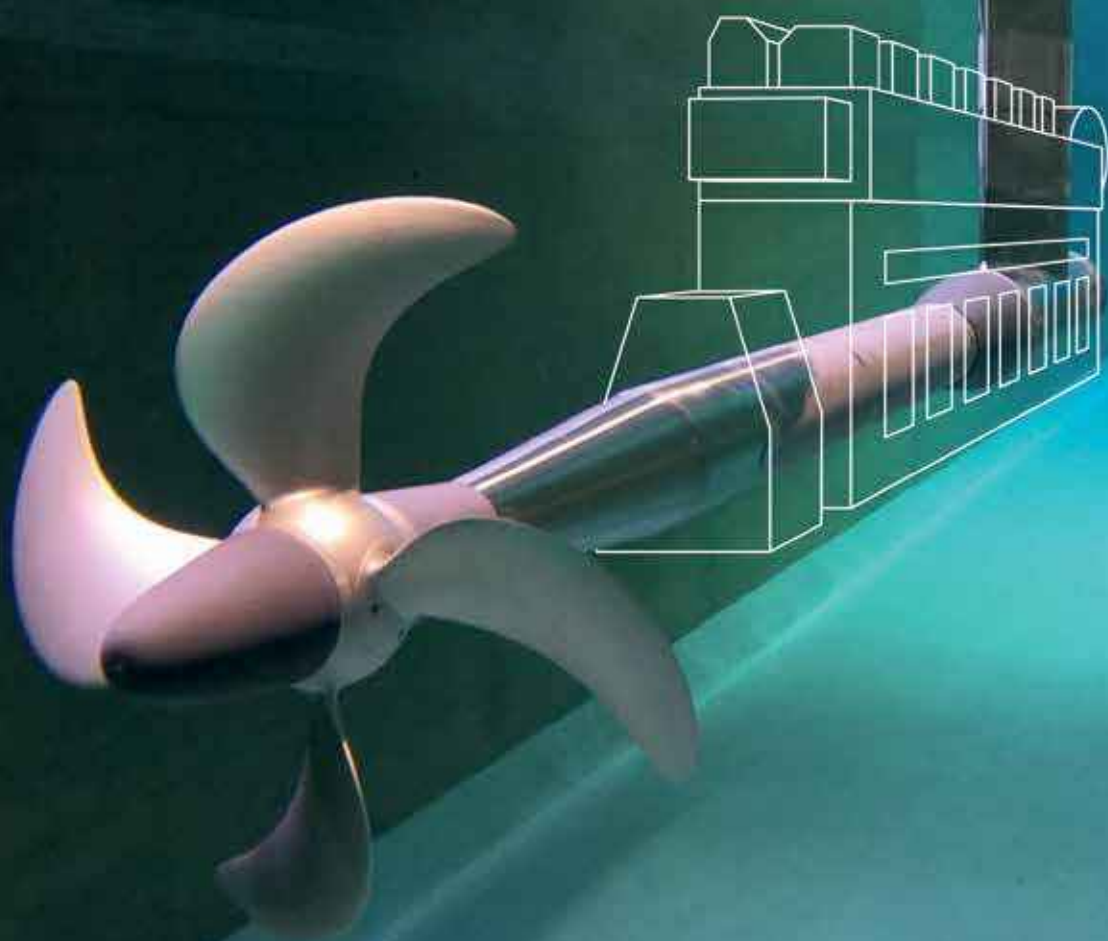


Geavanceerde simulatietechniek voor scheepsvoortstuwing



**Mensenrechten
tijdens maritieme
operaties**

**Virtual Reality
voor opleiding
en training**

**Holslag over
de arrogantie
van de macht**

Inhoud



COLUMNS

- 3 **VOORZITTER KVMO**
- 10 **JONATHAN HOLSLAG**
- 16 **SERGEI BOEKE**
- 21 **THEO BRINKEL**
- 30 **BEREND VAN DE KRAATS**

ACTUEEL / KENNIS

- 4 **MENSENRECHTEN TIJDENS MARITIEME OPERATIES**
Martin Fink
- 11 **TOEPASSING VIRTUAL REALITY**
Michel Caspers
- 17 **HARDWARE IN THE LOOP**
Lode Huijgens en Arthur Vrijdag
- 24 **KM IN KOREAANSE WATEREN**
Jan Schoeman

MENSEN / ACTIVITEITEN

- 29 **JONG**
Oscar Stap
- 31 **KVMO ZAKEN**
In Memoriam
Nieuwe leden

VASTE RUBRIEKEN

- 9 **REACTIES**
- 15 **CARTOON**
- 22 **BOEKEN**



www.kvmo.nl



**Marineblad is een uitgave van
de Koninklijke Vereniging
van Marineofficieren**

ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:

KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
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,
KOLMARNIS R.A.J. de Wit

Medewerkers:

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

Adres redactie

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

Vormgeving

Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukwerk

Wilco Art Books
Vanadiumweg 8
3812 PZ Amersfoort

Advertenties

070-383 95 04

Abonnementen

Voor leden van de KVMO is het Marineblad gratis. Informatie over het lidmaatschap van de KVMO staat op: www.kvmo.nl onder 'FAQ'.

Niet-leden betalen € 49,50 (NL) of € 69,50 (buitenland) per jaar.

Copyright Marineblad

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

Adreswijziging

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

foto cover: Proefopstelling van de HIL open water test, met ingetekend de dieselmotor. Behorend bij het artikel 'Hardware in the Loop' (foto Huijgens/Vrijdag)

Column

Ook in dit Marineblad weer artikelen over uiteenlopende onderwerpen. Van de toepassing van *Virtual Reality* tijdens opleiding en training, via een nieuwe onderzoeksmethode voor het testen van scheepsvorststuwing naar het onderwerp mensenrechten bij maritieme operaties. Waar marineofficieren zich toch allemaal mee bezighouden!



Wat bijna alle artikelen gemeenschappelijk hebben is dat ze aanbevelen bepaalde dingen anders te gaan doen. Veranderingen dus. Gelukkig hebben alle artikelen ook gemeen dat ze niet sec verandering bepleiten maar vooral verbetering. Beter nieuwe apparatuur testen, beter oefenen, beter produceren, beter mensenrechten beschermen. Volgens mij is verbeteren de essentie van veranderen. En dat betekent wat mij betreft omgekeerd dus ook dat als een verandering geen verbetering is, we deze achterwege kunnen laten.

Een veel voorkomende eigenschap van veranderingen, innovaties en vernieuwingen is dat ze in het begin niet altijd goed gaan. Misschien was toch niet alles helemaal goed doordacht, of liepen zaken anders dan gepland. Dat kan erg vervelend, tijdrovend, duur of zelfs gevaarlijk zijn. Een risico daarbij is dat men de tijdelijke tegenslag ziet als het niet werken van de verandering. En dat men die verandering (verbetering!) dus niet zou moeten doorzetten. Juist dan is het belangrijk om vol te houden en de *drive* te behouden om de verbetering door te zetten. Daarbij moet men uiteraard niet blind doorstomen. Signalen die aangeven dat er iets niet goed gaat, moeten worden opgepikt en meegenomen in de verdere verbetering.

Naast de kinderziektes kan een verbetering zorgen voor iets dat nog nooit eerder is gebeurd. Een dichte brug op een schip, een waterdichte deur die met één hendel open en dicht gaat (de Royal Navy vond dat deze eeuw pas een goed idee), een daglicht commandocentrale, onbemande machinekamers en TC's, geen papieren kaart meer op de brug, vrouwen bij de onderzeedienst, ga zo maar door. Tegen al deze veranderingen is weerstand geweest, vaak omdat ze onbekend waren en men het oude vertrouwde niet kwijt wilde. Achteraf bleek dat ze toch allemaal verbeteringen waren en nu weten we niet beter.

Even een kleine *sidestep*: de discussie over de COVID-vaccins vind ik in deze categorie vallen. Ja, ze zijn nieuw en ja, ze zijn snel ontwikkeld, sneller dan ooit tevoren. En dat roept weerstand op. Kan zo snel invoeren wel goed zijn, zijn ze wel voldoende getest? Ik heb daar vertrouwen in. Als de maat voor betrouwbaarheid van iets de tijdsduur van de ontwikkeling daarvan is, dan zou het alleen maar langer gaan duren voor innovaties plaatsvinden, immers hoe later die innovaties dan komen, hoe betrouwbaarder ze zouden zijn! En ook bij de invoering van de vaccins zullen er dingen misgaan. Maar ik denk dat de vaccinaties voor een enorme verbetering zullen zorgen en dat het daarom hard nodig is ze in te voeren.

Terug naar dit Marineblad. Alle artikelen komen van mensen uit de praktijk, die zien welke veranderingen, verbeteringen er nodig zijn. Dat vergroot volgens mij juist de kans van slagen van die veranderingen: ze komen vanuit de organisatie, er is al draagvlak en er is al gezien wat er echt nodig is. Onze cartoonist Henk Boomstra slaat hierover, zoals gebruikelijk, de spijker weer vol op z'n kop. Ik wens u veel leesplezier en vooral inspiratie toe en ik nodig u uit uw eigen ideeën en verbetering naar voren te brengen. En gebruik daar vooral uw Marineblad voor!

De KVMO maakt deel uit van de



@Voorzitter_KVMO



Mariniers van de Unit Interventie Mariniers (UIM) verrichten een boarding van een verdachte Skiff in de Golf van Aden, september 2009 (MCD/Sjoerd Hilckmann)

De invloed van mensenrechten op de Nederlandse zeestrijdkrachten

Dat de marine ter bescherming van mensenrechten kan worden ingezet, zal bij niemand tot verbazing leiden. Deze bescherming behoort immers bij de grondwettelijke taak van de krijgsmacht om de internationale rechtsorde te handhaven en te bevorderen. De zeestrijdkrachten en mensenrechten zijn op die manier onlosmakelijk aan elkaar verbonden.

Aandacht voor het rechtsgebied mensenrechten vanuit een maritieme dimensie is doorgaans beperkt, terwijl de invloed ervan op maritieme operaties om verschillende redenen niet meer is weg te denken. Deze bijdrage geeft aan waarom en op welke wijze dit rechtsgebied voor de Koninklijke Marine steeds belangrijker is en naast internationaal zeerecht en zeeoorlogsrecht als een nieuwe loot aan de stam van rechtsgebieden op zee moet worden gezien.

De mens op zee

Het is niet onlogisch dat mensenrechten als rechtsgebied lange tijd nauwelijks een onderwerp is geweest waar

de maritieme dimensie mee te maken had. De zee kent nu eenmaal geen permanente bevolking. Net zo min als staten rechtsmacht hebben over grote delen van de zee. Twee zaken zijn in ieder geval nodig voor de werking van mensenrechten: individuen en een verantwoordelijke staat. De meeste invloed van recht op maritieme operaties komt voort uit het internationaal zeerecht, waarin de bekende maritieme zones en doorvaartregimes bepalend zijn voor de inzet van marines. Een enkele mensenrechtelijke norm in het zeerecht ligt verscholen in de reddingplicht van personen in nood op zee en het verbod op slaventransporten.¹ Tijdens gewapende conflicten is naast het zeerecht het zeeoorlogsrecht van invloed op maritiem

optreden. Hoewel het zeeoorlogsrecht tot het humanitair oorlogsrecht behoort, dat vele beschermende waarborgen voor burgers kent, bevat dit gedeelte geen mensenrechtelijke normen. Zeeoorlogsrecht draait vooral om regels over schip, goed en neutraliteit.

In klassieke verhandelingen over recht en maritieme strategie, zoals *The influence of law on seapower*² en *Law, force & diplomacy at sea*,³ worden mensenrechten niet besproken. Ook meer recente handboeken, zoals Geoffrey Till's *Seapower*, behandelen het onderwerp niet. De Nederlandse Maritieme Doctrine noemt de term een enkele keer in de context van een beperkende factor voor maritiem optreden maar geeft er verder geen tekst of uitleg bij.⁴ De doctrine doet mensenrechten daarmee af als een beperking, een benadering die we over de invloed van recht in maritiem-strategisch denken overigens wel vaker zien. Zo stelde de Britse Admiraal Sir Herbert Richmond in zijn boek *Seapower in the modern world* (1934)⁵ dat regels voor oorlogvoering een beperking zijn voor *Seapower* en dat de oorlogvoering ter zee daarom bewust weinig regels kent: de inzet van het maritieme instrument moet namelijk niet onnodig beperkt worden.

'Het onderwerp mensenrechten is vandaag de dag een belangrijke factor voor inzet van de Nederlandse zeestrijdkrachten'

Fast forward naar de huidige tijd zien wij dat, onder meer door de groei van het internationaal zeerecht – de regels over de veiligheid op zee (IMO-regelgeving) en de gewoonterechtelijke zeewaartse uitbreiding van het oorlogsrecht – handelingsperspectieven op zee steeds meer aan regels onderhevig zijn. Met mensenrechten komt daar nog een rechtsgebied bij. Een beperking of niet, het rechtsgebied is vandaag de dag een belangrijke factor voor de inzet van de Nederlandse zeestrijdkrachten.

Dit laat zich uitleggen aan de hand van vier onderwerpen: de huidige instabiliteit in de landen rondom de Middellandse Zee, het individu als tegenstander in maritieme operaties, de evolutie van Europese mensenrechten en het Nederlands buitenlands- en veiligheidsbeleid.

Instabiliteit rondom de Middellandse Zee

Allereerst zorgen de aanhoudende conflicten in de landen rondom de Middellandse Zee sinds de Arabische Lente van 2011 voor instabiliteit die een enorme irreguliere migratietoename in de Middellandse Zee en haar subregio's teweegbrengt. In het algemeen vormt de Middellandse Zee al, zoals Michael Teitelbaum in *Naval Strategy and policy in the Mediterranean* stelt: *'...a kind of gigantic*



Functionarissen van het EU-agentschap Frontex in gesprek met migranten tijdens de operatie Poseidon (European Union– Frontex)

geographical cauldron [ketel] *for the economics, politics and passions that surround international migration*'.⁶ De huidige geopolitieke situatie van aanhoudende conflicten in de regio verhitten deze ketel nog meer. Hoewel de migratiecijfers in zuidelijk Europa in de afgelopen jaren zijn gedaald, houden de conflicten druk op de irreguliere migratie naar Europa via verschillende wegen in de Middellandse Zee.

Migratiestromen zijn op zichzelf niet meteen een militair probleem. Europese landen besloten echter dat de inzet van marines een deel van de oplossing voor aanpak ervan kon zijn.⁷ Verschillende operaties zijn sinds 2015 opgeleid, zoals de operaties *Triton*, later *Themis* geheten (in het centrale gedeelte van het Middellandse Zeegebied), *Poseidon* (in het oostelijk gedeelte) en *Indalo* (in het westelijk gedeelte), allemaal onder leiding van EU-agentschap Frontex. De migratiecrisis gaf ook een *boost* aan de hervorming van dat agentschap, dat momenteel een *standing corps* van 10.000 man ontwikkelt waar ook Nederland met militairen aan deel zal nemen.⁸ Daarnaast startte de EU-operatie (EUNAVFOR) *Sophia*, sinds maart 2020 opgevolgd door *Irini*. De NAVO draagt bovendien sinds 2016 bij met de inzet van de *Standing Naval Maritime Group* tussen de Turkse en Griekse eilanden in de Egeïsche Zee.⁹ De huidige NAVO-operatie *Sea Guardian* in de Middellandse Zee heeft geen expliciet mandaat dat zich specifiek richt op migratie, anders dan dat het bijdraagt aan '*deterrence on terrorist and other transnational threatening illegal activities in different parts of the Area of Operations (Mediterranean Sea)*'.¹⁰ Los van de redenen waarom en op welke wijze marines worden ingezet in de Zuid-Europese invloedssfeer,¹¹ is het een feit dat zij daarmee in aanraking komen met individuen in penibele situaties op zee. Deze operaties kunnen daardoor ook een mensenrechtelijke dimensie hebben.¹² Zo kan de inzet bijvoorbeeld te maken krijgen met het mensenrechtelijke beginsel van *non-refoulement*, dat kort gezegd inhoudt dat vluchtelingen niet uitgezet of teruggestuurd mogen worden naar de grenzen van een grondgebied waar hun leven of vrijheid bedreigd wordt op grond van bijvoorbeeld ras, godsdienst, nationaliteit of politieke overtuiging.

Met andere woorden, de huidige migratiecrisis in de Middellandse Zee en de inzet van marines daarin, zorgt voor aanraking met het rechtsgebied van mensenrechten. Ter vergelijking; dit is minder het geval in de spanningen tussen de landen rondom de Zuid-Chinese Zee en de Stille Oceaan, waar het primair om statelijke spanningen gaat over (grond)gebied, expansie van invloedssfeer en natuurlijke rijkdommen. Die spanningen bestaan ook in de Middellandse Zee, maar kennen daar bovenop een reeks extra spanningen door politieke, geografische en sociaal-economische factoren, waardoor Europa geconfronteerd wordt met individuen die kiezen om over zee richting Europa te komen. En als we de grenzen van het Koninkrijk centraal nemen en onze blik even voorbij Europa verbre-

den, dan is het interessant dat het recente rapport van de Adviesraad Internationale Vraagstukken (IAV) over het Caribisch gebied in deze context aangeeft dat de uittocht van Venezolanen wereldwijd tot één van grootste migratiecrises behoort.¹³

De mens als tegenstander in huidige maritieme operaties

Een tweede factor van invloed is dat de mens als tegenstander meer centraal is komen te staan in maritieme operaties. Na een focus op goederen in de maritieme embargo-operaties uit de jaren negentig (Irak, voormalig-Joegoslavië, Haïti), leek 9/11 tevens de start van een focus op personen (niet-statelijke actoren) in de strijd tegen

maritiem terrorisme. Tijdens operatie *Active Endeavour* en *Enduring Freedom* werd gezocht naar terroristen op zee. Enkele jaren erna volgde de opkomst van piraterij

rondom de Hoorn van Afrika. En na het uitbreken van de Arabische Lente bevatte de VN-resoluties inzake het Libië-conflict de oproep om naast goederen ook op zoek te gaan naar huurlingen als onderdeel van de maritieme embargo-operatie.

