoudig te verklaren. In zijn nieuwste publicatie neemt hij de lezer mee in zijn zoektocht naar de identiteit van de Nederlandse agent. Deze begint als hij omslachtig en voorzichtig in contact komt met een agent van de Israëlische inlichtingendienst Mossad. Deze man doet het voorkomen alsof hij de hulp van Modderkolk nodig heeft, maar wil uiteindelijk weten wat de Nederlandse journalist precies weet van de hele affaire en probeert hem te sturen in zijn onderzoek. De Nederlandse bijdrage aan Stuxnet en de interesse van de Israëlische Mossad in deze zoektocht

loopt als een rode draad door het boek. Modderkolk wisselt deze hoofdstukken af met andere gevaren achter de schermen van het internet en met name de rol die overheidsinstanties daarin spelen.

In deze hoofdstukken krijgt de lezer tal van diverse cyber-onderwerpen voorgeschoteld waar naast spionage, sabotage en criminaliteit inmiddels ook beïnvloeden door desinformatie aan het cyberdomein is toegevoegd. Met name de democratische Westerse wereld is erg gevoelig voor deze desinformatie en Modderkolk geeft meerdere voorbeelden waar we ook in Nederland met open ogen zijn ingelopen. Door beïnvloeding vanuit (staatsgesteunde) Russisch orthodox-christelijke instellingen worden van gevoelige onderwerpen in het onderwijs of de LHBTQ+-rechten een probleem gemaakt, waardoor goede intenties van de desbetreffende initiatiefnemers om worden gedraaid naar iets kwaadaardigs. Dieptepunt hierin is het cancelen van kinderboekenschrijver Pim Lammers en de Week van de Lentekriebels. Niet alleen de 'gewone mens' trapt erin, maar ook politici lijken slachtoffer. Of laten zij zich maar wat graag beïnvloeden? Ook in de aanbesteding van de nieuwe onderzeeboten voor de Koninklijke Marine zijn pogingen tot beïnvloeding gedaan. Zo meldt *De Groene Amsterdammer* dat er in 2019 drie artikelen in vakbladen zijn verschenen met een negatieve benadering van de Zweeds-Nederlandse en Duitse kandidaat. De schrijver van het artikel blijkt niet te bestaan en *Defense News* trekt de artikelen in. De Zweedse militaire inlichtingendienst MUST weet Saab-Damen te melden dat een derde partij in de digitale systemen van het Zweeds-Nederlandse bedrijf heeft gezocht naar gevoelige en vertrouwelijke informatie. Niet alleen statelijke actoren bedienen zich van cyber-spionage.

Niet of, maar wanneer

Cyber-spionage en sabotage vormen dan ook het tweede hoofdthema van het boek. Modderkolk vertelt uitgebreid over de activiteiten van Rusland en Iran op het internet.

'Zijn focus ligt bij Nederlandse activiteiten die zich dikwijls kunnen meten met de cyberkopgroep van de Westerse wereld; de Verenigde Staten, Verenigd Koninkrijk en Israël'

Net als in zijn eerste boek ligt zijn focus bij de Nederlandse activiteiten die zich dikwijls kunnen meten met de cyberkopgroep van de Westerse wereld; de Verenigde Staten, Verenigd Koninkrijk en Israël. De Russische en Iraanse activiteiten worden omschreven als weinig subtiel, lomp en nauwelijks heimelijk, alsof men schiet met een schot hagel. Veel geraffineerder en technisch hoogwaardiger zijn de illegale Chinese activiteiten op het internet. Opvallend is ook hoe Westerse overheidsinstanties en bedrijven reageren als zij een *hack* ontdekken. Een Russische of Iraanse inbraak wordt dikwijls in de openbaarheid gebracht en soms wordt de vondst zelfs als succes gepresenteerd. Chinese *hacks* daarentegen worden bij voorkeur doodgezwegen, *naming and shaming* van China durft men kennelijk niet aan. Sombor en ontvuchterend is ook de conclusie van Modderkolk; het is niet de vraag of je wordt gehackt (of de negatieve gevolgen van een *hack* ondervindt), maar wanneer je wordt gehackt en wanneer je de *hack* door hebt.

Een ander thema is de negatieve keerzijde van digitale systemen. Wellicht zijn ze met de beste bedoelingen bedacht, toch kunnen ze ook een bedreiging vormen. Goed voorbeeld is het Nederlandse Travel Information Portal (TRIP). In 2013 werkt de Europese Commissie in het kader van terrorismebestrijding aan een plan om luchtvaartmaatschappijen te verplichten om vooraf passagiersgegevens te verstrekken. Nederland werkt dit plan uit en krijgt uiteindelijk Europese subsidie om TRIP op te zetten. De portal heeft tot doel om met behulp van de passagiersgegevens een risicoanalyse te maken zonder dat de passagiers daar hinder bij ondervinden. TRIP wordt echt effectief als in een latere versie ook de digitale gegevens van de magneetstrip uit het paspoort worden toegevoegd. Met de juiste risico-indicaties kan de douane zeer gericht te werk gaan en is er geen noodzaak om alle passagiers in persoon te bevragen. De veiligheid neemt toe en het ongemak van lange wachtrijen voor passagiers neemt af. Als andere Europese landen zonder TRIP kwetsbaarder lijken, zoals bij de aanslag op het Belgische vliegveld Zaventem in 2016, is Nederland snel bereid TRIP te delen. Een veiliger Europa is immers in het belang van Nederland. TRIP wordt gratis buiten Europa geëxporteerd en vervolgens, wederom voor niets, aan de Verenigde Naties aangeboden. De VN krijgen zelfs de IP-rechten. Maar waarom hebben sommige landen inmiddels seksuele geaardheid en vakbondlidmaatschap in een open veld toegevoegd aan dit systeem? Wat heeft dit met terrorismebestrijding te maken?

