

MARINEBLAD

NUMMER 2 | MAART 2020 | JAARGANG 130



ACTUEEL
Turks-Libisch
energieakkoord

TECHNIEK
Brandstof besparen
met hybride scheeps-
voortstuwing

COLUMN
Holslag over de
bereidheid om te
vechten en te sneuvelen

Inhoud



OOK IN DIT MARINEBLAD: DE BESCHRIJVINGSBRIEF 2020

COLUMNS

- 3 **VOORZITTER KVMO**
- 8 **JONATHAN HOLSLAG**
- 13 **SERGEI BOEKE**
- 15 **BEREND VAN DE KRAATS**

ACTUEEL / KENNIS

- 4 **HET TURKS-LIBISCHE ENERGIEAKKOORD**
Alexander Bon
- 9 **MILITAIR-MAATSCHAPPELIJKE STUDIES. LEERSTOEL KVMO**
Theo Brinkel
- 16 **VOORTSTUWING EN ENERGIEVOORZIENING VOOR DE NIEUWE FREGATTEN**
Rinze Geertsma en Arthur Vrijdag

MENSEN / ACTIVITEITEN

- 14 **OP ZOEK NAAR WILLEM KLAAS PIET**
Joop Piet
- 23 **DE HELDENDADEN VAN DORIS MILLER**
Onno Borgeld
- 25 **75 JAAR VRIJ**
- 27 **IN MEMORIAM**
- 27 **AFDELINGS-ACTIVITEITEN**

VASTE RUBRIEKEN

- 7 **CARTOON**
- 12 **BOEKEN**
- 26 **KVMO ZAKEN**



www.kvmo.nl





Column

Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:

KTZ ing. M.E.M. de Natris
mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Eindredactie

mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Artikelencommissie

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

Medewerkers:

mw. drs. Z. Borgeld-Guman, mr. S. Boeke,
dr. J. Holslag, LTZ1 B. van de Kraats,
KTZ (TD) H. Boomstra (cartoon), MCD (foto's,
tenzij anders vermeld)

Adres redactie

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

Vormgeving

Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukwerk

Wilco Art Books
Vanadiumweg 8
3812 PZ Amersfoort

Advertenties

070-383 95 04

Abonnementen

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

Copyright Marineblad

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

Adreswijziging

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

foto cover:

Bergtraining mariniers in Schotland.
(MCD/Jarno Kraayvanger)

Ik ben blij met het (voorgenomen) besluit van het kabinet om de nieuwe marinierskazerne niet te verplaatsen naar Vlissingen. Een lastig maar ook een moedig besluit dat in het belang van onze veiligheid en het Korps Mariniers is genomen. Het besluit heeft ertoe geleid dat de eerste mariniers die Defensie, vooruitlopend op de verhuizing, hadden verlaten zich weer hebben aangemeld om in dienst te treden. De verwachting is dat dit aantal de komende maanden verder zal toenemen, zodra het kabinet het voorgenomen besluit omzet in een definitief besluit. Dit omdat het adagium 'eerst zien en dan geloven' op de dienstverlaters van toepassing is.



Ik begrijp heel goed dat de Zeeuwen niet blij zijn met dit besluit. Echter, als het kabinet wil zijn er compensatiemogelijkheden genoeg voor de regio. Niet alleen vanuit Defensie, o.a. marine-nieuwbouwprojecten, maar ook als het gaat om de energietransitie: wind en zon en misschien, vloeken in de Zeeuwse kerk, een nieuwe kerncentrale.

Het is te hopen dat de investeringen die het kabinet in Zeeland wenst te gaan doen, ook voor onze krijgsmacht gaan gelden. De (internationale) vraag om onze gemarginaliseerde krijgsmacht in te zetten wordt steeds groter. Aan de Europese zuidgrens roert Turkije de trom. In het artikel 'Turks-Libisch energieakkoord zet staten rond Middellandse Zee op scherp' geeft drs. Alexander Bon aan dat Europa nu echt moet optreden want er is wederom onrust in onze 'achtertuin', waar wij, net als eerder in Syrië, een steeds minder belangrijke actor zijn en zonder actie permanent uitgespeeld lijken te raken. Niet alleen Alexander is deze mening toegedaan. Ook Jonathan Holslag heeft in zijn column een hard oordeel over de Europese samenleving: 'In de geesten van de Westerse samenleving betekent oorlog vooral het vermijden van terreur; in de geesten van veel andere landen is oorlog terreur.' Waarbij de bereidheid om te vechten en offers te brengen voor onze samenleving in tegenstelling tot andere landen zo goed als nihil is.

Niet alleen de bereidheid om te vechten is een probleem van onze samenleving. Ook het willen investeren in onze veiligheid wordt door velen nog als niet urgent ervaren. Uit een enquête over politieke thema's in relatie tot stemgedrag bungelt Defensie onderaan. Het dagelijks belang van de krijgsmacht voor onze samenleving wordt nog steeds niet gezien en onderkend. En ergens is dit ook wel begrijpelijk want Defensie staat altijd voor hen klaar. Wanneer de nood hoog is klopt je aan bij Defensie. Of het nu over een handgranaat in een winkelstraat gaat, een uitbraak van het coronavirus of duikers die ingezet moeten worden, Defensie levert altijd met haar 'can do' mentaliteit. Het is goed dat onze samenleving altijd een beroep op ons kan doen voor ondersteuning, maar dat is ook onze valkuil. Waarom moet er extra worden geïnvesteerd in onze krijgsmacht als de samenleving altijd op haar wenken wordt bediend? Er ligt hier dus een belangrijke rol voor de politieke leiders van ons land. Zij zijn verantwoordelijk voor de gemarginaliseerde krijgsmacht en moeten eindelijk hun verantwoordelijkheid gaan nemen voor het herstel van onze krijgsmacht. Het wordt tijd voor leiderschap. Zoals Holslag in zijn column schrijft: 'Militarisme viert hoogtij in grote delen van de wereld. Vladimir Poetin koketteert als gewapende held. Andere leiders zien we steeds meer in militair plunje en met machinegeweer in de hand'. Het gaat natuurlijk te ver om te suggeren dat onze (toekomstige) premier naar het KPU-bedrijf in Soesterberg zou moeten gaan om zich een militair uniform aan te laten meten. Maar we kunnen er niet langer omheen dat de tijd van pappen en nathouden ten koste van onze krijgsmacht voorbij is.

De KVMO maakt deel uit van de



weblog voorzitter
www.kvmo.nl



@Voorzitter_KVMO



Turks-Libisch energie-akkoord zet staten rond Middellandse Zee op scherp

Het Turkse patrouillevaartuig TCG Gelibou (F 493) in de Middellandse Zee. (Archieffoto, US Navy photo)

Met het eind vorig jaar gesloten zeegrens-akkoord tussen Turkije en Libië probeert Ankara voor zichzelf een gunstige energiepositie te verkrijgen. Maar met deze actie zet het de verhoudingen in en rond de Middellandse Zee op scherp. Het op 27 november 2019 gesloten akkoord stelt een Exclusieve Economische Zone in van Zuid-Turkije helemaal tot aan de Libische noordoostkust.¹

Met het *Memorandum of Understanding* tussen Ankara en de voorlopige Libische regering in Tripoli (*Government of National Accord, GNA*) eist Turkije voor zichzelf een groot deel van de oostelijke Middellandse Zee op. Het gaat de Turken vooral om het daar voorradige onderzeese gas, maar dit wordt ook door Israël, Griekenland, Cyprus en mogelijk Libanon geclaimd. Op dezelfde dag maakte Turkije ook bekend militairen naar Libië te zullen sturen.

Door de afspraak dwingt Turkije Griekenland, Cyprus, Egypte en vooral de EU stelling te nemen in de strijd om de bodemrijksdommen in de oostelijke Middellandse Zee. Ook de rest van de regio zit op het vinkentouw want de effecten kunnen groot zijn, zowel op energie- als op veiligheidsgebied.²

Meteen na het sluiten van het memorandum hebben de

twee staten het document ingediend bij de Verenigde Naties en kondigde Ankara aan dat niemand in het nieuwe Turkse continentaal plat naar olie of gas mag gaan zoeken of boren. De Europese Raad heeft het akkoord op verzoek van Griekenland en Cyprus begin december scherp veroordeeld en stelde dat de overeenkomst niet in lijn is met het internationaal recht.

Naast de *gas-deal* heeft Turkije besloten militairen naar Libië te sturen om de GNA in Tripoli bij te staan. Ook op dit besluit reageerden buurlanden en regiostaten negatief. Een deel hiervan, zoals Egypte, de Verenigde Arabische Emiraten en naar verluidt Rusland, steunt de opstandige Libische generaal Khalifa Haftar, die de GNA uit Tripoli wil verdrijven en daarbij steeds meer succes lijkt te hebben, gelet op het feit dat de hem steunende eenheden grote delen van Libië in handen hebben.



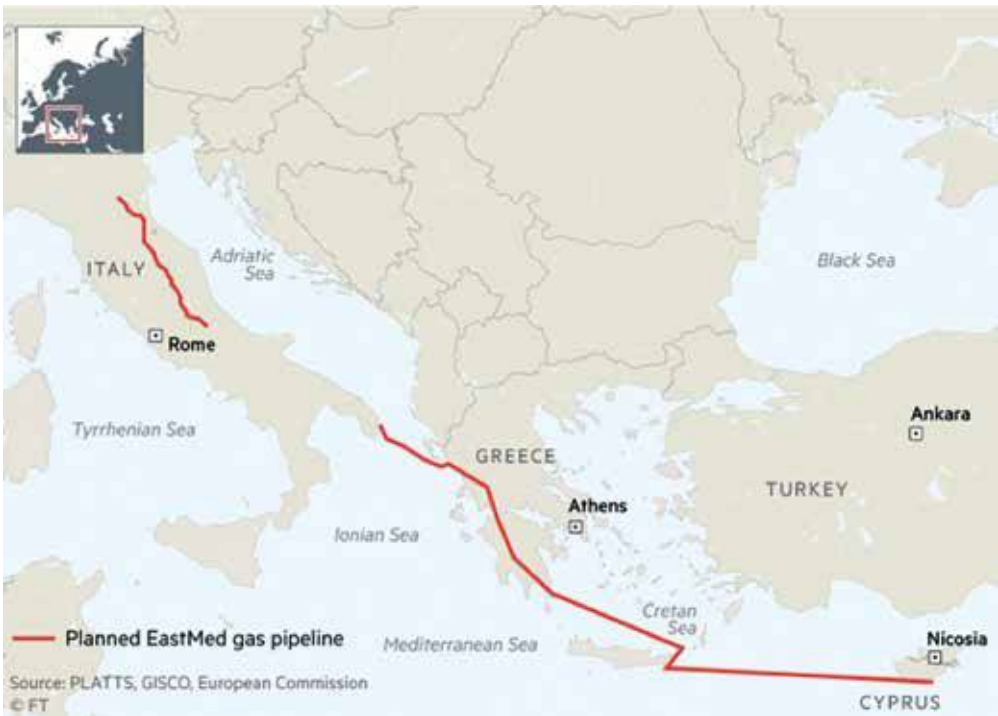
*‘Met het Memorandum of Understanding tussen Ankara en de voorlopige Libische regering in Tripoli eist Turkije voor zichzelf een groot deel van de oostelijke Middellandse Zee op.’
(www.aa.com.tr)*

Omstreden zeegrenzen en olie- en gaswinning

De afgelopen decennia hebben steeds meer staten rond de Middellandse Zee hun economische zeegrenzen afgebakend op een manier die zich moeizaam verhoudt tot het internationaal recht en strijdig is met de claims van andere staten in de regio. Deze ontwikkeling komt voort uit het gegeven dat het technisch steeds eenvoudiger is geworden op voorheen ‘lastige’ of onmogelijke plaatsen olie of gas te winnen en dat de vraag naar die producten onverzadigbaar lijkt. Volgens de Amerikaanse geologische dienst (United States Geological Survey, USGS) liggen onder de oostelijke Middellandse Zee nog 1,7 miljard vaten olie en 37 triljoen kubieke meter gas.³

Veel landen hebben limieten op het continentaal plat of Exclusieve Economische Zones (EEZ) ingevoerd die over-

lappen met die van andere staten. Turkije is daarbij eerder zover gegaan dat het exploratieschepen naar Cyprische wateren heeft gestuurd vergezeld van marineschepen. Opvallend is dat Turkije en Libië de UNCLOS-conventie (United Nations Convention on the Law of the Sea) over zeerechten niet getekend hebben, maar zich hier in hun memorandum van 27 november jl. wel op beroepen.⁴ Eerder in 2019 hebben Griekenland, Cyprus, Egypte en Israël het zogeheten *Eastern Mediterranean Gas Forum* opgericht dat als doel heeft deze grondstof te pompen uit de regio en door middel van een te bouwen pijpleiding via Cyprus en Griekenland naar Italië te vervoeren. De regering-Erdogan is niet gevraagd lid te worden, mogelijk als reactie op de Turkse gewapende exploratiepogingen. Voor Turkije is deze afspraak een hernieuwd bewijs dat deze staten Ankara willen beletten een rechtmatige sterke positie in regio te krijgen.⁵



De te bouwen gaspijpleiding via Cyprus en Griekenland naar Italië, zoals overeengekomen tussen Griekenland, Cyprus, Egypte en Israël. (www.aa.com.tr)

Dictatoriaal Turkije staat alleen

Turkije, dat na de mislukte coup van 2016 door president Recep Tayip Erdogan in toenemende mate dictatoriaal wordt geregeerd, staat diplomatiek steeds meer alleen in de vele regionale conflicten en de effecten die daaruit voortvloeien. Ankara heeft onder meer uit humanitair oogpunt ingegrepen in de Syrische burgeroorlog, maar bovenal ook om diverse Koerdische bewegingen klein te houden die tevens invloed hebben op Turkse Koerden. Ankara heeft daarover met Rusland, bondgenoot van het Assad-regime in Damascus, ruzie gemaakt en een Russische jager neergehaald, maar werkt anderzijds toch ook samen met het Kremlin. De recente ontwikkelingen, waarbij het Assad-regime met Russische en Iraanse steun feitelijk de macht in het land heeft herwonnen, laten Turkije in de kou staan. Bovendien is ook Rusland zich gaan mengen in de Libische burgeroorlog en koos het daarbij partij voor generaal Haftar, – net als in Syrië – de tegenstander van de door Turkije gesteunde partij, in dit geval de GNA. Naar verluidt treden Russische huurlingen, van de zogeheten Wagner-groep, die banden heeft met het Kremlin, succesvol op binnen het Libische Nationale Leger (LNA) van Haftar.⁶

Turkije heeft een stijgende energiebehoefte en geen eigen grondstoffen. De ontwikkelingen in Libië, waarbij de GNA de afgelopen maanden steeds verder in het nauw kwam, gekoppeld aan de zee-reserves van dat land, maakte dat Erdogan zijn kans greep: een akkoord voor militaire steun in ruil voor een zee-*deal* waarin de Libische belangen gemakkelijk kunnen worden vergeten.

Effecten op de diverse partijen

De snelle actie van Turkije en de militaire acties van anderen zoals Rusland, hebben grote effecten op Libië, de nabije staten, overige landen in de regio en de Europese Unie. Wat de afspraak voor Libië zelf betekent is nog niet helemaal duidelijk maar dit zou wel eens minder positief kunnen zijn. De Libische GNA weigerde het memorandum te openbaren, maar vergat dat Turkije dat wel zou kunnen doen, en zo geschiedde. Veel mensen in het land zijn ontevreden met het akkoord en vrezen dat die vooral in het voordeel van Turkije is en Libië zelf er alleen problemen met de buurlanden door krijgt.⁷ De GNA heeft de steun van de VN, maar kan binnenlands op slechts een deel van de bevolking rekenen. Volgens veel waarnemers, onder andere aangehaald door de Middle East Monitor, ging Libië akkoord met de *deal* omdat de GNA door Haftar zodanig klem is gezet dat ze wel met Turkije in zee moesten.

Griekenland, dat direct de Libische ambassadeur het land uitzette, en Cyprus zochten steun bij de Europese Unie, die meteen hun kant koos, zoals ze ook al had gedaan na de Turkse gewapende exploratiepogingen. Israël meldde dat het het akkoord verwerpt, maar wachtte verder af. Egypte steunt de opstandeling Haftar, net als Rusland, Frankrijk, de Verenigde Arabische Emiraten en op de achtergrond Saudi Arabië. Deze staten verzetten zich net als

Haftar tegen dit vergaande akkoord met Turkije, dat niet gepast zou zijn voor een regering met zo weinig gezag. De landen verzetten zich ook tegen de Turkse bemoeienis met Libië.

Voor de Europese Unie zijn de ontwikkelingen in Libië een ruw ontwaken uit een acht jaar durende sluimering die begon met het met Amerikaanse hulp omver werpen van het regime van Moeammar Ghadaffi in 2011. Alhoewel het wegvallen van het regime voor onrust in het land en de regio zorgde, trok de EU grotendeels de handen van de Noord-Afrikaanse staat af, ook al zorgde de chaos voor

een instroom van Afrikanen die – zeer tegen de wensen van Europese staten – via Libië over zee naar het oude continent trokken.

Om de noodsituatie op zee

te lenigen kwam de EU met operatie Sophia, een actie tegen mensensmokkelaars van diverse Europese marines, waaronder de KM, die van april 2015 tot april 2019 duurde.

In een poging tot regie, organiseerde Duitsland op 19 januari 2020 inderhaast een conferentie voor alle betrokken partijen in Berlijn. Het resultaat was een wapenstilstand, waar weinigen vertrouwen in hebben. De EU-staten zijn het bovendien oneens over wie te steunen in Libië, Italië staat achter de GNA-regering, maar Parijs zet in op Haftar.

De nieuwe buitenlandcoördinator van de EU, Joseph Borrell, roept op tot krachtig Europees optreden omdat een Turkse of Russische militaire basis in Libië niet acceptabel is.⁸ Ook geeft een dergelijk steunpunt die landen teveel invloed op de vluchtelingenstroom naar Europa. Om daar iets aan te doen overweegt de EU de operatie Sophia te hervatten. Binnen de regeringscoalitie in Den Haag riepen D66 en de ChristenUnie meteen op om de Nederlandse bijdrage aan die missie te hervatten. D66-kamerlid Sjoerd Sjoerdsma twitterde dat Nederland met “de herstart van die missie meer grip krijgt op Libië en zo de Europese achtertuin veilig wordt gehouden, want het wapenembargo houdt zichzelf niet in stand”.⁹ Volgens het Kamerlid kan de missie doden op zee voorkomen en kunnen ook de mensensmokkelaars worden aangepakt. “D66 wil dat de Europese Unie geopolitiek volwassen wordt!”

Conclusie

De twee afspraken die Turkije en Libië in november sloten hebben vergaande consequenties voor beide staten, het Midden-Oosten en de Middellandse Zee-regio. De olie- en gasvoorraden onderzee brengen velen in beweging, ook de EU. Dat de ChristenUnie en D66 meteen vragen om nieuwe inzet van de Koninklijke Marine is mooi maar de mensen en middelen ontbreken daarvoor momenteel, iets dat beide fracties best weten.

Dus niet Europa alleen moet geopolitiek volwassen worden, ook de ChristenUnie en D66, en eigenlijk de hele Tweede Kamer. Dan zou Nederland kunnen helpen om in het kader van de EU, waar wij door het vertrek van

de Britten een zwaardere positie innemen, een coherent beleid te bedenken waarbij wij de risico's die zich in het Middellandse Zeegebied, en met name in Libië, aandienen beter de baas worden.

Tevens kan Nederland kansen benutten om zaken meer naar zijn hand te zetten of de gasaanvoer van Algerije naar Rotterdam te beschermen. Voor de Koninklijke Marine betekent dit waarschijnlijk een verzware van de taken omdat er meer in de Middellandse Zee gevaren zal moeten worden.