De mens is daarnaast niet alleen in de context van maritieme veiligheidsoperaties, maar ook in gewapende conflicten op zee meer centraal komen te staan. Illustratief is de inzet van Israëlische strijdkrachten aan boord van de *Mavi Marmara*. Dit schip trachtte in 2010 de Israëlische blokkade voor de kust van Gaza te doorbreken. Israël greep in, kwam aan boord en nam de controle van het schip over. Een belangrijk onderdeel van de discussie die uit dat optreden volgde, lag bij de rechtmatigheid van geweldgebruik tegen individuen aan boord en bij de vraag in welke juridische context (oorlogsrecht of mensenrechten) het geweldgebruik beschouwd moest worden. Deze casus laat zien dat tijdens een gewapend conflict op zee, naast een *ship-to-ship*-dimensie, er een dimensie is bijgekomen waarin de aanraking met de mens staten en operators ertoe dwingt zich er steeds meer van te vergewissen dat er mogelijk mensenrechtelijke aspecten aan maritiem optreden zitten.

De evolutie van de werking van Europese mensenrechten

Natuurlijk is het niet zo dat de Koninklijke Marine tot bovengenoemde ontwikkelingen nooit in aanraking is geweest met mensen op zee. Maar naast een meer intensieve aanraking door het soort operatie (maritieme veiligheidsoperaties) en de huidige geopolitieke situatie aan de zuidgrenzen van Europa is er nog een factor van belang waarom mensenrechten voor Europese marines een grotere rol zijn gaan spelen. Dit betreft de ontwikkeling van het geografische toepassingsbereik van het Europese mensenrechtenverdrag (EVRM). Voorheen was het EVRM een rechtsregime dat zich primair manifesteerde tussen een overheid en personen op het *eigen* grondgebied. Tegenwoordig accepteert het Europese Hof voor de

'Een overzichtelijk beeld van het volledige spectrum van mogelijke toepasbare mensenrechten op zee bestaat nog niet'



Als een boardingteam een dhow onder controle heeft voor een inspectie is juridisch nog niet uitgekristalliseerd of de marine, en daarmee dus de staat, rechtsmacht over de individuen aan boord van de dhow uitoefent (Operatie Atalanta)

Rechten van de Mens (EHRM) dat, in uitzonderlijke gevallen, de rechtsmacht van een staat over mensenrechten ook *extraterritoriaal* van toepassing kan zijn. Bovenop de territoriale insteek van de term, kan rechtsmacht ook bestaan wanneer bijvoorbeeld sprake is van feitelijke controle door overheidsfunctionarissen over personen. Deze interpretatie zorgt voor een breder toepassingsbereik van het EVRM, zodat staten (weliswaar in uitzonderlijke gevallen) ook overzee kunnen worden aangesproken op de verplichtingen die zij hebben tegenover individuen op grond van het EVRM. Als voorbeeld kan de *Jaloud*-zaak dienen, die ging over Nederlands militair optreden in Irak (een schietincident bij een checkpoint in de Iraakse provincie Al Muthanna) en werd door het EHRM beschouwd door de bril van het Europese mensenrechtenverdrag. Deze juridische evolutie is dus significant voor militair optreden. En situaties op zee zijn er niet van uitgesloten.

De discussie over de rechtsmacht en toepassing van mensenrechten op zee werd in meer structurele zin aangewakkerd in de context van antipiraterijoperaties rondom de Hoorn van Afrika. Europese rechtspraak¹⁴ onderstreept dat rechtsmacht in de context van het EVRM bestaat aan boord van oorlogsschepen. Maar het is de vraag wat, in uitzonderlijke gevallen, feitelijke controle over personen in de maritieme context precies betekent. Is dat bijvoorbeeld wanneer een boardingteam een dhow onder controle heeft voor een inspectie, een gekaapt schip met piraten heeft overmeesterd of een schip met een onwillige crew inspecteert tijdens een maritieme embargo-operatie?¹⁵ Dit zijn gevallen die discussie kunnen opleveren over de vraag

of de marine, en daarmee dus de staat, rechtsmacht over een persoon uitoefent via maritiem optreden.

Ten slotte is in deze factor van invloed belangrijk te onderstrepen dat de juridische afdwingbaarheid voor mensenrechten via rechtsmacht van een staat die voorbij de landsgrenzen geldt, geen wereldwijde maar vooral een Europese ontwikkeling is. Het gaat hier om de reikwijdte van het EVRM, zoals geïnterpreteerd door het EHRM. Ook hier is het dus interessant dat Nederland als onderdeel van Europa beïnvloed wordt door de juridische ontwikkeling op het gebied van de Europese mensenrechten, in tegenstelling tot bijvoorbeeld het handelen van de marines van Canada of Australië.

Het Nederlands buitenlands- en veiligheidsbeleid

Als vierde factor van invloed geldt het Nederlands buitenlands- en veiligheidsbeleid. Dit beleid komt tot stand op basis van politieke keuzes. Een land kan namelijk ook besluiten zijn strijdkrachten buiten conflicten te houden die mogelijk een mensenrechtelijke dimensie hebben. Nederland heeft echter gekozen zich naast het bevorderen van handelsbelangen en armoedebestrijding ook te richten op het bevorderen van de internationale rechtsorde. Bij de bevordering van de internationale rechtsorde als een internationaal stelsel van normen en afspraken dat zich richt op vrede en veiligheid¹⁶ hoort ook de bescherming van mensenrechten. De gedachte is dat Nederland op die manier het beste opkomt voor zijn eigen politiek-strategische belangen en tevens het hoofd kan bieden

aan actuele dreigingen. Inzetten op de bescherming van mensenrechten is dus een bewuste Nederlandse politieke keuze. De huidige Geïntegreerde Buitenland- en Veiligheidsstrategie 2018-2022 stelt dat de veiligheidsinzet bijdraagt aan doelstellingen zoals de bescherming van mensenrechten. Dit betekent dus dat de marine als instrument van het buitenlands veiligheidsbeleid op een directe of indirecte manier kan worden ingezet ter bescherming van mensenrechten.

Optreden op zee

Naast bovengenoemde politiek-strategische redenen voor de inzet van de marine, zijn mensenrechten tegelijkertijd een stelsel van regels die invloed hebben op het daadwerkelijke optreden. Deze regels bestaan uit een reeks van verschillende verplichtingen waaraan een staat zich heeft te houden. De krijgsmacht treedt op als handen en voeten van die staat. Terwijl onrechtmatig geweldgebruik de strafrechtelijke route voor het vervolgen van diegene die het geweld heeft toegepast opent, kan het rechtsgebied van mensenrechten een weg openen waarin de staat wordt aangesproken op een schending van, bijvoorbeeld, het recht op leven. Met betrekking tot dit daadwerkelijk optreden op zee zijn twee punten interessant om hier te benoemen.

Ten eerste, welke mensenrechten precies van toepassing kunnen zijn op het militaire maritiem optreden en op welke wijze deze moeten worden ingevuld in de maritieme dimensie, is op dit moment nog niet uitgekristalliseerd. In ieder geval trekt het optreden van de krijgsmacht logischerwijs onderwerpen aan zoals het recht op leven (in de context van geweldgebruik), onderwerpen rondom detentie (zoals foltering, recht op vrijheid en het recht om onverwijld voor een rechter te worden gebracht) en *non-refoulement*. In deze context zullen ook de recente discussies over zogeheten *push-back*handelingen de lezer niet zijn ontgaan. Mensenrechten zoals het recht op huwen, een gezinsleven, vereniging of meningsuiting zullen in zuivere militaire context minder van belang zijn, maar zijn niet uitgesloten in een bredere maritieme context. Dit laatste blijkt bijvoorbeeld uit een zaak die diende voor het EHRM uit 2009, over het schip *Borndiep* van de abortusstichting *Women on Waves* tegen Portugal, waarin het recht van meningsuiting centraal stond.¹⁷ Zoals gezegd zijn tijdens de inzet in antipiraterijoperaties stappen gemaakt welke mensenrechten in de maritieme dimensie van belang kunnen zijn en hoe deze moeten worden geïnterpreteerd. Maar een overzichtelijk beeld van het volledige spectrum van mogelijk toepasbare mensenrechten en hoe ze op zee te interpreteren bestaat nog niet.

Ten tweede dient men zich te realiseren dat het schenden van mensenrechten door een staat niet alleen ontstaat bij handelingen op zee, maar ook is terug te voeren op handelingen in een eerder traject. Hieronder kan bijvoorbeeld de wijze waarop een functionaris is getraind en opgeleid vallen, maar ook handelingen die ergens anders in de keten plaatsvinden. Ter illustratie hiervan dient de bevrijdingsoperatie door de *Marine Nationale* van een

door piraten gegijzeld Frans jacht. Volgens het EHRM had Frankrijk in deze zaak de mensenrechten geschonden, niet omdat de bevrijdingsactie, arrestatie en het overbrengen van verdachten over een afstand van 6.000 km naar Frankrijk te langzaam was verlopen, maar omdat de verdachten daarna, eenmaal in een Franse cel, niet snel genoeg voor een rechter waren verschenen.

Conclusie

Wie vandaag de dag over de invloed van recht op *seapower* wil schrijven, ontkomt mijns inziens niet aan de mensenrechtelijke factor. Althans niet wanneer het Europese perspectief van maritiem optreden wordt belicht. Nederland ligt in een werelddeel dat zich geconfronteerd ziet met irreguliere migratievraagstukken, extraterritoriale toepassing van Europese mensenrechten en dat bovendien een buitenlands- en veiligheidsbeleid voert dat is gericht op de bevordering van de internationale rechtsorde, waaronder de bescherming van mensenrechten. In die context is het voorzienbaar dat de Nederlandse (zee-) strijdkrachten als instrument van de staat daarvoor wordt ingezet en met mensenrechtelijke aspecten te maken krijgen. Tegelijkertijd wordt de Koninklijke Marine in haar optreden uitgedaagd doordat de werking van mensenrechten op zee in dit stadium niet volledig is uitgekristalliseerd. Desalniettemin valt niet te ontkennen dat het rechtsgebied van mensenrechten naast internationaal zeerecht en zeeoorlogsrecht een groeiende nieuwe loot is aan de stam van rechtsgebieden die van invloed zijn op maritiem optreden.

KLTZ (LD) mr. dr. M.D. (Martin) Fink is Hoofd Juridische Zaken van de Koninklijke Marechaussee. Dit artikel is op persoonlijke titel geschreven.

Noten

- 1 Zie artikel 98 en 99 VN-Zeerechtverdrag.
- 2 D.P. O'Connell, *The influence of law on seapower* (1975).
- 3 K. Booth, *Law, Force & diplomacy at sea* (1985).
- 4 *Grondslagen van het maritiem optreden* (2014), p. 299 en 313.
- 5 H. Richmond, *Seapower in the modern world* (1934).
- 6 M. Teitelbaum, *Mediterranean states and migration* in J.B. Hattendorf (red.) *Naval Strategy and policy in the Mediterranean. Past, present, future* (2000).
- 7 M. Drent, 'Militarising migration? EU and NATO involvement at the European border', in: *Clingendael Spectator* 4 (2018). Te raadplegen op: <https://spectator.clingendael.org/pub/2018/4/militarising-migration/>
- 8 Met militairen van de Koninklijke Marechaussee.
- 9 <https://mc.nato.int/media-centre/news/2016/standing-nato-maritime-group-two-conducts-drills-in-the-aegean-sea>.
- 10 <https://mc.nato.int/missions/operation-sea-guardian/focused-operations-force-composition>.
- 11 Zie ook *The Guardian*: 'UK plan to use navy to stop migrant crossings is unlawful, lawyers warn', 7 augustus 2020. <https://www.theguardian.com/world/2020/aug/07/uk-plan-to-use-navy-to-stop-migrant-crossings-is-unlawful-lawyers-warn>.
- 12 S. Hill, B. Bastomski, 'Legal Dialogue on Human Rights Obligations: NATO's Aegean Sea Activity as a Case Study', in: *Harvard Law School National Security Journal*, oktober 2020. Zie: <https://harvardnsj.org/2020/10/legal-dialogue-on-human-rights-obligations/>.
- 13 AIV-rapport no. 116, *Veiligheid en rechtsorde in het Caribisch gebied*, 10 september 2020, p. 20.
- 14 Zie bijvoorbeeld EHRM, *Hirsi Jamaa and others versus Italy* (2012), para. 76.
- 15 Zie uitgebreider M.D. Fink, *Maritime interception and the law of naval operations* (2016), p.199-208.
- 16 Definitie uit de *Nationale Veiligheid Strategie* 2019, p.15.
- 17 EHRM, *Women on Waves and others versus Portugal*, 2009, no. 31276/05.

Reactie naar aanleiding van het artikel 'Flightplan 2035. Maritieme Militaire Luchtvaart: een blik op de toekomst', door LTZ1 dr. R. de Ruyter e.a., Marineblad nr. 5 2020.



'Het tragische ongeval met de NH90-helikopter bij Aruba heeft mij, net als vele (oud-) collega's bij de MLD, aangegrepen. Langs deze weg wens ik de familie, geliefden, vrienden en collega's van de twee omgekomen bemanningsleden sterkte bij het verwerken van hun enorme verlies.

In het Marineblad van augustus jongstleden was een vlam-mende toekomstvisie te lezen op de maritieme luchtvaart bij de Nederlandse krijgsmacht. Daarop kwamen eveneens vlam-mende reacties. Allemaal toe te juichen en blijk gevend van springlevende passie voor een tak van de luchtvaart die dat verdient. Geen taak kan echter zo belangrijk zijn dat zij niet veilig mag worden uitgevoerd. Inmiddels is door de Onderzoeksraad voor Veiligheid een verkennend onderzoek verricht waarvan de bevindingen zijn gepubliceerd. Lezing van dat rapport maakt zeer pijnlijk duidelijk dat de Groep Maritieme Helikopters (GMH) niet in staat is gebleken de bemanning in kwestie effectief te beschermen tegen enkele risico's die al zo oud zijn als de luchtvaart per helikopter.

In Flightplan 2035 en de reacties daarop wordt breed uit-gepakt met beschouwingen en toekomstvisies die voorna-melijk technologische ontwikkelingen betreffen. Er worden slechts enkele zinnen besteed aan de wijze waarop de GMH is geïntegreerd in het Commando Luchtmachtstrijdkrachten en het Defensie Helikoptercommando (DHC). Ook het opleidings-traject van het vliegend personeel en hoe dat wordt ingezet krijgen nauwelijks aandacht. Dat zijn twee aspecten die een cruciale rol gespeeld lijken te hebben in de aanloop naar een volkomen vermijdbaar ongeval. Ik verklaar mij nader.

Met de introductie van de NH90 maakte de GMH een tech-nologische reuzensprong die gevolgen had voor alle betrok-kenen. De Koninklijke Luchtmacht (KLu) heeft iets meer dan twintig jaren geleden een vergelijkbare reuzensprong gemaakt met de introductie van drie moderne helikopter-types. In de eerste periode waarin die types operationeel werden ingezet is er een tijdsbestek van enkele maanden ge-weest waarin drie helikopters (twee CH-47D Chinook en een Apache AH64-A) verloren zijn gegaan als gevolg van crashes die werden veroorzaakt door desoriëntatie (beide Chinooks) en een misverstand over wie de helikopter bestuurt (de Apache). Dat daarbij geen dodelijke slachtoffers zijn geval-len mag een wonder heten. De belangrijkste conclusie uit de

daarop volgende onderzoeken door de KLu was dat er ernsti-ge tekortkomingen bestonden in het toenmalige opleidings-en trainingstraject van helikoptervliegers. Raadpleging van de ervaringsgegevens in het rapport van de OVV wijst uit dat de Tacco onervaren was en de vlieger een aantal vliegreuen had dat in de tijd van de Westland Lynx als minimaal gold om als boordvlieger gekwalificeerd te kunnen worden. Daarbij zij opgemerkt dat het aantal vliegreuen als Pilot in Command op type ongeveer de helft bedraagt van wat toen gebruikelijk was en het aantal simulator-uren ongeveer een derde meer.

De conclusies en suggesties voor vervolgonderzoek door de OVV zijn in dit licht deprimerend leesmateriaal. Ik citeer: "Uit de eerdere onderzoeken van de Onderzoeksraad voor Veilig-heid naar voorvallen bij Defensie, is vast komen te staan dat beleidskeuzes met betrekking tot capaciteit, trainingen en opleiden, bij hebben gedragen aan het ontstaan van ernstige voorvallen. Onderzocht zou moeten worden of dit ook hier aan de orde was." En: "In hoeverre zijn vliegers voldoende opgeleid en of getraind om ervoor te zorgen dat zij niet in een soortgelijke situatie terecht komen?"

Twee stellingen dringen zich op. Binnen het DHC is kennis en ervaring aanwezig over opleidings- en trainingsaspecten bij de introductie van nieuwe en complexe helikoptertypes die een risico vormen voor de vliegveiligheid. Van die kennis en ervaring lijkt geen effectief gebruik te zijn gemaakt.