‘Dit wil je écht niet weten’ is duidelijk een boek geschreven door een journalist. Wie een academische studie verwacht komt bedrogen uit. Modderkolk lepelt tal van voorbeelden op en deze zijn vrijwel allen interessant om te lezen. Wat de onderlinge relatie is van deze voorbeelden is lastiger te bepalen. De ondertitel suggereert dat de schaduwzijde van de digitalisering het onderlinge verband is, de rode draad – de zoektocht naar de identiteit van de Nederlandse agent – gaat echter over activiteiten van inlichtingendiensten en dan vooral de Nederlandse diensten en de Mossad. De schrijver geeft, zoals het een goed onderzoeksjournalist betaamt, aan waar hij hoor en wederhoor heeft toegepast en voorziet zijn hoofdstukken van verwijzingen. Door zijn journalistieke schrijfstijl blijft

‘Wie een academische studie verwacht komt bedrogen uit’

het toegankelijk voor een breed publiek. Hij heeft in zijn zoektocht van vier jaar voor dit boek meer dan 100 mensen gesproken. Specifiek over de identiteit en acties van de Nederlandse agent heeft hij 43 mensen gesproken in binnen- en buitenland. In totaal kwamen 19 van deze contactpersonen van de AIVD en MIVD. Zij hebben anoniem een bijdrage geleverd aan dit boek. Hiermee geeft het de lezer, naast inzicht van de schemerzone van het internet, ook een aardig inkijkje in het werk van de Nederlandse diensten. Modderkolk stelt dat hij het boek voor publicatie heeft aangeboden aan de beide diensten. De AIVD heeft drie keer inhoudelijk gereageerd en had verder geen commentaar. De MIVD heeft gereageerd met de opmerking dat zij nooit inhoudelijk over operaties uitspraken zullen doen en dus niets kunnen bevestigen noch ontkennen.

Ten slotte

De rode draad van het boek en het hoofdthema zijn niet als vanzelfsprekend aan elkaar verbonden. Toch is het evident dat het werk van inlichtingendiensten met de komst van het internet de laatste 30 jaar significant is veranderd. Wet- en regelgeving in het cyberdomein is nog niet ‘volwassen’, vrij ruim opgezet of bestaat nog niet. Dat maakt handhaving bijzonder lastig. Niet voor niets maken de meeste inlichtingendiensten gebruik van deze *grey zone* om hun doelen te bereiken. Tel daarbij op dat de digitalisering in snel tempo blijft doorzetten en dat steeds meer mensen zich in het cyberdomein begeven – bewust of onbewust. Het ongemak dat Modderkolk heeft is voelbaar. De digitale mogelijkheden lijken onbegrensd, de dreigingen en kwetsbaarheden zijn amper te overzien. Wegkijken lijkt dan zo gek nog niet.

BRIGGENMARNS Rob de Wit



Dit wil je écht niet weten
Over de onvoorstelbare wereld achter je scherm

Auteur	Huib Modderkolk
Uitgever	Uitgeverij Podium, Amsterdam (2024)
Omvang	288 blz
Prijs	€ 20,99
ISBN	9789463812160



(collectie NIOD | 106187)

OUD-MARINIER EN WERVIAAN IN DE KRIEGSMARINE

Hoe een marinier mijnenruimer werd en bij de Kriegsmarine diende

Op 26 juni 1947 stond oud-marinier en voormalig commandeur (voorman) van het mijnenmagazijn van de Rijkswerf, Gerhard Martin van der Poel voor het Bijzondere Gerechtshof te Amsterdam. Hem werd vermeende dienstname bij de Kriegsmarine gedurende de Tweede Wereldoorlog ten laste gelegd.¹ Op 10 juli achtte het hof deze dienstname bewezen en werd Van der Poel tot vier jaar gevangenisstraf met aftrek van voorarrest veroordeeld.² Met zijn dienstname bij de Kriegsmarine trad Van de Poel als Nederlander in vreemde krijgsmacht en hiermee collaboreerde hij met de Duitse bezetter.

Van der Poel was niet de enige Nederlander die tijdens de Tweede Wereldoorlog bij de Kriegsmarine in dienst trad. Uit hoeveel man deze specifieke groep collaborateurs bestond valt echter niet met zekerheid vast te stellen. Als er door de Duitse krijgsmacht al een centrale administratie werd bijgehouden, is deze niet bewaard gebleven. Daarnaast bestonden er binnen de Kriegsmarine geen speciale eenheden voor buitenlanders zoals dat bij de Waffen SS wel het geval was. In de hectiek aan het einde van de oorlog zijn daarnaast veel archieven bewust of onbewust vernietigd of op een andere manier verloren gegaan. Ook zijn archieven om velerlei redenen verspreid geraakt over verschillende landen en continenten. Hedendaagse privacyregels maken het daarbij voor de onderzoeker moeilijk archieven met persoonsgegevens te raadplegen.

Kortom, er is niet met zekerheid vast te stellen hoeveel Nederlanders bij de Kriegsmarine hebben gediend. Er zijn echter bronnen die een indicatie van de omvang kunnen geven. Eén van die bronnen zijn de *naamlijsten van vrijwilligers bij de Kriegsmarine* uit het archief van de NSB. Het betreft twee lijsten met respectievelijk 1207 en 762 Nederlanders waaruit blijkt dat de NSB over informatie beschikte dat ze bij de Duitse marine dienden. Dat betekent niet dat we direct op het aantal van 1969 uitkomen. Zo komen op deze twee lijsten een aantal dezelfde namen voor. Daarnaast zijn er in andere archieven ook namen van

Nederlanders in de Kriegsmarine gevonden die niet op deze lijsten voorkomen. Niet iedereen was blijkbaar bekend bij de NSB. Ook zijn er bronnen waaruit blijkt dat Nederlanders in dienst van de Kriegsmarine al waren overleden voordat de lijsten werden opgesteld. Deze personen komen hier dan ook niet op voor. Geen exacte wetenschap dus, maar schattingen van 2000 á 2500 Nederlanders, die op een of andere manier bij de Kriegsmarine hebben gediend, zijn aannemelijk.³

Van der Poel was dus niet de enige Nederlander die collaboreerde door in dienst te treden bij de Kriegsmarine. Zijn verhaal maakt deel uit van een onderzoek waarin van 130 Nederlandse collaborateurs de vervolgingsdossiers zijn onderzocht. En hoewel er in zijn verhaal overeenkomsten zijn te vinden met de verhalen van andere Nederlanders bij de Duitse vloot, kent Van der Poels verhaal in aanloop naar zijn indiensttreding wel een aantal bijzonder aspecten. Met name door zijn verbondenheid met de Koninklijke Marine.⁴

Collaboratie met de Duitse krijgsmacht was niet beperkt tot dienstname bij de Kriegsmarine. Het grootste deel van de Nederlanders in Duitse krijgsmacht diende bij de Waffen SS. Ook bij de Luftwaffe waren Nederlanders actief.⁵ Daarnaast waren Nederlanders werkzaam in ondersteunende functies. Zij werkten op door Duitsers bezette vliegvelden onder andere aan de bouw van infrastructuur.