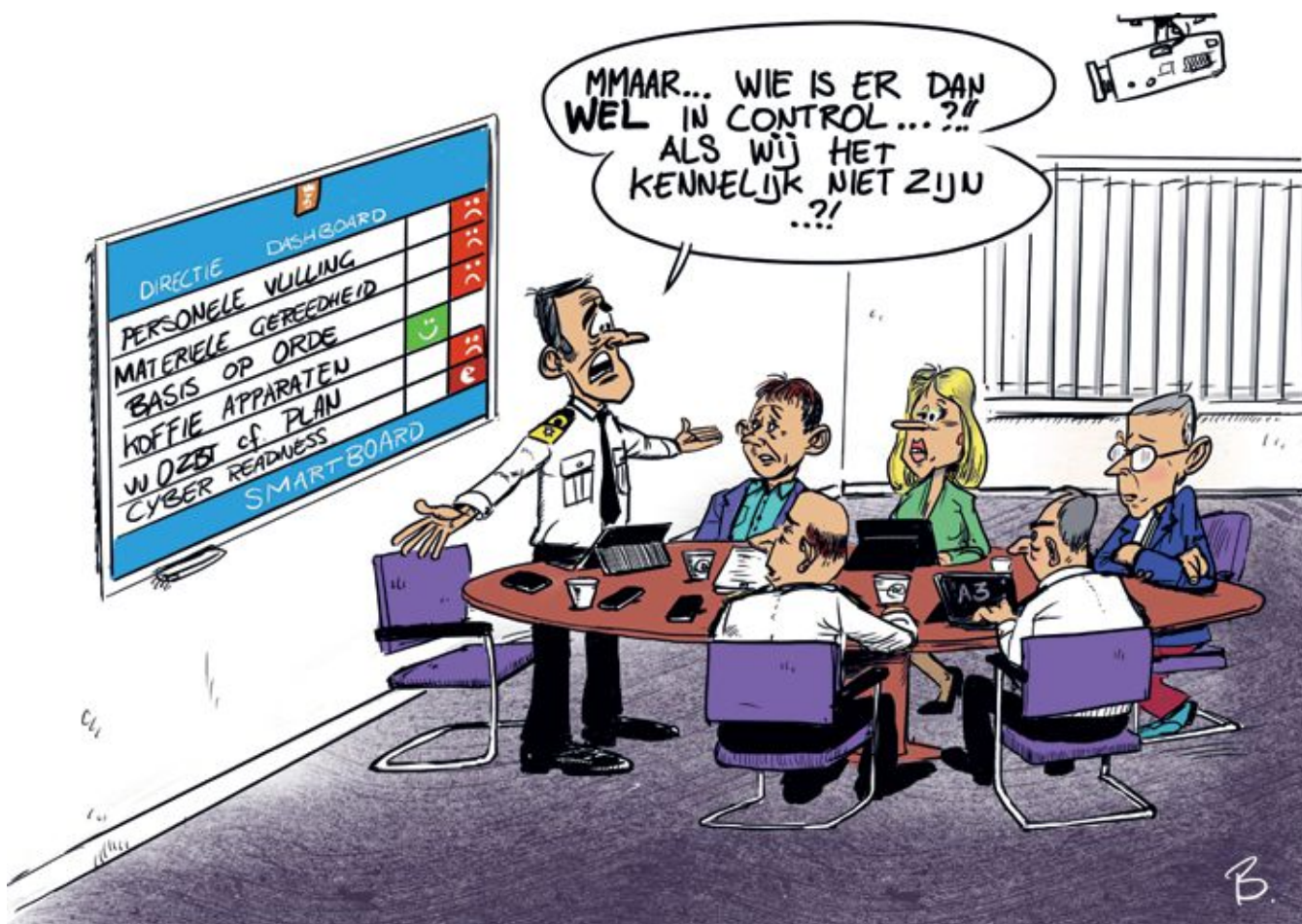
Europa moet nu echt optreden want er is wederom onrust in onze 'achtertuin', waar wij, net als eerder in Syrië, een steeds minder belangrijke actor zijn en zonder actie permanent uitgespeeld lijken te raken.

Drs. A.A. (Alexander) Bon is universitair docent Internationale Betrekkingen bij de sectie Internationale Veiligheidsstudies van de Nederlandse Defensie Academie.

Noten

- 1 Reuters, Turkey-Libya Maritime Deal Rattles East Mediterranean, 25 december 2019.
- 2 Floris van Straaten, EU wil greep krijgen op Libische crisis, maar weet niet hoe, NRC, 22 januari 2020.
- 3 Assessment of Undiscovered Oil and Gas Resources of the Levant Basin Province, Eastern Mediterranean, Factsheet, USGS, 2010, p.1.
- 4 Mustafa Fetouri, Why Libya's Maritime Accord with Turkey has Ignited Anger, Middle East Monitor, 12 december 2019.
- 5 Ariel Cohen, Turkey-Libya Maritime Deal Upsets Mediterranean Plan, Forbes, 8 januari 2020.
- 6 Reuters, Who are the Russian Mercenaries Waging War in Libya, 18 december 2019.
- 7 Middle East Monitor, 12 december 2019.
- 8 Josep Borell Fontelles, Twitter, 14 januari 2020.
- 9 Sjoerd Wiemer Sjoerdsma, Twitter 26 januari 2020. @swsjoerdsma.

CARTOON



Column



'Je wint geen oorlog met de aftocht in gedachten'

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

Wekenlang zitten een miljoen Syriërs als ratten in een val tussen Turkse troepen, soldaten van het leger van president Bashar al-Assad, Russische bommensalvo's en verschillende militias. Het brandpunt van de strijd is de Noord-Syrische stad Idlib. De vluchtelingen houden zich op in het grensgebied met Turkije en kunnen geen kant uit. Turkije houdt de grens zoveel mogelijk dicht en humanitaire organisaties zijn er beperkt actief. De tragedie van Idlib bevestigt twee belangrijke observaties. Een eerste is wederom dat het Westen, Europa op kop, uitgerangeerd is als strategische speler in de regio. Een tweede observatie is dat geweld loont. Het offensief van Bashar al-Assad en zijn Russische bondgenoot toont dat men nog steeds terrein kan winnen door een combinatie van branie, brute macht en de bereidheid er te blijven.

Vooraf dat laatste is belangrijk: de wil en de bereidheid om te blijven. Het Westen heeft de voorbije decennia militaire macht ontplooid in verschillende landen en daarbij zijn gruwelijke dingen gebeurd. Een eerste verschil is dat Bashar al-Assad oprukt naar Idlib om het gebied opnieuw definitief te controleren. Al-Assad voert oorlog om er te blijven. Het Westen daarentegen voerde de voorbije tijd vooral oorlog in Irak en Afghanistan om zo snel mogelijk te kunnen vertrekken. Rivalen als de Islamitische Staat en de Taliban kregen daardoor een voordeel: de lokale bevolking zal immers niet geneigd zijn haar lot met de tijdelijke bezetter te verbinden. Hoe zeer de Amerikanen met hun *counterinsurgency* ook probeerden de harten en de geesten te winnen, men beseftte steeds dat zij slechts passanten waren. Je wint geen oorlog met de aftocht in gedachten.

Een tweede verschil is dat Damascus en Moskou geen scrupules hebben. In Westerse landen is het vermijden van burgerdoden de eerste overweging bij militaire operaties. Dat neemt niet weg dat er soms burgerdoden vallen, maar er is minstens terughoudendheid. Bij de Russen en het Syrische leger hoort terreur bij de campagne. Het doel van Rusland en Syrië is deels om Turkije 'te verdrinken in de vluchtelingen'. Dit is geprogrammeerd in de doctrine, ja zelfs in de wapensystemen. Bekijk de Amerikaanse HIMARS-raketlanceerder. Dit is een artillerie-systeem gemonteerd op een vrachtwagen. Elke vrachtwagen telt zes ultranauwkeurige raketten van ongeveer een miljoen dollar per stuk. Bij Rusland en Syrië steekt het minder nauw. De Smerch is uitgerust met 12 raketten, de TOS-1A met 24 en de Grad met 40 stuks. In de geesten van de Westerse samenleving betekent oorlog vooral het vermijden van terreur; in de geesten van veel andere landen is oorlog terreur.

Een derde verschil: de bereidheid om te vechten en offers te brengen. Voor president al-Assad bestaat er geen keuze: hij moet gebied veroveren om in het zadel te blijven. Ook voor de Russen geldt die houding. Denk maar aan de annexatie van de Krim. Militarisme viert hoogtij in grote delen van de wereld. Vladimir Poetin koketteert als gewapende held. Andere leiders zien we steeds meer in militair plunje en met machinegeweer in de hand. Het mentaliteitsverschil tussen onze contreien en de rest van de wereld is enorm. Bij ons is ongeveer 20 procent van de bevolking bereid 'te vechten voor zijn land'; in de meeste Aziatische landen is dat boven de 70 procent. Wie evenwel dacht dat ouderwetse veroveringscampagnes er niet meer toe doen in de eenentwintigste eeuw, zou misschien toch maar beter aandacht schenken aan wat er gebeurt rondom Idlib.

Militair-maatschappelijke studies in onderwijs en onderzoek

De relatie tussen krijgsmacht, politiek en samenleving is wat mij in het kader van de leerstoel 'Militair-maatschappelijke studies' bezighoudt. Ik ben daarvoor een dag in de week actief voor de KVMO, die de leerstoel aan de Universiteit Leiden heeft ingesteld. De benoeming is op 1 december 2016 ingegaan en meteen al in 2017 ben ik begonnen met het geven van colleges. Onderwijs heeft namelijk de grootste nadruk gekregen.



Bezoek van studenten in 2018 aan de Koninklijke Marine in Den Helder, met onder meer een rondleiding aan boord van Zr. Ms. De Ruyter. (foto collectie auteur)

In deze bijdrage geef ik een kort verslag van wat ik sindsdien op deze positie gedaan heb. Ik besteed daarbij aandacht aan het vak, aan de studenten die mijn colleges volgen, aan de publicaties die ik heb gedaan en aan de overige activiteiten die ik heb verricht. Als bijzonder hoogleraar ben je, hoewel 'uitgezonden' door de KVMO, geheel opgenomen in het onderwijs van de universiteit.

En dan gaat het om de Faculteit Sociale Wetenschappen aldaar.

Militair-maatschappelijke studies

De leerstoel heeft als naam 'militair-maatschappelijke studies' meegekregen. Dat wil zeggen dat zij gericht is op het denken over de relatie tussen krijgsmacht, politiek en



Theo Brinkel.

samenleving. En daarbinnen de Koninklijke Marine in het bijzonder. Wat betekenen de veranderende sociaal-maatschappelijke verhoudingen voor het beroep van de militair en voor het draagvlak voor en de inbedding van de krijgsmacht in de samenleving? Zo luidt de leeropdracht die de KVMO en het Instituut Politieke Wetenschap gezamenlijk hebben geformuleerd.

Deze relatie heeft als kernvraagstuk dat de krijgsmacht aan de ene kant zo sterk moet zijn dat

zij de samenleving kan beschermen, maar aan de andere kant weer niet zo machtig wordt dat zij de samenleving overheerst. Over dat vraagstuk is veel geschreven: hoe die twee in balans te houden. Het begon met Samuel Huntington (1927-2008), Amerikaans politicoloog en invloedrijk politiek adviseur, die ten tijde van de Koude Oorlog schreef over de noodzaak van een professionele krijgsmacht, met eigen waarden en een professionaliteit waar gehoorzaamheid aan het politieke gezag onderdeel van is. Aan de andere kant staat in zijn visie een politiek gezag dat de grote lijnen van de taken van de krijgsmacht uitzet, maar zich niet bemoeit met de manier waarop de krijgsmacht die taken uitvoert.

Daar kwam een reactie op van landgenoot en hoogleraar politieke wetenschappen Peter Feaver (1961) die vond dat de krijgsmacht er dezelfde waarden op moest nahouden als de samenleving en dat krijgsmacht en politiek over en weer moeten kunnen overleggen en adviseren. Hem stond een minder strikte scheiding voor ogen. Op basis van het verschil tussen Huntington en Feaver zijn veel debatten gevoerd en veel publicaties gevolgd. Deze discussie vormt de achtergrond voor het vak 'European Armed Forces and Societies' dat ik in Leiden geef. Het wordt nu voor de vierde keer gegeven. In de cursus bespreek ik met de studenten hoe de relatie tussen krijgsmacht, politiek en samenleving in verschillende Europese landen is vormgegeven. Wat is de strategische cultuur die aan die vormgeving ten grondslag ligt? Zijn er verschillen binnen Europa of heeft zich in de loop der jaren een gemeenschappelijke vorm van militair-maatschappelijke relaties ontwikkeld? En waarin verschilt de Europese manier van die van de Verenigde Staten? Wij doen dat aan de hand van boeken en artikelen en in de les bespreken wij die met elkaar.

In de loop van de colleges komen zo veel relevante militair-strategische termen, praktijken en vraagstukken aan

de orde, zeker ook op maritiem gebied. Om recht te doen aan dat laatste element wordt met name ingegaan op de betekenis van wat genoemd wordt de strategische cultuur, waarin met name in Nederland een sterke maritieme inslag kenmerkend is. Dat leidt tot bijzondere aandacht voor 'veilig verbinden', zoals genoemd in de Defensienota en de missie van Zr. Ms. De Ruyter in de straat van Hormuz. In het laatste college van medio februari ben ik ingegaan op de betekenis van Michiel de Ruyter voor ons nationale zelfbegrip. Vooral voor de buitenlandse studenten is dit een eye-opener.

Ook heb ik bemiddeld bij de organisatie van een lezing door vice-admiraal Kramer voor politicologiestudenten. Met meer dan honderd aanwezigen en een stevige discussie was dit een groot succes. Aan het eind van de collegencyclus gaan we met de studenten naar Den Helder. Uiteraard moet er dan wel een schip beschikbaar zijn in de haven om te bezichtigen. Vorig jaar bracht ik met mijn klas een zeer geslaagd bezoek met inleiding en ontvangst op het KIM, een bezoek aan de brugsimulator en daarna een rondleiding aan boord van Zr. Ms. Luymes. Het jaar ervoor konden we een fregat bezoeken. Wanneer de rondleiding gebeurt door een jonge wachtofficier, die zelf net van KIM en FMW (Faculteit Militaire Wetenschappen) afkomstig is, ontstaan de beste gesprekken.

De studenten

De studenten die voor mijn vak kiezen zijn namelijk al geïnteresseerd in militair-gerelateerde onderwerpen. Ik verzorg een keuzevak voor derdejaars bachelor-studenten; studenten van – in theorie – alle faculteiten van de universiteit en daarbuiten mogen intekenen. Het vak dat nu loopt is het vierde inmid-dels. De groep is tussen de 30 en 35 man/vrouw groot (in Leiden is de verhouding zo'n beetje *fifty/fifty*). De meesten studeren aan de Faculteit Sociale Wetenschappen (politieke wetenschap). Maar er zijn ook studenten bij van Rechtsgeleerdheid, Geesteswetenschappen (bijvoorbeeld Ruslandstudies), of Governance and Global Affairs (studenten Bestuurskunde).

Een derde van de studenten komt uit het buitenland en volgt tijdelijk vakken in Leiden. De meest voorkomende landen zijn Duitsland, Verenigd Koninkrijk, België, Frankrijk, Canada en de Verenigde Staten. Ik heb ook wel studenten gehad uit Japan en Zuid-Korea. De diversiteit van de groep maakt het onderwijs alleen maar mooier. We leren van elkaars achtergronden en ervaringen. Die multinationale samenstelling biedt ook een kans om wat luiken naar de Nederlandse politiek, krijgsmacht en samenstelling open te zetten. Onze besluitvorming over de uitzending van militairen in het kader van 'Artikel 100'-operaties is bijvoorbeeld uniek en de moeite van het uitleggen waard. Buitenlanders zijn niet zonder reden naar Leiden gekomen om te studeren. Die willen ook wel wat van onze manier van doen te weten komen.

Het lukt toch iedere keer weer om de interesse van studenten in militair-gerelateerde onderwerpen verder aan te wakkeren. Er zijn er tot nu toe ieder jaar wel een paar die hetzij direct, hetzij via de Master Military Strategic Studies van de NLDA, een loopbaan bij Defensie ambiëren. Of ze daadwerkelijk bij de Koninklijke Marine uitkomen, kan ik helaas niet verzekeren.

Naast het geven van dit vak word ik door mijn Leidse collega's betrokken bij andere vakken. Ik verzorg daar gast-colleges en treed op als mede beoordelaar van master- en bachelorscripties. Onderwerpen die in scripties naar voren komen zijn onder andere: het bestrijden van terrorisme in Noorwegen (na de aanslag van Breivik in 2011), de invloed van Luxemburg in de Europese Unie, *Civil-military relations in Egypt and Syria*, *Military Defection in the MENA Region*, *Military reactions to separatist movements in Indonesia*, etc. Ook een vorm van onderwijs ten slotte is het begeleiden van mensen met promotieplannen. Eén is er in een ver gevorderd stadium. Twee andere zijn nog druk bezig om een werkbaar onderzoeksopzet te maken. De onderwerpen hebben direct te maken met civiel-militaire betrekkingen.

Weerbaarheid

Het onderzoek dat ik vanuit de leerstoel verricht heb ik gerangschikt onder de noemer weerbaarheid. Het gaat over de vraag of mensen er nog echt van overtuigd zijn dat onze (westerse) samenleving de moeite van het verdedigen waard is. Het karakter van de dreigingen verandert immers. Wanneer we spreken van hybride oorlogvoering bedenken we dat een belangrijk deel van de druk van buiten is gericht op het beïnvloeden van de bevolking. Het aanwakkeren van verdeeldheid maakt ons minder weerbaar. Dat kan langs de lijn van steun aan autoritair-populistische bewegingen, maar ook via radicalisering. Het beste wapen daartegen is de innerlijke overtuiging dat de democratische rechtsstaat de moeite van het verdedigen en verbreiden waard is.

Dat is de boodschap die ik in januari 2018 in mijn oratie aan de Leidse universiteit heb willen afgeven. Ik heb er verschillende lezingen over gehouden, met name in de Leidse regio, maar in december 2017 bijvoorbeeld ook aan de *National University of Ireland* in Maynooth. In juli vorig jaar heb ik dit in een presentatie voor de Transatlantic Studies Association aan de Universiteit van Lancaster verder uitgewerkt. Daar moet een artikel uit voortvloeien. Hetzelfde geldt voor een stuk voor de NLARMS (Netherlands Annual Review of Military Studies, jaarlijkse wetenschappelijke uitgave van de Faculteit Militaire Wetenschappen van de NLDA) die in de nazomer moet uitkomen, waarin ik samen met Bas Rietjens (hoogleraar Inlichtingen en Veiligheid aan de NLDA) en Luitenant-kolonel Cees van Doorn (oud-student van de masteropleiding Military Strategic Studies van de NLDA) de relatie onderzoek tussen weerbaarheid en afschrikking.

De titel van mijn oratie, die deels is afgedrukt in een eerdere editie van het Marineblad, was 'Moraliteit, beleid en weerbaarheid'. Eerder schreef ik in NLARMS van 2017

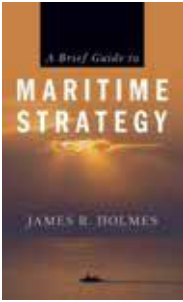
over 'The resilient mind-set and deterrence'. Sinds kort lever ik een maandelijkse bijdrage in de vorm van een column voor het online magazine Het goede leven. Titels van de columns tot nu toe: 'Welkom in China met Wie is de Mol?', 'Vrede stichten is moeilijk maar niet zinloos', 'Wat is meer typisch Nederlands? Zwarte schmink of integratie en gelijkheid?', 'Het verraad jegens de Koerden is verraad jegens onszelf'.

Kortom

Onderwijs krijgt de meeste nadruk in de manier waarop ik de leeropdracht uitvoer. Het is ook prachtig om te doen. De studenten komen eigenlijk met een heel open instelling naar de colleges, bereiden zich behoorlijk voor en gaan graag het debat aan. Als we ons realiseren dat we hier mogelijk met de toekomstige bestuurlijke en politieke, en misschien ook een klein beetje de militaire, elite te maken hebben, kan het geen kwaad de interesse in krijgsmacht gerelateerde onderwerpen aan te wakkeren.

**Prof. dr. T.B.F.M. (Theo) Brinkel is bijzonder hoogle-
raar Militair-maatschappelijke studies aan de Univer-
siteit Leiden en bekleedt in die functie de Leerstoel
van de KVMO.**

Boeken



A Brief Guide to Maritime Strategy

Auteur	James R. Holmes
Uitgever	Naval Institute Press, 2019
Omvang	192 blz.
Prijs	€ 23,00
ISBN	9781682473818

Het eerste wat opvalt aan *A Brief Guide to Maritime Strategy* is het formaat: het boekje past met gemak in de broekzak van het boord- of veldtenu. Normaliter draagt een militair boeken van strategische aard niet mee naar de werkplek aan boord of aan het front, dit in tegenstelling tot tactische procedures en technische instructies (al dan niet samengevat in een persoonlijk ‘boekje slim’). Toch zal het de auteur (ex-marineofficier en professor aan de *U.S. Naval War College*) verblijden wanneer dit werk ook op zee of in het veld wordt gelezen. Holmes is namelijk een uitgesproken voorstander van een leven lang leren en in zijn conclusie hamert hij erop dat het bestuderen van strategie en geschiedenis voor de militair niet beperkt moet blijven tot een schoolse omgeving. Dit boek vormt een kennismaking met maritieme strategie voor met name jonge officieren, maar het is meer dan een eerste aanzet en zal daarom ook een breder publiek aanspreken. Waar

de *Grondslagen van het Maritieme Optreden* (GMO) vooral doctrinair beschrijven hoe de Nederlandse en Belgische marines optreden, beantwoordt dit boek de fundamentele vraag *waarom* marines bestaan en optreden. Holmes vertaalt daarbij in een prettig leesbare stijl het gedachtegoed van klassieke maritieme denkers en andere strategen naar de uitdagingen van de 21^e eeuw.