Ik vraag me af of voor, tijdens en na de introductie van de NH90 het opleidings-, kwalificatie- en trainingstraject voor vliegend personeel aan een voldoende grondige herziening is onderworpen. Daarbij ben ik me uiteraard bewust van het feit dat de NH90 per vlieguur significant hogere kosten kent dan het voorgaande type en een keuze voor meer training op een vliegsimulator zeer voor de hand lag. Bij deze daag ik de GMH uit. Graag lees ik in een Marineblad in de nabije toekomst (wat mij betreft nadat de Inspectie Veiligheid De-fensie haar onderzoek heeft afgerond en gepubliceerd) een vlam-mend betoog over hoe het operationele concept voor het opereren met de NH90 herzien dient te worden en hoe een adequaat opleidings- en trainingsniveau is te garanderen met inachtneming van alle kennis en ervaring die daarover binnen en buiten Defensie beschikbaar is. Buiten het feit dat dit zeer belangrijk is voor de toekomstbestendigheid van de maritieme luchtvaart hangen er mensenlevens van af.'

LTZV1 KMR Sjoerd Boleij

Reactie van de auteurs

We willen de heer Boleij danken voor zijn brief en medele-ven. 2020 was voor de Marineluchtvaartdienst een droevig jaar. De betrokkenheid van velen, waaronder oud-MLD'ers, is een welkome steun en helpt bij het verwerken van het verdriet. De oproep en het aangedragen vraagstuk zijn interessant en relevant, maar hebben geen directe relatie met het artikel waar de heer Boleij aan refereert. Ongetwijfeld zullen deze vragen ook worden gesteld en onderzocht door de onderzoekscommissie van de Inspectie Veiligheid Defen-sie (IVD). Op de resultaten van dat onderzoek mogen we niet vooruitlopen, maar deze zullen te zijner tijd de vragen moeten wegnemen.

Column



‘Echt militair
weerwerk
tegen vreemde
overheersing komt
neer op duidelijke
rode lijnen en de
bereidheid deze te
verdedigen - tegen
elke prijs’

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

‘**D**e dijken zullen breken.’ Met dit korte zinnetje in het Oude Testament voorspelt de profeet Isaiah dat de toenemende macht van het naburige rijk zou leiden tot agressie. De metafoor van de dijkbreuk komt vaker voor in de geschiedenis van de wereldpolitiek. In 1806, bijvoorbeeld, vergelijkt de Pruisische diplomaat Friedrich von Gentz de ambities van Napoleon Bonaparte opnieuw met ‘een rivier die buiten haar oevers dreigt te treden’. Even opvallend in de geschiedenis is hoe moeilijk het is zo’n kentering in de machtsbalans te voorkomen.

Macht leidt tot arrogantie. Dat is immer zo geweest. Macht zonder weerstand en grenzen leidt ook immer tot imperialisme – een bijzonder onaangename ervaring voor hen die door zo’n imperium verschalkt worden. Een machtsverschuiving is vaak een traag proces. Zoals Henry Burggraaf Bolingbroke opmerkte duurt het vooral lang eer de rijke landen door hebben dat hun gouden eeuw voorbij is en de rollen dreigen om te keren. De roes van de zelfgenoegzaamheid.

Zo ook ervoer Von Gentz dat leiders zijn bezorgdheid in de wind sloegen en de ambities van het rusteloze Frankrijk onvoldoende ernstig namen. Hij sprak van schuldige onverschilligheid. ‘Wanneer een generatie zo verteerd wordt door egoïsme en een eerloze manier van denken,’ zo vervolgde hij, ‘dan is slavernij een feit nog voor een nieuwe heerser zich opdringt en verbleekt de samenleving nog voor ze wordt veroverd.’

Vandaag kijken we opnieuw aan tegen het begin van een machtsverschuiving, een die nog veel fenomenaler zou kunnen zijn dan de opkomst van het imperialisme van Napoleon. China heeft een veel groter potentieel voor dominantie. En zelfs als we het Chinese politieke systeem, de onderdrukking van minderheden en de censuur buiten beschouwing laten, dan nog moeten we ons zorgen maken over een toekomstbeeld waarin China zich ontwikkelt tot een nieuw imperium. Opnieuw: macht leidt bijna altijd tot arrogantie.

De kwestie is niet zozeer dat we meteen moeten vrezen voor een nieuw Waterloo; de kwestie is dat we moeten voorkomen dat het komt tot een nieuw Waterloo. Vandaag heerst echter de idee dat we kunnen streven naar een machts-evenwicht met China zonder offers, dat er zoiets bestaat als competitie zonder pijn. Dat is de teneur in Europa, maar ook in het Biden-team.

China wordt erkend als een concurrent, maar tegelijkertijd moeten bedrijven gewoon door kunnen gaan met het verhuizen van hun productie, het afstaan van hun kennis en het meewerken aan de Chinese dumpingpolitiek. Zo werkt dat niet. Als we de machtsbalans willen herstellen, door de eigen economie te verstevigen of landen als India te helpen, dan zullen we onze economische relaties met China moeten durven herzien.

Ook in het militaire domein hangt Washington de illusie van *balancing without sacrifice* aan. Het Biden-Team stuurt aan op een vorm van *offshore balancing*, waarbij het China vanaf afstand in toom probeert te houden en buurlanden bewapent. Een beetje wat de Britten probeerden in de negentiende eeuw. Maar dat is niet meer dan schaduwboxen. Echt militair weerwerk tegen vreemde overheersing komt neer op duidelijke rode lijnen en de bereidheid deze te verdedigen – tegen elke prijs. Het is soms moeilijk en beangstigend om in het reine te komen met de enorme krachten die zich in de wereldpolitiek opbouwen, maar toch blijft net dat de taak van een krijgsmacht.



De 3D-lanceerbuis LCF (Defensie)

Werken aan virtual reality-toepassingen op de XR-Campus

Onze Koninklijke Marine zet met de vervangende mijnenbestrijdingscapaciteit de eerste stappen richting onbemande vaartuigen, maar houdt met overige nieuwbouwprojecten nog vast aan de bemande vaart. Vrede en veiligheid op en vanuit zee blijft voorlopig vooral mensenwerk. Om de mensen aan boord maximaal te ondersteunen zet het CZSK daarnaast in op nieuw technologieën. De maritieme innovatieclusters (MIC) onderzoeken hoe technologieën zoals 3D-printen en 3D-scanning, drones en data voor onderhoud kunnen bijdragen aan ons gereedstellings- of instandhoudingsproces. Dit artikel gaat over één zo'n technologie, virtual reality, die binnen de XR-Campus voor de marine in eigen huis wordt ontwikkeld. Een kijkje in de keuken van de campus met drie in het oog springende projecten, een overzicht van de stand van zaken en een blik op de toekomst.

Virtual reality (VR) dateert al uit 1939, maar het heeft ruim zeventig jaar geduurd voordat de technologie echt tot wasdom kwam. Sinds het uitkomen van de Oculus DK1 VR-bril in 2013 groeit de toepassing van de technologie exponentieel, zowel in de entertainment gamesindustrie als in zogeheten *serious gamessectoren* waar de technologie professioneel wordt toegepast (zie voor uitleg en ontwikkelingen in VR verderop). MIC-VR ziet potentie in de toepassing ervan bij het opleiden en trainen van marinepersoneel, maar VR biedt veel meer kansen. Zo kan de technologie gebruikt worden

in de voorbereidingen op missies én is ze een aansprekend hulpmiddel bij het werven van jonge medewerkers. Om de technologie optimaal te benutten is het MIC-VR geëvolueerd in de XR¹-Campus waarmee CZSK beschikt over een *in house*-ontwikkelstudio voor toepassingen van virtual reality.

Niet aanbesteden, maar investeren: de XR-Campus

VR en *serious gaming* zijn een antwoord op een aantal zaken binnen de marine zoals schaarste in praktijklocaties

(schepen) voor trainingen en in het docentencorps. De lesmethode sluit bovendien meer aan bij de belevingswereld van jonge (potentiële) medewerkers. Ook zijn ze een goed voorbeeld van het in een betekenisvolle omvang en binnen een relevante termijn in de organisatie integreren van *emerging technologies*, een wens van de CZSK. *Modelling* en *simulation* is het vakgebied van het Simulatie Centrum Maritiem en dat heeft de opdracht gekregen om te onderzoeken hoe VR op de onderwijs- en werkvloer kan worden ingepast en hoe de nieuwe technologieën waarde kunnen creëren voor de organisatie. In de aanloop naar de XR-Campus is eerst de markt verkend, hebben we een netwerk opgebouwd en onderzocht hoe het marktaanbod te gebruiken voor de marine. Er bleek al snel dat het oorspronkelijke voornemen om nieuwe technologieën in te kopen te kostbaar werd en te tijdrovend in verband met inkoop- en aanbestedingsregels. De opdracht was eenvoudig te groot en te veelomvattend om uit te besteden. Bovendien konden veel technologieën niet zomaar worden ingekocht, want waar klop je aan voor een applicatie voor het oefenen van torpedoladen op een Luchtverdedigings- en Commandofregat (LCF)?!

De conclusie was: zelf doen en investeren. Zo is in september 2019 de XR-Campus ontstaan, een eigen productieafdeling van de marine die applicaties op maat ontwikkelt op basis van ideeën en wensen van de werkvloer. Overleg en opdrachtverlening verlopen via korte lijnen, merkten onze eerste opdrachtgevers, en we kunnen soms binnen twee dagen iets bouwen. Zo hebben we voor een zichtlijneetopdracht een machinekamer gevisualiseerd waar een nieuw waarschuwingssysteem moest worden ingebouwd. Virtueel kon worden vastgesteld of het systeem op de goede plek kwam. Ook bleek een kanon op brugvleugel van het OPV groter dan verwacht. Met een applicatie van de XR-Campus kon worden bepaald of er voldoende zichtlijn overbleef voor de officier van de wacht.

De campus bestaat uit een vast team van militairen en burgers die voor de marine werken. Het team wordt aangevuld met reservisten en stagiaires. De groep re-

servisten bestaat uit mensen die al in de game-industrie gewerkt hebben en uit pas afgestudeerde mensen die, na een stageperiode bij de campus en het behalen van hun diploma, bij de marine de kans krijgen om werkervaring op te doen. Het gaat om 3D-modelleers, *gamedesigners*, *gamedevelopers* en *technical artists*. Ze werken in ontwikkelteams samen met onderwijsontwikkelaars, instructeurs en operationele militairen om de kunstmatige

3D-wereld vorm te geven en de VR-beleving te ontwerpen en te bouwen.

De XR-Campus is inmiddels volop in bedrijf. Hieronder volgen enkele applicaties die in de loop van 2021 worden opgeleverd. De verwachting is dat het komend jaar ruimte ontstaat om nieuwe opdrachten aan te gaan.

Tactische vloer

Voor de Nederlands Belgische Operationele School (NL-BEOPS) wordt in samenwerking met de opleidingseenheid Tactische vorming een moderne versie van de tactische vloer ontwikkeld. Tot 2013 werden voor de lessen Tactische vorming houten blokken gebruikt met daarin een "kaartje met relevante scheeps-, koers- en vaartinformatie". Het operationele scenario speelde zich af op een vloerkleed dat de diverse landen moest afbeelden. Na een bepaalde tijd verplaatste de instructeur de blokken zodat een nieuwe situatie ontstond. De opvolger van deze lesmethode, multimedia met beamer, is inmiddels ook achterhaald.

Momenteel ontwikkelt de XR-Campus een hypermoderne tactische vloer waarvoor drie eisen gelden: het scenario moet (uiteraard) vooraf opgebouwd kunnen worden en het moet stap voor stap af speelbaar zijn voor de leerlingen. Om het maximale leereffect te bereiken moet het scenario daarnaast *real time* manipuleerbaar zijn op basis van de interactie in en met de klas. Het ontwerp is inmiddels klaar in de vorm van een VR-multiplayer. Het gevisualiseerde zeegebied is gebaseerd op werkelijke hoogtekarten, van de 'echte' wereld. De instructeur kan er eenheden in plaatsen, verplaatsen, roteren en verwijderen, zowel individueel als gegroepeerd. Op de eenheden



De tactische vloer met houten blokken en de tactische vloer in VR (Defensie)



Het 3D-model LCVP (Defensie)

kunnen *variable range markers*, peiling en afstandsgegevens aan- en vast worden gezet. De eenheden zelf zijn die van echte schepen, inclusief organieke helikopters, en ook 'vijandige' eenheden – zowel vliegend als varend – zijn onderdeel van het palet aan keuzemogelijkheden voor te oefenen scenario's. De toeschouwer kan zelf rondvliegen over het scenario en eventueel een visueel perspectief kiezen: een vrij perspectief of van bovenaf (*mapview*). De instructeur kan toeschouwers ook op vooraf bepaalde plaatsen 'vastzetten', zodat iedereen het scenario vanuit hetzelfde perspectief ziet. Het enthousiasme over de nieuwe trainingsmethode is groot: 'Dit is de perfecte aanvulling op het theorieonderwijs', aldus de hoofdinstructeur van de tactische vloer. Het wereldbepalende, beperkende vloerkleed ligt opgevouwen in de kast.

De XR-Campus gaat de applicatie doorontwikkelen, bijvoorbeeld met verschillende vormen van informatie en synthetica zoals wapens en vectorpijlen in plaats van numerieke snelheidsinformatie. Zo promoveert het 'spel' tot een daadwerkelijke zeeslag voor gevorderden, waarin teams tegen elkaar *wargamen* op basis van informatie die in de werkelijke wereld ook aangeboden of beschikbaar is.

Proceduretrainer LCVP

Voor de Surface Assault Training Group (SATG) werkt de XR-Campus aan een VR-proceduretrainer op een laptop van de Landing Craft Vehicle Personnel (LCVP). Dit vaartuig heeft een relatief klein motorcompartiment waardoor lesgeven er lastig is. Er passen slechts twee personen rondom de motor, inclusief instructeur. De XR-Campus ontwikkelt een digitaal 3D-model van de LCVP waarin met VR-technologie gewerkt kan worden. In de virtuele realiteit kunnen alle cursisten vanuit hetzelfde perspectief in de machinekamer met de instructeur meekijken zonder elkaar fysiek in de weg te zitten. De ontwikkelaars van de XR-Campus zijn op expeditie geweest naar Texel om referentiemateriaal zoals foto's en video's te maken aan boord van een LCVP. Samen met de militairen van SATG hebben ze de procedures doorgenomen en in kaart

gebracht waar in het model veel detail nodig is en op welke plekken detail minder van belang is. De programmeurs zijn tegelijkertijd de boekwerken in gedoken om te doorgronden welke onderdelen van de machinekamer, zoals kleppen en afsluiters, van animaties voorzien moeten worden om als speler echt de bedieningshandelingen te kunnen uitvoeren. Ze hebben inmiddels een systeem gebouwd waarmee luiken en kleppen bediend kunnen worden en een systeem waarmee informatie over de diverse onderdelen in de machinekamer getoond kan worden op een interactieve tablet. Op basis van het referentiemateriaal heeft het ontwikkelteam het 3D-model bijna af. Het legt nu de laatste hand aan een tussenversie om die samen met de klant door te nemen en de volgende ontwikkelstappen in kaart te brengen.

Proceduretrainer Torpedo herlaadrijl

Voor de KMTO ontwikkelt de XR-Campus een VR-proceduretrainer van de torpedo herlaadrijl aan boord van een LCF. Het verzoek voor de trainer is gedaan, omdat de praktijktijd op het echte systeem schaars is en dus goed benut moet worden voor training die echt alleen in de praktijk kan. De VR-technologie bewijst zijn nut doordat de theorieles en het aanleren van de procedurestappen gebeurt in een omgeving met de *look and feel* van het schip zonder dat leerlingen en instructeur het klaslokaal verlaten. Om dat te bereiken heeft het ontwikkelteam de torpedobergplaats van een LCF in zijn geheel gemodelleerd in 3D (zie de eerste foto), inclusief de lanceerbuis en het torpedohijssysteem. De leerling kan alle handelingen en stappen doorlopen om de torpedo vanuit de stelling in de lanceerbuis te laden en deze lanceer-gereed te maken. De applicatie helpt hem door telkens het te bedienen onderdeel aan te wijzen en de voortgang bij te houden op een scorebord. De eerste test met leerlingen is inmiddels succesvol verlopen. Het oordeel van de instructeur: 'De simulator is van grote toegevoegde waarde in de les'.

Ook deze applicatie staat op de nominatie voor doorontwikkeling. De informatie moet nog meer intuïtief

beschikbaar komen en aangevuld worden. Denk daarbij aan systeemkennis en uitleg over werkingsprincipes. Ook is momenteel een instructeur of coach nog een randvoorwaarde. Maar zodra er een goed begeleidingssysteem geïmplementeerd is, kan de leerling de theorie zelfstandig leren door er 'in de praktijk' mee te spelen via VR. Alle theorie moet *storybased* worden gevoegd, waarna de leerling de Netflix-serie *Torpedolaunch LCF* volledig virtueel ondergaat.