Etalage van de 'Kriegsmarine'. Werving van vrijwilligers (collectie NIOD | 81877)

tuur, of bemanden in dienst van de Ordnungspolizei het IJsselmeerflottielje.⁶ Ook collaboreerde een deel van de achtergebleven kustvaart met de bezetter. Hiervoor werd zelfs een aparte rederij opgericht, de Nederlandsche Oost Rederij N.V. In dit laatste geval ging het echter meer over economische collaboratie dan over het ondersteunen van militaire inzet. Hiertoe werden handelsschepen gevorderd door de bezetter en ingezet als marineschip bemand door militairen van de Kriegsmarine.⁷

Collaboratie en Rechtspleging

Om het verhaal van de collaboratie van Van der Poel in de juiste context te brengen wordt eerst een aantal begrippen uitgelegd over de naoorlogse rechtspleging en over het fenomeen vreemde krijgsdienst. De Nederlandse regering week op 13 mei 1940 uit naar Londen. Gedurende haar ballingschap werkte de regering aan wetgeving om Nederlanders, die met de Duitse bezetter collaboreerde,

of diegenen die op een andere wijze onvaderlandslievend hadden gehandeld, te berechten. Dit resulteerde in het Besluit Buitengewoon Strafrecht (BBS). Het BBS is om twee redenen inderdaad *buitengewoon* te noemen. Ten eerste stelde de regering hiermee het legaliteitsbeginsel buiten werking. Dit houdt in dat de overheid de eigen burger alleen mag straffen voor datgene wat in de wet staat en de burger heeft daarbij het recht vooraf te weten wat hij/zij wel en niet mag. Daarnaast mag volgens het legaliteitsbeginsel een rechter niet straffen voor iets dat niet in de wet stond op het moment dat het feit werd gepleegd. Ten tweede was het BBS bijzonder omdat tijdens de ballingschap in Londen geen volksvertegenwoordiging bestond om het BBS te bekrachtigen. Dit vond dan ook pas na afloop van de oorlog met terugwerkende kracht plaats.⁸ Vanaf de bevrijding van Zuid-Nederland in het najaar van 1944 lag de uitvoering van het BBS bij de organen van de bijzondere rechtspleging, die de opsporing en berechting van verdachten regelden.⁹ De dossiers van de bijzondere rechtspleging zijn opgeslagen in het Centraal Archief Bijzondere Rechtspleging (CABR) en te raadplegen in het Nationaal Archief te Den Haag.¹⁰

‘Nederlanders in vreemde krijgsdienst zijn niet vreemd in de historie van de Nederlandse zeemacht’

Vreemde krijgsdienst

Van der Poel collaboreerde niet alleen, maar trad ook in vreemde krijgsdienst. Nu zijn Nederlanders in vreemde krijgsdienst een verschijnsel met een lange historie in de vaderlandse geschiedenis en ook niet vreemd binnen de

historie van de Nederlandse zeemacht. Het bekendste geval is admiraal Jan Hendrik van Kinsbergen, die tussen 1771 en 1775 bij de Russische marine in dienst was. Na zijn terugkeer trad hij in dienst van de Admiraliteit van Amsterdam en werd de 'held van de slag op de Doggerbank' (1781).¹¹ Na de natievorming in de negentiende eeuw ontstond er in Europa een meer exclusieve band tussen de natiestaat en haar onderdanen. Als gevolg werd het in vreemde krijgsdienst treden bij een buitenlandse mogendheid door Nederlandse onderdanen in 1881 strafbaar gesteld.¹² Bijna zestig jaar later bleek deze bepaling niet alleen van toepassing op Nederlanders in dienst bij de Duitse bezetter, maar ook voor de Nederlanders in dienst van bijvoorbeeld de Britse krijgsmacht – waaronder veel marinemensen. Er werd in het BBS dan ook een uitzondering gemaakt voor Nederlanders in vreemde krijgsdienst bij bondgenoten.¹³

In dienst als marinier

Gerhard (Geert) Martin van der Poel werd 27 mei 1906 geboren in het Duitse Aken. Over zijn jeugd is weinig bekend. Echter, op het moment dat hij op 12 mei 1926 in Rotterdam werd goedgekeurd en aangenomen als marinier 3^e klasse, woonde hij met zijn ouders in Kerkrade en was werkzaam als chauffeur. Door broederdienst had hij de dienstplicht ontlopen waardoor het aannemelijk is dat hij minimaal twee oudere broers had. Een jaar na indiensttreding rondde hij de rekrutenopleiding met goed gevolg af. Op 30 november 1927 werd hij bevorderd tot marinier 2^e klasse nadat hij de proef hiervoor met een 'zeer goed' had afgerond. Gedurende deze periode behaalde hij ook het brevet scherpschutter.¹⁴

In maart 1928 werd de marinier geplaatst op marinevliegkamp De Kooy waar hij de opleiding tot vliegtuigmitrailleursschutter volgde. Het brevet vliegtuigmitrailleursschutter 1^e klasse werd hem op 24 september 1928 toegekend. Vanaf 19 augustus 1929 ontving hij ook een toelage mitrailleursschutter 2^e kl van fl 0,10 per dag.¹⁵ Tot dat moment leek Van der Poels carrière soepel en voorspoedig te verlopen. Hij volgde alle opleidingen met goed resultaat en er leek – in ieder geval volgens het conduiteboekje – geen vuiltje aan de lucht. Dit bleek schone schijn, want in januari 1931 werd in zijn conduite-boekje 'plotseling' melding gemaakt van fysieke ongeschiktheid.