Het boek is opgebouwd uit drie delen. In het eerste deel, *How to generate seapower*, geeft Holmes uitleg over de strategische betekenis van de zee, gevolgd door de elementen van *sea power* volgens de theorie van Alfred Thayer Mahan. In deel twee, *How to keep the virtuous cycle turning*, staat de volgende cyclus centraal: een marine beschermt maritieme toegang, waardoor handel floreert; deze handel genereert belastinginkomsten voor het in stand houden van een marine, die wederom toegang beschermt. Deze cyclus, betoogt Holmes in navolging van Mahan, gaat niet eindeloos vanzelf door. Het vereist verstandig staatsmanschap, waarbij niet alleen oog is voor de economische en militaire elementen, zoals industrie, marine- en handelsvloten, overzeese bases en markten, maar ook voor culturele aspecten, zoals een nationale maritieme identiteit. In het derde deel, *What navies do*, verklaart Holmes het optreden van zeestrijdkrachten met behulp van de driehoek van Ken Booth (die ook is opgenomen in de GMO) met daarin de militaire, diplomatieke en juridische rol van zeestrijdkrachten. Holmes legt uit hoe deze drie rollen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn en wat de strategische dilemma’s en opties zijn binnen elke rol. Daarnaast gaat hij in op *Grey*

Zone operaties, waarbij landen zoals China en Rusland politiek bedrijven met niet-militaire eenheden zoals kustwachtschepen en maritieme milities bestaande uit vissersvaartuigen.

A Brief Guide to Maritime Strategy is duidelijk geschreven vanuit Amerikaans perspectief met daarbij onevenredig veel aandacht voor Mahan. Bovendien ligt de nadruk op interstatelijke conflicten en is er minder aandacht voor *maritime security* uitdagingen. Dit vormt dan ook de belangrijkste kritiek op het werk, zij het met de volgende kanttekeningen. Holmes ontkracht het stereotype beeld van Mahan als de profeet van de beslissende zeeslag en schenkt juist meer aandacht aan Mahans inzichten in de economische en diplomatieke aspecten van maritieme macht. Bovendien komen ook andere denkers zoals Julian Corbett ruim aan bod. Ondanks het Amerikaanse perspectief van Holmes (waarbij hij overigens kritiek op het huidige Amerikaanse maritieme beleid niet schuwt), stelt hij wel de juiste strategische vragen die ook voor de Nederlandse context relevant zijn. Daarnaast wordt Nederland op 14 van de 150 pagina’s (in historische context) genoemd.

De kracht van dit boek is de vlotte stijl en de compactheid, die tot lezen uitnodigen. Hiermee onderscheidt dit boek(je) zich van omvangrijkere boeken zoals *Seapower* van Geoffrey Till en de originele werken van Mahan en Corbett. Kortom, elke officier zou het moeten lezen vanwege de rijke inzichten in hedendaagse strategische uitdagingen en hopelijk vormt het de aanzet tot het (her)lezen van de klassiekers.

LTZ 1 Matthijs Ooms MSc MA, NLDA



Jeruzalem. Notities van zes maanden in Jeruzalem, Israël en de Palestijnse gebieden

Auteur	Martin Fink
Uitgever	Brave New Books, 2020
Omvang	143 blz
Prijs	€ 17,51
ISBN	9789402120486

In het kader van de missie *United States Security Coordinator* (USSC) is KLTZ Martin Fink in 2019 uitgezonden geweest naar Jeruzalem en de Palestijnse gebieden. Deze Amerikaans-geleide missie heeft tot doel de Palestijnse veiligheidsdiensten te ondersteunen in het groeien naar professionele organisaties in het licht van de twee-staten oplossing.

De missie behoort tot een van de kleine missies in de Levant waar Nederland met een aantal militairen en medewerkers van Buitenlandse Zaken een bijdrage aan levert. Dit boek verhaalt, verpakt in een reisverhaal, enkele persoonlijke notities over het verblijf in Jeruzalem en haar omgeving, en de hoofdpersoon zelf.

Boeksignalement

Column



‘...de bittere werkelijkheid is dat onze veiligheid nog steeds volledig afhankelijk is van de Amerikaanse bereidheid om snel en massief te hulp te snellen als de crisis uitbreekt’

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

Binnenkort rollen konvooien met Amerikaanse tanks weer door Europa. Het betreft Defender Europe 20, een gigantische militaire oefening. Ruim een divisie van 20 duizend soldaten met tanks en voertuigen komen de oceaan over, de grootste Amerikaanse militaire verplaatsing van de afgelopen 25 jaar. Hiernaast wordt gestald materiaal – zogenaamde *prepositioned stocks* – ook ingezet, en sluiten zo’n 17 duizend andere troepen zich bij de oefening aan. Het materiaal komt aan in Nederlandse en Belgische havens en gaat vervolgens door naar Polen, de Baltische staten en Zuidoost Europa. Veel gaat over de weg en ook spoor en binnenvaart zullen materiaal vervoeren. Het is een Amerikaanse en geen NAVO-oefening, maar meer dan twaalf landen zijn betrokken als doorvoerlanden/host nations. Ten tijde van schrijven is nog niet bekend welk effect het coronavirus heeft, al zijn planners al meer dan een jaar bezig met de organisatie. De oefening is niet goedkoop.

Defender Europe geeft een duidelijk signaal af dat het Amerikaanse leger in staat is Europa te verdedigen. Wellicht hebben enkele tweets en uitspraken twijfel hierover gezaaid maar de veiligheidsgarantie staat. Juist het logistieke aspect van de oefening is belangrijk; het verplaatsen van troepen en materiaal. Dit is een complexe onderneming. Tijdens de Koude Oorlog vonden nog de grote ‘REFORGER’ oefeningen plaats maar toen waren de afstanden beperkt en de bestemmingen lagen standaard vast. Nu zijn de afstanden groter, bestemmingen wisselen en soms is het onduidelijk of de brug wel een 60 ton tank kan dragen. Ook zorgen verschillende douane procedures, afwijkende EU- en NAVO-formulieren en strenge regels voor gevaarlijke stoffen (munitie dus) voor grote vertragingen. Het EU ‘military mobility’ project zal hierin verbetering moeten aanbrengen, en het nieuwe NAVO-hoofdkwartier Joint Support & Enabling Command (JSEC) neemt een coördinerende rol in het achtergebied.

Defender Europe draait om een fictief scenario. Separaat hiervan hebben de VS wel degelijk een plan gereed om de integriteit van het NAVO grondgebied te verdedigen, dan wel te herstellen. Het plan wordt selectief gebriefd maar het is een presentatie die een behoorlijke indruk achterlaat. Een enorme kaart wordt geleidelijk gevuld met Legosteentjes: vlooteenheden, squadrons en brigades. De steentjes worden geplaatst volgens een tijdslijn, waarbij de eerste eenheden gaan bewegen bij $t - x$, waar ‘t’ het moment van de verwachte aanval/incursie op NAVO grondgebied is (en een aantal weken is ‘x’). Bij ‘t’ is de kaart amper halfvol; hierna volgt nog een aanzienlijk aantal troepen. Alles is natuurlijk gebaseerd op een aantal aannames, zoals waarschuwingstijd, acties (zoals mobilisatie) van bondgenoten, de benodigde capaciteit en zelfs de te verwachten verliezen. Men hoopt dat het plan nooit nodig is, maar het is er wel.

De Amerikaanse veiligheidsgarantie is voor veel Europese landen, zeker de Baltische staten, Noorwegen en Polen, van levensbelang. Naast het militaire nut van oefeningen hebben deze ook een belangrijke politieke component, namelijk om het publiek gerust te stellen en een andere doelgroep af te schrikken. Voor militaire plannen geldt een vergelijkbare ‘berekening’. In delen van Europa is het politiek moeilijk verdedigingsplannen vast te stellen, omdat men zich niet wil committeren om de bijbehorende militaire capaciteiten gereed (of überhaupt beschikbaar) te hebben. Bepaalde staten schrikken liever af zonder op tenen te trappen of zij zien helemaal geen dreiging. Alle nobele woorden over Europese militaire zelfstandigheid ten spijt, de bittere werkelijkheid is dat onze veiligheid nog steeds volledig afhankelijk is van de Amerikaanse bereidheid om snel en massief te hulp te snellen als de crisis uitbreekt. Defender Europe laat zien dat deze bereidheid er (nog) is.

Waar is Willem Klaas Piet?

Laat ik me even voorstellen: mijn naam is Joop Piet, 57 jaar, geboren in Den Helder en sinds mijn tiende wonende in Hengelo (O.)



Willem Klaas Piet

Mijn grootvader, Willem Klaas Piet, was schipper op het marineschip Hr. Ms. Evertsen tijdens de Slag in de Javazee. Op 1 maart 1942 om 02.00 uur is hij zwaargewond geraakt toen het schip werd aangevallen door de Japanners. Het schip strandde op Sebuku Besar. Volgens de officiële lezingen is mijn grootvader in de

loop van de middag overleden en hebben zijn kameraden hem in een provisorisch graf begraven.

Mijn ultieme doel is om hem te laten herbegraven op het ereveld Kembang Kuning in Indonesië waar enkele van zijn kameraden liggen.

De marine meldt na de oorlog aan de weduwe van Willem Klaas Piet:

'Het schip werd brandende door den Commandant op het droge gezet op het eiland Seboekoe. Toen de M.K. bedankt was en ik mij naar boven kon begeven, zag ik de ziekenverpleger bezig met het verbinden van het rechterbeen van den schipper, hetwelk bijna geheel afgeschoten was. De schipper was den eerste, die met den Stoker II z/m/H. Koopman stbbn. 9493 Z in den sloep werd geheschen en in veiligheid aan den wal gebracht. Aan den wal kreeg den schipper nog alle noodige en mogelijke behandelingen van den ziekenverpleger uit de beperkte voorraad medicijnen en geneesmiddelen, doch het mocht niet baten en de schipper overleed in de loop van den middag.

In de loop van den middag is het stoffelijk overschot in het bijzijn van de gehele bemanning op het strand te Seboekoe Br. begraven; de Commandant, wijlen de Luitenant ter Zee der 1ste klasse, W.M. de Vries, heeft bij de plechtigheid een korte toespraak gehouden en zoo werd de laatste eer gebracht aan een man, die gedurende zijn leven zijn beste krachten had gegeven voor de Koninklijke Marine en in dien nacht het grootste offer gebracht, wat een mens kan brengen.'

Mijn verzoek

In 2005 kwam ik in contact met een van de overlevenden, de heer Jan Roelse. Hij vertelde me dat Willem Klaas Piet en H. Koopman inderdaad, zoals de officiële lezingen weergeven, in eerste instantie op het strand begraven waren, echter de volgende dag bij eb weer tevoorschijn waren gekomen. Geprobeerd werd om ze op het eiland te begraven, maar door de aanwezigheid van wilde honden hebben ze hiervan afgezien. Uiteindelijk zijn ze bij een riviertje of stroompje onder een hoeveelheid keien gelegd voor hun laatste rustplaats. Ook vertelde Jan Roelse dat familie van H. Koopman na de oorlog bij de graven van Willem Klaas Piet en H. Koopman zijn geweest en hier foto's van hebben gemaakt.

Ondertussen is in 2011 de heer Jan Roelse overleden en ben ik door een laptopwissel allerlei belangrijke informatie kwijtgeraakt.

Vandaar deze oproep: graag kom ik in contact met mensen die meer informatie kunnen geven over de exacte locatie van het graf op het eiland Sebuku Besar of iets weten van de mensen die het graf hebben gefotografeerd.

Mijn emailadres: jp.piet@hotmail.com



Tijdens de Algemene Vergadering in 2019 is besloten dat de Beschrijvingsbrief niet meer apart in de afdelingen wordt behandeld. De afgelopen jaren is gebleken dat hier geen animo meer voor is. Behandeling van de Beschrijvingsbrief vindt plaats tijdens de Algemene Vergadering, waar indien gewenst vragen kunnen worden gesteld over de inhoud.

In deze Beschrijvingsbrief wordt teruggeblikt op wat de KVMO in 2019 heeft gedaan voor haar leden en de Koninklijke Marine. Ook zijn opgenomen het bestuurlijk verslag over 2019 en de plannen van de KVMO voor 2020 en verder. In hoofdstuk één is in het statutaire jaarverslag een terugkoppeling op de drie statutaire doelstellingen van de vereniging opgenomen. Hoofdstuk twee omvat het secretariaal jaarverslag, waarin de bestuurlijke samenstelling en staat van de vereniging wordt beschreven. In het derde hoofdstuk worden de bestuurlijke activiteiten, inclusief die van de afdelingsbesturen, beschreven. Hoofdstuk vier gaat in op de plannen voor 2020 en verder. Hoofdstuk vijf behelst de financiële terug- en vooruitblik. Deze is p.m. opgenomen; de begroting voor 2020, het gevoerde financiële beleid en de financiële verantwoording over 2019 zijn vanaf medio april 2020 voor leden op te vragen bij het secretariaat van de KVMO. In het laatste hoofdstuk staan de statutaire personele wijzigingen van het hoofdbestuur.

Hoofdstuk I

Statutair Jaarverslag 2019

1.1 Algemeen

De KVMO heeft ook in 2019 nadrukkelijk aandacht gevraagd voor onze vloot en mariniers, door het gevraagd en ongevraagd geven van haar advies en mening aan politici, media en beleidsmakers. Dit heeft geleid tot een groot aantal artikelen in dagbladen en verschillende radio- en tv-interviews. Het betrof hier zowel activiteiten ten behoeve van de beroepsvereniging als vakbondsactiviteiten.

De samenwerking met de andere officierenverenigingen binnen de gezamenlijke officierenverenigingen (bestaande uit KVMO, GOV|MHB, KVNRO en NOV) is gecontinueerd, verloopt in een collegiale en goede sfeer en werpt zijn (financiële) vruchten af.

De werkgroep Defensiebeleid en Krijgsmacht (DenK), sinds 2016 integraal opgenomen binnen de GOV|MHB, heeft zijn nut en waarde meer dan bewezen door de intensieve contacten met de media. Het is van groot belang dat ook de marine is vertegenwoordigd in DenK. Het is daarom goed te kunnen vermelden dat er weer actief dienende KVMO-leden in de denktank hebben plaatsgenomen. Dit is essentieel omdat op deze wijze de marine problematiek en onze denk- en werkwijze aan de orde kunnen worden gesteld.

De KVMO en GOV|MHB hebben ook in 2019 veelvuldig gesproken met journalisten en Kamerleden. De personele problematiek bij Defensie, de eventuele sluiting van de Van Braam Houckgeestkazerne te Doorn, de vervangingsprogramma's bij de marine en de inzet van een fregat in de Straat van Hormuz waren de belangrijkste thema's.

1.2 De zichtbaarheid

Ook in het afgelopen jaar is de KVMO in de (sociale) media zeer actief geweest. Dit door zowel het 'pushen' van berichten maar óók door het benaderen van journalisten. De media weet de KVMO goed te vinden als het marine-onderwerpen betreft. In paragraaf 1.2.2 zal hier nader op in worden gegaan.

De zichtbaarheid van de KVMO is net als in de voorgaande jaren toegenomen. Dit is vnl. te danken aan de toename van het aantal volgers in de sociale media. De stijging van het aantal twittervolgers is eind van het jaar nagenoeg tot stilstand gekomen. Het aantal volgers blijft stabiel rond de 2300. De bereikbaarheid via LinkedIn is in het jaar 2019 aanzienlijk toegenomen doordat de voorzitter en HB-leden op dit medium actiever zijn geworden. De KVMO constateert dat veel leden op verschillende sociale media platforms actief zijn maar dat deze netwerken bij lange na niet door de KVMO-leden optimaal benut worden om de zichtbaarheid en de boodschap van nut en noodzaak van een sterke Koninklijke Marine te verspreiden.

1.2.1 Marineblad

Het Marineblad is in 2019 acht keer verschenen. Er zijn twee specials uitgebracht: in het augustusnummer over de opkomst van China en in het decembernummer over internationale politieke en maritieme ontwikkelingen. Eerstgenoemd nummer is tot stand gekomen in samenwerking met de organisatie van de Johan de Witt-conferentie, die op 5 september 2019 plaatsvond in Rotterdam. Het decembernummer bevatte bijdragen naar aanleiding van het KVMO-seminar 'Overleef Mare Liberum de 21ste eeuw?' (zie elders in deze Beschrijvingsbrief).

De redactie blijft zich inzetten om jongere auteurs bereid te vinden te schrijven voor het Marineblad. Omdat het Marineblad ook de aandacht trekt van Tweede Kamerleden en de media, draagt het blad actief bij aan de discussie rondom een voor haar taak berekende zeemacht.

1.2.2 Websites & social media

KVMO-website

Via www.kvmo.nl informeert de KVMO een breder publiek over haar activiteiten en standpunten. De wekelijkse weblog van de voorzitter trekt niet alleen de aandacht van leden maar ook van vertegenwoordigers van de media en de politiek. De best bekeken pagina was die van het Marineblad, direct gevolgd door de weblog 'Rust of nog meer schepen tegen de kant' van 17 juni 2019 (resp. 4.487 en 4.443 weergaven). De KVMO-site had in 2019 in totaal 69.272 sessies en ca. 229.467 paginaweergaven.

Weblogs

Iedere maandag, met uitzondering van de vakantieperiodes, schrijft de voorzitter een weblog. De weblogs gaan over actuele onderwerpen op het gebied van personeel, Koninklijke Marine, dan wel geopolitieke ontwikkelingen. De weblogs worden op de KVMO-website, facebook en LinkedIn geplaatst. De weblogs worden geregeld door de landelijke media als nieuwsitem opgepikt en door politici gebruikt als informatiebron.

Social media

Facebook. De KVMO-facebookpagina blijft voorzichtig groeien (525 likes op 31-12-2019), onder meer door de uitwisseling met berichten op de KVMO-site. Het grotere bereik leidt tot grotere betrokkenheid van bezoekers (likes, reacties en deelacties). Het doorgelinkte webbericht 'Inzet Defensie stelt teleur...' van 16 april 2019 had het grootste bereik van alle berichten in 2019.

Twitter. Zowel de voorzitter KVMO (@Voorzitter_KVMO) als het HSGO van de GOV|MHB (@HSGO_GOV|MHB) zijn zeer actief op Twitter. Vrijwel dagelijks delen zij nieuws op het gebied van Defensie, Koninklijke Marine, arbeidsvoorwaarden en KVMO-aangelegenheden. Berichten op de KVMO en ProDef websites worden standaard door hen getweet, waardoor het bereik en de betrokkenheid zo groot mogelijk wordt gemaakt. Het aantal volgers blijft toenemen maar vlakkt wel af. Het bereik van het account van de voorzitter is wel flink gegroeid en ligt rond de 340.000 weergaven per 28 dagen.

LinkedIn. De voorzitter is onder zijn eigen naam actief op LinkedIn. Gebleken is dat de artikelen die op LinkedIn worden geplaatst het grootste bereik hebben van de publicaties die op de verschillende sociale media worden geplaatst. Het bereik varieert tussen de 1.500-16.000 weergaves per geplaatst bericht.

Nieuwsbrieven KVMO

Met de geregeld uitgebrachte digitale nieuwsbrief KVMO via Mailchimp worden leden die zich hiervoor hebben aangemeld geïnformeerd over de belangrijkste actuele onderwerpen. De brieven hebben een relatief hoog 'openings'- en 'klik'-percentage, waaruit blijkt dat ze in een behoefte voorzien.

ProDef Bulletin/Facebook/website

Communicatie over (aanpassingen van) rechtspositionele afspraken die de CMHF-sector Defensie en de andere Centrales overeenkomen met Defensie vindt plaats via het ProDef Bulletin en de ProDef website. Op de ProDef website wordt de meest actuele informatie geplaatst. Dit betreft zowel informatie uit het Georganiseerd Overleg, als informatie over de overige activiteiten van de GOV|MHB.