Toekomst

Naast de uitrol van de drie VR-applicaties wil de XR-Campus vanaf 2021 de samenwerking intensiveren met de afdeling Maritieme IT (onderdeel van DMO/JIVC) en de krachten bundelen op het gebied van simulatie, visualisatie en innovatie. Ook een verhuizing staat op stapel, naar het Maritime Emerging Technologies Innovation Park (METIP) in Den Helder. De nieuwe (civiele) locatie wordt gefinancierd vanuit de 'Regio Deal Kop van Noord-Holland'.² Door de XR-Campus in het METIP in te bedden, is uitbreiding mogelijk met een aantal werkervaringsplekken, met financiering vanuit de Regio Deal of het bedrijfsleven. Uiteindelijk is het de bedoeling dat de campus een volwaardige startup-incubator wordt. Als de XR-Campus binnen het METIP voldoende kan groeien, dan kan de campus een uniek kenniscentrum worden dat de kop van Noord-Holland op de kaart zet met innovatieve XR-tech-

nologie, simulatie en *serious gaming* en als dé plek voor jongeren die zich in deze vakgebieden willen ontwikkelen.

Resumé

Binnen CZSK is de XR-Campus dé softwareontwikkelaar voor VR en *serious gaming*-toepassingen. Voor nieuwe, jonge leerlingen in het OKM-onderwijs breidt de campus het keuzepalet uit met moderne, leuke en motiverende leermiddelen die beter aansluiten bij hun belevingswereld. Eenmaal doorontwikkeld kunnen de zelfstandig te gebruiken leermiddelen - Netflix-waardig en *storybased* - helpen de druk op instructeurs en leslocaties te verlichten en de onmisbare, maar schaarse praktijklessen aan boord doelgerichter in te zetten. De combinatie met de Regio Deal, waarin CZSK optreedt als *launching customer* in het METIP, biedt een goede kans op schaalvergroting en verdere professionalisering van de campus. En dankzij die potentie om sterk te groeien, kan de XR-Campus - naast de Kop van Noord-Holland - CZSK in positieve zin op de (wervings-)kaart zetten. In ieder geval zal 2021 voor de werknemers van de XR-Campus een spannend jaar zijn: diverse projecten worden uitgerold en de verhuizing staat op stapel. Ik hoop u, al dan niet virtueel, te treffen.

Sergeant-majoor Michel Caspers is werkzaam bij het Simulatie Centrum Maritiem van het Commando Zeestrijdkrachten.

Wat is Virtual Reality?

VR in dit artikel is de driedimensionale wereld die gegenereerd is door een computer. Een kunstmatige wereld waarin de toeschouwer wordt ondergedompeld door een stereoscopische ofwel VR-bril op te zetten. Stereoscopie is de - voorlopige - eindfase van de eeuwenlange ontwikkeling van beeld. Dankzij de techniek is de gebruiker via de VR-bril virtueel op een locatie naar keuze waar hij om zich heen kan kijken. Plaatjes zijn niet langer plat, voorwerpen kunnen interactief en in de juiste verhouding tot andere voorwerpen in de omgeving waargenomen en ervaren worden.

Moderne VR-brillen zijn, sinds de komst van de Oculus DK1 in 2013, allen grofweg opgebouwd volgens hetzelfde principe. In een plastic behuizing zijn één of twee minibeeldschermen met hoge resolutie gemonteerd samen met een lenzensysteem. De toeschouwer kijkt door de lenzen, als ware twee vergrootglazen, naar het beeldscherm waarop voor elk oog een apart gegenereerd beeld wordt vertoond. Elke lens heeft een *sweet spot*, een inblikhoek die het scherpste beeld geeft. Die kan per persoon verschillen en daarom wordt de afstand afgesteld op de afstand tussen de pupillen van de gebruiker. Het instelbereik van brillen met een individueel scherm voor elk oog is doorgaans groter dan dat van brillen met één scherm. Beeldverwerkingssoftware zorgt dat het getoonde beeld vervormd wordt om te compenseren voor vorm en kleurafwijking van de lens. Hierdoor ontstaat het stereoscopisch effect. Het in figuur 3 opengewerkte exemplaar van een VR-bril heeft voor elk oog een apart beeldscherm.

Microsensoren in de bril, een versnellingsmeter, een kompas en een gyroscoop, meten het gieren, slingeren en stampen (om in nautische termen te blijven) van de bril op het hoofd. Voor het

meten van de drie overige vrijheidsgraden - dompen, verzetten en schrikken - zijn twee principes in gebruik: *Outside-in tracking* maakt gebruik van laserbakens in het virtuele speelveld. Een camera in de bril neemt de bakens waar en software bepaalt aan de hand van de camerabeelden de afstand tot de laserbakens en daarmee de positie van de bril binnen de bakens. Deze methode is zeer accuraat qua trackingresultaten, maar beperkt de afmeting van het speelveld tot de ruimte tussen de bakens. *Inside-out tracking* gebruikt de beelden van twee tot vier camera's om de positie te bepalen. Deze methode is makkelijker om op te zetten en heeft in theorie een oneindig speelveld. De trackingresultaten zijn echter minder accuraat en worden sterk beïnvloed door lichtcondities. Dankzij de meetresultaten van het trackingproces weet de software, de *game engine*, waar de toeschouwer zich bevindt in het virtuele speelveld én waar hij of zij naar kijkt. Ze bieden voldoende informatie om de beweging van de toeschouwer overtuigend te presenteren in de virtuele wereld.

Met een VR-bril kijkt de toeschouwer weliswaar naar de virtuele wereld, maar hij kan er nog niet in interacteren. Dat gebeurt met controllers die door de hand(en) bediend worden. De positiebepaling van de controllers werkt op dezelfde manier als die van de VR-bril zelf. De puck in het midden is een losse *trackingunit* die zijn stand en positie doorgeeft aan de software. Normale gebruiksvoorwerpen, bijvoorbeeld een tennisracket, uitgerust met zo'n puck zijn zo bruikbaar voor een tennismatch in virtual reality met een tegenstander die zich overal op de wereld kan bevinden.

De VR-technologie ontwikkelt zich in razend tempo en er is voldoende om naar uit te kijken en mee te experimenteren. Zo zijn de nieuwe brillen lichter en hebben ze meer draagcom-

fort. Nieuwe beeldschermen hebben een grotere resolutie en minder afstand tussen de pixels, zodat het beeld scherper is en het zogenoemde *screendooreffect* (een donker statisch raster over het beeld) minder opvalt. Op het gebied van interactie zet



Een opengewerkte
Oculus CV1

de industrie in op ergonomisch beter ontworpen controllers die kunnen meten wat de positie van de vingers is. Daarnaast zet de industrie in op *handtracking*, waarbij software op basis van camerabeelden uitrekent wat de positie van de handen en de vingers is. Er zijn inmiddels ook brillen op de markt die met camera's aan de binnenkant de stand van de pupillen meten, *eyetracking*. Met die informatie kan de software het *rendering proces* – het generen van het digitale beeld – zo aansturen dat op de plek waar gekeken wordt de getoonde resolutie hoger is dan in het perifere blikveld. Dat helpt om complexe werelden te kunnen tonen met voldoende snelheid.

Een nieuwe categorie brillen, die de laatste drie jaar is geïntroduceerd, maakt gebruik van een geïntegreerde CPU-unit die vaak gebaseerd is op dezelfde technologie als die in smartphones. Het voordeel van zo'n mobiele processor is duidelijk; een speler die niet met een kabel aan een computer vastzit kan zich vrijer bewegen en loopt niet het risico dat hij in de knoop komt met de bewuste kabel. Er kleefte echter ook een nadeel aan dit soort headsets: smartphone processoren zijn nog niet zo krachtig als die in laptops of desktop pc's. De getoonde VR-wereld is hierdoor wat beperkt in complexiteit en *visual information fidelity*.

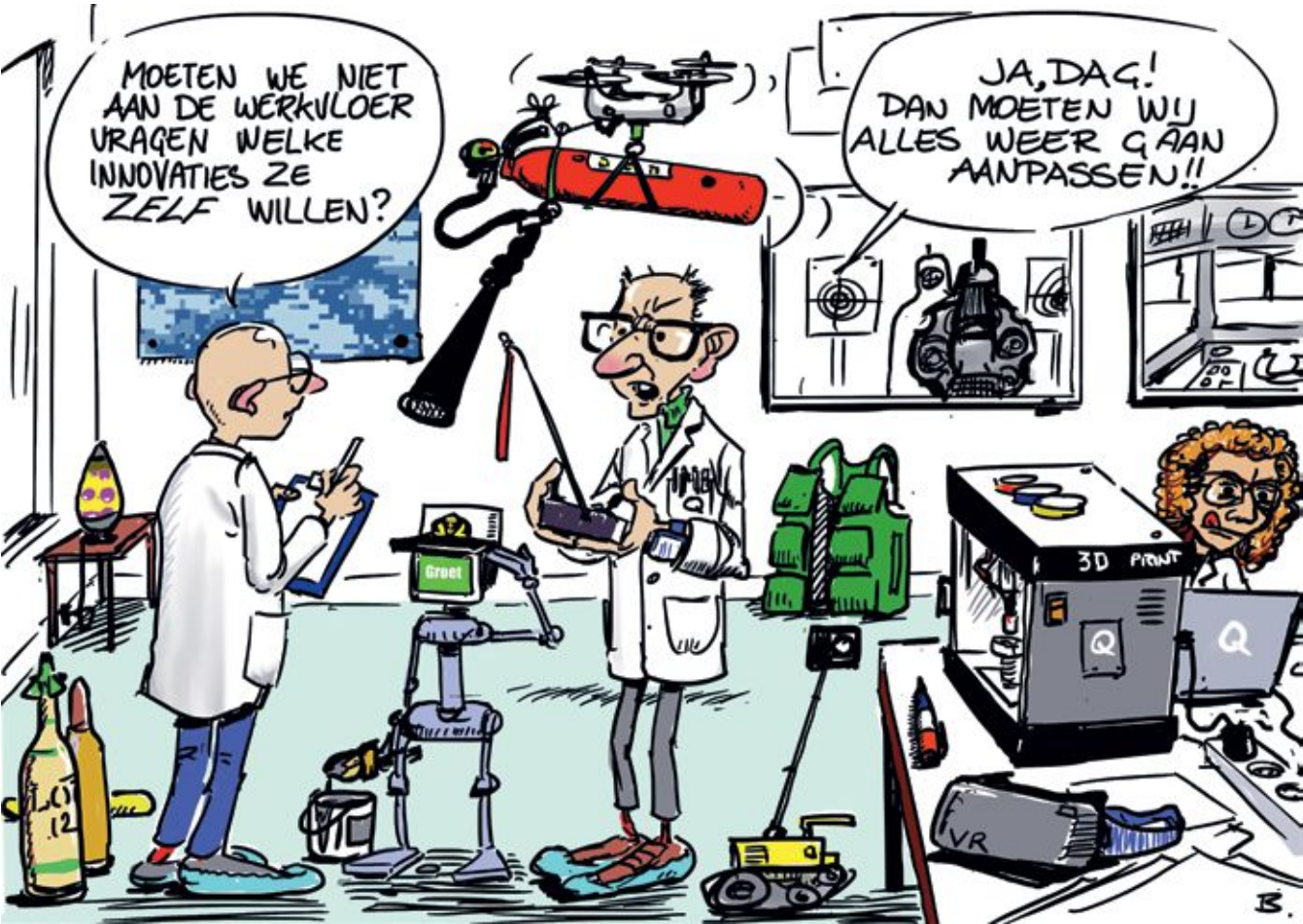
Noten

- 1

XR, als containerbegrip waarbij X staat voor extended, omvat drie deelgebieden: Augmented Reality (AR), Mixed Reality (MR) en Virtual Reality (VR). In dit artikel wordt verder alleen VR uitgelegd, maar voor de campus is de term XR gekozen, omdat zij werkzaam is voor alle deelgebieden.
- 2

Zie voor meer informatie over de Regio Deal en het METIP: <https://nhn.nl/projecten/maritime-emerging-technologies-innovation-park-noord-holland-metip/>

CARTOON



Column



‘Het lijkt wel een discussie in oorlogstijd waarbij een tegengeluid even niet welkom is’

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

Met de bestorming van het Capitool is *fake news* weer helemaal in. Overtuigd door de leugens van Trump en zijn trawanten, jarenlang opgehitst door FOX-news, en verstrengeld in de online echokamers van het eigen gelijk (Facebook) geloofde men oprecht dat de verkiezingen bezoedeld waren door grootscheepse fraude.

Nepnieuws, zoals disinformatie (onwaarheden) of misinformatie (bewust verspreide onwaarheden), gaat uitstekend samen met complot- of samenzweringstheorieën. De maanlanding was immers niet echt, *nine-eleven* was een *inside job* en er bestaat een netwerk van *deep underground military bunkers* (toepasselijk afgekort DUMBs) waarin allerlei ontoelaatbare praktijken plaatsvinden. De *deep state* moet men dus vooral letterlijk nemen. COVID-19 is helemaal een onderwerp dat kolkt en bruist van nepnieuws en complottheorieën. Sommigen ontkennen dat er überhaupt een pandemie is. Deze personen zouden wellicht een dagje mee moeten lopen op de intensive care van een gemiddeld ziekenhuis. Tegenwoordig wordt veel disinformatie ontkracht door politici (al blijven populistische het vrolijk propageren), belachelijk gemaakt door de media en geblokkeerd door social media. Maar soms schiet de bestrijding van nepnieuws helemaal door.

Een belangrijke vraag betreft of COVID-19 behandelbaar is. Binnen de geneeskunde zijn er grofweg twee stromingen: *practioners* (beoefenaars) – bijvoorbeeld huisartsen – en wetenschappers. In verschillende landen heeft een kleine groep *practioners* ontdekt dat er wel degelijk behandelingen zijn die goed tegen COVID-19 werken en ziekenhuisopname kunnen voorkomen. COVID-19 betreft immers een complex virus dat het immuunsysteem aantast en vervolgens verschillende ziektes veroorzaakt, die vaak met bestaande medicijnen behandeld kunnen worden – zoals bepaalde Macrolide antibiotica. Andere artsen, vooral uit de wetenschap, hebben dit krachtig afgewezen. De behandelingen zijn namelijk niet in gerandomiseerde proeven wetenschappelijk bewezen. Nadat deze artsen hun collega's hadden geridiculiseerd, deden de media er een schepje bovenop: kwakzalvers waren het. Berichten op Twitter of Facebook die de behandelingen aanprezen werden verwijderd: nepnieuws. Dit is onterecht, want het was geen disinformatie en geen misinformatie. Geneeskunde is geen exacte wetenschap, en *evidence-based medicine* dient gecomplementeerd te worden door praktijkervaring van de arts (*practice-based*) en de wensen van de patiënt. Wetenschap is ook observatie, en dat de behandelingen (nog) niet in klinische proeven zijn bewezen wil niet zeggen dat ze niet werken. Ze waren wel degelijk effectief, wat statistisch aangetoond kan worden.

De onenigheid binnen de geneeskunde heeft geleid tot het standpunt dat COVID-19 onbehandelbaar is en dat het vaccin de enige oplossing is. Waag het niet om een vraagteken te zetten bij het mRNA vaccin en het risico van langetermijneffecten op het immuunsysteem; dan ben je een antivaxxer. Het debat wordt hier niet doodgeslagen met een beschuldiging van nepnieuws, maar men wordt gelijk in de hoek van de complottheorieën geduwd.

Het lijkt wel een discussie in oorlogstijd – veel leiders hebben immers COVID-19 de oorlog verklaard – waarbij een tegengeluid even niet welkom is. Ook andere parallellen met de krijgskunde dringen zich op. Diegenen in de frontlinies, zoals huisartsen of militairen, hebben dikwijls meer kennis van hun patiënt of omgeving dan andere, wellicht hogere instanties. Zij moeten de ruimte krijgen om snel en naar eigen inzicht te kunnen handelen, en vooral niet, zoals de Nederlandse huisartsen, worden beperkt in hun optreden.

Ten tweede waarschuwde Eisenhower ooit voor het militair-industrieel complex, waarbij bedrijven bepalen welk militair materiaal, voor welke prijs, de staat nodig heeft. Artsen worstelen met een vergelijkbaar fenomeen: het farmaceutisch complex, dat dicht tegen de wetenschap ligt. De financiële belangen zijn hier eveneens fenomenaal. Onderzoeksjournalisten zouden beide lobby's scherp onder het vergrootglas moeten leggen. Tot slot *targeting*. De bestrijding van nepnieuws – zowel disinformatie als misinformatie – dient altijd doordacht, proportioneel en gericht plaats te vinden. Anders zou het middel wel eens erger kunnen zijn dan de kwaal.

***Next-level
experimental
research in the
ship model basin***

Hardware in the Loop in the towing tank

The HIL open water setup as it moves through the towing tank

Limits to installed engine power, different fuel compositions and new technologies such as fuel cells are all being considered to abate maritime emissions. These solutions vary greatly in terms of impact on ship design and supply chains. Yet, they have one thing in common: their potentially profound effect on the ship's capability to deal with the dynamic loads caused by wind, waves, and manoeuvres.¹

Past encounters with rough seas have shown that the dynamic performance of propulsion systems is a crucial aspect for naval ship operation. As a recent example, the Danish frigate KDM Iver Huitfeldt found itself in a violent storm during an Atlantic Ocean passage in early 2020, having to make its way through 15 metre waves. Had the frigate not been able to maintain propulsive thrust and heading in this hostile environment, the damage sustained would have been far worse than just a few leaking hatches and a torn off sonar dome. Incidents such as with the KDM Iver Huitfeldt show that without a well-designed propulsion system, a naval ship may become more of a danger to its own crew

than to its adversaries. In other words: the robustness of the well-known diesel engine and naval gas turbine have been proven over many decades, but will the naval power and propulsion system of the future be just as robust in realistic environmental and operational conditions?