Zijn brevet voor vliegtuigmitrailleursschutter verviel hierdoor en hij kreeg geen bezoldigingsverhoging voor twee jaar diensttijd. Op 1 juli 1932 ging Van der Poel – na ruim zes jaar als marinier gediend te hebben – 'Met eervol ontslag uit den zeedienst wegens ongeschiktheid voor het waarnemen van den dienst ten gevolge van gebreken'. Uit zijn personeelsdossier dat bewaard is gebleven bij het NIMH zijn geen gegevens teruggevonden waaruit de ongeschiktheid van Van der Poel blijkt.¹⁶ In zijn marinietijd was Van der Poel op 23 juli 1931 getrouwd met de Duitse Elisabeth Wilhelmine Blumenthal. Samen woonden ze in Den Helder en hadden in februari 1932 hun eerste kind gekregen.¹⁷ Zodoende moest er na zijn ontslag brood op de plank komen. In december 1932 vond Van der Poel een baan bij de Koninklijke Marine als sjouwer bij het mijnenmagazijn van de Rijkswerf Willemsoord.¹⁸

In dienst bij het mijnenmagazijn

Van der Poel deed zijn werk als sjouwer blijkbaar naar tevredenheid, want in 1936 werd hij aangesteld als mijnenmonteur. Zijn werk als mijnenmonteur werd echt serieus vanaf september 1939 als er door de strijdende partijen mijnen op de Noordzee worden gelegd en er losgeslagen exemplaren aanspoelen op de Nederlandse kust. Aan de mannen van het mijnenmagazijn was het de taak deze onschadelijk te maken. Van der Poel toonde daarbij leidinggevende capaciteiten en was blijkbaar zo bedreven in deze werkzaamheden dat hij op 1 april 1940 werd bevorderd tot commandeur (voorman). De bevordering was niet onomstreden, zo blijkt uit een verklaring van de Helderse burgemeester Govert Ritmeester. Na de oorlog gaf hij aan al in 1939 signalen te krijgen dat Van der Poel 'anti Vaderlandse gezindheid toonde' en dat hij deze informatie gedeeld had met directeur Rijkswerf Sierik Visman. Visman bevestigde voornoemde gang van zaken, maar gaf aan dat geuite verdachtmakingen niet concreet genoeg waren. Het gunstig functioneren van Van der Poel gaf de doorslag voor zijn bevordering.¹⁹

Ook onder Duits gezag bleven de werkzaamheden van mijnenruimers onder leiding van Van der Poel doorgaan. In lokale kranten wordt in de jaren '40-'43 regelmatig aandacht besteed aan het ruimen van de zeemijnen op de stranden langs de Noord-Hollandse kust, Texel inclusief. Van der Poel wordt in vele van deze artikelen geciteerd, zo staat hij op 23 januari 1943 op de voorpagina van de

Stamboeknummer 3473
Wapennummer 1007

CONDUITE-BOEKJE

VAN

van der Poel

Gerhard Martin

zoon van Antonius Philipsbordes.

en van Anna Theresia Pels.

geboren te Aken (D)

den 27 mei 1906.

laast gewoond te Kerkrade

beroep of handwerk vóór de indiensttreding Chauffeur.

kerkgemeenschap R.C.

(hier tevens vermelden voor minderjarigen de beslissing in zake godsdienstonderwijs en kerkgang en voor meerderjarigen het verlangen in zake vervulling godsdienstplichten).

diensteindigting 12 Mei 1932.

Kopie van conduiteboek van Van der Poel (collectie NIMH)



Een aangespoelde zeemijn op de Helderse Zeewering, 1939 (collectie NIMH)

Texelsche Courant omdat hij zijn 1000^{ste} mijn had gedomonteerd.²⁰

Ondertussen leek het huwelijk van Van der Poel, ondanks vier kinderen, niet geheel gelukkig. Hij dronk veel en had een affaire met een Haarlemse onderwijzeres. Van der Poel zelf gaf na de oorlog de stress van het mijnenruimen en het vele van huis zijn de schuld van zijn overmatige drankgebruik en de huwelijkse perikelen. Voorjaar 1943 bevond hij zich door die stress in zodanige stemming dat hij dienstname bij de Kriegsmarine als uitweg van zijn problemen zag. In maart 1943 meldde hij zich dan ook vrijwillig aan en op 29 juni 1943 arriveerde hij in een opleidingskazerne in Norden (Duitsland).²¹ Van der Poel hoorde hiermee tot de vroege vrijwilligers. Pas in de zomer van 1944 liep het aantal Nederlandse vrijwilligers bij de Kriegsmarine echt op, nadat de Duitsers actief waren gaan werven.²²

Bij de Kriegsmarine

Niet verwonderlijk maakte de Kriegsmarine gebruik van de expertise van Van der Poel. Zo werkte hij in 1943 en 1944 in het *Sperwaffen*-arsenaal te Cuxhaven en volgde hij specialistische mijnenruimopleidingen in Sonderborg (Denemarken). Later in de oorlog werkte hij voor de 5^e *Sicherungs Division*, een mijnenbestrijdingseenheid en ruimde mijnen op de Noordzee eilanden Sylt, Nordeney, Borkum en Wangeroog. Naast het ruimen van mijnen verrichte Van der Poel ook andere werkzaamheden zoals in het herstellen van machines, lichtinstallaties en radio's. Ook na de capitulatie van Duitsland bleef hij op genoemde eilanden tot juli 1945 mijnenruimen. Op dat moment arriveerden de Britten.

'Van der Poel koos ervoor om te repatriëren'

Naar eigen zeggen kon hij onder Britse leiding doorgaan met mijnenruimen, maar daar ging hij niet op in. Van der Poel koos ervoor om te repatriëren en zijn internering in Nederland startte op 31 augustus 1945 te kamp Vught.²³

Internering en strafvervolgning

Met zijn internering kwam Van der Poel terecht in het systeem van de Bijzondere rechtspleging. Dat deze in de beginjaren nog geen geoliede machine was verbaast niet, gezien de rommelige naoorlogse jaren waarin het land en landsbestuur weer werden opgebouwd. Deze aanloopperiodes bezien, gepaard met het groot aantal vermeende collaborateurs dat onderzoek afwachtte, werd Van der Poel pas voor het eerst in najaar 1946 verhoord. Hij was inmiddels overgeplaatst naar interneringskamp Erprins in Den Helder. Niet alleen Van der Poel werd voor zijn casus ondervraagd. De Politieke Recherche Afdeling (PRA) Alkmaar bouwde een breed dossier op. Zo werd directeur Rijksverf Sierik Visman ondervraagd en werd de verklaring van de eveneens eerdergenoemde Helderse burgervader Govert Ritmeester opgenomen. Verschillende collega's van het mijnenmagazijn zagen ook verhoor. Hieruit komt een beeld naar voren van een pro-Duitse Van der Poel, die de bezetter in zijn rol als commandeur faciliteerde. Hij hielp echter ook collega's als ze problemen hadden met de Duitsers. Collega Arie Kater: 'Gedurende de bezettingsjaren was de houding van Van der Poel pro-Duits. Hij heeft ons, het personeel, echter nimmer enige last bezorgd. Als wij moeilijkheden hadden met de Duitsers, heeft hij ons altijd geholpen. Hij wist dat wij naar de Engelse zender luisterden, doch hij heeft daar nooit aanmerkingen opge maakt.'²⁴