1.2.3 KVMO-leerstoel

Het zwaartepunt van de KVMO-leerstoel militair-wetenschappelijke studies aan de Universiteit Leiden, die is ingesteld in 2007, ligt op bijdragen aan het onderwijs binnen het Instituut Politieke Wetenschap, zowel in de bachelor- als in de masterfase. Daarbij betreft het vakken die militair-maatschappelijke vraagstukken in den brede behandelen, inhakend op de actualiteit. Namens de KVMO nemen KTZ Woudstra en KTZ b.d. Turnhout zitting in het curatorium.

Namens de KVMO is prof. dr. T.B.F.M. (Theo) Brinkel bijzonder hoogleraar Militair-Maatschappelijke Studies aan de Universiteit Leiden. Theo Brinkel is tevens universitair docent internationale veiligheidsstudies aan de Nederlandse Defensie Academie.

Naast de Maatschappelijke Leerstoel wordt onderzocht of er draagvlak bestaat voor een Maritieme Militaire Technische Leerstoel aan de TU-Delft. Er hebben verschillende gesprekken met de TU-Delft, NLDA en Marine plaatsgevonden. Ondanks alle gesprekken heeft dit (nog) niet geleid tot een instelling van een technische leerstoel bij de TU.

1.2.4 Coalitie voor Veiligheid

De KVMO, maakt naast de zusterverenigingen NOV en KVNRO, deel uit van de Coalitie voor de veiligheid (CvV). De coalitie groeit gestaag en bestaat op dit moment uit zeventien vakbonden en beroepsorganisaties uit de sector veiligheid en vormen samen de Coalitie voor Veiligheid met als doel een sterk front te vormen en de politiek te bewegen meer te investeren in veiligheid. De verwachting is dat de CvV het komend jaar sterk gaat uitbreiden. Ook in het jaar 2019 is er door middel van brieven aandacht gevraagd voor de veiligheid in Nederland.

Op initiatief van CvV vinden er geregeld gesprekken plaats tussen de ministeries van J&V en Defensie en CvV om te bezien hoe ze op personeelsgebied elkaar kunnen versterken in plaats van elkaar te beconcurreren. Dit heeft o.a. geleid tot gezamenlijke

(wervings)evenementen van Defensie en de Politie en het Congres Mobiel in Uniform.

1.2.5 Activiteiten

In 2019 is de KVMO organisator geweest van verschillende evenementen en heeft zij bij verscheidene externe gelegenheden opgetreden. Al deze activiteiten – al dan niet met media-aandacht – versterken de zichtbaarheid van de KVMO en van de Koninklijke Marine.

Op donderdag 16 maart werd in Den Helder de zesde **KVMO-Veteranendag** gehouden, georganiseerd door de Werkgroep Postactieven. Het ochtendprogramma bestond uit twee presentaties. De eerste sprekers waren KLTZ Ellen Braham en KTZ Eric Mewe, beiden werkzaam bij het Maritiem Hoofdkwartier Admiraliteit Benelux. Daarna sprak KTZA b.d. Hans Peters over de stand van zaken van het 'brede Indië onderzoek'. 's Middags kon een bezoek worden gebracht aan een van drie musea: het Marinemuseum, Zr. Ms. Bonaire en het Reddingmuseum. Tijdens de KVMO-Veteranendag ontbrak een categorie veteranen: de jongere. De KVMO vindt dit jammer en probeert in kaart te brengen waarom zij zich niet melden voor deze dag.



KVMO-Veteranendag 2019.

Maandag 18 maart vond de **landelijke protestdag** plaats tegen het kabinetsbeleid inzake pensioenen. Bijna alle defensiebonden gaven die dag, samen met alle politiebonden en andere bonden uit de veiligheidssector, een massale 'pensioencursus' op het Malieveld in Den Haag. Ook de KVMO was met een stand aanwezig. De bedoeling was na de 'cursus' een protestmars door Den Haag te houden. In verband met de aanslag op een tram in Utrecht die ochtend werd de protestdag echter voortijdig afgebroken.

Het jaarlijkse **KIM-KVMO concert** was dit jaar op maandagavond 8 april, traditiegetrouw bij het KIM in Den Helder. Het harmonieorkest van muziekvereniging Winnubst bracht weer een gevarieerd programma ten gehore.

Op 26 april 2019 is stilgestaan bij de verjaardag van Zijne Majesteit de Koning. In Den Helder werd op die dag de **Heildronk** gehouden bij het KIM, in combinatie met de grote reünie van het KIM ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan.

In de West werd op 31 mei 2019 in samenwerking met de KVNRO Curaçao in Landhuis Klein Bloempot het **Voorjaarsbal** gevierd.

Op donderdag 13 juni 2019 vond de 105e **Algemene Vergadering** van de KVMO plaats bij het KIM in Den Helder. Tijdens het huishoudelijk gedeelte werd onder meer decharge verleend door de Algemene Ledenvergadering aan het bestuur voor het

Financieel Jaarverslag 2018. Daarnaast stemden de leden in met het benoemen van KLTZ ing. M.E.M. de Natris, voorzitter KVMO, als erelid van de KVMO. 's Middags was het openbaar toegankelijke symposium met als thema: 'Het personeel (systeem) van de toekomst'. Gastsprekers waren, ir. Kemo Agovic (TNO Directeur Information and Sensor Systems), CDR René Luyckx (Directeur Personeel en Bedrijfsvoering Koninklijke Marine) en Anniek Veghel en Leander Bijsterveld (DMO/Jong Defensie).

KLTZ Rob Pulles heeft op 7 juni 2019 namens de KVMO de **KVMO-scriptieprijs 2019** uitgereikt aan LTZ3(LD) Romy Gieben. Aan deze prijs is een bedrag van € 500,00 verbonden. In haar scriptie 'Sharing cybersecurity? Een analyse van het burden sharing gedrag van landen en motieven om te investeren in cybersecurity' heeft Romy Gieben onderzoek gedaan naar de wijze waarop de last van cybersecurity tussen landen is verdeeld en waarom landen bijdragen aan cybersecurity. Hiermee draagt LTZ Gieben bij aan beter inzicht in factoren die van invloed zijn op de mate van cybersecurity.

Het **Maritiem Evenement** vond dit jaar plaats op woensdag 4 september 2019. Tijdens een rondvaart werden de Loos-drechtse plassen verkend. Aansluitend was er een Indonesisch buffet.

Op woensdag 16 oktober 2019 heeft de KVMO haar jaarlijkse **64-jarigendag** voor haar postactieve leden (en hun partners) die het jaar daarop de 65-jarige leeftijd bereiken, onder het motto 'Van UKW naar pensioen' georganiseerd.

Op vrijdag 29 november heeft het **KVMO-seminar 'Overleeft Mare Liberum de 21^{ste} eeuw?'** plaatsgevonden. Het seminar, dat was georganiseerd door de Werkgroep Krachtige Inbreng, vond plaats in Hal4 aan de Maas in Rotterdam. De KVMO kijkt terug op een geslaagd evenement, met boeiende en leerzame presentaties en prikkelende discussies met de zaal. Tijdens de lunch en de borrel was er alle ruimte voor deelnemers en sprekers om elkaar te ontmoeten en bij te praten. Uit de presentaties blijkt dat de centrale vraag van het seminar, vervat in de titel, niet eenduidig met ja of nee kan worden beantwoord. De sprekers waren unaniem van oordeel dat mare liberum onder druk staat maar verschillen van mening over de ernst en impact daarvan. En dit speelt eigenlijk al zolang het begrip mare liberum 'leeft'. In het decembernummer van het Marineblad zijn de bijdragen van enkele sprekers opgenomen.



1.3 De collectieve belangenbehartiging

Namens de KVMO treedt de Centrale voor Middelbare en Hogere Functionarissen (CMHF) -sector Defensie, bestaande uit de GOV|MHB, KVMO, KVNRO en de NOV, op als onderhandelingspartner met de werkgever Defensie. In het sectorbestuur van de CMHF-sector Defensie en in de Ledenraad van de GOV|MHB, waarin de KVMO is vertegenwoordigd, worden inzet en standpuntbepaling met betrekking tot de verschillende onderwerpen van overleg met Defensie voorbereid en vastgesteld.

1.3.1 Het Georganiseerd Overleg sector Defensie

De belangrijkste onderwerpen in het georganiseerde overleg sector Defensie in 2019 waren de onderhandelingen over de arbeidsvoorwaarden met het uiteindelijke arbeidsvoorwaardenakkoord 2018-2020 en de gang van zaken rondom de eindloonregeling militaire pensioenen.

Arbeidsvoorwaardenakkoord

Nadat in 2018 een onderhandelaarsresultaat arbeidsvoorwaarden door de respectievelijke leden van de Centrales was afgewezen, was het van belang om snel de onderhandelingen te hervatten en met een verbeterd onderhandelaarsresultaat te komen. Ondanks herhaaldelijke oproepen van de zijde van de Centrales weigerde de werkgever de onderhandelingen te hervatten. Pas eind januari 2019 werd in een vergadering van het Sectoroverleg Defensie (SOD) besloten om de onderhandelingen in de Werkgroep Arbeidsvoorwaarden voort te zetten. De werkgever gaf in dit overleg aan eindelijk voldoende extra (financiële) middelen en mandaat te hebben om tot een sterk verbeterd resultaat te kunnen komen. Alle partijen waren zich bewust van de noodzaak om snel een resultaat te bereiken. De noodzaak om over de pensioenregeling voor militairen overeenstemming te bereiken en om het defensiepersoneel de broodnodige loonsverhogingen en overige verbeteringen te kunnen doen toekomen was duidelijk. Uiteindelijk hebben de werkgever en de Centrales op 30 juli een onderhandelaarsresultaat bereikt dat met een positief advies aan de leden kon worden voorgelegd. Voor de GOV|MHB was het van groot belang dat een goede compensatieregeling voor de overgang naar de middelloonregeling onderdeel uitmaakte van het resultaat. Dit was namelijk een van de belangrijkste redenen voor het afwijzen van het vorige onderhandelaarsresultaat door onze leden.

Zoals gebruikelijk is de GOV|MHB vervolgens op vele (defensie) locaties geweest om het bereikte arbeidsvoorwaardenresultaat aan de leden voor te leggen. Uiteindelijk werd met overgrote meerderheid ingestemd met het resultaat. In augustus 2019 werd tijdens een overleg van het SOD de uitslag hiervan bekend gesteld. Omdat ook de andere centrales konden instemmen met het resultaat was er na ruim twee jaar onderhandelen eindelijk sprake van een arbeidsvoorwaardenakkoord 2018-2020. In dit akkoord is een loonsverhoging van in totaal 6,3% afgesproken en twee eenmalige uitkeringen van elk €300,-. Ook een nieuw pensioenstelsel voor militairen inclusief een compensatieregeling en een tijdelijke salaristabel waren onderdeel van het akkoord. Tot slot zijn er ook nog een opleidingsbudget voor burgermedewerkers, zekerheid op een vaste aanstelling voor al het personeel in FPS fase 2 en diverse maatregelen voor defensiemedewerkers in het buitenland overeengekomen. Naast de diverse maatregelen die direct een effect zouden sorteren na uitwerking van het akkoord, is tevens afgesproken om uiterlijk 1 juli 2020 te komen tot een herziening van het loongebouw voor militairen.

Pensioenregeling voor militairen

In 2018 zijn de overige Centrales (AC, ACOP en CCOOP) een kort geding gestart tegen de werkgever Defensie en het ABP. Het kort geding tegen de werkgever werd verloren, maar dat tegen het ABP werd gewonnen. Kort daarop besloten de Centrales tegen het besluit van de rechtbank Den Haag over het kort geding tegen de werkgever in hoger beroep te gaan. Het ABP deed hetzelfde bij de rechtbank in Amsterdam voor het kort geding dat de Centrales hadden gewonnen. Ondanks de lopende beroepen, werd er in januari toch een overeenkomst tussen de werkgever en de Centrales bereikt over de premieverdeling van de basis pensioenregeling voor militairen die het ABP vanaf 1 januari 2020 voerde. Ondanks dat de GOV|MHB zich verzette tegen het eenzijdige ingrijpen van het ABP in de pensioenregeling voor militairen, was het noodzakelijk om overeenstemming over deze premieverdeling

te bereiken zodat de militairen niet de dupe zouden worden. In de zomer van 2019 werd alsnog een arbeidsvoorwaardenakkoord 2018-2020 bereikt met daarin afspraken over een nieuwe pensioenregeling voor militairen, werkende met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2019. Hierdoor was er overeenstemming over de overgang van een middelloonregeling naar een eindloonregeling. De GOV|MHB heeft altijd aangegeven dat de pensioenregeling alleen op deze wijze zou mogen worden aangepast. Het verder doorvoeren van de lopende beroepsprocedures was op deze wijze niet meer noodzakelijk. Daarop is in beide procedures in overeenstemming besloten de beroepen te stoppen.

Uitwerking van het akkoord

Nadat het akkoord was bereikt restte nog de volledige uitwerking van de afspraken en omzetting in rechtspositionele aanspraken voor het personeel door uitwerking in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en Ministeriële Regelingen (MR'n). Met deze uitwerking is in september 2019 gestart in directe combinatie met de uitwerking van het pensioenreglement militairen 2019. Op beide onderwerpen bleek, ondanks de zeer heldere teksten uit het akkoord, op diverse vlakken onenigheid over de gemaakte afspraken. Zo bleek onder meer dat de werkgever de eenmalige uitkeringen van €300,- voor militairen als niet-pensioengevend beschouwde, iets wat voor de centrales onbestaanbaar was. Daarbij bleek bij de uitwerking van het pensioenreglement dat de werkgever en het ABP, buiten de centrales om, in het verleden afspraken hebben gemaakt over de financiering van begrotingsgedekte militaire pensioenen (pensioenaanspraken opgebouwd voor 2001). Het gevolg van

deze financieringsafpraak was, aldus het ABP, dat de betreffende aanspraken van militairen die als burgerdeelnemer bij het ABP verder pensioen gingen opbouwen, onder de verantwoordelijkheid van het ABP vielen. En dus mogelijk gekort konden worden. Ook dit was voor de centrales een onacceptabele situatie, zeker daar zij nooit gekend zijn in de gemaakte afspraken. Al met al hebben deze twee cruciale elementen, gecombineerd met enkele kleine elementen van onenigheid tussen sociale partners, ertoe geleid dat de uitwerking van het akkoord niet voor eind 2019 was afgerond. Gelukkig hebben de centrales de werkgever er wel van kunnen overtuigen om vrijwel alle afspraken, welke een verbetering van de aanspraken voor het personeel betekenden, vooruitlopende op uitwerking door te voeren in de systemen en daarmee effectief te maken.

Vooruitblik

Het jaar 2020 staat qua arbeidsvoorwaardelijke onderhandelingen vol met cruciale onderwerpen. Allereerst is er de afronding van de uitwerking arbeidsvoorwaardenakkoord 2018-2020, met daarin nog de nodige hobbels. Vervolgens is er de uitwerking van het loongebouw met geplande invoering in juli, de vernieuwing van het personeelssysteem (afpraak uit akkoord 2017-2018), de uitwerking van het pensioenreglement militairen 2020 (e.v.) en herziening van het stelsel van toelages. Tenslotte loopt de huidige cao tot eind van het jaar en is het dus zaak een nieuw akkoord te sluiten voordat het bestaande afloopt. Kortom: een volle agenda, gevuld met onderwerpen die de arbeidsvoorwaarden van alle militairen voor de komende decennia gaat raken!

Hoofdstuk II
Secretarieel jaarverslag 2019

Inhoud

- 2.1 Hoofdbestuur
- 2.2 Ledenbestand
- 2.3 Afdelingsbesturen
- 2.4 Werkgroepen
- 2.5 Medezeggenschapcommissies (MC's)

2.1 Hoofdbestuur

2.1.1 De samenstelling van het hoofdbestuur was op 1 januari 2019 als volgt:

KTZ ing. M.E.M. de Natris	voorzitter
KTZ ing. W.P. Groeneveld EMSD	vicevoorzitter
LTZ2OC (LD) N.J. van Lierop	secretaris
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt	penningmeester
MAJ N. van Woensel	hoofd sectie georganiseerd overleg
KLTZ (LD) J.L. ten Berg	vertegenwoordiger afdeling Noord
KLTZ H.M. van Rijn	vertegenwoordiger afdeling Midden
KLTZ R.O.P. Pulles	vertegenwoordiger afdeling Zuid
KLTZ (LD) C.M. van der Pijl	vertegenwoordiger afdeling Caribisch gebied
LTZ3 (LD) H.M. Krul	vertegenwoordiger werkgroep Jongeren
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens	vertegenwoordiger werkgroep Gender
KLTZ b.d. M.A. Eland	vertegenwoordiger werkgroep PA
LTZ1 (LD) KMR M. Venema	vertegenwoordiger werkgroep EA

Tijdens de 105^e algemene vergadering op 13 juni 2019 traden statutair af en werden voorgedragen voor herbenoeming:

KTZ M.E.M. de Natris	voorzitter
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt	penningmeester
KTZ W.P. Groeneveld	vicevoorzitter
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens	vertegenwoordiger werkgroep Gender

2.1.2 De samenstelling van het hoofdbestuur was per 31 december 2019 als volgt:

KTZ ing. M.E.M. de Natris	voorzitter
KTZ ing. W.P. Groeneveld EMSD	vicevoorzitter
LTZ2OC (LD) N.J. van Lierop	secretaris
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt	penningmeester
MAJ T. van Leeuwen	hoofd sectie georganiseerd overleg
KLTZ (LD) J.L. ten Berg	vertegenwoordiger afdeling Noord
KLTZ H.M. van Rijn	vertegenwoordiger afdeling Midden
KLTZ R.O.P. Pulles	vertegenwoordiger afdeling Zuid
KLTZ (LD) C.M. van der Pijl	vertegenwoordiger afdeling Caribisch gebied
LTZ3 (LD) H.M. Krul	vertegenwoordiger werkgroep Jongeren
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens	vertegenwoordiger werkgroep Gender
KLTZ b.d. M.A. Eland	vertegenwoordiger werkgroep PA
LTZ1 (LD) KMR M. Venema	vertegenwoordiger werkgroep EA
LTKOLMARNs T.A. van Dishoeck	vertegenwoordiger Korps Mariniers

2.2 Ledenbestand

De KVMO had op 31 december 2019 in totaal 3706 leden, onderverdeeld in 1460 actieve, 864 elders-actieve/KMR en 1382 postactieve leden. De daling in het ledenaantal is het gevolg van een verkleining van de Koninklijke Marine, vergrijzing van het ledenbestand en een afname van het aantal elders actieven.

2.3 Afdelingsbesturen

De vier afdelingsbesturen vormen de bestuurlijke basis van de KVMO. De bezetting van de afdelingen Noord, Midden, Zuid en Caribisch gebied was in 2019 goed. Afdelingen hebben een gestandaardiseerd bestuur van 4 tot 6 leden, bestaande uit een voorzitter, een secretaris-penningmeester en 2 tot 4 leden. De bestuursleden behartigen zoveel mogelijk de belangen van vier doelgroepen: Jongeren (tot 35 jaar), Actieven, Elders-actieven en de Postactieven.

In het jaar 2019 werden afdelingsbijeenkomsten en arbeidsvoorwaardelijke bijeenkomsten redelijk goed bezocht. Het was dan ook een bijzonder en roerig arbeidsvoorwaardelijk jaar voor het defensiepersoneel

2.4 Werkgroepen

Binnen de KVMO bestaan vier werkgroepen, waarvan de voorzitters formeel lid zijn van het hoofdbestuur.

2.4.1 Werkgroep Post-actieven

De werkgroep Post-actieven (WGPA) behartigt de belangen van leden met een UKW-uitkering of met een ouderdomspensioen. De werkgroep geeft het hoofdbestuur gevraagd en ongevraagd advies over onderwerpen die van belang zijn voor (post-actieve) marineofficieren

De werkgroep behartigt ook, namens de KVMO, de belangen van alle leden die veteraan zijn. Onder andere neemt een lid van de werkgroep zitting, namens de KVMO, in het Veteranenplatform. Deze beide thema's van belangenbehartiging door de WGPA, is tijdens de ALV in 2019 in het Algemeen Reglement vastgelegd.

De werkgroep organiseert periodiek verschillende activiteiten gericht op het post-actieve en veteranen ledenbestand van de KVMO. Deze evenementen zijn nu: de jaarlijkse 64-jarigendag, het jaarlijkse Maritiem Evenement en de tweejaarlijkse KVMO-Veteranendag.



Het Maritiem Evenement van 2019 vond op de Loosdrechtse Plassen plaats en werd zeer druk bezocht.

Het Maritiem Evenement van 2019 vond op de Loosdrechtse Plassen plaats en werd zeer druk bezocht. De 64-jarigen dag vond traditioneel plaats in Amsterdam en had een paar nieuwe elementen in het programma. De KVMO-Veteranendag is in 2019 in Den Helder georganiseerd en zal in 2021 opnieuw worden georganiseerd.