How will 'alternative fuel'-engines, fuel cells, energy storage devices and hybrid combinations of these and other promising components behave in waves and during demanding manoeuvres? How can we ensure that the control and automation systems result in excellent propulsive capabilities, while preventing unexpected and undesired behaviour in case of component failures or

degradation? These questions all relate to the inherent risk and uncertainty that new technologies bring. According to the authors this should not be seen as a show stopper for implementing new technologies, but rather as a reminder to carry out different types of system testing, both at component and at system level as will be shown below.

Future-proof experiments

Noting the uncertainty regarding future ship propulsion systems as well as the importance of these systems for the sustainability, safety and operational performance of naval ships, the department of Maritime and Transport Technology of Delft University of Technology (TU Delft) has developed a new technique to accurately predict the performance of ship propulsion systems in realistic dynamic conditions. By introducing Hardware in the Loop (HIL) functionality into an open water test setup, the interaction between waves, propellers and machinery can be emulated at model scale whilst ensuring correctly scaled dynamic behaviour.

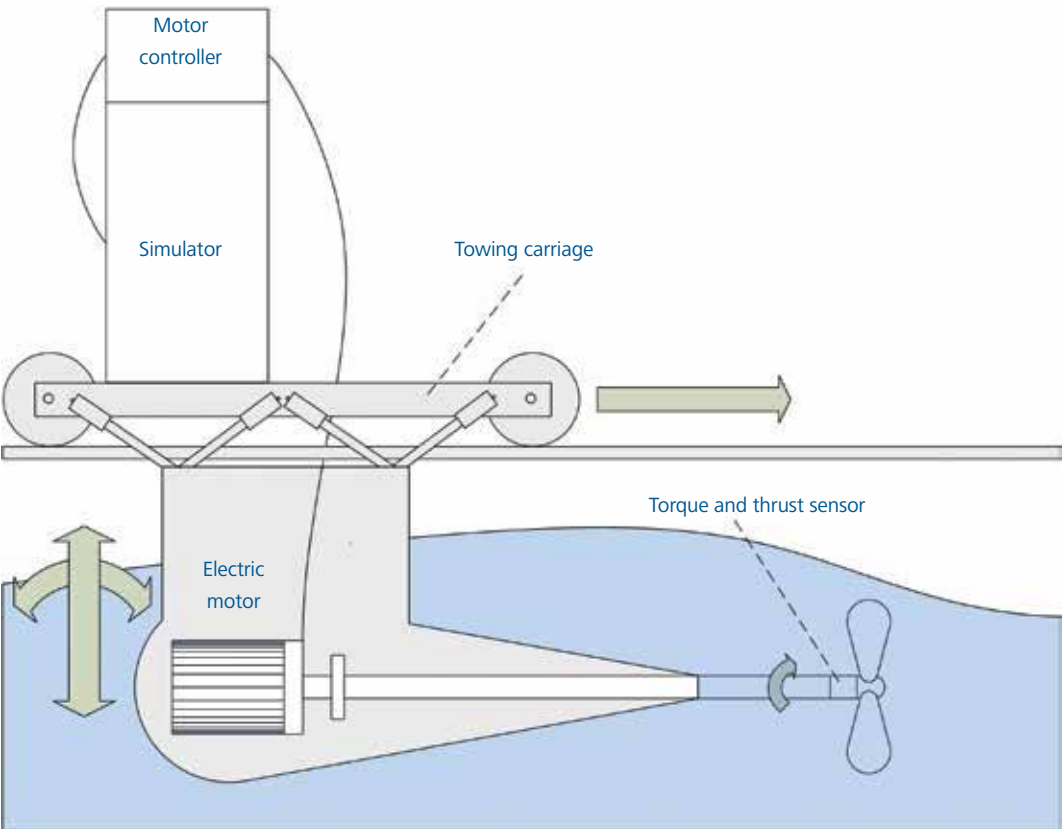
An open water test setup is a specialised tool to measure the static performance of scale model propellers in open water. The setup comprises an electric motor, a propeller and a sensor to measure propeller torque and thrust. HIL experiments, on the other hand, combine simulated and

hardware components in a single real-time experiment, and are already common in the automotive and aerospace industries. In the HIL open water test developed by TU Delft, engine room machinery (ranging from traditional diesel driven systems to complex hybrid systems that only exist on the drawing board at the moment) is simulated on a dedicated simulation computer, while the propeller and its environment are physically present; see the schematic drawing of such a setup on this page. On the simulation side, specialised processor boards were used, while a state-of-the-art open water setup was designed and manufactured by MARIN.

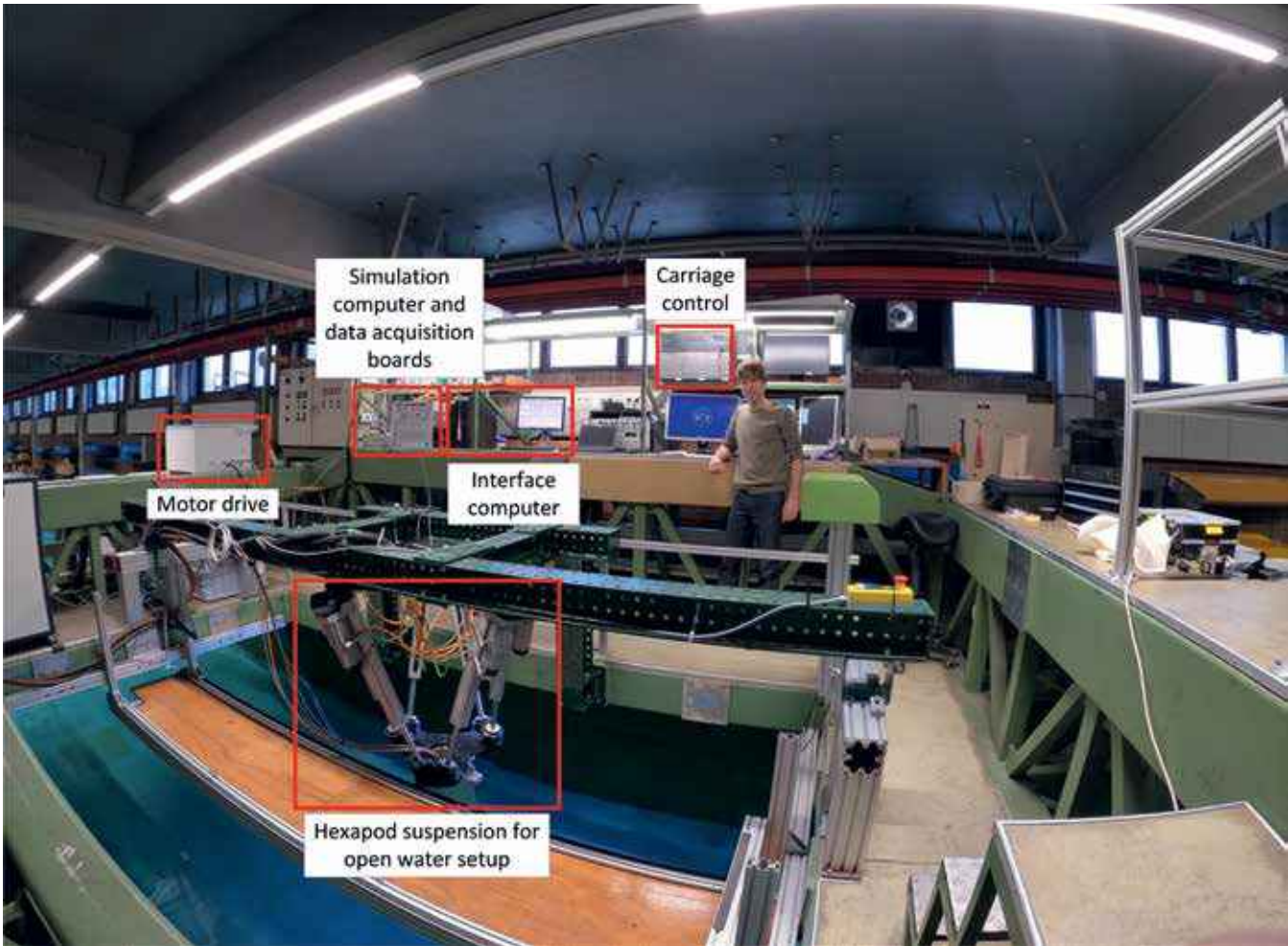
‘HIL open water tests allow to study the performance of a wide range of propulsion configurations in realistic conditions’

By combining machinery simulations with complex hydrodynamics around the propeller, HIL open water

tests allow to study the performance of a wide range of propulsion configurations in realistic conditions. These conditions range from regular wave fields to highly complex phenomena which are only partly understood, such as propeller ventilation events (where the propeller partly comes out of the water), vessel acceleration capability, effect of manoeuvring on the propulsion system and effect of increased ship resistance on the driving machinery. As such, questions related to the safety, performance and environmental friendliness of future propulsion systems can be answered on a scientific level.



Schematic drawing of the HIL open water test, demonstrated by TU Delft



Simulation and interface computers, motor drives and signal amplifiers required for the HIL open water tests, mounted on a towing tank carriage at TU Delft

To avoid the detrimental scale effects that are inherent in model scale experiments, several new features were developed and implemented. Without going into the scientific details, the authors have ensured that the observed dynamic behaviour on model scale is representative of the to-be-expected full scale behaviour. One of the innovative features is the so-called ‘virtual flywheel’ which is a piece of software that allows the experimenter to digitally adjust the polar moment of inertia of the drivetrain to its correct value. This is an important feature because drivetrain inertia is one of the main driving factors for the dynamic behaviour of the propulsion system.

First results

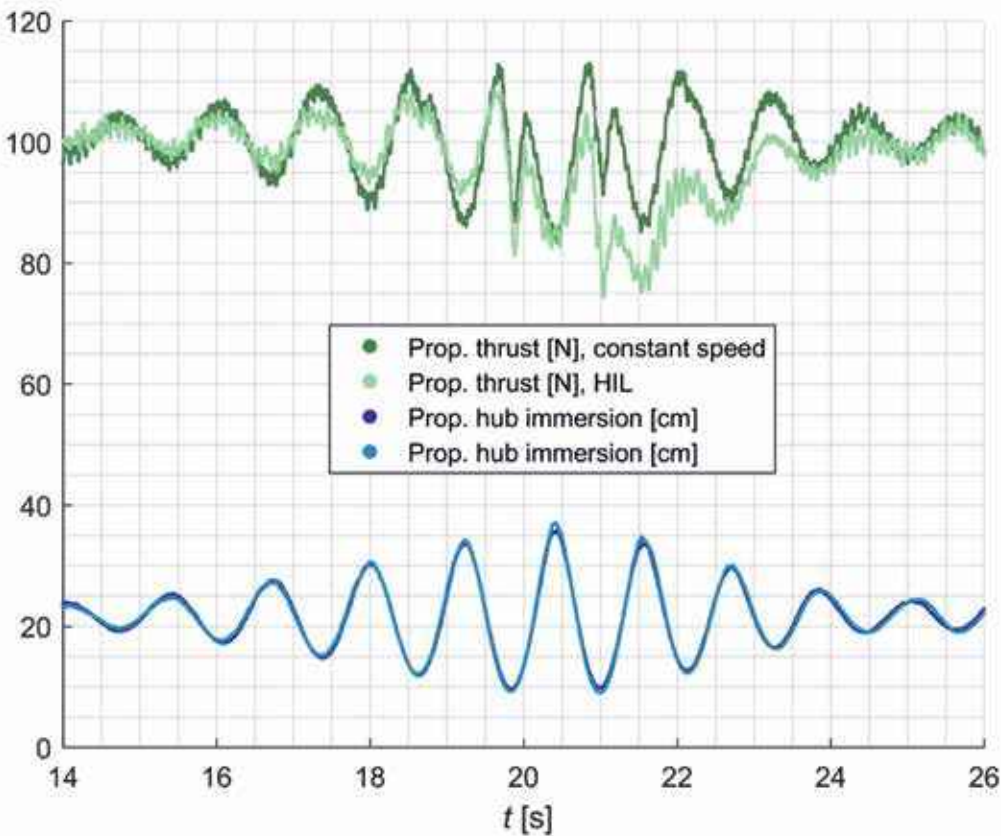
To produce a proof of concept, first experiments were conducted with a simulated traditional diesel-mechanical propulsion system and a propeller provided by MARIN. From these experiments, it was concluded that HIL open water experiments can indeed accurately emulate the interaction between engine, propeller and waves.

‘HIL can deliver a considerable contribution to the energy transition of the Royal Netherlands Navy’

As a second, more advanced experiment aiming to demonstrate the added value of HIL, open water experiments were conducted with a ventilating propeller. In these experiments, the propeller was brought close to the surface and moved through different types of wave fields, causing the blades to pierce the surface and draw air in wave troughs. Measurements from two of these experiments are shown in the graph on the next page. As can be seen, the resulting interaction between rapidly changing propeller load and the propulsion system has a considerable effect on propeller thrust. Such interactions have a large, yet underexposed impact on ship manoeuvrability and seakeeping capabilities, as well as on machinery load and wear.

Future (naval) application

With this, a wide range of new possibilities to investigate the complex, dynamic interaction between load and drive becomes available. For example, HIL open water tests allow to study the performance of any type of (naval) propulsion system in realistic dynamic environments. This



Propeller thrust measured while the propeller moved through a wave train, drawing air in the deepest wave troughs. Both HIL experiments and traditional, constant speed experiments were conducted in these conditions. As can be seen, the interaction between the (simulated) diesel-mechanical propulsion system and the ventilating propeller results in a complex, dynamic breakdown of propeller thrust, which cannot be reproduced by traditional open water experiments. This complex interaction will be demonstrated in more detail in the doctoral dissertation by Lode Huijgens

links up with the ambitions the Royal Netherlands Navy has expressed to decrease its environmental footprint in general and of the foreseen generation of navy support vessels in particular. In the latter case, it might be that there exists tension between ambitions and budget, but when costs are driven by risk and uncertainty regarding component TRL levels, the described setup can support de-risking of integrated hybrid plants of the future, especially when the uncertainty is related to the response to dynamic loads induced by the naval operating environment.

Besides described de-risking activities, the open water HIL setup can also support the development of innovative ship propulsion control systems, aiming at a balanced optimisation of acoustic signature (propeller cavitation), fuel consumption and emissions and manoeuvring capability, again in a realistic naval operating environment. Further scientific advances to increase understanding of dynamic system performance are made possible as well, especially when considering application of the setup within a depressurised towing tank (cavitation and ventilation) or in combination with laser-driven flow visualisation techniques such as Particle Image Velocimetry.

Conclusion

In summary, two important naval applications are envisioned for the open water HIL setup. First, dynamic open water experiments can accelerate the developments and uptake of new, carbon neutral technologies for ship propulsion. As such, HIL can deliver a considerable contribution to the energy transition of the Royal Netherlands Navy.

Second, the development of advanced ship control and automation systems that aim at a balanced optimisation of acoustic signature (propeller cavitation), fuel consumption and emissions and manoeuvring capability can benefit from the proposed HIL approach. With this new ‘tool’, the Royal Netherlands Navy has access to a worldwide unique capability which can be a valuable asset for the development of innovative yet robust and safe sustainable naval ship propulsion systems in the years to come. Potential naval stakeholders are welcomed to pick up the ball and to get in touch with the authors.

Acknowledgements

As a closing note the authors would like to extend their thanks to Jan de Boer and his team of specialists at MARIN, who managed to deliver a worldclass piece of scientific equipment despite all complex requirements. For the experiments conducted at TU Delft, the efforts of Cornel Thill, Peter Poot and the other team members of the towing tank were invaluable.

Ir. L.J.G. (Lode) Huijgens promoveert op 4 februari 2021 aan de TU Delft.

Dr. ir. A. (Arthur) Vrijdag is recent gestart met AVR Maritime consultancy and training.

Noot

1 Dit is een aangepaste versie van het gelijknamige artikel dat is gepubliceerd in het novemnummer 2020 van SWZ Maritime.

Column



‘Wat doe je met de officierseed als de regering zich tegen de Grondwet keert?’

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

The American people have trusted the Armed Forces of the United States to protect them and the Constitution for almost 250 years. As we have done throughout our history, the US military will obey lawful orders from civilian leadership, support civil authorities to protect lives and property, ensure public safety in accordance with the law, and remain fully committed to protecting and defending the Constitution of the United States against all enemies, foreign and domestic.’ Na de bestorming van het Capitool stuurde de militaire top van de Verenigde Staten, onder wie generaal Mark Milley, voorzitter van de *Joint Chiefs of Staff*, op 13 januari deze boodschap rond aan het hele militaire personeel.

Reden voor de brief was de aanwezigheid van (ex-) militairen onder de betogers die het hart van de Amerikaanse democratie aanvielen. Generaal Milley hoopte zijn militairen ervan te overtuigen niet meer aan dergelijke demonstraties mee te doen. De vorige president, Donald Trump, wordt ervan beschuldigd dat hij de demonstranten tot die daad had opgehitst. De oproep lijkt dan ook terecht. En in de tekst van de brief zijn parallellen te vinden met de Amerikaanse en de Nederlandse officierseed.

De Amerikaanse luidt als volgt: ‘I do solemnly swear (affirm) that I will support and defend the Constitution of the United States against all enemies, foreign and domestic; that I will bear true faith and allegiance to the same; that I take this obligation freely, without any mental reservation or purpose of evasion; and that I will well and faithfully discharge the duties of the office on which I am about to enter.’ Hij lijkt op de Nederlandse, die ik voor de volledigheid hier laat volgen: ‘Ik zweer (beloof) trouw aan de Koning, gehoorzaamheid aan de wetten, onderwerping aan de krijgstuicht. Zo waarlijk helpe mij God Almachtig (dat belooft ik).’