Op 26 juni 1947 houdt het Bijzonder Gerechtshof te Amsterdam een openbare zitting waar de zaak wordt behandeld. Naast de eigen verklaring van Van der Poel – waarin hij toegaf nog steeds pro-Duits te zijn, maar geen Nationaalsocialist – werden vijf getuigen gehoord. Zij ver-

klaarden ten voordele van de oud-marinier dat hij een goede baas was, voor de oorlog niet kenbaar pro-Duits en sommige noemden hem zelfs een goed vaderlander. Zijn anticommunisme werd meerdere malen benadrukt. Al deze goede woorden mochten niet baten en op 10 juli 1947 achtte het Bijzonder Gerechtshof Van der Poel schuldig aan dienstname bij de Kriegsmarine. Hem werd een gevangenisstraf van vier jaar met aftrek van voorarrest opgelegd. In de veroordeling van het hof is te lezen dat Van der Poel het recht wordt ontzegd voor het bekleden van (publieke) ambten voor het leven evenals voor het dienen in een gewapende macht. Opmerkelijk genoeg wordt hem het passief en actief kiesrecht niet ontzegd terwijl dat wel gebruikelijk was. Verder verloor Van der Poel zijn Nederlandschap waardoor hij staatloos werd. Zijn gevangenisstraf zat Van der Poel uit in kamp Crailoo en mijnwerkerskamp Eygelshoven. Op 9 juni 1949 werd hij vrijgelaten.²⁵

Past Van der Poel in het beeld van Kriegsmarine vrijwilligers? Zoals in de inleiding geschreven past Van der Poels verhaal voor een deel in het beeld van de andere Nederlandse vrijwilligers bij de Kriegsmarine. Net als driekwart van zijn mededaders was hij geen NSB-lid of overtuigd Nationaalsocialist. Ook volgde Van der Poel, net als 60% van de andere vrijwilligers, alleen lager onderwijs, kwam hij uit een stedelijke omgeving en hoewel iets ouder dan gemiddeld valt hij daarmee ook niet op. Een aanzienlijk deel van de Nederlandse vrijwilligers meldde zich pas bij de Kriegsmarine nadat ze op een hellend vlak waren gekomen van hand en spandiensten aan de Duitse bezetter, zoals vrijwillig werken in de Duitse oorlogsindustrie en zich daar vervolgens weer aan onttrokken. Ook het plegen van kleine criminaliteit zat vaak in de aanloop naar

‘De vrijwilligers kozen met dienstname voor de gemakkelijkste weg zonder zich over de consequenties voor anderen te bekommeren’

dienstname. Door het fijnmazige controle- en opsporingsapparaat van de Duitsers en veelal onnozel gedrag van betrokkene werden ze vaak gepakt en voor een keuze gesteld: dienstname bij Kriegsmarine of naar de gevangenis cq. het kamp. De vrijwilligers kozen met dienstname voor de gemakkelijkste weg zonder zich over de consequenties voor anderen te bekommeren. Van der Poel past in dit beeld. Ook hij heeft, door zijn eigen toedoen, een situatie gecreëerd waarin hij zich niet comfortabel voelde. Hij loste die situatie niet op, maar zag dienstname bij de Kriegsmarine als een manier om zich aan de situatie te onttrekken. Hiermee versterkte hij de krijgsmacht van een tiranniek regime dat extreme wreedheden uitvoerde en verlengde hiermee de strijd van de Geallieerden om Europa en haar bevolking van dit regime te bevrijden.

Hoewel ongeveer een kwart van de Nederlandse vrijwilligers bij de Kriegsmarine militaire training had genoten, voor het begin van de oorlog in mei 1940 was dat in het overgrote deel in het kader van dienstplicht en mobilisatie. Andere voormalige Nederlandse beroepsmilitairen die bij de Kriegsmarine dienden komen in dit onderzoek niet naar voren. Dat wil niet zeggen dat er naast Van der Poel niet meer dienders waren, maar ze waren schaars. Dit maakt het verhaal van Van der Poel uniek.



Matrozen van de Kriegsmarine rusten uit op het dek van een torpedobootjager, 1943 (collectie NIOD | 107214)

In het verleden
Ligt het heden,
In 't nu wat worden zal.
BILDERDIJK.



WILLEM BLOYS VAN TRESLONG,
overleden 1594.
Vice-admiraal, bevelhebber der
Watergeuzen.
(Foto O.-H.)

Ook thans weer strijden Nederlanders
voor Europa's vrijheid ter zee, in
trouwse verbondenheid met hun Duit-
sche kameraden.



GOED VOORGAAN DOET GOED VOLGEN!

Zet ook gij U derhalve in voor de toekomst van Uw Volk
en meldt U als vrijwilliger bij de Kriegsmarine.

Aanmelding staat open voor iedereen van 17—45 jaar en
kan geschieden bij de Marinemajonstelt West Zweigstelt Nederlande te Utrecht, alle Hafen- en Ortakommandanturen en bij de
Nei instellen der Waffen H. alwaar tevens alle gewenschte inlichtingen
worden verstrekt.

Wervingsadvertentie van de Kriegsmarine waarin Nederlandse zeehelden uit de 17e eeuw centraal staan

Wat leren we hiervan?

Hoezeer uniek, past de casus Van der Poel wel in het beeld van de Nederlandse vrijwilligers bij de Kriegsmarine, dat uit onderzoek onder ruim 130 vrijwilligers is ontstaan. Voor ongeveer 75% van hen was het geen ideologische keuze vanuit Nationaalsocialistische overtuiging, maar een dynamisch geheel van *drivers* die stap voor stap de drempel voor dienstname uiteindelijk verlaagden. Zo waren zijn jeugd in Duitsland, zijn Duitse vrouw en zijn intensieve contacten met de Duitse militairen een complex van *drivers* die tot zijn dienstname bijdroegen. De voor zijn gevoel onmogelijke relatieknoop waarin hij zich manoeuvreerde had, was het laatste duwtje in dit graduele proces. Hiermee past ook het verhaal van Van der Poel in het beeld van de Nederlandse vrijwilligers bij de Kriegsmarine.