In 2019 heeft de werkgroep het hoofdbestuur ondersteund bij de discussies en acties m.b.t. de nieuwe pensioenregeling. Tevens heeft de werkgroep vraagstukken m.b.t. veteranenstatus besproken en het hoofdbestuur hierover advies gegeven.

2.4.2 De werkgroep Jongeren

De werkgroep jongeren heeft in 2019 weinig activiteiten kunnen ontplooiën. De 'wat te doen voor je poen' sessies zijn in het verleden een succes geweest. In 2020 wordt geprobeerd deze opnieuw te organiseren, o.a. op locaties als het KIM.

2.4.3 De werkgroep Elders-Actieven/KMR's

Deze werkgroep heeft, al naar gelang het onderwerp, steeds een wisselende groep leden betrokken bij de standpuntbepaling binnen de KVMO.

2.4.4 De werkgroep Gender

Het jaar 2019 stond in het teken van 75 jaar vrouwen bij de krijgsmacht, waaraan tijdens diverse evenementen gedurende het jaar aandacht is gegeven. Tevens het jaar waarin de on-derzeedienst de proef varen met gemengde bemanningen aan boord van de huidige onderzeeboten heeft afgerond.

De VN-resolutie 1325 over Vrouwen, Vrede en Veiligheid werd op 31 oktober 2000 aangenomen. Deze resolutie heeft geleid tot verschillende initiatieven en afspraken, nationaal en internationaal. Internationaal neemt Nederland deel aan het VN-initiatief 'Elsie Initiative for women in Peace Operations'. Dit initiatief heeft o.a. tot doel om de percentages van vrouwelijk personeel dat deelneemt aan VN-vredemissies te verdubbelen van 4.2% naar 8.4%. E.e.a. is onder meer vastgelegd in de 'Uniformed gender parity strategy 2018-2028' (januari 2019)¹ van de VN. Deze strategie stelt tot doel een groei in deelname naar 15% vrouwelijke militairen en 20% vrouwelijk politiepersoneel in VN-vredemissies in het jaar 2028.

Op nationaal niveau is er een samenwerkingsverband tussen onder meer de ministeries van Buitenlandse Zaken, Defensie, OCW en Veiligheid en Justitie, Politie en 50 maatschappelijke organisaties. Volgend uit de VN-resolutie is het *Nederlands Nationaal Actieplan 1325 (2016-2019)* tot stand gekomen. Het *Nederlands Defensie Actieplan 1325* uit 2016, dat is gebaseerd op het NAP 1325, zal worden geëvalueerd in 2020. In relatie tot het onderwerp sociale veiligheid zijn een aantal rapportages aan de Kamer gedaan in 2019, aansluitend het 'Onderzoek naar een sociaal veilige werkomgeving bij Defensie' door de commissie Giebels uit 2018.

- Brief van de staatssecretaris over integriteit en meldpunt in januari. Belangrijke wijziging is dat het Meldpunt Integriteit Defensie is losgekoppeld van de Centrale Organisatie Integriteit Defensie (COID) en niet extern wordt belegd. De COID is als Bijzondere Organisatie Eenheid direct onder de Secretaris-Generaal gepositioneerd, de hoogst verantwoordelijke ambtenaar voor integriteit.
- Plan van aanpak *Versterking van de sociale veiligheid binnen Defensie*²
- Met defensienota 34919 van 29 oktober 2019 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de bevindingen van 'de commissie evaluatie klachtbehandeling defensie'. De essentie in de aanbevelingen is het belang van maatwerk bij de behandeling van een klacht. Procesdeskundigen zullen voortaan worden ingezet voor de begeleiding van leidinggevend en medewerkers bij klachtbehandeling. Om verbeteringen te realiseren zal een verbeterplan voor klachten en meldingen in het voorjaar van 2020 gereed zijn.

Tot slot, vanuit de werkgroep Gender wordt de mogelijkheid onderzocht voor een lezing over 'gender in military operations' aan de NLDA in 2020.

¹ <https://peacekeeping.un.org/sites/default/files/uniformed-gender-parity-strategy-2018-2028-summary.pdf>

² <https://www.defensie.nl/onderwerpen/integriteit/downloads/rapporten/2019/06/18/plan-van-aanpak-sociale-veiligheid>

Hoofdstuk III

Bestuurlijk Jaarverslag 2019

3.1 Algemeen

Het bestuur heeft in 2019 geen vacatures gekend en heeft haar taken, mede dankzij de ondersteuning van de KVMO/GOV-medewerkers goed kunnen uitvoeren. De besluitvoorbereiding en besluitneming door het HB zijn in goede sfeer verlopen. Overkoepelende zaken, met name op het terrein van arbeidsvoorwaarden en pensioenen, worden met het bestuur van de CMHF-sector Defensie afgestemd. De voorzitter van de KVMO is als duovoorzitter GOV|MHB, namens de CMHF-sector Defensie, lid van het dagelijks bestuur van de CMHF en Algemeen Bestuurslid van de Vakcentrale voor Professionals (VCP). Vertegenwoordigers vanuit de GOV|MHB-staf nemen namens de CMHF zitting in overkoepelende organen, zoals het verantwoordings-orgaan van het ABP en de Beleidsadviescommissie van de CMHF.

3.2 Hoofdbestuur

In 2019 is het hoofdbestuur zes maal bijeen geweest. De verslagen van deze vergaderingen werden ook aan de afdelingsbesturen gezonden. Naast de voorzitter, vicevoorzitter, secretaris en penningmeester zijn lid van het hoofdbestuur vertegenwoordigers van afdelingen en van de werkgroepen Post-actieven, Jongeren, Gender, Elders Actieven en vertegenwoordiger van het Korps Mariniers.

3.3 Afdelingsbesturen

De vier afdelingsbesturen hebben het hoofdbestuur in 2019 kritisch gevolgd. Daarnaast zorgden zij voor contacten met de leden door het organiseren van afdelingsvergaderingen en (sociale) activiteiten. Bij alle afdelingen worden geregeld borrels gehouden. Naast de voorzitter en het HSGO, die een terugkoppeling geven over de laatste stand van zaken, is er vaak een gastspreker die een actueel onderwerp belicht. De borrels zijn een effectieve methode om in contact te komen met de leden.

3.4 Samenwerking KVMO-OB

Al vele jaren bestaat een uitstekende samenwerking tussen de KVMO en Onderlinge Bijstand (OB), waarbij beide verenigingen zich enerzijds zelfstandig manifesteren maar wel in hecht verband optreden. Deze samenwerking heeft vorm gekregen in onder andere de Regeling Tegemoetkoming Thuiszorg (RTT), de Regeling Reiskosten Ziekenhuisbezoek (RRZ) en het Uitzendcertificaat. Daarnaast biedt OB via de Stichting Notaris Eduard S. Lansberg Studiefonds (SNLS) de mogelijkheid voor kinderen van KVMO-leden studiebeurzen te verstrekken in de vorm van renteloze leningen. In 2019 heeft OB verschillende KVMO-leden met raad en (financiële) daad bijgestaan. De KVMO is OB hier bijzonder erkentelijk voor en vertrouwt op een voortzetting van de samenwerking.

Op 8 mei 2019 hebben de OB-leden ingestemd met de voordracht van het OB-bestuur om huidige voorzitter KVMO KTZ De Natris te benoemen tot voorzitter OB. Dit wordt medio 2020 geëffectueerd als hij de voorzittershamer van de KVMO neerlegt en met UKW gaat.

3.5 Krachtige Inbreng

In 2019 is Krachtige Inbreng op regelmatig basis bijeen geweest. Krachtige Inbreng ondersteunt het HB op het gebied van beroepsverenigingsactiviteiten. De inbreng heeft in 2019 geleid tot twee themanummers van het Marineblad (augustus en december) en het goed bezochte en interessante KVMO-seminar 'Overleef Mare Liberum de 21^e eeuw?'.


Hoofdstuk IV

Plannen 2020

4.1 Algemene doelstellingen 2020

Medio 2020 zal de huidige voorzitter de voorzittershamer tijdens de Algemene Vergadering neerleggen. Voorafgaande aan zijn afscheid heeft het HB een strategische heisessie gehouden over de positie van de KVMO over 5 jaar. De uitkomsten van deze bijeenkomst zullen tijdens de Algemene Vergadering van 18 juni nader worden toegelicht. De nieuwe voorzitter zal in samenwerking met onze zustervereniging NOV invulling gaan geven aan een verdere integratie, met behoud van eigen identiteit, van de gezamenlijke officiersverenigingen met als doel een betere en efficiëntere vertegenwoordiging van de leden.

In 2020 zal duidelijk worden wat er overblijft van de goede intenties uit de Defensienota 2018. De wereld is in twee jaar tijd aanzienlijk veranderd. De geopolitieke spanningen zijn verder toegenomen maar dit heeft niet geleid tot een aanzienlijke verhoging van het defensiebudget laat staan een groei richting de NAVO-norm van 2% BBP. De verwachting is dat de politiek in het jaar 2020 mede door de stikstofproblematiek en het versneld willen aanpakken van de klimaatdoelstellingen niet meer substantieel zal gaan investeren in een voor haar taak berekende krijgsmacht.

De KVMO blijft dan ook bezorgd over de toekomst van de Koninklijke Marine. Na het uitkomen van de Defensienota 2018 is

er nog niet veel gebeurd. Over de belangrijkste vervangingsprojecten, de nieuwe fregatten en onderzeeboten zijn nog geen definitieve besluiten genomen met als gevolg dat de trajecten zijn vertraagd en onze marine langer met sterk verouderd materieel moet blijven varen. De operationele inzet zal hier de komende jaren onder gaan lijden, daar het in de lijn der verwachting ligt dat verouderd materieel steeds vaker door problemen niet inzetbaar zal zijn.

De D-brief (= verwerving) van het *Combat Support Ship*, de toekomstige Zr. Ms. Den Helder, is wel ondertekend en met de bouw kan dus begonnen worden. De Den Helder moet medio 2025 operationeel zijn. Het MCM-project is ook aanbesteed. De zes nieuwe mijnenbestrijdingsvaartuigen moeten in 2024 operationeel zijn.

De KVMO zal zich als beroepsvereniging, zowel via haar eigen netwerk als via de Coalitie voor Veiligheid, blijven inzetten om de uitdagingen van de Koninklijke Marine voor het voetlicht te plaatsen en zich sterk te maken voor een voor haar taak berekende zeemacht.

Op het gebied van de belangenbehartiging wordt de KVMO in het overleg vertegenwoordigd door het HSGO, Majoor (KL) Thijs van Leeuwen. Het jaar 2020 wordt ook op het gebied van de ar-

beidsvoorwaarden een interessant jaar. Op 1 juli 2020 moet een nieuw militair loongebouw worden ingevoerd en op 1 januari 2021 moet er een nieuwe cao voor het defensiepersoneel zijn overeengekomen.

De nationale pensioendiscussie is nog steeds in volle gang. Ondanks een fantastisch jaar voor het ABP met een rendement van 16,5% (66 miljard euro) en een gemiddeld rendement van ruim 7% de afgelopen decennia blijft de politiek vooralsnog volharden in een niet realistische rekenrente.

De druk op het kabinet om de zelfopgelegde pensioenregels aan te passen zal het komende jaar met de verkiezingen in het vooruitzicht verder gaan toenemen. De VCP waarbij wij zijn aangesloten maakt zich onder andere sterk voor een behoudend realistisch rekenrendement.

4.2 Personeel en middelen

Het hoofdbestuur constateert dat het ledental ook in 2019 verder is gedaald. De werving onder Adelborsten is nog steeds redelijk tot goed te noemen. Maar lidmaatschap van de KVMO is geen vanzelfsprekendheid. Sinds 2019 is de Werkgroep jongeren weer actief binnen de vereniging. Dit is essentieel voor de toekomst van de KVMO en jonge (aspirant) officieren. Zij bepalen namelijk niet alleen de KVMO-toekomst maar ook hun eigen toekomst: de KVMO/GOV|MHB speelt een belangrijke rol bij de invulling van het nieuwe personeelssysteem. Bij de afweging van ons standpunten zijn onze jonge leden een belangrijke factor. De KVMO zal dan ook bij de jonge officieren langs gaan om te vragen onder welke condities een ‘wendbare’ krijgsmacht hen kan boeien en binden.

De harde kern van de KVMO zal in 2020 flink gaan wijzigingen. Onze eindredacteur van het Marineblad, Marion Lijmbach, heeft aangegeven dat zij in de loop van 2020 de KVMO gaat verlaten. Het hoofdbestuur zal door middel van een vacaturestelling op zoek gaan naar een nieuwe eindredacteur. Daarnaast is de verwachting dat naast het vertrek van de voorzitter en eindredacteur Marineblad in het najaar ook onze secretaris, LTZ2OC Van Lierop, de KVMO zal verlaten i.v.m. functieroulatie. Edith van Starkenburg-Prent is en blijft het hoofd van het secretariaat. Daarnaast zult u als vrijwilliger de KVMO mede op koers en vaart moeten houden. Ons bestaansrecht hangt af van de inzet van marineofficieren voor marineofficieren.

Hoofdstuk IV
Begroting 2020

De begroting voor dit jaar is, inclusief toelichting, vanaf medio april voor leden per e-mail op te vragen bij het secretariaat van de KVMO. De begroting wordt behandeld en vastgesteld tijdens de Algemene Vergadering.

Hoofdstuk VI
Benoeming leden hoofdbestuur

- 6.1 Tijdens de 106e Algemene Vergadering op 18 juni 2020 treden statutair af en worden voorgedragen voor herbenoeming:
- | | |
|------------------------------|--------------------------------------|
| KL TZ(LD) J.L. ten Berg | vertegenwoordiger afdeling Noord |
| KL TZ b.d. M.A. Eland | vertegenwoordiger werkgroep PA |
| LT Z3(LD) H.M. Krul | vertegenwoordiger werkgroep Jongeren |
| LT Z2OC (LD) N.J. van Lierop | secretaris |
| KL TZ R.O.P. Pulles | vertegenwoordiger afdeling Zuid |
| KL TZ H.M. van Rijn | vertegenwoordiger afdeling Midden |

Het hoofdbestuur zal ook in 2020 leden benaderen om zich actief, op projectbasis, in te zetten voor de KVMO. Het bestuur hoopt, ondanks de drukke werkzaamheden van eenieder, gebruik te kunnen blijven maken van de kennis en kunde binnen onze vereniging. Alleen op deze wijze kunnen we invulling blijven geven aan de drie doelstellingen van de KVMO. Ook in 2020 zal het dagelijks bestuur toezien op het stellen van de juiste prioriteiten in de veelheid aan activiteiten en werkzaamheden.

4.3 Processen

In 2020 moet er overeenstemming worden bereikt over een nieuw loongebouw incl. toelages, een nieuw personeelssysteem en een nieuwe cao. Een belangrijk overlegonderwerp zal de functiewaardering zijn die onder het nieuwe militaire loongebouw moet komen te liggen. De huidige functiewaardering is een functiewaardering gebaseerd op het werken op een ministerie en sluit niet aan bij de militaire professie. De GOV|MHB constateert dat de militaire professie steeds meer onder druk komt te staan. De krijgsmacht civiliseert in rap tempo en de kennis en kunde van ons beroep wordt steeds vaker afgedaan met iedereen kan het en militaire ervaring is niet nodig.

De KVMO heeft de hoop op een technische leerstoel bij de TU Delft een beetje opgegeven. Er heeft veel overleg plaatsgevonden maar er zijn geen stappen voorwaarts gezet. De KVMO onderzoekt samen met Belgische collega’s naar de mogelijkheden om een zustervereniging in België op te richten. De KVMO is voornemens in november 2020, net als in 2018 en 2019, een seminar te organiseren.

4.4 DenK-GOV

De werkgroep Defensiebeleid en Krijgsmacht, DenK-GOV, wordt gevormd door de KVMO en de NOV. Beide verenigingen zijn door hun leden in DenK-GOV vertegenwoordigd. Vanuit deze werkgroep kunnen de voorzitters worden voorzien van een professioneel, goed onderbouwd standpunt over de ontwikkelingen binnen de krijgsmacht en blijven zij meedenken over vrede en veiligheid. Mede dankzij de kennis die aanwezig is binnen DenK-GOV kunnen de gezamenlijke officierenverenigingen ook in 2020 snel inspelen op actualiteiten, dan wel de media voorzien van achtergrondinformatie over de krijgsmacht. Mocht u interesse hebben om deel te nemen in deze denktank dan kunt u contact opnemen met voorzitter@kvmo.nl

- | | |
|----------------------|---|
| LTZA1 b.d. M. Venema | vertegenwoordiger werkgroep Elders Actieven |
|----------------------|---|
- 6.2 Tijdens de 106e Algemene Vergadering op 18 juni 2020 treedt af:
- | | |
|---------------------------|------------|
| KTZ ing. M.E.M. de Natris | voorzitter |
|---------------------------|------------|
- 6.2.1. Tussentijds afgetreden
- | | |
|------------------------------|---|
| KL TZ (LD) C.M. van der Pijl | vertegenwoordiger afdeling Caribisch gebied |
|------------------------------|---|
- 6.3 Tijdens de 106e Algemene Vergadering op 18 juni 2020 worden benoemd:
- | | |
|----------------------|---|
| LT KOLMARN S | |
| T.A. van Dishoeck | vertegenwoordiger Korps Mariniers |
| KL TZ R.A.J. Wesdorp | vertegenwoordiger afdeling Caribisch gebied |

Algemene Vergadering

donderdagmiddag 18 juni 2020

De 106e Algemene Vergadering wordt gehouden op de Van Ghentkazerne in Rotterdam. Tijdens het (besloten) huishoudelijk gedeelte staan de vereniging, het verenigingsbeleid, de begroting 2020 en het jaarverslag 2019 centraal.

De Algemene Vergadering begint om 13.30 uur.
Vanaf 12.00 uur bent u van harte welkom voor een Indisch buffet.

Agenda

- | | |
|---|---|
| 1. Opening en mededelingen voorzitter | 6. Strategie 2020 |
| 2. Goedkeuring verslag 105e Algemene Vergadering d.d. 13 juni 2019 | 7. Financieel jaarverslag 2019 |
| 3. Behandeling amendementen ingevolge artikel 10 Algemeen Reglement | 8. Verslag kascommissie 2019 |
| 4. Beschrijvingsbrief 2020 | 9. Begroting 2020, opvraagbaar bij het secretariaat |
| 5. Gevoerd beleid 2019 | 10. Benoeming kascommissie 2020 |
| | 11. Benoeming hoofdbestuursleden |
| | 12. Rondvraag en sluiting |

Locatie: Van Ghentkazerne | Toepad 120 | 3063 NJ Rotterdam

UITNODIGING

Afscheidsreceptie

Voorzitter KVMO

Van 16.00 – 18.00 uur is in de Johan de Witt zaal de receptie ter gelegenheid van het afscheid van de voorzitter van de KVMO, KTZ Marc de Natris

U bent van harte uitgenodigd hierbij aanwezig te zijn!

Aanmelden Algemene Vergadering en receptie via de button 'Aanmelden AV KVMO' op www.kvmo.nl



De verandering zijn



LTZ1 Berend van de Kraats is oud-onderzeeboot-commandant, initiatiefnemer van BOOST en momenteel door CZSK in de gelegenheid gesteld vorm te geven aan een geheel nieuwe manier van werken.

OceansX is afgelopen maand begonnen met het project BOOSTX in de veiligheidsketen. BOOSTX ondersteunt sociale innovatie bewegingen binnen organisaties in de veiligheidsketen en komt voort uit de BOOST-beweging bij Defensie. BOOSTX beoogt een voedingsbodem te creëren voor verbeterde samenwerking in die keten.

Vijf defensie-eenheden, een veiligheidsregio (brandweer) en een afdeling van de politie doen mee aan het traject. Zeven afgevaardigde teams van ieder tien man sterk hebben gezamenlijk de *BOOSTXperience* doorlopen. Dit vijfdaags programma is het eerste onderdeel van BOOSTX en kickstart voor deelnemers om een positieve en uitnodigende beweging te katalyseren in hun eigen context.

De commandant van het Operationeel Tactisch Commando (OTC) van de Koninklijke Marechaussee (KMAR), had zijn eenheid als eerste aangemeld voor BOOSTX. Laten we zijn eenheid er even uitlechten om aan de hand daarvan de *Xperience* toe te lichten.

Vanuit het OCT, een hypermodern operatiecentrum, worden alle KMAR-acties in Nederland aangestuurd. Met zijn eenheid staat de commandant aan het begin van een ingrijpende transformatie: meerdere operationele specialismen moeten worden omgesmeed tot één team. Daarbij gaat veel van zijn aandacht uit naar de sociale aanpassingen die nodig zijn om optimaal gebruik te kunnen maken van de beschikbare techniek. Oftewel: techniek is mooi, maar de mensen moeten het uiteindelijk doen.