Een dergelijke eed is belangrijk in een democratische rechtsstaat, gezien het zogeheten politiek-militaire dilemma, zoals dat in de sociaalwetenschappelijke literatuur wordt genoemd: aan de ene kant heeft een democratie een krijgsmacht nodig om zichzelf te kunnen verdedigen, aan de andere kant mag die krijgsmacht niet zo sterk worden dat zij de democratie in gevaar brengt. Vandaar de onderschikking van de krijgsmacht aan de regering en de Grondwet. Artikel 97, lid 2, van de Nederlandse Grondwet luidt dan ook: ‘De regering heeft het opperbevel over de krijgsmacht.’

De gebeurtenissen in Washington van 6 januari jongstleden zijn in dit verband een waarschuwing. Wat doe je met de officierseed als de regering zich tegen de Grondwet keert? Wat als de democratie zichzelf in gevaar brengt? Het leek een uitermate onwaarschijnlijke situatie in een democratie, maar in Washington kwam het bijna zover. De democratisch gekozen regeringsleider – Donald Trump – riep nauwelijks verholen op tot bestorming van het parlement. Daarvóór had hij de uitslag van de democratische verkiezingen van november al in twijfel getrokken, zonder enige grond in de werkelijkheid. Wie of wat moet de krijgsmacht dan gehoorzamen? Wie gaat voor? De regering of de Grondwet?

Generaal Mark Milley heeft in zijn brief van 13 januari voor de Grondwet gekozen. Let op hoe hij in dat schrijven spreekt van ‘lawful orders from civilian leadership’. En van: ‘support civil authorities ... in accordance with the law’.

Laten we dit vooropstellen: het gaat om zeldzame situaties. Er is geen enkele reden om de integriteit van het officierskorps in twijfel te trekken. Het lijkt onwaarschijnlijk dat zo iets in Nederland gebeurt. En ook in Amerika heeft de democratische wal het rebelse schip gekeerd. Donald Trump is afgevoerd naar Florida en Joe Biden is de nieuwe president. Maar toch zijn dit soort vragen interessant: wie gaat voor, de regering of de Grondwet? Wie bepaalt dat? Daar zijn geen algemene regels voor te bedenken. Ik denk dat ieders geweten er een cruciale rol in speelt.

Boeken



Krijgslessen voor managers

Auteur	Jan Jaap Brouwer
Uitgever	Mediawerf
Omvang	167 blz.
Prijs	€ 22,50 (excl. verzendkosten)
ISBN	9789490463779

Dit boekje heeft een hele aardig poging gedaan om de kern en achtergronden van militair leiderschap te doorgronden en te kijken of dit ook toepasbaar is op de civiele wereld. Het wordt dan wel aanbevolen voor managers maar ik acht het ook zeer geschikt voor militairen omdat het ‘onder ons’ ook niet altijd even duidelijk is waarom we als militair bepaalde dingen doen op de manier waarop we ze doen.

Er worden drie elementen nader uitgewerkt, te weten onze verhouding tot complexiteit, onze verhouding tot onzekerheid en de aard en wijze waarop we opdrachten verstrekken, leidinggeven. Een complexe omgeving betekent dat er geen eenduidige relatie te vinden is tussen oorzaken en gevolgen. Je kunt je in beginsel op twee manieren verhouden tot complexiteit. De eerste manier (de Westerse) is proberen die complexiteit te beheersen. Dat door veel informatie te verzamelen en die in een planningsproces te structureren. Hierdoor denkt men toch voorspellingen te kunnen doen over toekomstige ontwikkelingen. De tweede manier (de Oosterse) kenmerkt zich door het accepteren van (je thuis voelen in) die complexiteit. Iedere onverwachte verandering wordt gezien als het startpunt van een nieuwe situatie en dus als nieuwe kans. Het boek kiest duidelijk voor deze tweede manier maar onderkent dat dat voor onze Westerse rationele geest, militair of burger niet eenvoudig is.

Onzekerheid is één van de gevolgen van complexiteit. En op organisatorisch

niveau zijn er twee manieren om je daarmee te verhouden; centralisatie of decentralisatie. Bij centralisatie verschuif je de onzekerheid naar de lagere niveaus. Die hebben dan namelijk geen vrijheid van handelen meer om zich aan te passen aan de wijzigende omstandigheden waar ze in de uitvoering mee worden geconfronteerd. Bij decentralisatie gebeurt het omgekeerde. De onzekerheid ligt bij de hogere niveaus omdat zij niet precies weten op wat voor manier de uitvoerders met de wijzigende omstandigheden omgaan. De militaire wijze is de laatste. Ondanks de hiërarchische organisatie is de manier van leidinggeven en de vrijheid van handelen sterk decentraal neergelegd.

Bij een decentrale organisatie hoort een bepaalde manier van leidinggeven en opdrachten geven. Je wilt tenslotte dat er wel aan één doel en in één richting wordt gewerkt. Hier zijn in beginsel ook weer twee benaderingen: het commanderen van het ‘hoe’ tegenover het commanderen van het ‘wat’. De militaire benadering is de laatste. In Nederland noemen we dat Opdrachtgerichte Commandovoering. De Angelsaksen noemen het Mission Command en de Duitsers (die het bedacht hebben) Auftragstaktik. Essentieel bij deze vorm van opdracht geven is dat je er ook het ‘Waarom’ bij vertelt (het oogmerk, the Intent, das Zweck). Juist dat Waarom bepaalt de vrijheid van handelen binnen de gegeven opdracht.

Ik vind dit boekje een hele lezenswaardige inkijk geven in de manier waarop militairen aankijken tegen het ‘beheersen’ van hun omgeving. Ook militairen kunnen hier nog veel van leren omdat ‘je thuis voelen in onzekerheid’ heel leuk klinkt, maar in de praktijk diuvels lastig is.

Kolonel b.d. T. Baartman (KL)



Soviet cruise missile submarines of the Cold War (1) en Soviet Cold War attack submarines (2)

Auteur	Edward Hampshire
Uitgever	Osprey Publishing Ltd, Oxford
Omvang	beide 48 blz
Prijzen	1/ € 17,98, 2/ € 13,99
ISBN	1/ 9781472824998, 2/ 9781472839343

Na WOII zag de Sovjet-Unie zich geconfronteerd met een nieuwe en grotendeels onvoorziene dreiging: de taakgroepen van Amerikaanse vliegkampschepen en in mindere mate die van de Britse Royal Navy. Deze vormden met hun van nucleaire bewapening voorziene jachtbommenwerpers voor de NAVO troefkaarten om Moskou mee af te schrikken. De Rode Vloot zou qua oppervlakteschepen nimmer eenzelfde slagkracht kunnen doen uitvaren om de westerse marines te evenaren. Heel anders lag dit waar het de gaandeweg omvangrijke Sovjetonderzeebootvloot betrof. Deze *sea denial* strijdmacht, met als kern nucleaire onderzeeboten en bijgestaan door oppervlakteschepen en langeafstand-patrouillevliegtoelagen, zou steeds meer een bedreiging gaan vormen voor westerse carriers, de *Sea Lines of Communication* (SLOCs) en de vanaf 1960 operationele nucleaire (strategische) onderzeeboten.

De Britse historicus Edward Hampshire, die eerder schreef over inlichtingendiensten, de Royal Navy en Sovjet geleidewapen-kruisers, publiceerde de afgelopen twee jaar in de Osprey-Vanguardreeks evenzoveel titels over Sovjet-onderzeeboten. Het betreft hier de met kruisvluchtwapens uitgeruste onderwaterplatforms alsook zogeheten *hunter-killer* nucleair aangedreven aanvalsbotten (SSNs). Beide uitgaven gaan in op het ontwerp, de ontwikkeling en operaties van elk van dit type onderzeeboten, en de vele klassen die het licht zagen. In zijn *Soviet cruise missile submarines*

schetst Hampshire hoe Moskou vanaf omstreeks 1960 met kruisvluchtwapens uitgeruste boten in zee bracht. Hoewel eerdere types waren ontworpen om met strategische nucleaire wapens landdoelen te bestoken, kwamen er uiteindelijk boten in dienst met tegen carriers gerichte anti-schip kruisvluchtwapens, zoals de dieselelektrisch aangedreven Juliet. Doordat het Kremlin een krijgsmachtdeel voor strategische nucleaire raketten opzette en zo de vloot haar strategische taak ontnam, de VS strategische kernwapens plaatste op met ballistische raketten uitgeruste nucleaire onderzeeboten (SSBNs) en de Sovjet-vaartuigen moesten opduiken om kruisvluchtwapens te lanceren en hiermee kwetsbaar waren, leek de toekomst van dit laatste type boten onzeker. Niettemin kwamen er om überhaupt met enig succes Amerikaanse carriers te kunnen aangrijpen, omstreeks 1970 van geleide wapens voorziene nucleaire onderzeeboten (SSGNs) in dienst. Dit waren vaartuigen van de Charlie-klasse, vanaf 1980 gevolgd door de gigantische, en met lange dracht wapens toegeruste Oscar-klasse boten zoals de in 2000 vergane Koersk. Beide klassen konden hun kruisvluchtwapens van onder het wateroppervlak lanceren.

Met geleide wapens uitgeruste, voortaan nucleair aangedreven onderzeeboten kregen omstreeks 1970, aldus Hampshire, sowieso een nieuwe kans. Dit kwam deels doordat de Sovjetmarine eind jaren zestig weer een plaats aan tafel had gekregen waar het strategische nucleaire wapens betrof, dankzij de toen bij de Rode Vloot geïntroduceerde SSBNs. Nadat in 1972 de VS en de Sovjet-Unie in 1972 in het START I verdrag hadden vastgelegd het aantal SSBNs te beperken, kwamen voor de Sovjet-zeestrijdkrachten andermaal met (strategische nucleaire) kruisvluchtwapens uitgeruste onderzeeboten in beeld. Deze categorie wapensystemen was namelijk buiten voornoemd verdrag gelaten. Een verdere drijfveer was te kunnen reageren op het aan boord van Amerikaanse onderzeeboten geïntroduceerde Tomahawk kruisvluchtwapen. Nadat Hampshire kort stilstaat bij een gestrand programma om Yankee-klasse SSBNs te verwapenen met kruisvluchtwapens, besluit hij zijn betoog over Sovjet geleide wapenonderzeeboten met de huidige met Kalibr en Oniks projec-

tielen bewapende Yassen-klasse, waarvan het eerste ontwerp dateert uit de jaren tachtig.

Soviet Cold War attack submarines begint met een verhandeling van Hampshire over SSNs van de November-klasse, de eerste reeks Sovjet-vaartuigen van dit scheepstype. Deze waren aanvankelijk ontworpen om een strategisch wapen te dragen: één enkele gigantische torpedo van 23,5 meter lang, voorzien van een nucleaire lading om westerse marinebases te vernietigen. Intrigerend genoeg vertoont dit wapen enige gelijkenis met het nieuwe Russische strategische onderzeese Poseidon wapensysteem, een gegeven waar de auteur overigens niet naar verwijst. Uiteindelijk volgde gelet op onder meer oplopende technologische problemen een aanpassing van het ontwerp en kwam de eerste Novemberboot in 1958 bewapend met standaard torpedo's in dienst.

Nadat de VS vanaf 1959 nucleaire Polarisraketten plaatsten op SSBNs en hun carriers en boordvliegtuigen niet langer centraal stonden als platform voor strategische kernwapens, ging het Kremlin meer aandacht schenken aan eigen SSNs die voornoemde Amerikaanse strategische onderzeeboten moesten bestrijden. Een nieuwe generatie Sovjet-SSNs was het gevolg. Allereerst de stillere en met betere sonar uitgeruste Victor-klasse, waarvan er na 1967 in totaal 48 in dienst kwamen, verder vanaf 1971 een handvol boten van de Alfa-klasse en in 1983 een eenling van de Mike-klasse (1983). De Alfa was volgens van Hampshire een van de opvallendste en revolutionaire onderzeeboten uit de Koude Oorlog. Ze was relatief klein door een vergaande automatisering en een als gevolg hiervan slechts 29-koppige bemanning. Ook maakte haar (dure en complex te bouwen) oersterke maar lichte titaniumromp en een vloeibare lood-bismutlegering in de reactor de vaartuigen 30% sneller dan Amerikaanse tijdgenoten. Deze klasse kampte, naast hoge kosten, tijdens de bouw en operaties dusdanig met technische malheur dat er maar zeven van stapel liepen. De in 1983 opgeleverde Mike-boot, de in 1989 gezonken Komsomolets, was meer een experimenteel vaartuig dat dankzij zijn titaniumromp een duikdiepte van 1.000 meter kon bereiken.

De gestaag uitdijende modern bewapende US Navy onderzeebootvloot baarde Moskou dusdanig veel zorgen dat het in 1973 onder de codenaam Argus een geïntegreerde onderzeebootbestrijdingsstrategie lanceerde. Naast diverse componenten als lange afstand-patrouillevliegtuigen, betrof het snellere en dieper duikende SSNs die Amerikaanse SSBNs moesten vernietigen en eigen strategische boten in 'gebastioneerde' thuiswateren dienden te verdedigen. Dit leidde tot de komst van de Sierra- en Akula-klassen. De vanaf 1984 operationele Sierra-klasse borduurde voort op eigenschappen van de Victor- en Alfa-klasse, waaronder een titaniumromp en een grote duikdiepte (600 meter). De Sierra's, zo benadrukt Hampshire, ondervonden gelijk de Alfa-klasse problemen tijdens hun enorm uitlopende constructietijd, wat de stiller opererende Akula-klasse in beeld bracht. Het betrof een minder complex ontwerp dat was afgeleid van latere versies van de Victorboten maar ook technieken van de Sierra's bevatte. Nadat de eerste Akula in 1984 in dienst kwam beïnvloedden een stagnerende Sovjet economie en het einde van de Koude Oorlog het bouwprogramma van deze klasse: slechts een dozijn werd voltooid, waarvan de laatste in 1996.

Ondanks de geringe omvang ervan (elk 48 pagina's), lukt het Hampshire in beide boekjes in helder taalgebruik uitvoerig de behandelde Sovjet-onderzeebootklassen en hun wapensystemen de revue te laten passeren. Wat knaagt is het feit dat de ruimte ontbreekt diepgaand operationele vraagstukken te behandelen als: hoezeer waren latere klassen SS(G)Ns in staat US Carrier taakgroepen bij te houden, of in welke mate was de bastionstrategie überhaupt uitvoerbaar. Niettemin vormen beide publicaties een prima introductie voor officieren, academici en overige geïnteresseerden, die zich willen verdiepen in de technologische, historische en militair-politiek achtergronden van Sovjet-vaartuigen, die hetzij nu dienst doen bij de Russische marine of waarvan de jongste generatie SS(G)Ns van het Kremlin een afgeleide zijn. Rijk geïllustreerd, met overzichtslijsten en korte maar relevante bibliografieën van Russische en Engelstalige publicaties.

Dr. Anselm van der Peet, NIMH



De Koninklijke Marine in Koreaanse wateren 1950-1955

Niet iedereen weet dat 'het land van de morgenstilte' de bijnaam is van het Koreaanse schiereiland. Het schiereiland werd in 1948 opgedeeld in een noordelijk en een zuidelijk deel. Op zondagochtend 25 juni 1950 werd de morgenstilte door een inval van Noord-Korea bij de zuiderbuur wreed en onverwacht verscheurd. De gevolgen daarvan zouden ook Nederland raken. Hoe kon Nederland, zo kort na de gewelddadige en traumatische dekolonisatie van Indonesië, betrokken raken bij een nieuwe Aziatische oorlog?