KLTZ drs. ing. Paul Dröge is Hoofd Bureau onderwatergevechtstechnologie bij het Commando Materieel en IT (COMMIT). Hij heeft een achtergrond als commandocentraleofficier en studeerde militaire geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam.

Noten

- 1 Nieuw Noordhollandsch Dagblad: voor Alkmaar en omgeving, 27 juni 1947, 2.
- 2 Nationaal Archief, Den Haag (NL-HaNA), Centraal Archief Bijzondere Rechtspleging (CABR), inventarisnummer 62666 (Bijzonder Gerechtshof Amsterdam) dossier 834/47.
- 3 NIOD, Archiefnummer 123 Archief Nationaal-Socialistische Beweging, inv.nr. 2.09.838 Aantal naamlijsten van vrijwilligers bij de Kriegsmarine (z.d). Doel van deze lijst was het versturen van lectuur en kranten naar zeevarenden - in dit geval bij de Kriegsmarine (deze bron is beperkt openbaar); 'Historische Marinearchiv', https://historisches-marinearchiv.de/projekte/crewlisten/ww2/ingabe.php?lang_cl=2&active_cl2=result (geraadpleegd op 31 januari 2022).
- 4 Paul Dröge, Nederlanders voor de Kriegsmarine. Achtergronden en motieven van Nederlandse vrijwilligers in de Kriegsmarine 1940-1945 (masterscriptie militaire geschiedenis, UvA) 28 juni 2022.
- 5 N.K.C.A in 't Veld, *De SS in Nederland. Documenten uit SS-archiven 1935-1945. Deel 1* (Den Haag 1976) 385; Nederlanders en de Luftwaffe collaboratie, dwang en verzet in: Peter Grimm, Erwin van Loo, Rolf de Winter (red), *Vliegvelden in oorlogstijd Nederlandse vliegvelden tijdens bezetting en bevrijding 1940-1945*, 124-134.
- 6 Nederlanders en de Luftwaffe, 124-125; In 't Veld, *De SS in Nederland* 376.
- 7 Dick Brongers, *Op tegengesteld koersen. De kustvaart in oorlogstijd* (Deventer 1996) 49, 54-55.
- 8 S.C. Kooijman, 'Verraders waarvoor in bevrijd Nederland geen plaats zal zijn'. *Institutioneel onderzoek naar de beleidsterreinen van de bijzondere rechtspleging 1945-1952* (Den Haag 2000) 42; Dataset auteur.
- 9 Kooijman, 'Verraders waarvoor in bevrijd Nederland geen plaats zal zijn', 7.
- 10 NL-HaNA, CABR.
- 11 Biografische Portaal van Nederland, Jan Hendrik van Kinsbergen, <http://www.biografischportaal.nl/persoon/00963676> (geraadpleegd op 15 november 2023).
- 12 Artikel 101 Wetboek van Strafrecht, <https://wetten.overheid.nl/jci1.3:c:BWBR0001854&boek=Tweede&titeldeel=I&artikel=101&z=2023-10-01&g=2023-10-01> (geraadpleegd op 15 november 2023).
- 13 Artikel 25 besluit buitengewoon strafrecht, <https://wetten.overheid.nl/jci1.3:c:BWBR0002006&artikel=24&z=2020-01-01&g=2020-01-01> (geraadpleegd op 15 november 2023).
- 14 Nederlands Instituut Militaire Historie (NIMH), Lijst militaire voorouders Koninklijke Marine (geboren 1850-1908), Stamboek 3473, doos 1137, dossier GM van der Poel, Conduiteboekje.
- 15 NIMH, Personeelskaart. Dat Van der Poel in augustus 1929 een toelage voor vliegtuigmitrailleursschutter 2^e klasse toegekend werd schijnbaar veroorzaakt door een nieuwe indeling van de brevetten voor deze functie waardoor hij vanaf dat moment het brevet 2^e kl heeft.
- 16 NIMH, Conduite-boekje.
- 17 Regionaal Archief Alkmaar, archief 771.2.030, inventarisnummer 634 Burgerlijke Stand Regiogemeenten, Periode: 1931, akteplaats Den Helder, Huwelijksregister blz 77, aktenummer 149.
- 18 Personeelskaart Rijkswerv; NL-HaNA, CABR, inventarisnummer 8220 (Politieke Recherche Afdeling Alkmaar) dossier 8295, PV van de openbare gehouden terechtzitting van het Bijzondere Gerechtshof te Amsterdam, 1b kamer van de 26 juni 1947.
- 19 NL-HaNA, CABR, inventarisnummer 8220 (Politieke Recherche Afdeling Alkmaar) dossier 8295.
- 20 Zeldzaam Jubileum bij de Mijndemontage-dienst, Texelse Courant, 23 januari 1943, 1.
- 21 NL-HaNA, CABR, inventarisnummer 8220 (Politieke Recherche Afdeling Alkmaar) dossier 8295.
- 22 Dataset auteur.
- 23 NL-HaNA, CABR, inventarisnummer 8220 (Politieke Recherche Afdeling Alkmaar) dossier 8295.
- 24 Ibidem.
- 25 Ibidem.

Whole of Society

Afgelopen week stond ik samen met twee oude maatjes om klokslag 06:00 op een carpoolstrook in Vinkeveen. We spreken elkaar nog regelmatig door de telefoon. We zien elkaar wanneer we elkaar zien. En als we elkaar zien is het goed. Na een strakke initiële begroeting laadden we de auto in en zetten de fietsen achterop. Het regende, dus we werkten efficiënt zonder veel te zeggen. Om 06:05 verlieten we de parkeerplaats en begonnen we aan de twaalf uur durende autorit richting de Mont Ventoux voor de Tour du ALS.

‘Verbinding stelt ons in staat ons individuele menselijk potentieel optimaal te laten bijdragen aan een groter geheel’



Berend van de Kraats

is oud-onderzeeboot-commandant en nu sociaal ondernemer. Met OceansX, werkt hij nu aan nieuwe manieren van organiseren waarbij het collectief menselijk potentieel optimaal benut wordt om te werken aan wat ons dierbaar is.