In de voorbereiding op de *BOOSTXperience* had de commandant een divers team samengesteld, zijn BOOSTX-team. De *BOOSTXperience* bracht de individuen eerst in verbinding met zichzelf, vervolgens met hun team en daarna met hun context. Na drie dagen was het team zo ver dat ze een droom, betreffende hun optimale werkomstandigheden, konden formuleren én een plan hadden hoe ze hun omgeving in beweging konden krijgen om die droom tot de nieuwe KMAR OTC standaard te maken. Dit plan maken en vervolgens ook uitvoeren is echt geen gemakkelijke opgave. Hier spelen de kortetermijn- versus langetermijnbelangen een rol, maar ook de aanwezige weerstand, de verdeling tussen eigen tijd en reguliere werkzaamheden: het zijn allemaal dilemma's! De hulpvragen ontstonden vanzelf. De andere zes BOOSTX-teams ervoeren dezelfde uitdagingen. Omdat de teams drie dagen samen optrokken deelden ze terloops hun zorgen en begonnen van elkaar te leren en elkaar te ondersteunen. Hoe mooi!

Dag vier bracht de BOOSTX-teams in contact met ondersteunende diensten van defensie, brandweer en politie om zo de hulpvragen te 'tackelen'. Door deze diensten te koppelen aan de BOOSTX-teams hoeft het wiel niet opnieuw te worden uitgevonden. Zo kan bijvoorbeeld het project Duurzaam Gezond Inzetbaar, als onderdeel van de Defensie Gezondheidsorganisatie, de individuele militair maatwerk-aandacht geven, zowel mentaal als fysiek.

Toch bleven er ook nog vragen onbeantwoord. Want hoe organiseer je draagvlak vanuit de top of hoe werk je een communicatiestrategie uit? Dit is geen dagelijkse kost.

De laatste dag van de *BoostXperience* bracht daarom marktpartijen en de BOOSTX-teams samen. Deze fysieke markt-consultatie maakte het mogelijk om op een efficiënte en integere manier maatwerkondersteuning in te kunnen kopen. Om bewegingen te katalyseren zijn maatwerk en efficiëntie cruciaal. Elk 'geval' en iedere omstandigheid is immers uniek en positieve energie heeft een houdbaarheidsdatum en verdient dus opvolging!

De *BOOSTXperience* heeft ervoor gezorgd dat alle BOOSTX-teams eigenaar zijn geworden van hun eigen beweging inclusief onderliggend plan. Dat eigenaarschap laten ze nooit meer los. BOOSTX-teams kunnen erop vertrouwen dat hun beweging wat gaat opleveren. Aandacht voor elkaar levert namelijk altijd wat op, niet alleen op missie maar óók in vredesbedrijfsvoering.

Blijf in contact!

- berend@oceansx.nl voor reacties en tips.
- www.oceansx.nl voor meer informatie
- Volg ons op Instagram via [@oceansx.nl](https://www.instagram.com/oceansx) en op LinkedIn via [/company/oceansx](https://www.linkedin.com/company/oceansx)

OceansX... you and me, doing what is valuable!

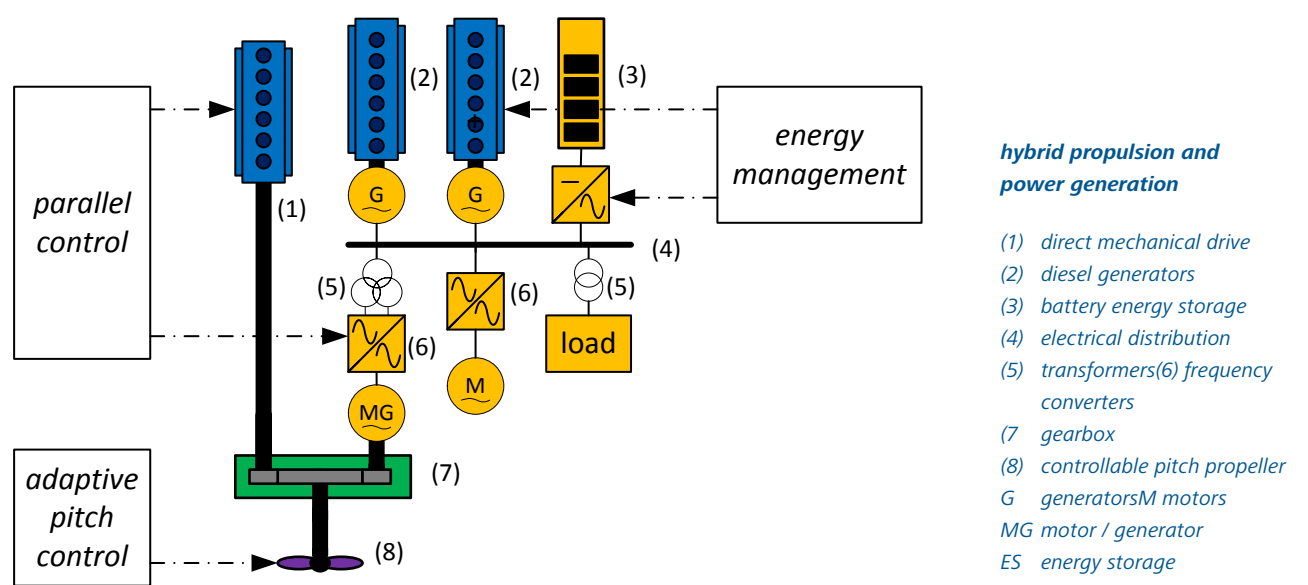
**Voor de samen sterker
aftermovie scan de
QR-Code**



Volle kracht vooruit naar een hybride toekomst!

Voortstuwing en energievoorziening voor de nieuwe fregatten

In de Operationele Energie Strategie en de Defensie Energie en Omgevings Strategie legt het ministerie van Defensie zijn ambitie vast de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen om zo de effectiviteit van zijn operaties te vergroten en hiermee het milieu minder te belasten. Tevens vereist de diversiteit van de huidige dreiging tijdens maritieme operaties vaartuigen die stiller varen, beter manoeuvreren en minder onderhoud vereisen.



Figuur 1, schematische weergave hybride voortstuwing. Voortstuwing kan tot stand komen door een diesel- of elektromotor of allebei en hybride energieopwekking, waarbij dieselgeneratoren en batterijen elektrische energie voor de elektromotoren kunnen leveren. De regeling bestaat uit de adaptieve schroefspoedregeling die de invalshoek van de schroef constant houdt, de parallelle elektromotor regeling die het koppel van de elektromotor gebruikt tijdens acceleratie, alsook het energiemanagement die de elektrische belasting verdeelt tussen batterij en dieselgenerator. (Geertsma, 2019)

Beperkingen van dieselmotoren op huidige schepen

Over het algemeen levert hybride voortstuwing, met een combinatie van dieselmotoren en elektromotoren (zie figuur 1), een grote brandstofbesparing op ten opzichte van voortstuwing met gasturbines. Maar de huidige marineschepen die op dieselmotoren varen, zoals de multipurpose fregatten (M-fregat) van de Karel Doorman-klasse, de luchtverdedigings- en commandofregatten (LCF) van De Zeven Provinciën-klasse en de patrouilleschepen van de Holland-klasse, kennen enige tekortkomingen.

Door het sterk dynamische karakter van fregat-operaties lopen de dieselmotoren in principe een groot risico op overbelasting. Om overbelasting van de dieselmotoren op het M-Fregat, LCF en patrouilleschepen te voorkomen zijn diverse maatregelen binnen het voortstuwingregelsysteem van genoemde schepen getroffen. Hoewel de overbelasting hiermee verholpen is, is het acceleratiegedrag op dieselmotoren hiermee onnodig beperkt, waardoor veel commandanten direct willen overgaan op gasturbines indien ze veel moeten manoeuvreren of bevoorraden op zee. Bovendien leidt de voortstuwingsregeling die overbelasting voorkomt, tot toegenomen cavitatie van



Figuur 2, LCF tijdens een manoeuvre op gasturbines. Kan een fregat met hybride voortstuwing op dieselmotoren net zo snel manoeuvreren? (MCD)

de schroef en hiermee tot onnodig onderwatergeluid, wat onwenselijk is vanwege bijvoorbeeld detectie door onderzeeboten.

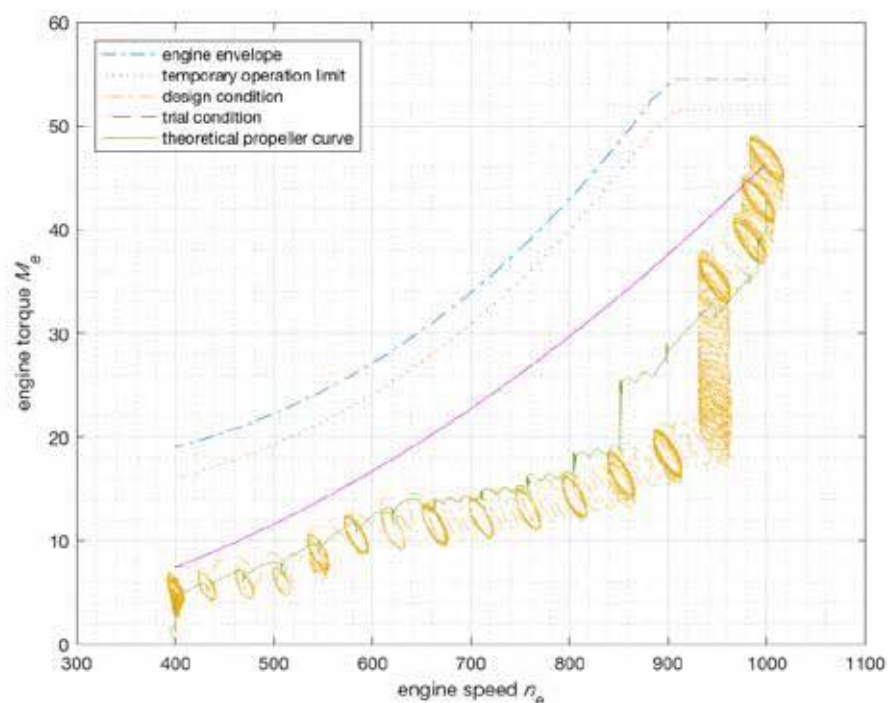
Onderzoek aan de NLDA en TU Delft

Om de prestaties van fregatten die varen op dieselmotoren te doorgronden, te voorspellen en te verbeteren is door de jaren heen veel onderzoek gedaan. Het betrof diverse studies door de faculteit werktuigbouwkunde, maritieme techniek en materiaalkunde op de Technische Universiteit Delft in nauwe samenwerking met de faculteit Militair Technische Wetenschappen van de

Nederlandse Defensie Academie. In de periode 2001-2005 ontwikkelde en valideerde LTZ2OC (TD) dr. ir. Paul Schulten een dynamisch model van de voortstuwing met metingen op een LCF, Zr. Ms. De Ruyter.¹ Vervolgens ontwikkelde dr. ir. Arthur Vrijdag (TU Delft) een voortstuwingsregeling om het cavitatie-gedrag van diesel-gedreven fregatten te verbeteren. Deze regeling is in samenwerking met Wärtsilä, IMTECH, MARIN, en de Canadese en Australische marine geïmplementeerd en uitgebreid getest op een M-fregat, Hr. Ms. Van Galen. Overbelasting werd hierbij voorkomen en daarbij kwam het tot een verbetering van het acceleratiegedrag. Het kernidee achter deze regeling was het continu actief aanpassen van de schroefspoed om zo – ook tijdens varen in golven, manoeuvres en scheeps-acceleraties en -deceleraties – een gunstige invalshoek van de schroefbladen te bewerkstelligen.² In de jaren 2014-2018 deed LTZ1 (TD) dr. ir. Rinze Geertsma, CEng teruggrijpend op de ontwikkelde modellen en regeling, onderzoek voor het verbeteren van zowel het brandstofverbruik, als het acceleratie- en cavitatie-gedrag van schepen met hybride voortstuwing die een combinatie van dieselmotoren en elektromotoren toepassen, en hybride energieopwekking met een combinatie van generatoren en batterijen.³

In dit artikel schetsen we de huidige stand van dat onderzoek en vergelijken de mogelijke prestaties van fregatten met hybride voortstuwing en energieopwekking dankzij voornoemde regeling, met die van fregatten aangedreven door gasturbines. We tonen hoe de geavanceerde regeling met hybride voortstuwing bijdraagt aan een beter

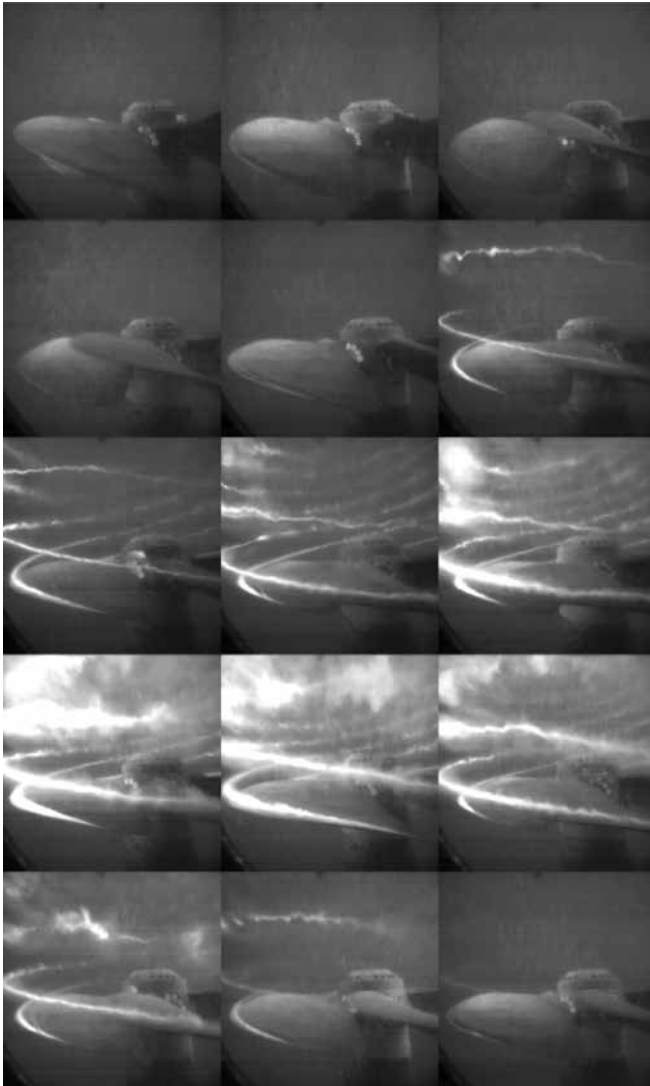
cavitatie-gedrag, een vergelijkbaar acceleratiegedrag, en een brandstofbesparing van ongeveer 30% ten opzichte van de huidige fregatten. Ten slotte bespreken we hoe deze regeling is te toe te passen op toekomstige fregatten.



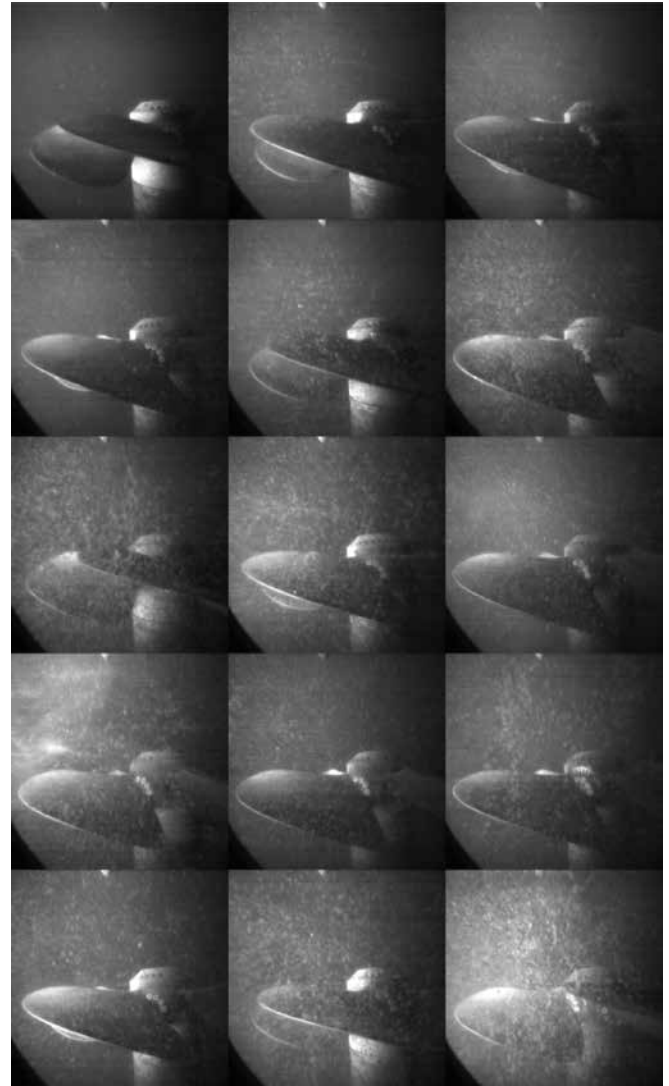
Figuur 3, operating envelop van de voortstuwingsmotoren van een patrouilleschip van de Holland-klasse. De blauwe en rode lijnen zijn het maximale koppel van de engine envelop en de limiet waarin de motor tijdelijk kan opereren. Bij 400 rpm heeft de motor een maximaal koppel van 20 kNm en een vermogen van 650 kW, en bij 1000 rpm van 52 kNm en 5400 kW. De gele en groene lijnen tonen de werkpunten bij verschillende vaartinstellingen in ontwerp-condities en trial-condities. (Geertsma, Visser, & Negenborn, 2018)

Manoeuvreren op dieselmotoren

Elke wachtofficier die op een M-fregat of LCF heeft gevaren, zal herkennen dat dergelijke oorlogsschepen tijdens bevoorrading op zee erg langzaam reageren op een commando te accelereren. Vooral tijdens een *emergency breakaway* - de procedure tijdens een gevaarlijke situatie snel van het bevoorradingsschip weg te varen - is dat een grote beperking, maar ook bij andere manoeuvres gedurende een luchtverdedigings- of onderzeebootbestrijdingsoefening levert dat belemmeringen op. De voorkeur voor een gasturbine is in deze situaties logisch vanwege een superieur beschikbaar koppel, dat groter is bij lage toerentallen dan bij hoge toerentallen, en de daaruit volgende scheepsacceleratie.



Figuur 4, cavitatiegedrag van een M-fregat schroef tijdens een acceleratie met de normale regeling. Het afgebeelde witte spoor ontstaat door cavitatie. Laatstgenoemd fenomeen betreft waterdampbellen die ontstaan door lokale onderdruk op of rond het schroefoppervlak als de invalshoek van het water te groot of te klein is. (Vrijdag, Stapersma, & Terwisga, 2010)



Figuur 5, cavitatiegedrag tijdens een acceleratie met de tijdelijk geïnstalleerde experimentele voortstuwingsregeling. Met de nieuwe regeling treedt cavitatie nauwelijks meer op tijdens dezelfde acceleratie manoeuvre als in Figuur 4. (Vrijdag, Stapersma, & Terwisga, 2010)

Overbelasting

Het beperkte acceleratiegedrag van dieselmotoren lijkt tegenstrijdig met dieselmotoren in auto's die juist een groot koppel bij een laag toerental hebben. Dit komt doordat maritieme dieselmotoren gebruik maken van *turbochargers* die de vuldruk van de motor vergroten. Door de hoge vuldruk van ongeveer 3 bar, heeft een dergelijke motor ook drie keer zoveel lucht in de cilinder en daarmee drie keer zoveel vermogen. Maar als de motor in deellast en op laag toerental draait, krijgt de turbo onvoldoende lucht om goed te werken en kan de motor overbelast raken. Om die overbelasting te voorkomen hebben maritieme dieselmotoren een beperkte *operating envelop*, zoals figuur 3 op de vorige pagina laat zien.