^ De Britse minister van Defensie Harold Alexander inspecteert de HMS Ocean. De carrier was uitvalsbasis van Nederlandse marinevliegers tijdens de VN-operatie in Noord-Korea (US National Archives)

Op de conferentie van Jalta in februari 1945 werd besloten dat bij capitulatie van Japan de Sovjet-Unie het noorden van Korea zou ontwapenen. De Amerikanen zouden dat doen in het zuiden, zodat de belangen van beide grootmachten in de regio werden gewaarborgd. De demarcatielijn werd vastgesteld op de 38ste breedtegraad. Hoewel de Verenigde Naties (VN) voor de stichting van één onafhankelijk Korea hadden gepleit, werden in mei 1948 alleen in het zuiden verkiezingen gehouden. Al langer was sprake van oplopende spanningen tussen Noord-Korea, dat werd gesteund door

de Sovjet-Unie en communistisch China, en Zuid-Korea, dat in de Verenigde Staten een machtige bondgenoot had. Toch kwam de oorlog onverwacht. Juist de betrokkenheid van de rivaliserende wereldmachten maakte de Koreaoorlog tot een typische Koude Oorlog-gebeurtenis. Alhoewel, misschien is atypisch een beter woord, want in het gehele Oost-Westconflict in de jaren 1948 tot 1989 zou Korea uiteindelijk de enige werkelijke vonk in een verder toch tamelijk 'Koude' Oorlog blijken te zijn. Dat wil zeggen: de enige situatie waarin de militaire grootmachten daadwerkelijk en op grote schaal het gevecht met elkaar aangingen.¹

Internationaal

Binnen een paar weken lukte het de Noord-Koreanen het slecht voorbereide en nauwelijks gemotiveerde Zuid-Koreaanse leger en de vanuit Japan aangevoerde Amerikaanse troepen ver terug te slaan.² Dankzij de tijdelijke afwezigheid van de Sovjet-Unie in de VN-Veiligheidsraad werd geen communistisch veto uitgesproken. De andere communistische grootmacht, de in 1949 uitgeroepen Volksrepubliek China, maakte nog geen deel uit van de Veiligheidsraad. Daardoor kon op 7 juli 1950 VN-resolutie 84 worden aangenomen waarin de lidstaten werden opgeroepen Zuid-Korea te steunen bij het afweren van de aanval en het herstellen van de vrede en veiligheid in de regio. Het lukte de Amerikanen vervolgens om een internationale militaire operatie onder VN-vlag – maar sterk door de VS gedomineerd – op te tuigen. Ook Nederland nam deel aan de operatie. Dat gebeurde, net als in veel andere Westerse landen, niet van harte: in eerste instantie wilde Den Haag zo risicoloos en kleinschalig mogelijk en vooral symbolisch bijdragen. Toenmalig premier Willem Drees vreesde dat een te felle Westerse reactie zou leiden tot een nieuwe wereldoorlog. Ook, niet onbelangrijk, stak hij de schaarse Nederlandse middelen liever in de wederopbouw van eigen land.³ Onder groeiende Amerikaanse druk ontkwam Nederland er niet aan toch een infanterie-

bataljon en marineschepen ter beschikking van de VN te stellen. Omdat de KM de eigen vliegers oorlogservaring wilde laten opdoen, vloog ook een beperkt aantal KM-vliegers vanaf Engelse vliegdekschepen mee. Uiteindelijk zouden tussen juli 1950 en januari 1955 4748 Nederlandse militairen in Korea en omliggende wateren dienen. Voor de KL-militairen gold daarbij dat zij op vrijwillige basis werden uitgezonden. Onder het KM-personeel bevonden zich ook dienstplichtigen, die overigens wel vrijwillig voor de missie bijtekenden.⁴ Van de ingezette militairen overleefden 123 de operatie niet en vier van hen worden tot op de dag van vandaag vermist.⁵ Daarmee is Korea tot op heden veruit de bloedigste internationale vredes- of vrede-afdwingende operatie waaraan Nederland heeft deelgenomen.

Valse start Hr.Ms. Evertsen

Zoals gezegd, ook de Koninklijke Marine leverde een aandeel aan de strijd in Korea.⁶ Uiteindelijk gaven zes torpedobootjagers en fregatten met aan boord ruim 1300 bemanningsleden onder Brits commando⁷ acte de présence in de wateren aan vooral de westkant van het Koreaanse schiereiland. Dat begon op 3 juli 1950 met het besluit van de regering om Hr.Ms. Evertsen in te zetten. Het schip was op dat moment in het kader van de Nederlands-Indonesische Unie in de archipel gestationeerd en kwam medio juli in Korea aan. Daar kende het een ongelukkige start toen het, na een aantal gevechtspatrouilles, op 9 augustus in de Gele Zee met de voorsteven op een rif liep. Het resulteerde in een enorme scheur en een aantal compartimenten liep vol water. Door snel luiken en deuren te sluiten kon worden voorkomen dat een nog groter deel van het schip onder water kwam te staan. Ondanks het gebruik van pompen maakte het schip slagzij naar bakboord. Toen commandant LTZ1 Damiaan Joan van Doorninck Azn een noodsein uitzond, voeren drie Britse schepen naar de Evertsen en namen het schip op sleeptouw. Enkele dagen na het incident arriveerde het in de haven van Sasebo in Japan.



Minister-president Willem Drees inspecteert op het Binnenhof het Nederlands Detachement Verenigde Naties voor vertrek naar Korea (NIMH/H. van Bolès)

Na een provisorische reparatie in Japan werd het schip in Hongkong definitief hersteld en kon het begin december zijn oorlogstaken weer oppakken. Die taken waren het uitvoeren van patrouilles vooral gericht op het voorkomen van infiltraties over zee, het beschermen van aanvoerlijnen, het escorteren van Amerikaanse en Britse vliegkampschepen en de belangrijkste: het met de scheepsartillerie bestoken van vijandelijke doelen in het kustgebied, zoals troepenconcentraties, infrastructuur en treinen. Over dat laatste straks meer.

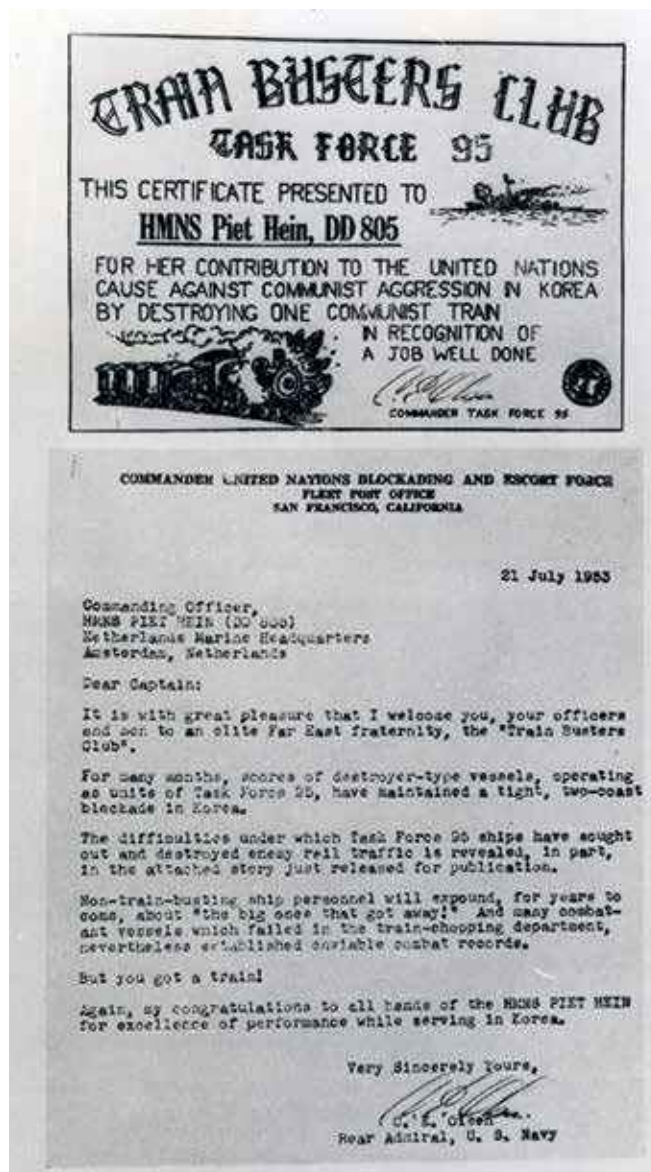
Omdat de VN-strijdkrachten in de lucht en op zee oppermachtig waren, kwamen de Nederlandse schepen niet of nauwelijks in gevaar door vijandelijk optreden. Wel dreigde gevaar van vijandelijke mijnen en kustgeschut. Sowieso bleek dat het leven aan boord niet erg comfortabel was. In Hongkong kreeg de bemanning van de Evertsen te horen dat het in de wateren rond Korea frequent stormde en heel koud ging worden. Aan boord was matroos 1 Harm de Jong die niet beschikte over winterkleding: 'Gelukkig kregen we ook wat Engelse duffelse jassen mee voor de wacht, want in Korea – het was inmiddels begin december – was inderdaad de winter ingevallen. Het was er bar koud. Het eten werd ook met de dag slechter. De balen meel en rijst gingen heen en weer van de torren, brood was krentenbrood door al het ongedierte dat er in zat en er leefden maden in het meel. Het was onhoudbaar. Hoewel bij een inspectie alles was afgekeurd, moesten we het toch eten. Er was, behalve gestoomd gehakt uit blik, niets anders te eten. (...) Later kregen we met vetvrij papier gevoerde broeken tot onder de oksels, schoenen met rubber laarzen daarover, handschoenen met rubberen overhandschoenen en dikke mutsen. Als het sneeuwde hadden we sneeuwmaskers op. Kortom, we zagen eruit als maanmannetjes. Je kon ook hooguit twintig minuten op het dek staan, anders vror je vast, net als de mitrailleurs en de kanons, die moesten we blijven draaien. Het buiswater bevroor ter plekke en als je geen wacht liep, moest je voortdurend ijs kappen.'⁸

De aflossers

Na de Evertsen volgde Hr.Ms. Van Galen, op zijn beurt in april 1952 opgevolgd door Hr.Ms. Piet Hein. Dit schip kende een ongelukkige start van de missie, want op de heenreis sloeg tijdens een zware storm op 18 januari de 35-jarige kwartiermeester Frans van der Horst overboord. Reddingspogingen mislukten, waardoor Van der Horst uiteindelijk één van de vier vermisten van de Koreamissie zou worden. Gelukkig kende het schip niet uitsluitend tegenslag. Zo lukte het de Piet Hein als enige Nederlandse schip het lidmaatschap van de exclusieve *Train Busters Club* te verwerven. Daarvoor moest het kunnen aantonen dat het een vijandelijke trein had vernietigd en dat lukte de Piet Hein in de nacht van 14 op 15 november 1952.

Vanaf de zomer van 1951 raakten de Nederlandse eenheden betrokken bij wat later bekend zou worden als 'de eilandenstrijd'. Al snel werd duidelijk dat de ontstane

'De reden dat het huidige Zuid-Korea bestaat, is dat jullie voor ons hebben gevochten'



Hr.Ms. Piet Hein werd als enig Nederlands schip lid van de exclusieve Train Busters Club na het vernietigen van een vijandelijke trein (NIMH)

militaire patstelling alleen door middel van onderhandelingen doorbroken kon worden. Om zo sterk mogelijk de onderhandelingen in te kunnen gaan, probeerde de VN zoveel mogelijk Noord-Koreaanse eilanden boven de 38^{ste} breedtegraad te veroveren om die vervolgens als wissel-

geld tijdens die onderhandelingen te kunnen gebruiken. Ook het fregat Hr.Ms. Johan Maurits van Nassau werd regelmatig tijdens zulke acties ingezet. Bij één ervan, op 26

februari 1953, sneuvelde de 22-jarige telegrafist 1 Cees van Vliet door *friendly fire*. 'We zaten zo close bij elkaar ...', zo herinnert zich diens collega-telegrafist Jan Reitsma, '... hij kreeg een schot in zijn hoofd en viel als het ware in mijn armen. (...) We zouden 's nachts met een sloep een zieke Zuid-Koreaanse soldaat van een eiland halen. We hadden onze komst van te voren in een telegram aangekondigd, maar dat bericht is waarschijnlijk nooit doorgekomen. Toen de Koreanen midden in de nacht de motor

van de sloep hoorden, dachten ze dat we de vijand waren en begonnen te schieten.⁹ Naast de hierboven al genoemde taken kreeg de Maurits eind juni een bijzondere opdracht. Het fregat dirigeerde tijdens 'de eilandenstrijd' vliegtuigen van de Britse carrier HMS Ocean naar doelen op de eilanden Sunwi Do en Yuk To. De eerder genoemde marinevliegers bevonden zich met hun Hawker Sea Fury toestellen aan boord van de Ocean.¹⁰

Aan boord

Na de wapenstilstand op 27 juli 1953 deden zich op land nog talloze bestandsschendingen voor, maar op zee bleef het rustig. Dat maakte de inzet en patrouilles van de opvolgers van de Maurits, de fregatten Hr.Ms. Dubois en Hr.Ms. Van Zijll, weinig tot de verbeelding sprekend, erkende ook de marineleiding. De tijd van oorlogswacht, en in geval van dreiging gevechtswacht, was voorbij. Een bemanningslid van Hr.Ms. Dubois omschreef de patrouilles dan ook als 'zouteloos'; er gebeurde 'nagenoeg niets'. Irritaties over het saaie leven aan boord werden, vooral in de periode na de wapenstilstand, aan wal 'weggedronken'. Uiteindelijk keerde de Van Zijll op 25 januari 1955 terug naar Nederland, omdat de Nederlandse regering 'geen aanleiding vond langer een oorlogsschip in de Koreaanse wateren te houden'.¹¹

Wat zeker ook niet zal hebben bijgedragen aan de stemming aan boord was dat de marineleiding niet heel veel inlevingsvermogen met de bemanningen en hun families toonde. Zo was het een aantal schepen niet vergund na het volbrengen van de missie direct naar Den Helder terug te keren, maar werden ze eerst nog uitgebreid op vlagvertoon gestuurd. De Van Galen moest bijvoorbeeld op de terugreis vanaf Hongkong, na het Suezkanaal en als het ware in het zicht van het Nieuwediep, nog langs Las Palmas, diverse Zuid-Amerikaanse havens zoals Paramaribo en Willemstad op Curaçao.¹² Nu was men in die jaren weliswaar meer gewend aan langere uitzendingen dan anno 2020, maar hoogstwaarschijnlijk werd het toen ook niet erg begrepen en gewaardeerd.

NDVN

De hoofdmoot van het Nederlands Detachement Verenigde Naties (NDVN) bestond uit het infanteriebataljon Van Heutsz, waarvan de eerste rotatie eind november 1950 in de Zuid-Koreaanse havenstad Pusan aankwam. Overigens is het bataljon nooit op de normale sterkte geweest. Zo beschikte het over maar twee in de plaats van de gebruikelijke drie infanteriecompagnieën. Saillant detail: het bataljon had geen winteruitrusting omdat de legerleiding in Nederland dacht dat in Korea een (sub)tropisch klimaat, vergelijkbaar met Nederlandse-Indië, heerste. Eenmaal aangekomen kwamen de Nederlanders er echter achter dat het tijdens Koreaanse winters makkelijk zo'n graad of twintig kon vriezen. Zeker in de beginperiode vielen naast de gevechtsslachtoffers dan ook veel Nederlanders met bevriezingsverschijnselen uit. Veel Nederlandse militairen hadden gevechtservaring opgedaan in Nederlands-Indië, een aantal anderen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Deze geoefendheid, in combinatie met de enorme verliezen in het westerse kamp, leidde ertoe dat het bataljon

met open armen en blij spandoeken (*The best jungle fighters in the world!*) werd ontvangen en al heel snel na aankomst als onderdeel van de Amerikaanse *Second 'Indianhead' Division* ook daadwerkelijk werd ingezet. Zo kregen de Nederlanders begin februari 1951 tijdens een groot offensief van de Noord-Koreanen en de Chinezen opdracht de terugweg open te houden voor vluchtende Amerikaanse troepen. Dat lukte, maar in de buurt van Hoengsong werd op 12 februari 's avonds de Nederlandse commandopost aangevallen door de Chinezen. Daarbij sneuvelden uiteindelijk zeventien Nederlanders, onder wie bataljonscommandant Marinus den Ouden en dominee Herbert Timens.

Telkens weer werden de Westerse troepen geconfronteerd met een geweldige communistische overmacht. 'Ging het niet met duizend, dan met tienduizend. Niet met tienduizend, dan met honderdduizend. Ik heb de besneeuwde bergen wel zwart zien worden van de Chinezen. Ze zaten tegenover je op een kale heuvel (...)', zo verklaarde later oorlogscorrespondent Wim Dussel, '(...) en je dacht: dat zijn allemaal boompjes. Tot al die boompjes ineens in beweging kwamen. Ze stuurden eerst een ongewapende golf vooruit om de mijnevelden op te ruimen. Al die mensen dood en dan volgde de golf die bewapend was. Mensen telden bij hen niet. Tegen vijf uur 's morgens, als we zo moe mogelijk waren, kwamen ze aanstormen. Ze bliezen op hoorntjes om zich aan te kondigen. Dan was er een dodelijke angst bij iedereen.'¹³

Wat de westerse troepen op de been hield, was het overwicht in de lucht. Als aan het einde van de nacht de golven communistische strijders aanvielen, leek de situatie vaak hopeloos. Maar zodra het licht genoeg was om bombardementen vanuit de lucht uit te voeren, keerden de kansen. *Wij bidden om de dageraad* is dan ook de veelzeggende titel die de Nederlandse officier Willem van der Veer gaf aan zijn boek over de strijd in Korea. Hoengsong zou niet het enige Nederlandse wapenfeit blijven: zo wist een Nederlandse eenheid onder leiding van luitenant Johannes Ane-



Begrafenis van Ikol der infanterie M.P.A. de Ouden, commandant van het NDVN, op het ereveld in het Koreaanse Pusan in 1951 (NIMH)



Namen van schepen op een rots bij Yong Pyong Do ter herinnering aan hun deelname aan het VN-detachement in Korea (NIMH)

maet bij Wonju in de nacht van 14 op 15 februari 1951, wederom met zware verliezen, de strategisch belangrijke heuvel 325 op de Chinezen te heroveren. Uiteindelijk stabiliseerde het front zich rond de 38^{ste} breedtegraad, de huidige grens tussen Noord- en Zuid-Korea. De strijd ontwikkelde zich daarna tot een bloedige stellingenoorlog die deed denken aan de Eerste Wereldoorlog. Uiteindelijk eindigde de gewapende strijd op 27 juli 1953 met een wapenstilstand die voortduurt tot op de dag van vandaag. Triest detail: op de dag vóór de wapenstilstand, dus op 26 juli, liep een KL-patrouille in een Chinese hinderlaag, waarbij nog eens vijf Nederlandse militairen sneuvelden.