**BLIJF
IN CONTACT**



Samen met het team van de Onderzeedienst namen we deel. De aantrekkingskracht van dit sportieve evenement was dit jaar extra relevant omdat een oud-collega in december '23 zijn vrouw aan de ziekte had verloren. Toch deed iedereen mee om zijn eigen melange aan redenen. Ik had er vooral ook naar uitgekeken om met oude maatjes lol te maken, iets sportiefs te doen en wat bij te dragen aan de omgeving waaraan ik veel te danken heb, namelijk diezelfde onderzeedienst.

Op de snelweg om 06:07 daalde het in. Wat was er eigenlijk net gebeurd? We waren met zijn drieën binnen 45 seconden van elkaar op de parkeerplaats gearriveerd, hebben de auto in vijf minuten gevuld met dikke tassen en drie fietsen en zijn binnen vijf minuten weggereden. Zonder een serieus woord te veel. Alsof we het nog altijd dagelijks doen. Alsof het van tevoren geoefend was. Ondanks dat ik 150 km per uur heb moeten rijden om mijn ETA te halen, was het een prestatie waar een gemiddeld gezin zeker drie dagen over had kunnen nadenken of en hoe het allemaal zou passen. Eenmaal in Frankrijk aangekomen verliep het niet heel anders: de BBQ stond al aan, iedereen had met de ander rekening gehouden na een dag van individuele voorbereiding en konden de tafelgesprekken direct op een persoonlijk niveau beginnen.

Dit noem ik verbinding. Verbinding die ons in staat stelt ons individuele menselijk potentieel optimaal te laten bijdragen aan een groter geheel. Verbinding ontstaat uiteraard door gezamenlijke vorming en gedeelde ervaringen. Als het er eenmaal is geweest, dan kan het ook weer opgeroepen worden. Wat daar wel voor nodig is, is een alles overkoepelend boeiend verhaal. Een verhaal waarin iedereen zijn eigen melange aan motivatie kwijt kan. In dit geval was dat verhaal de Tour du ALS.

Een alles overkoepelend, boeiend verhaal ligt ook aan de basis van een succesvol (duurzaam) *whole of society*-concept. Zonder een dergelijk verhaal blijft men hangen in noodzaken en belangen. Allicht zal dit mensen ook verbinden; vooral diegenen die dezelfde noodzaak en hetzelfde belang voelen. Maar het aantal mensen dat je daarmee trekt, blijft dan waarschijnlijk achter bij de mensen die je niet bereikt of zelfs afstoot. In een *whole of society*-verhaal mag iedereen zijn eigen redenen hebben om te willen verbinden en bijdragen.

Kenmerkend was dat er tijdens deze tour geen tijdmeting of stempelposten waren. Zelfs de startboog was voor sommigen een fluïde begrip. Toch was er individuele uitdaging genoeg en was de drang om als team te presteren er niet minder om. Was het geheel dan *laissez-faire*? Allerminst, er was voeding in overvloed, begeleidende motoren die je de weg wezen en entertainment om je naar de top te motiveren. Laten we exploreren en continu beter worden in het op deze manier opzetten van *whole of society*-concepten. Niet vanuit een organisatorisch tekort, maar door het definiëren van boeiende missies en deze te faciliteren in de maatschappelijke ruimte die er is. Missies waar iedereen in verbinding met zijn eigen drijfveren, en met zijn maatjes om zich heen, kan bijdragen aan het grotere geheel. Let's XplorIT.

NIEUWE LEDEN GEZOCHT VOOR DE WERKGROEP POSTACTIEVEN

De Werkgroep Postactieven (WGPA) bestaat al sinds de jaren '80 en geeft het hoofdbestuur gevraagd en ongevraagd advies over onderwerpen die van belang zijn voor postactieve marineofficieren, zoals over pensioenen, UKW en Veteranenzaken.



De WGPA richt zich op samenwerking met andere organisaties op het gebied van postactieven en op het versterken van de band met actief dienende marineofficieren. De werkgroep is ook vertegenwoordigd in de Stichting Veteranenplatform. De voorzitter van de werkgroep is lid van het hoofdbestuur van de KVMO.

Daarnaast is de WGPA organisator van en spil in het web bij de volgende, goed bezochte en gewaardeerde KVMO-activiteiten:

- 64-jarigendag voor marineofficieren die vlak voor hun pensioenleeftijd zitten;
- Maritiem Evenement, dat georganiseerd wordt voor postactieve en gepensioneerde KVMO-leden en hun partners.

De werkgroep komt vijfmaal per jaar bijeen. Tijdens deze vergaderingen komen de te organiseren evenementen ter sprake en wordt de werkgroep o.a. bijgepraat over lopende zaken vanuit het hoofdbestuur, bijvoorbeeld de ontwikkelingen rond de arbeidsvoorwaarden en implementatie van het nieuwe pensioenstelsel.

Binnen de werkgroep bestaat sinds kort een tweetal vacatures die wij graag gevuld willen zien. Bent u onlangs met FLO gegaan of gaat u op korte termijn de actieve dienst verlaten en wilt u via de WGPA betrokken blijven met de KM en de KVMO? Dan kunt u uw interesse voor deelname aan de WGPA doorgeven via info@kvmo.nl. De voorzitter van de WGPA zal contact met u opnemen en u meer over het reilen en zeilen van de werkgroep vertellen.

MARINEBLAD SLUIT PROMOTIEOVEREENKOMST MET SALESPRESS

Namens het *Marineblad* gaat SalesPress advertentiemogelijkheden voor met name de defensie-industrie faciliteren. De overeenkomst markeert een terugkeer naar het aanbieden van advertentieruimte in het vakblad van de KVMO.

Eindredacteur Bas Naafs is enthousiast: 'Het *Marineblad* heeft een rijke historie als het gaat om advertentieplaatsingen van de Nederlandse defensie-industrie, specifiek het maritieme cluster.' Managing director Mirjam Buitendam is al jaren de vertegenwoordiger van diverse militaire verenigingsbladen zoals *Infanterie*, *Promotor* en *Intercom*. 'Het *Marineblad* is overduidelijk een blad van hoge kwaliteit dat met aandacht en zorg wordt samengesteld. De interesse in de periodiek is groot.'