Cavitatiegedrag

Fregatten met voortstuwings-dieselmotoren maken gebruik van een verstelbare schroef. Dit type schroef wordt onder andere gebruikt om langzaam te kunnen varen. De

diesel draait dan op of nabij minimum toerental en door verstelling van de schroefspoed wijzigt de vaart. Verder gebruikt de voortstuwingsregeling de verstelbare schroef om overbelasting te voorkomen, wanneer de belasting van de schroef te hoog wordt voor de dieselmotor. Door de schroefspoed te verlagen wanneer overbelasting dreigt, kan zo de last direct naar beneden gebracht worden. Deze (agressieve) reductie van schroefspoed heeft één groot nadeel: de verstoring van de invalshoek van het water op de schroefbladen is dusdanig dat dit veelal leidt tot schroefcavitatie en hiermee een toename van uitgestraald onderwatergeluid.⁴ In het geval van het M-fregat blijkt overigens dat de spoedreductie bij acceleratie zodanig agressief is dat er aanvankelijk enige seconden sprake is van negatieve stuwkracht. Cavitatiegedrag bij deceleratie en het effect van een alternatieve regelstrategie is ook onderzocht op ware grootte.⁵

Acceleratie met bestaande regeling

Op de brug van een fregat stelt de officier van de wacht een virtueel schroefstoerental in. Dit is het product van de genormaliseerde spoed en het toerental van de schroefas. Op deze manier kan voornoemde officier middels één instelling intuïtief een scheepssnelheid bereiken zonder zich te hoeven bekommeren over individuele setpoints voor motortoerental en schroefspoed. De huidige regeling die het toerental en de schroefspoed van de voortstuwing verzorgt maakt gebruik van een *combinator curve*. Bij elk virtueel toerental hoort dus een instelling voor spoed en voor toerental van de as en de motor. Om de laatste niet te snel op te regelen, waardoor deze buiten de *operating envelop* zou opereren en overbelast raakt, vindt slechts een langzame opregeling van het virtueel toerental plaats. Hierdoor duurt het echter lang voordat de dieselmotor zijn maximale toerental bereikt. Omdat de *turbocharger* pas optimaal werkt bij dat maximale toerental heeft de motor gedurende de acceleratie een beperkt vermogen. Hierdoor duurt het lang voordat de motor zijn ontwerp toerental bereikt heeft. Pas hierna werkt de turbocharger in zijn ontwerppunt. De vuldruk is dan maximaal waarbij de motor zijn maximale koppel levert.

Werking van de adaptieve schroefspoed-regeling

Het blijkt dat cavitatiegedrag, (over)belasting van de motor en acceleratiegedrag van het schip met elkaar in balans zijn te brengen, door de invalshoek van het water op de schroefbladen actief te regelen tijdens dynamische omstandigheden zoals zeegang, manoeuvres en acceleratie en deceleratie. Om deze invalshoek te kunnen regelen is het noodzakelijk continu een meting (of schatting) te hebben van schroeftoeren, schroefspoed en instroomsnelheid in de schroefschijf. De eerste twee zijn te meten middels sensoren. De derde is niet direct te meten in de praktijk. Een oplossing hiervoor is een aan de TU Delft ontwikkeld computeralgoritme dat de instroomsnelheid in de schroefschijf schat op basis van grootheden die wel te meten zijn, zoals askoppel en eventueel stuwkracht.

Figuur 4 illustreert wat er gebeurt als de invalshoek niet actief geregeld wordt tijdens een scheeps-acceleratie van 10 tot 14 knopen, en er een agressieve spoedreductie plaats vindt. Een aantal seconden is een aanzienlijke hoeveelheid tipwervel cavitatie zichtbaar. Figuur 5 toont wanneer de invalshoek wel actief geregeld wordt tijdens een scheepsacceleratie. Alhoewel nauwelijks zichtbaar is hier ook hier sprake van een tijdelijke spoedreductie, maar nu in continue balans met gemeten schroefstoerental en geschatte instroomsnelheid. Het resultaat is een sterk verbeterd cavitatiegedrag, een grotere scheepsacceleratie, en een acceptabele dieselmotorbelasting. Deze manier van regelen heeft overigens ook tot gevolg dat bij gelijkblijvend ingesteld virtueel toerental, de resulterende spoedtoeren- combinatie bij zware zeegang anders zal zijn dan bij goed weer en is daarom “adaptief” te noemen. Dit in contrast met de huidige toegepaste statische *combinator curves* behorende bij de transit- en manoeuvreermode.

Werking van de hybride voortstuwings-regeling

De parallelle adaptieve schroefspoedregeling maakt in essentie gebruik van hetzelfde principe als de adaptieve schroefspoedregeling: ze houdt de invalshoek van de schroefbladen constant. Omdat deze regeling ook gebruik kan maken van de elektromotor van de hybride voortstuwing, heeft ze tijdens de acceleratie de mogelijkheid de acceleratie te versnellen door een extra koppel te leveren. Daarnaast kan de regeling bij maximale vaart het maximale koppel van de dieselmotor en het maximale koppel van de elektromotor combineren. De elektromotor kent als bijkomend voordeel dat deze motor direct het maximale koppel beschikbaar heeft, onafhankelijk van het toerental van de as. Door dit extra koppel is de dieselmotor tevens sneller op het nominale toerental en de juiste vuldruk. De energiemangement-regeling zorgt hierna voor de verdeling van de belasting van de elektromotoren tussen de dieselgeneratoren en de batterijen. De regeling is schematisch weergegeven in figuur 1 op pagina 16.

Simulatiemodellen

Om de prestaties van deze nieuw ontwikkelde regeling voor fregatten te beoordelen en te vergelijken met de prestaties van huidige schepen zijn simulatiemodellen gemaakt, op basis van onder andere het onderzoek van Paul Schulten, Arthur Vrijdag en Rinze Geertsma, en validatie van deze modellen op basis van metingen aan boord van de M-fregatten, LCF’s en patrouilleschepen.⁶ Een schematische weergave van de modellen is te zien in figuur 1, tezamen met de verschillende onderdelen van de regeling. In dit artikel presenteren we de resultaten van een vergelijking van het gedrag van een fictief fregat van 5200 ton met gasturbinevoortstuwing en eenzelfde fregat dat een hybride voortstuwing bezit van diesel- en elektromotoren. De belangrijkste parameters van beide fregatten zijn weergegeven in de tabellen 1 en 2.⁷

Scheepsmassa	5200 ton
Vermogen gasturbine	18 MW
Diameter vaste schroef	4.8 m

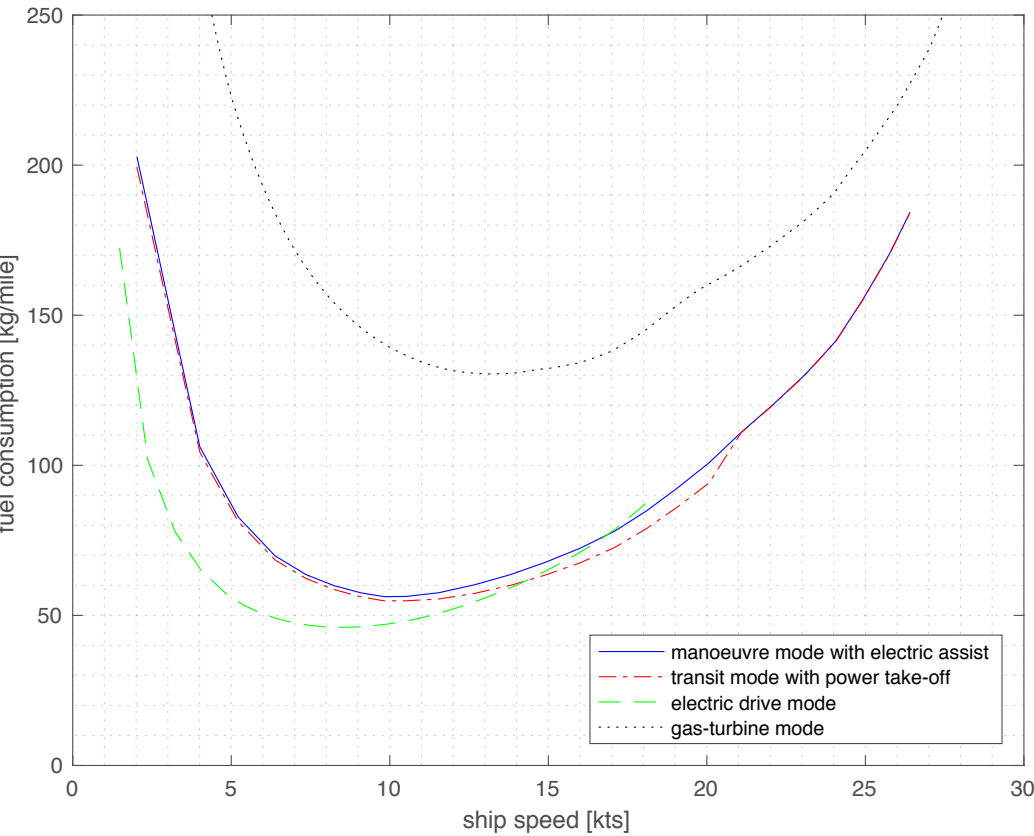
Tabel 1, hoofdparameters fregat met gasturbine voortstuwing.

Scheepsmassa	5200 ton
Vermogen dieselmotoren	9.1 MW
Vermogen elektromotoren	3 MW
Diameter verstelbare schroef	4.8 m

Tabel 2, hoofdparameters fregat met hybride voortstuwing met dieselmotoren en elektromotoren.

Resultaten van de simulatie-studies en praktijkmetingen

In het onderzoek van Rinze Geertsma zijn met behulp van simulatiemodellen de prestaties van de nieuwe regeling voor een fictief fregat bepaald en vergeleken met die van een fregat met hybride voortstuwing op gasturbines.⁸ De doelstelling van de vergelijking in dit artikel is om



Figuur 6. Brandstofverbruik per afgelegde zeemijl van een 5200 ton fregat met gasturbine voortstuwing (zwart), hybride voortstuwing op dieselmotoren en elektromotoren (rood en blauw) en voortstuwing op alleen elektromotoren (groen).

hybride voortstuwing op gasturbines van 18 MW en 3 MW elektromotoren, voortstuwing op dieselmotoren van 9.1 MW met de huidige toeren-gestuurde regeling, en hybride voortstuwing met 9.1 MW dieselmotoren en 3 MW elektromotoren met elkaar te vergelijken. De verschillen tussen de configuraties zijn erg afhankelijk van het type schip, de eisen gesteld aan dit schip, en de gekozen vermogens, maar de vergelijking is indicatief voor de mogelijkheden van de verschillende voortstuwingsconfiguraties van een toekomstig fregat. Tabel 1 en 2 op de vorige pagina geven de hoofdparameters van de vergelijking weer.

Figuur 6 toont het brandstofverbruik van de voortstuwing en energieopwekking in de verschillende bedrijfsmoden. Het brandstofverbruik op gasturbines tussen 18 en 26 knopen is opvallend veel hoger dan op dieselmotoren en elektromotoren. Deze is 25% (op topsnelheid) tot 50% (op 18 knopen) hoger. Tussen 15 en 20 knopen is de dieselmotor de meest efficiënte voortstuwing, waarbij de energie voor de hulpsystemen geleverd kan worden door de elektromotor als generator te gebruiken en de generatoren af te zetten (transit mode met power take-off). Voor deze specifieke configuratie is een vaart onder de 15 knopen voortstuwing op de elektromotoren met energie van de dieselgeneratoren en batterijen het efficiëntst, doordat zowel de dieselmotor als de schroef bij directe aandrijving niet op hun meest efficiënte werkpunt draaien.⁹

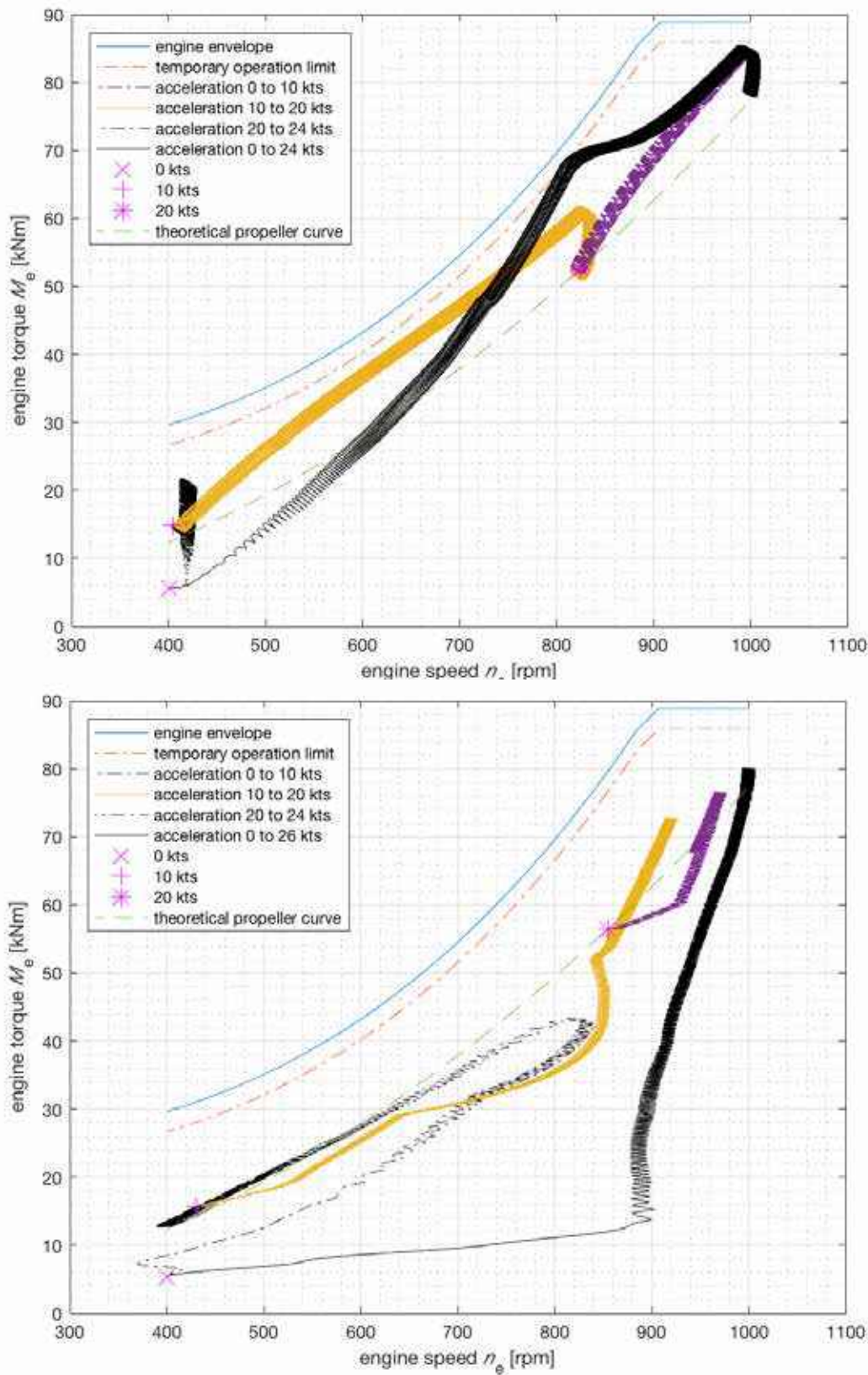
En het acceleratievermogen? Zie tabel 3, figuur 7 en figuur 8 voor de vergelijking tussen voortstuwing met gasturbines en dieselmotoren met de huidige speed- en toeren-gestuurde regeling en de parallelle adaptieve schroefspoedregeling. Tabel 3 leert dat de acceleratietijd

van gasturbines van 0 tot 24 knopen ruim de helft korter is, dan op dieselmotoren met de huidige toeren gestuurde regeling. Alhoewel het verschil tussen de acceleraties van 10 naar 20 en van 20 naar 24 knopen minder groot lijkt, komt dat doordat de schroefspoed reductie regeling in deze simulaties niet is meegenomen. Figuur 7 laat zien dat de dieselmotoren daardoor erg dicht bij de grenzen van de operating envelop komen, wat het risico op overbelasting vergroot. In de praktijk zal een schroefspoedreductieregeling ingezet worden om overbelasting te voorkomen, waardoor de acceleratietijd toeneemt en cavitatiegedrag verslechtert.

Voortstuwings-configuratie	0-10	10-20	20-24	0-24
Gasturbines	339	100	45	82
Dieselmotoren	269	138	77	204
Hybride voortstuwing	59	74	32	86

Tabel 3, acceleratietijden fictief fregat met voortstuwing op gasturbines, voortstuwing op dieselmotoren met speed- en toeren-gestuurde regeling en hybride voortstuwing met parallelle adaptieve schroefspoedregeling voor zo snel mogelijke acceleratie naar topsnelheid en voor acceleratie naar een nieuwe instelling van het fictieve toerental.

Tabel 3 laat zien dat de toeren-gestuurde regeling van zowel de dieselmotoren als de gasturbines maken dat de tussensprints weinig snel zijn, omdat de regeling geleidelijk naar het nieuwe toerental accelereert en de stuwkracht aan het einde van de acceleratie heel langzaam toeneemt. De adaptieve schroefspoedregeling compenseert een lagere speed direct met en hoger toerental, zie figuur 8.



Figuur 7, operating envelop met daarin acceleratie met oude regeling zonder schroefspoed reductie regeling. De zwarte lijn links onderin geeft een acceleratie weer van 0 (x) naar 10 (+) knopen, geel van 10 (+) naar 20 (*) knopen, paars van 20 (*) knopen naar topsnelheid en zwart van 0 knopen naar topsnelheid. Tijdens de acceleratie komt de belasting erg dicht bij de begrenzing van de operating envelop en regelt het toerental langzaam op. Daardoor is het risico op overbelasting groot. Dit kan voorkomen worden met een schroefspoed reductie regeling zoals toegepast op de patrouilleschepen, M-fregatten en LCF's, die leidt tot cavitatie en langzame acceleratie. (Geertsma, 2019)

Figuur 8, operating envelop met daarin acceleratie met nieuwe parallelle adaptieve schroefspoed regeling. De zwarte lijn links onderin geeft een acceleratie weer van 0 (x) naar 10 (+) knopen, geel van 10 (+) naar 20 (*) knopen, paars van 20 knopen naar topsnelheid en zwart van 0 knopen naar topsnelheid. Tijdens de acceleratie wordt de schroefspoed terug geregeld om de invalshoek op de schroef constant te houden. Daardoor blijft het werkpunt van de motor op of onder de theoretische propeller curve, het optimale werkgebied van de motor. (Geertsma, 2019)

Terug naar tabel 3. De acceleratie met de hybride voortstuwing op dieselmotoren en elektromotoren is voor een acceleratie vanuit stilstand ongeveer even snel als met een gasturbine. Dit komt doordat de motor, zoals weergegeven in figuur 8, initieel snel opregelt naar 900 rpm dankzij de elektromotor. Hierdoor levert de turbocharger eerder een hoge vuldruk en kan de motor sneller vermogen leveren. Samen met een constante invalshoek op de geleidelijk toenemende spoed van de schroeven levert dit een optimaal koppel.

In de tussensprints van 0 tot 10 knopen, van 10 tot 20 knopen en van 20 tot 24 knopen is de hybride voortstuwing zelfs sneller. Bij deze variant zal tijdens de acceleratie de schroefspoed namelijk iets terug regelen. Om wel het gewenste virtuele toerental te halen compenseert de regeling dat met een hoger toerental dan het ingestelde virtuele toerental. Bij de acceleratie van 10 naar 20 knopen, weergegeven met geel in figuur 8, is te zien hoe het toerental eerst opregelt naar 910 rpm en dan terugregelt naar het uiteindelijke werkpunt op 840 rpm. Ook



Figuur 9, één van de vele studie-varianten van een conceptontwerp voor de vervanger van de M-fregatten. (bron: Defensie Materieel Organisatie)

het koppel wordt eerst groter dan voornoemd werkpunt, waardoor de acceleratie sneller is, terwijl de gasturbine-regeling geleidelijk het vermogen opregelt naar het gewenste toerental bij de gevraagde spoed. Om een even snelle acceleratie op gasturbines te bereiken moet de operator dus eerst het maximale virtuele toerental instellen.

Tijdens beproevingen op de M-fregatten met de adaptieve schroefspoedregeling bleek dat de regeling ervoor zorgt dat de invalshoek van de schroef tijdens acceleraties dicht bij de gewenste waarde blijft. De regeling is echter niet snel genoeg om de invalshoek constant te houden bij zeegang door traagheden in het bestaande hydrauliesysteem. Tijdens acceleraties bleef de invalshoek beter gehandhaafd, waardoor minder cavitatie optrad. Dit blijkt uit figuur 4 en 5 op pagina 18. Het betreft opnames door de kijkglazen in de romp bij acceleratie: de nieuwe regeling zorgt voor aanzienlijk minder cavitatie.