Ten slotte

Alhoewel het zuidelijke deel van 'het land van de morgenstille' voor het Westen behouden bleef, leverde de oorlog zélf uitsluitend verliezers op. In Zuid-Korea had de strijd zo'n 450.000 burgerlevens gekost, in Noord-Korea 1.3 miljoen. Naar schatting anderhalf miljoen Noord-Koreaanse en Chinese militairen kwamen om, tegenover een half miljoen Zuid-Koreaanse geüniformeerden. De Verenigde Staten hadden 33.600 doden te betreuren, de overige 14 VN-landen circa 3200. Als gezegd verloor Nederland tijdens deze vonk in de Koude Oorlog 123 man, van wie er 116 begraven liggen op het ereveld Tanggok in Pusan. Ruim 460 militairen van het NDVN raakten gewond, een veelvoud van hen ondervond nog jaren psychische naweeën.

De Nederlandse inzet, prestaties en offers bleven niet onopgemerkt. Zo ontvingen diverse eenheden hoge Amerikaanse en Zuid-Koreaanse onderscheidingen. Daarnaast schreef een scheidende Britse commandant in een brief aan de BDZ: 'I would like to let you know that the performance of these two ships (de *Piet Hein* en de *Maurits*), their captains, officers and sailors has been of the highest standard and has reflected the greatest credit on your fine service – the Royal Netherlands Navy. Their loyalty, enthusiasm, efficiency and co-operation have been wonderful and a great source of satisfaction to me.'¹⁴ Luitenant Johannes Anemaet, overste Marinus den

Ouden en soldaat Johan Ketting Olivier ontvingen voor hun getoonde moed de Militaire Willems-Orde 4^e klasse (de laatste twee postuum). Na terugkeer bleek de nazorg voor de Koreagangers echter minimaal. Ze hadden vrijwillig gekozen voor Korea en moesten zich na hun terugkeer in Nederland maar zien te redden. 'Voor ons is nooit ene moeder gedaan', aldus Koreaganger Rob van Wolde. 'Toen we terugkwamen werden we ontvangen als een zootje ongeregeld. Ik liep met mijn vrouw in Groningen en mij werd nageschreeuwd: beroepsmoordenaar! Er werd ook wel gezegd: wat hadden jullie in Korea te zoeken? Dan stelde ik altijd de tegenvraag: wat hadden de Amerikanen en Canadezen in de Tweede Wereldoorlog in Europa te zoeken? Je kunt zeggen: in Zuid-Korea is nog geen democratie. Maar mensen zijn daar wel in de gelegenheid om te demonstreren en te zeggen wat ze willen. Dat hebben wij dan toch maar bereikt. Dan liggen daar toch niet 123 doden voor niks.'

In andere woorden kwam op 10 juni 2013 de Zuid-Koreaanse diplomaat Jeong Ho Jo tot eenzelfde oordeel over de Nederlandse inzet: 'De reden dat het huidige, moderne Zuid-Korea bestaat, is dat jullie voor ons hebben gevochten. Dankzij jullie inspanningen en offers konden we worden wat we nu zijn, want zonder jullie en al die andere buitenlandse hulp waren we nu onderdeel van Noord-Korea geweest.'¹⁵ Inderdaad, niet voor niks dus.

Drs. J.R. Schoeman is zelfstandig onderzoeker/publicist. In de loop der jaren schreef hij tientallen artikelen voor onder meer de Militaire Spectator, het Marineblad, Kernvraag, Checkpoint en Carré.

Noten

- 1 Een goed overzicht van de Korea-oorlog is te vinden in: C.P.M. Klep en R.J.A. van Gils *Van Korea tot Kabul*. (Den Haag 2005) p. 31–45 en 197–211.
- 2 Zie hiervoor de paragraaf *Het verloop van de oorlog* in: https://nl.wikipedia.org/wiki/Koreaanse_Oorlog. Zie ook Klep en Van Gils, *Van Korea tot Kabul*, p. 39.
- 3 Ibidem, p. 35–36.
- 4 W.J.E. van Rijn *Overstag en toch op koers* (Franeker 2015) p. 127.
- 5 Hun namen staan vermeld op het Monument Vredesoperaties in Roermond en in het register van de Oorlogsgravenstichting.
- 6 De KM-inzet wordt uitvoerig beschreven beschreven door: A.J. van der Peet *Out of area. De Koninklijke Marine en multinationale vredesoperaties 1945-2001* (Franeker 2016) p. 197–253. Zie ook A.J. van der Peet *Varen, vechten en veiligheid. Het optreden van de Koninklijke Marine in Korea 1950-1955*. In: *Vechten, verbeelden, verwerken* (Amsterdam 2001) p. 25 en verder.
- 7 Alle VN-eenheden, dus ook de Britse en Nederlandse schepen, werden uiteindelijk in de bevelsstructuur van de Amerikaanse Zevende vloot ingepast.
- 8 In: *Checkpoint. Maandblad voor veteranen*, jrg 10, nr 8 (oktober 2010) p. 15 en verder.
- 9 In: *Checkpoint. Tijdschrift voor oude en jonge veteranen*, jrg 2, nr 8 (november 2001) p. 28.
- 10 Klep en Van Gils, *Van Korea tot Kabul*, p. 201.
- 11 A.J. van der Peet, 'Varen, vechten en veiligheid. Het optreden van de Koninklijke Marine in Korea 1950-1955', in: *Vechten, verbeelden, verwerken* (Amsterdam 2001) p. 33.
- 12 Van Rijn, *Overstag en toch op koers*, p. 126.
- 13 De citaten in dit artikel zijn, tenzij anders aangegeven, afkomstig uit het reformatorische gezinsblad *Terdege* van 9 november 1988. Zie: (<https://www.digibron.nl/viewer/collectie/Digibron/id/3b6fe55e09d30f950aa3e44269659bf2>).
- 14 Ibidem.
- 15 Jan Schoeman, 'Boodschappers van dankbaarheid', in: *Checkpoint. Maandblad voor veteranen*, jrg 14, nr 6 (juli/augustus 2013) p. 1.

NAAM OSCAR STAP

LEEFTIJD 22 JAAR

RANG LTZ3 (LD)

WAT HEM BEZIG HOUDT CREËRT GEDEELDE
GESCHIEDENIS
MAATSCHAPPELIJK
BEWUSTZIJN?

Voor mijn bachelor studie Militaire Bedrijfswetenschappen aan de NLDA heb ik destijds onderzoek gedaan naar het fenomeen *culture shock*. Deze term beschrijft een belangrijk aspect van de transformatie die burgers ondergaan in de overgangsperiode van 'spijkerbroek' naar militair. Het betreft namelijk de vrij letterlijke schok die aspiranten ervaren wanneer zij tijdens de introductieperiode een mentale knop omzetten. Het keurslijf waarin zij onder hoge mate van stress en vermoeidheid worden geperst, is verantwoordelijk voor deze schok. Na deze transformerende periode start de aspirant met het functioneren als militair.

Wat mij ook interesseert is de keerzijde: de *culture shock* heeft namelijk twee zijden. Zo kent iedereen wel een voorbeeld van een doorgewinterde collega, die nergens anders dan binnen de Marine zou kunnen functioneren. Enerzijds valt dat wellicht de Marine aan te rekenen vanwege de hoge kwaliteit van haar werkgeverschap, maar anderzijds komt dat ook doordat veel personen werkelijk niet meer goed kunnen functioneren buiten onze wereld van duidelijkheid, respect en hiërarchie. Juist doordat die 'buitenwereld' dermate anders is dan de onze. Dit alles stond volgens onderzoek vast in de gegeven wereld waarin wij tot maart 2020 leefden.

Maar toen veranderde plotseling alles. Voor iedereen. Burger of militair, het coronavirus en de maatregelen daartegen sloegen niemand in ons kikkerlandje over. De hele Nederlandse samenleving kwam in een onbekende situatie terecht waarbij nieuwe aspecten, normen en waarden onder een zekere mate van stress werden aangeleerd. Doet dit ergens een belletje rinkelen? Ik probeer hiermee te suggereren dat onze hele samenleving naar mijn idee wellicht een derde, externe soort van *culture shock* heeft ondergaan.

Daarmee is eigenlijk een zeer bijzondere situatie ontstaan: alle Nederlanders hebben in één klap een gedeelde geschiedenis die kan gaan dienen als uitgangspunt voor onze toekomstige beslissingen. Juist daarom ben ik nu zo benieuwd naar de *lessons learned* van deze bewustzijns crisis die in het post-coronatijdperk gaan worden toegepast. In hoeverre is bijvoorbeeld enig bewustzijn over de gevolgen van ons handelen als consumenten, handelaren en wereldburgers binnengedrongen in onze maatschappij?

Ik denk dat op dit punt voor generatie (Z) in ieder geval een belangrijke rol is weggelegd. Overal om mij heen merk ik namelijk dat binnen mijn generatie de toenemende 'honger naar huid, herrie en hosanna', voor een bepaalde mentale druk zorgt waaronder dingen vloeibaar worden. Dat is wenselijk want die 'dingen' zijn o.a. overtuigingen van normen en waarden, die daardoor kunnen worden omgezet in nieuwe gezichtspunten.

Een ding durf ik in ieder geval met zekerheid te stellen. Vrijheid zal als kernwaarde van onze maatschappij weer een centrale rol moeten gaan spelen bij toekomstige beslissingen. Evident zal dan ook de bescherming van die vrijheid weer belangrijker gevonden worden. Want als er dan al een les is die uit deze bewustzijns crisis kan worden getrokken, dan is die dat onze vrijheid niet vanzelfsprekend is.

De verandering zijn

Serendipiteit



Serendipiteit staat voor onverwachte bruikbaarheid. Momenten van serendipiteit ontstaan als we openstaan voor informatie zonder dat we er nadrukkelijk naar op zoek waren. En dan, gek genoeg, kunnen we serendipiteit verwachten...

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

2021 is gestart. Intenties en prioriteiten zijn uitgesproken. We zitten weer vol in de *current ops*. De 'weersomstandigheden' maken dat we onze aandacht kunnen richten op taken, zoals het schoonmaken van de periscoop, die met *clear blue skies* mogelijk zonde van de tijd zijn. Oftewel we zitten midden in een patrouille!

Het kabinet is in het zicht van de thuishaven gestrand; ondanks de coronacrisis bleek de toeslagenaffaire een cruciale navigatiefout. Echt eerherstel van de gedupeerden is schier onmogelijk. Er is sprake geweest van serieuze *mission creep* en dat zette me aan het denken.

Tijdens mijn loopbaan kwam ik niet goed tot mijn recht in de trainer. Ik voelde me een aap die een kunstje moest doen. Bij 'starten run' begon je met een schone lei en bij 'stoppen run' had je een lijst met fouten. Later noemden we dat *feedback* of tips en sloten we af met ad hoc verzonden *tops*. Maar feitelijk kwam het op hetzelfde neer: je liep spichtig de trainer uit en in.

Zo ook tijdens de commandantenopleiding. Die bestaat uit twee delen: een trainerdeel en een praktijkdeel. Na de start in de trainer zei de *teacher* me: 'Ik heb zojuist de groepsoudste gebeld en hem doorgegeven dat er waarschijnlijk één gaat afvallen. En dat gesprek ging over jou.' Wellicht was dit een goed gespeeld, stressverhogend onderdeel van de training. Hoe dan ook, het was duidelijk dat ik dat spel aan het verliezen was.

Een paar dagen later lag ik ziek in bed. Ik kon niets meer. In dat dieptepunt ging er een knop om. Zoals ik er nu op terugkijk heb ik mijn ego toen begraven; ik wist los te komen van (be)oordelen en leerde, ook onder zware druk, openstaan voor nieuwe bruikbare informatie. Mijn grote (behoefte) ego maakte plaats voor een sterk zelfbewustzijn dat kon groeien met nieuwe informatie en inzichten. Uiteraard was het de kunst om dat, na nieuwe (verslavende) succesjes, vol te blijven houden.

Tijdens de praktijkfase leefde ik vervolgens op. Als commandant in spe voelde ik me weer onderdeel van de bemanning. Met zijn allen beleefden we hetzelfde verhaal met als gevolg dat er een veelvoud aan informatie was! Om adequaat te kunnen handelen was het slechts nodig om alle informatie op te vangen en die waar bruikbaar in te zetten. Zo ontstonden ondanks toegenomen (*real life*) druk de oplossingen als vanzelf, in een aaneenschakeling van momenten van 'serendipiteit'.

Vrij vertaald betekent serendipiteit dat iets wat onverwacht op je pad komt, heel bruikbaar kan zijn. Ik twijfel of dat werkelijk zo onverwacht is. Volgens mij kunnen we prima wachten en vertrouwen op serendipiteit. Als bemanning hebben we het tijdens patrouilles zelfs meerdere malen met elkaar benoemd. Ook tijdens BOOST-trajecten kun je de klok er op gelijkzetten. En in een andere vorm zien we het gebeuren bij de *serious game* Oceans1. De randvoorwaarden inregelen waarin men open blijft staan voor nieuwe invloeden is de gemene deler.

Ik begrijp van de toeslagenaffaire dat heel veel mensen niet open hebben gestaan voor signalen dat er iets mis was en bruikbare informatie voor een oplossing lieten liggen. *Mission creep*, dus. Ter verantwoording roepen geeft geen garantie dat dit nooit meer gaat gebeuren. Energie steken in het creëren van omstandigheden, waarin bruikbare signalen worden opgepikt wél. En dan kunnen we wachten op die momenten van onverwachte bruikbaarheid.

Blijf in contact!

- **Bekijk www.Oceansx.nl – Oplossen vanuit beweging**
- **berend@oceansx.nl voor reacties en tips**
- **Volg ons op  [@oceansx.nl](https://www.instagram.com/oceansx/) en  [/company/oceans/](https://www.linkedin.com/company/oceans/)**



<https://vimeo.com/444329513>

In Memoriam

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

KTZE b.d. ir. **W.H. Haarman** († 30 december 2020)

LTZVK2 b.d. **G.J.W. Spong** († 22 december 2020)

Dhr. **R. Zeijlemaker** († 15 december 2020)

VLAM (KLTZ) b.d. **A.C. Wester** († 13 december 2020)

Mevrouw **E. Rodrigues-Dahmen** († 27 november 2020)

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

Het hoofdbestuur van de KVMO verwelkomt haar nieuwe leden!

LTZ2OC (LD)

Boer J.A.E. de

KADBZ

Bosma R.M.

SADB

Dreu M. de

LTZ3

Lenselink T.C.

ADB

Naipal R.F.R.

KTZ b.d.

Noordanus H.J.

LTZ2OC

Polderman L.M.H.

LTZ2

Schure B.H.A. ter

KADBM

Schut Y.

CDR (LD) b.d. tit.

Souer G.

Gezocht: beheerders voor Kasteel Heeze

Omdat wij om gezondheidsredenen moeten stoppen met deze prachtige vrijwilligersbaan zijn we op zoek naar: financieel onafhankelijk echtpaar met organisatietalent, commercieel gevoel en affiniteit met cultuurhistorisch erfgoed. Teamspelers op HBO-niveau. Zeer gevarieerd takenpakket, waaronder beheer en bewaking. Vergoeding: vrij wonen op kasteel, inclusief verwarming, elektra, telefoon en internet, alsmede geringe onkostenvergoeding. Voor meer informatie: KLTZ b.d. Dick Reefman via e-mail beheerder@kasteelheeze.nl

Activiteiten

In verband met de maatregelen in het kader van de bestrijding van COVID-19 zijn veel afdelingsactiviteiten afgelast of vinden in aangepaste vorm plaats. Vandaar dat ze hier tijdelijk niet worden vermeld. Houdt u voor de meest recente informatie de KVMO-site in de gaten.

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 b.d. ing. M.E.M. de Natris

Hoofdbestuur:

Voorzitter:
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
Vice-voorzitter:
KTZ ing. W.P. Groeneveld
Secretaris:
LTZ2OC (LD) H.M. Krul
Penningmeester:
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt
Namens Afdeling Noord
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Namens Afdeling Midden
LTZ1 drs. M.M.H. Heijligers

Namens Afdeling Zuid

vacature
Namens Afdeling Caribisch gebied
KLTZ ing. R.A.J. Wesdorp MSc
Namens Werkgroep Postactieven
KLTZ b.d. M.A. Eland
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 (LD) KMR M. Venema
Namens Werkgroep Jongeren vacature
Namens de Werkgroep Genderbeleid
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:

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

Midden:

LTZ1 drs. M.M.H. Heijligers
KTZ (TD) ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge
KTZ b.d. H. van Eijsden

Zuid:

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

Caribisch Gebied:

KLTZ ing. R.A.J. Wesdorp MSc

KVMO-leerstool

Universiteit Leiden:
Prof. dr. T.B.F.M. Brinkel

Nuldelijnsondersteuner (NOS) KVMO

KLTZ b.d. Theo Zelis
nos.kvmo.tz@gmail.com
06-41464319

Adres secretariaat:

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

Onderlinge Bijstand

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

psst...

Oproep: Steun de versterking van onze Defensie.

De structurele onderfinanciering van onze Defensie
moet een halt toe worden geroepen.
Zowel links als rechts politiek Nederland laten
Defensie links liggen.

En geen Nederlander die zich bewust is
van de gevolgen. Van het feit dat ons Koninkrijk
niet adequaat beschermd is tegen dreigingen.
Van het feit dat militairen simpelweg
hun werk niet kunnen doen.
Militairen die bereid zijn alles te geven
voor de veiligheid van ons land.

Dat gaan wij veranderen.
We betrekken het Nederlandse publiek
bij de dramatische staat van Defensie.
Daarin moeten u en ik het voortouw nemen.
Alleen met onze steun voelt de Nederlandse burger
de noodzaak van actie.

Laat daarom ook uw stem horen
en teken hier de petitie.

Het is tijd voor actie
tegen de dramatische staat van Defensie.

Geef ons munitie, teken de petitie op psst.nl

(Als je veiligheid je lief is)