Ruimte voor groei

Van begin tot eind 20ste eeuw heeft het *Marineblad* ruimte geboden aan adverteerders. Het samenstellen van een kwaliteitsblad is immers behoorlijk arbeids- en kapitaalintensief. In de afgelopen jaren zijn deze kosten toegenomen.

De internationale situatie heeft ertoe geleid dat Nederland weer fors gaat investeren in zijn krijgsmacht. Er is vraag naar meer personeel, zowel beroeps als reservist. Daarnaast vernieuwt Nederland in de komende tien jaar de gehele vloot en investeert het flink in de Nieuwe Haven. Dat vraagt om discussie en kennisuitwisseling onder militairen en burgers werkzaam bij Defensie. Het *Marineblad* is en blijft daarvoor een uitgewezen platform.



ACTIVITEITEN LENTE 2024

AFDELING NOORD

Geen activiteiten gepland

AFDELING ZUID

Geen activiteiten gepland

AFDELING MIDDEN

Geen activiteiten gepland



SCAN DE QR-CODE VOOR MEER
INFORMATIE OVER ALLE KVMO-
ACTIVITEITEN



Ereleden:
KOLMARN b.d. A.H.P. Knoppen
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
KLTZ (LD) b.d. H.M.J. van de Burgt

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
Vice-voorzitter:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Secretaris:
LTZZOC (LD) K.W. Lelieveld
Penningmeester:
KLTZ (LD) b.d. H.M.J. van de Burgt
Namens Afdeling Noord
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Namens Afdeling Midden
KLTZ 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
LTZ1 b.d. ir. M.R.J. van 't Holt MBA
Namens Werkgroep Jongeren
Vacature
Namens de Werkgroep Gender
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:
Noord:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
KLTZ b.d. B. Fritzsche
KLTZ (LD) P.Y. Handgraaf-Blok

Midden:
KLTZ drs. M.M.H. Heijligers
KTZ (TD) ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge
KTZ b.d. H. van Eijdsen

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

Veteranenondersteuner KVMO
KLTZ b.d. Theo Zelisse
nos.kvmo.tz@gmail.com
06-41464319

Adres secretariaat:
Koninginnegracht 19
2514 AB Den Haag
T : 070-3839504
E : info@kvmo.nl
W : www.kvmo.nl

IN MEMORIAM

HET HOOFDBESTUUR VAN DE KVMO HEEFT DE DROEVE PLICHT U IN
KENNIS TE STELLEN VAN HET OVERLIJDEN VAN:

Mw. **M.T. Crommelin – de Jonge** († 22 april 2024)
KLTZ b.d. **B. Duell** († 28 mei 2024)
KTZ (TD) b.d. ir. **J.C.F. de Kanter** († 5 mei 2024)
Mw. **M.C.C.J. Kok – Zijp** († 7 januari 2024)
SBN b.d. ir. **A. van de Sande** († 26 april 2024)
Mw. **W. Vernie – de Haan** († 17 maart 2024)

WIJ BETUIGEN DE NABESTAANDEN ONZE DEELNEMING EN WENSEN
HEN VEEL STERKTE TOE

Bereikbaarheid KVMO

ZOMERPERIODE

In de maanden juli en augustus is de bezetting van het kantoor van de KVMO beperkt. Het secretariaat is bereikbaar via info@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 2024

SAMENLEVING DE MOTOR VOOR MARITIEME STABILITEIT?

In een tijdperk van toenemende geopolitieke spanningen, zoals Ruslands inmenging in Oekraïne en de aanhoudende crises in het Midden-Oosten, is een gezamenlijke aanpak cruciaal. De verplaatsing van de focus naar de Pacific-regio door de Verenigde Staten dwingt Europese marines om vaker gezamenlijk te opereren, wat ook invloed heeft op de operaties van de Koninklijke Marine.

Deze spanningen beïnvloeden niet alleen onze maritieme defensieorganisatie, maar hebben ook een brede impact op onze samenleving, met implicaties voor onze waarden, welvaart en welzijn. De samenleving kan daarom niet langer aan de zijlijn blijven staan; zij moet deel uitmaken van de oplossing. De *whole of society resilience* -benadering is de sleutel tot het aanpakken van deze uitdagingen en het waarborgen van onze maritieme veiligheid.

Gemeenschap betrekken

De *whole of society resilience* -benadering, beschrijft het vermogen van een adaptieve, veerkrachtige samenleving die zich als geheel verantwoordelijk weet om een eventueel (internationaal) gewapend conflict te weerstaan. Dat kan alleen als alle partijen binnen die samenleving doordrongen zijn van hun eigen rol, naast die van defensie, en zelf deel uitmaken van de oplossing. Dat betekent dat ze betrokken moet worden bij het ontwikkelen van programma's om dit vermogen vorm te geven en dat kan alleen als de risico's die gepaard gaan met een dergelijke (maritieme) strategie duidelijk zijn en als collectief worden omarmd. Dit alles om de gemeenschap proactief beter te beschermen en ondersteunen.

Is onze samenleving hier klaar voor?

Deze benadering vereist coördinatie tussen de verschillende partijen die deel uitmaken van de gemeenschap, van overheidsorganisaties, onderzoeksinstituten tot bedrijven, maar ook van andere groepen, zoals vrijwilligersorganisaties, en uiteraard de

individuele burger. De vraag die we ons daarbij willen stellen: is Nederland klaar voor een *whole of society resilience* -benadering als het gaat om het oplossen van de toekomstige maritieme veiligheidsvraagstukken? Tijdens de Johan de Witt Conferentie 2024 willen we kijken of we die vraag kunnen beantwoorden.

Doe of denk mee

De Johan de Witt Conferentie 2024 is niet zomaar een evenement. Het is een cruciaal platform om de toekomst van onze maritieme veiligheid vorm te geven. Samen willen we een kickstart geven aan de hernieuwde synergie tussen samenleving en de krijgsmacht. We nodigen jou uit om deel te nemen aan dit evenement of vooraf actief bij te dragen aan de oplossingen die onze toekomst veiliger maken.

PROGRAMMA

Donderdag 5 september 2024
KPN-gebouw, Rotterdam
12.30 Inloop gasten
13.30 Aanvang conferentie

AANMELDEN & INFO



Wilt u meer informatie over het evenement, of direct aanmelden? Scan de QR-code om naar de website van de Johan de Witt Conferentie 2024 te gaan