Conclusies en vervolgstappen

De in dit artikel aangehaalde studies en de hieruit gepresenteerde informatie tonen dat toepassing van hybride scheepsvoortstuwing met diesel- en elektromotoren met een beperkte maximumsnelheid van ongeveer 25 knopen, ten opzichte van gasturbine-voortstuwing bij snelheden vanaf 18 knopen leidt tot een reductie van maar liefst 25-50% brandstofverbruik. De voorgestelde parallelle adaptieve schroefspoed resulteert daarbij in vergelijkbaar acceleratiegedrag van 'gestopt' tot 24 knopen ten opzichte van gasturbines. Tijdens tussensprints met beperkte vaartinstellingen reageert de adaptieve schroefspoedregeling zelfs nóg sneller. Last but not least, tonen beproevingen op de M-fregatten aan dat de schroefcavitatie afneemt.

De Defensie Materieel Organisatie bereidt naar aanleiding van bovengenoemde veelbelovende onderzoeksresultaten een vervolgstudie voor om de regeling samen met industriële partners verder uit te werken tot een prototyperegeling, deze met een hardware-in-de-loop opstelling te beproeven en daarna te testen op een bestaand marineschip. Deze studie moet het risico van eventuele implementatie op toekomstige fregatten reduceren. Uiteraard is het uiteindelijke doel de regeling te implementeren op toekomstige oorlogsbodems, zoals de vervanger van de M-fregatten, waarvan een mogelijk conceptueel ontwerp is weergegeven in figuur 9.

KLTZ (TD) dr. ir. R.D. (Rinze) Geertsma, CEng is teamleider concept ontwikkeling energie en slim onderhoud bij de Defensie Materieel Organisatie (DMO) en in deeltijd werkzaam als universitair docent aan de Nederlandse Defensie Academie. Hij is voorzitter van het international Ship Control Systems Symposium en associate editor van het Journal of Marine Engineering and Technology, beide van het Institute of Marine Engineering, Science and Technology (IMarEST).

Dr. ir. A. (Arthur) Vrijdag is als Assistant Professor werkzaam bij de afdeling Maritime and Transport Technology van de faculteit Werktuigbouwkunde, Maritieme Techniek & Technische Materialwetenschappen aan de TU Delft. Hij is voorzitter van de Benelux branch van het Institute of Marine Engineering, Science and Technology (ImarEST).

Geciteerde bronnen

- Bijleveld-Schouten, A. (2019). Defensie Energie en Omgevings Strategie 2019-2022. Ministerie van Defensie.
- Geertsma, R. D. (2019). Autonomous control for adaptive ship with hybrid propulsion and power generation. PhD thesis Delft University of Technology.
- Geertsma, R. D., Negenborn, R. R., Visser, K., & Hopman, J. J. (2017). Pitch control for ships with mechanical and hybrid propulsion: Modeling, validation and performance quantification. Applied Energy, 206, 1609-1631.
- Geertsma, R. D., Visser, K., & Negenborn, R. R. (2018). Adaptive pitch control for ship with diesel mechanical and hybrid propulsion. Applied Energy, 228, pp. 2490-2509.
- Geertsma, R. D., Vollbrandt, J., Negenborn, R. R., Visser, K., & Hopman, J. J. (2017). A quantitative comparison of hybrid diesel-electric and gas-turbine-electric propulsion for future frigates. Proceedings of IEEE Electric Ship Technologies Symposium.
- Ministerie van Defensie. (2015). Operationele Energie Strategie.
- Schulten, P. J. (2005). The Interaction between Diesel Engines, Ship and Propellers during Manoeuvring.
- Schulten, P. J., & Stapersma, D. (2007). A study of the validity of a complex simulation model. Journal of Marine Engineering and Technology, 10, 67-77.
- Vrijdag, A. (2009). Control of Propeller Cavitation in Operational Conditions. PhD thesis Delft University of Technology.
- Vrijdag, A., Stapersma, D., & Grimmelius, H. T. (2009). Control of propeller cavitation during a deceleration. Proceedings of the 14th International Ship Control Systems Symposium.
- Vrijdag, A., Stapersma, D., & Terwisga, T. v. (2009). Systematic modelling, verification, calibration and validation of a ship propulsion simulation model. Journal of Marine Engineering and Technology, 8(15), pp. 3-20.
- Vrijdag, A., Stapersma, D., & Terwisga, T. v. (2010). Control of Propeller Cavitation in Operational Conditions. Journal of Marine Engineering and Technology, 16, 15-26.

Verwijzingen

1. Schulten (2005).
2. Vrijdag (2009).
3. Geertsma (2019).
4. Vrijdag, Stapersma & Terwisga (2010).
5. Vrijdag, Stapersma & Grimmelius (2009).
6. Schulten & Stapersma (2007). Vrijdag, Stapersma & Terwisga (2010).
7. De modellen en de modelparameters zijn in detail beschreven in: Geertsma (2019) en Geertsma, Vollbrandt, Negenborn, Visser, & Hopman (2017).
8. Zie noot 3.
9. Geertsma, Negenborn, Visser & Hopman (2017).

Bestaat er een grotere eer dan de Medal of Honor?

20 januari 2020, op Martin Luther King Day, werd bekend gemaakt dat het volgende Amerikaanse vliegkampschip (CVN-81), van de Gerald Ford-klasse, USS Doris Miller zal gaan heten. Deze naam zal niet velen onder ons iets zeggen, maar deze naamgeving is historisch gezien opmerkelijk.

Vliegkampschepen in de VS kregen de afgelopen decennia vaak de naam van oud-presidenten, politici of belangrijke militaire aanvoerders. Het is voor het eerst dat een dergelijk kapitaal schip zal worden genoemd naar een 'eenvoudige' schepeling. Daarbij – en dat is gezien de nog steeds bestaande rassenproblematiek in de VS zeker opmerkelijk – was Doris Miller niet 'blank'.

Doris Miller

Miller was een Amerikaan, wiens voorouders uit Afrika kwamen.¹ Hij was op 12 oktober 1919 in Waco in Texas geboren als derde van vier zonen. Tot 1937 volgde hij voortgezet onderwijs maar toen bleek dat hij een jaar moest doubleren, verliet hij zijn school zonder examen te doen. Na een vergeefse sollicitatie bij het *Civilian Conservation Corps* trad hij op 16 september 1939 in dienst bij de *US Navy*. In die tijd stonden er maar enkele functies open voor 'zwarte Amerikanen'. Hij kreeg zijn opleiding tot *Mess Attendant 3rd Class* (hofmeester) op het *Naval Training Station* in Norfolk, Virginia. Hierna volgde een plaatsing aan boord van het USS Pyro (AE-01), een munitietransportschip uit de Eerste Wereldoorlog.

Op 2 januari 1940 werd Miller op het slagschip USS West Virginia (BB-48) geplaatst. Al daar aan boord volgde op 16 februari zijn bevordering tot *Mess Attendant 2nd Class*. USS West Virginia was een van de slagschepen die op zondag 7 december 1941 in Pearl Harbor lag afgemeerd. Tijdens de Japanse aanval die dag raakte het vaartuig zwaar beschadigd en zonk. Miller overleefde deze ramp en diende hierna op de zware kruiser USS Indianapolis (CA-35). Op 15 mei 1943 volgde zijn bevordering tot *Cook 3rd Class* en kwam het tot zijn plaatsing op het escorte vliegkampschip USS Liscome Bay (CVE-56). Dit schip zou na een Japanse torpedoaanval nabij de Gilberteilanden in de Stille Oceaan (zo'n 4.500 km ten noordoosten van Australië) op 24 november 1943 zinken met een verlies van 628 mensenlevens. Doris Miller was een van hen.

7 december 1941

Miller heeft zich tijdens de aanval op Pearl Harbor zeer onderscheidend gedragen hetgeen niet ongemerkt is gebleven. Het volgende is hierover bekend:

Die dag had de hofmeester het ontbijt voor de officieren verzorgd. Toen om 07.57 uur het alarm klonk, bleek zijn gevechtspost door een torpedo vernietigd te zijn. Hij stelde zich beschikbaar voor ander werk en werd, vanwege zijn grote postuur en kracht, naar de brug gestuurd om de dodelijk gewonde commandant, Captain Mervyn Bennion, in veiligheid te brengen. Hierna werd Miller meegenomen door twee officieren naar een luchtdoelbatterij. Het was de bedoeling dat hij munitie aan zou voeren maar in plaats daarvan nam hij, hoewel hij niet op

Doris Miller in 1942 met het Navy Cross. (foto Naval History and Heritage Command)





27 mei 1942, uitreiking van het Navy Cross aan Doris Miller aan boord het vliegkampschip USS Enterprise. (foto Naval History and Heritage Command)

dit wapen getraind was, plaats achter een mitrailleur en opende het vuur op Japanse vliegtuigen. Toen zijn munitie op was is Miller wederom aangewezen om zijn commandant verder in veiligheid te brengen. Daarna heeft hij scheepsmakkers intensief bijgestaan om het zinkende schip te verlaten.

Hij was een van de laatsten die USS West Virginia verliet. Zijn commentaar op deze acties was, volgens *Navy Times*:

"It wasn't hard," he said. "I just pulled the trigger and she worked fine. I had watched the others with these guns. I guess I fired her for about fifteen minutes. I think I got one of those planes. They were diving pretty close to us".

Onderscheidingen

In januari 1942 bracht de US Navy een namenlijst uit van militairen die zich in Pearl Harbor hadden onderscheiden.



USS Miller, een Knox-klasse fregat uit de jaren '70 en '80, dat vernoemd is naar Doris Miller. (foto Naval History and Heritage Command)

In die lijst stond 'een onbekende zwarte militair'. Twee maanden later bracht de Pittsburg Courier naar buiten dat betrokkene Doris Miller was. Spoedig hierna initieerden

een lid van het Amerikaanse Congres en een lid van de Senaat wetsvoorstellen, die beoogden aan Miller de hoogste dapperheidsmedaille, de Medal of Honor toe te kennen. Groepen uit de samenleving voerden

hier echter actie tegen, omdat Miller, volgens hen op grond van zijn ras hiervoor niet in aanmerking kon komen. Aan een zwarte militair kon geen dapperheids onderscheiding worden verleend. Organisaties van zwarte Amerikanen hebben juist voor de erkenning van Miller actie gevoerd.

De Amerikaanse president Franklin Roosevelt maakte een eind aan de controverse en verleende op 11 mei 1942 aan Miller het Navy Cross, de op twee na hoogste onderscheiding wegens dapperheid tegen de vijand, die aan marine personeel kon worden toegekend. Dit eremetaal is hem op 27 mei 1942 door Admiral Chester Nimitz, commandant van de Stille Oceaan vloot, aan boord van het vliegkampschip USS Enterprise (CV-6) uitgereikt. De omschrijving bij deze dapperheids onderscheiding luidde:

'For distinguished devotion to duty, extraordinary courage and disregard for his own personal safety during the attack on the Fleet in Pearl Harbor, Territory of Hawaii, by Japanese forces on December 7, 1941. While at the side of his Captain on the bridge, Miller, despite enemy strafing and bombing and in the face of a serious fire, assisted in moving his Captain, who had been mortally wounded, to a place of greater safety, and later manned and operated a machine gun directed at enemy Japanese attacking aircraft until ordered to leave the bridge.'

Naderhand zijn aan Doris Miller (gedeeltelijk postuum) nog de volgende onderscheidingen toegekend: Purple Heart, Combat Action Ribbon, Good Conduct Medal, American Defense Service Medal, American Campaign

Medal, Asiatic-Pacific Campaign Medal en de World War II Victory Medal.

Bokskampioen

Doris Miller was de eerste niet-blanke Amerikaan die de titel zwaargewicht bokskampioen van een slagschip veroverde en waarschijnlijk de eerste niet-blanke Amerikaan in de Tweede Wereldoorlog die het vuur opende op de vijand. Hij was zeker de eerste Amerikaanse militair, wiens voorouders uit Afrika afkomstig waren, die het Navy Cross wegens dapperheid heeft verdiend.

Publieke erkenning

De acties van Miller zijn zowel in de film 'Tora! Tora! Tora!' uit 1970 als in de film 'Pearl Harbor' (2001) te zien, maar zijn naam wordt daarin niet genoemd. In de film 'Midway' uit 2019 krijgt Miller het Navy Cross opgespeld. De Amerikaanse posteries gaven in 2010 al een postzegel ter ere van Doris Miller uit (Michel no. 4582). Daarbij is het Knox-klasse fregat Miller (FF-1091) al naar Doris Miller vernoemd.

Het vliegkampschip CVN-81 waarvan de kiellegging in 2023 zal plaatsvinden, krijgt de volledige naam Doris Miller. Dit is een bijzondere erkenning: het is als eerder opgemerkt de eerste keer dat een Amerikaans vliegkampschip de naam van een schepeling zal dragen. Op de vraag 'Bestaat er een grotere eer dan de Medal of Honor?' kan daarom met een gerust hart en volmondig 'Ja' worden geantwoord.

KLTZ b.d. mr. O.W. (Onno) Borgeld heeft van 1966 tot 2000 bij de KM gediend.

Geraadpleegde bronnen

- Naval History and Heritage Command (www.history.navy.mil/content/history/nhhc).
- Wikipedia.
- ABC-news, 20 januari 2020 ([abcnews.go.com/Politics/navy-honors-doris-miller-1st aircraft-carrier-named](http://abcnews.go.com/Politics/navy-honors-doris-miller-1st-aircraft-carrier-named)).
- BBC news, 19 januari 2020: Doris Miller: US Navy aircraft carrier to honour black sailor (www.bbc.com/news/world-us-canada-51168798).
- Navy Times, 21 januari 2020 (www.navytimes.com/news/your-navy/2020/01/21).

Noot

1 In de VS wordt de term 'African American' bepaald niet door iedereen gewaardeerd. De auteur heeft daarom afgezien van gebruik van deze term.

75 JAAR VRIJ NIMH

Deze maand in de online Bevrijdingskrant



- Dagboek Jan Arts (vlieger)
- Film-blik: 10-daags bezoek Wilhelmina aan bevrijde zuiden
- Toen en nu met...: operationeel dagboekschrijver
- Film-blik: Bombardement op Den Haag / Bezuidenhout
- Luchtpamflet: "De bevrijders naderen!"
- Podcast afl. 10: De laatste barrière
- Dagboek Gerard Wubben (krijgsgevangene)
- Dagboek Henrik van der Mark (koopvaardij)
- Papieren getuigen: Operatieverslagen 320 Squadron
- Boek van de maand: Sprong naar het duister
- Interactieve kaart: Maart 1945, heel Limburg vrij
- Ingekleurde foto: Swordfish beschermt konvooien
- Nederlands-Indië: Propaganda in de Pacific War

75jaarvrij.nl is een uitgave van het NIMH

18 juni 2020

AV KVMO en Beschrijvingsbrief 2020

De Algemene Vergadering van de KVMO wordt dit jaar gehouden op donderdag 18 juni op de Van Ghentkazerne in Rotterdam. Vanaf 12.00 uur zijn alle leden welkom voor een gezamenlijk Indisch buffet. Om 13.30 uur start de (besloten) vergadering.

De Beschrijvingsbrief 2020, die tijdens de huishoudelijk vergadering aan de orde zal komen, staat in het hart van dit Marineblad. Hierin is ook de agenda opgenomen van de vergadering.

Afscheidsreceptie

Na afloop, vanaf 16.00 uur is de openbare afscheidsreceptie van de voorzitter KVMO, KTZ Marc de Natris.

Aanmelden

Met de button 'Aanmelden AV KVMO' op de site van de KVMO kunt u zich aanmelden voor de vergadering en voor de receptie.

KVMO Activiteiten 2020

donderdag 18 juni	Algemene Vergadering
woensdag 2 september	Maritiem Evenement
woensdag 14 oktober	64-jarigendag
november	KVMO seminar

De tweejaarlijkse KVMO Veteranendag vindt plaats in 2021

ADVERTENTIE



DE MARINECLUB

AGENDA VOORJAAR 2020

- VRIJDAG 24 APRIL
HEILDRONK
- VRIJDAG 15 MEI
LENTEBALMENU
- ZATERDAG 20 JUNI
BARBECUE FOOD FESTIVAL
- ZATERDAG 27 JUNI
SABREREN & CHAMPAGNE DINER
- VRIJDAG 3 JULI
BEÏDIGINGSDINER
- DONDERDAG 9 JULI
MARINIERSKAPELDINER

BLIJF OP DE HOOGTE VAN ONZE NIEUWTJES, ACTIES & EVENEMENTEN
GEEF U E-MAIL ADRES DOOR VIA MARINECLUB@MINDEF.NL

MEER INFO VIA MARINE-OFFICIERSCLUB.NL RESERVEREN 0223 614225/657688

In Memoriam

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

Mevrouw **J.B.C. Beem-Van Duinen** († 21 februari 2020)
 LTZA2OC b.d. **A. Jansen** († 16 februari 2020)
 KTZ b.d. **H.P.P. van Rede** († 15 februari 2020)
 KLTZA b.d. **P.F. Chandon Janssens** († 25 januari 2020)
 Kol KL b.d. **T.J. Heijdra** († 23 januari 2020)
 KOLMARN b.d. **A.M. Harthoorn** († 16 januari 2020)

Mevrouw **H.C. Delfos-Blussé van Oud-Alblas**, echtgenote
 van KTZ b.d. N. Delfos († 13 januari 2020)
 MAJMARN b.d. **W.J. de Lange** († 4 januari 2020)
 Mevrouw **T.S. van der Burg-van Hertum**
 († 14 december 2019)

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

Activiteiten eerste helft 2020

AFDELING NOORD

7 april **Postactievenborrels**
 5 mei Locatie : Marineclub, Den Helder
 2 juni Aanvang : 17.30 uur
 7 juli Informatie : Ter plaatse kan men zich opgeven voor
 een PA-diner
 voor de speciale prijs van €14,95 p.p

AFDELING ZUID

5 juni **Barbecue**
 Locatie : De Merelhoeve, Nieuw- en St. Joosland
 Tijd : 18.00 – 21.00 uur

Alle activiteiten staan open voor KVMO leden, ook als een andere vereniging de organisatie verzorgt. Voor vragen of nadere informatie over het programma kunt u mailen naar:
KVMOZuid@aim.com

AFDELING MIDDEN

14 april **Borrel**
 Locatie : Kromhoutkazerne, V6 Huiskamerbar
 Tijd : 16.30 – 18.30 uur
 23 juni **Barbecue**
 Locatie : Kromhoutkazerne, K9, Vossengat
 Tijd : 16.30 – 19.30 uur

DE DEADLINE VAN HET AANLEVEREN VAN KOPIJ VOOR DE RUBRIEK KVMO-ZAKEN VOOR HET MEINUMMER IS 6 APRIL 2020.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren



Ereleden:

KTZT b.d. ir. S.J.J. Hoffmann
 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 ing. M.E.M. de Natris

Hoofdbestuur:

Voorzitter:
 KTZ ing. M.E.M. de Natris
 Vice-voorzitter:
 KTZ ing. W.P. Groeneveld
 Secretaris:
 LTZ2OC (LD) N.J. van Lierop
 Penningmeester:
 KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt
Namens Afdeling Noord
 KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Namens Afdeling Midden
 KLTZ H.M. van Rijn

Namens Afdeling Zuid

KLTZ R.O.P. Pulles
Namens Afdeling Caribisch gebied
 KLTZ (LD) C.M. van der Pijl EMSD
Namens Werkgroep Postactieven
 KLTZ b.d. M.A. Eland
Namens Werkgroep Elders Actieven
 LTZ1 (LD) KMR M. Venema
Namens Werkgroep Jongeren
 LTZ3 (LD) H.M. Krul
Namens de Werkgroep Genderbeleid
 KLTZ b.d. M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:

Noord:
 KLTZ (LD) J.L. ten Berg
 KLTZ b.d. P.J. van Maurik
 KLTZ b.d. B. Fritzsche
 LTZ1 (LD) P.Y. Handgraaf-Blok
Midden:
 KLTZ H.M. van Rijn

KTZ (TD) ir. J.J. Bleijs
 KLTZ b.d. J. de Jonge
 KTZ b.d. H. van Eijdsen

Zuid:

KLTZ R.O.P. Pulles
 maj KL b.d. P. van der Laan
 KLTZ (SD) b.d. A.J. Zwiers
 KLTZA b.d. P.A. Brons
 (postactieven)

Caribisch Gebied:
 KLTZ R.A.J. Wesdorp

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

Nuldelijnsondersteuner (NOS) KVMO
 KLTZ b.d. Theo Zelisse
 parteejo@gmail.com /
 06-41464319

Adres secretariaat:

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

Onderlinge Bijstand

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

dom francisco manuel de melo:

DE STRIJD IN HET ENGELSCH KANAAL

tusschen de spaansche en hollandsche wapenen

anno 1639



uit het portugeesch vertaald door dr. m. de jong