

MARINEBLAD

NUMMER 2 | MAART 2021 | JAARGANG 131

KVMO

Verkiezingen 2021, kiest Nederland voor veiligheid?



**Maritiem
terrorisme op
de Noordzee**

**Mijnenvegen
in Nederlandse
wateren 1945-1946**

**Brinkel over
de terugkeer
van de VS**



4



14



21



28



Jong 33

COLUMNS

- 3 **VOORZITTER KVMO**
- 13 **JONATHAN HOLSLAG**
- 20 **SERGEI BOEKE**
- 26 **THEO BRINKEL**
- 34 **BEREND VAN DE KRAATS**

ACTUEEL / KENNIS

- 4 **MARITIEM TERRORISME OP DE NOORDZEE**
Peter van der Kruit
- 14 **ADDITIVE MANUFACTURING**
Sander Wanningen
- 21 **POWER BALANCING IN THE INDO-PACIFIC**
Arun Prakash en Pieter Kok
- 28 **MIJNENVEGEN IN NEDERLANDSE WATEREN 1945-1946**
Anselm van der Peet

MENSEN / ACTIVITEITEN

- 12 **ONDERLINGE BIJSTAND**
- 32 **SECRETARIS KVMO**
Harmen Krul
- 33 **JONG**
Tim Lenselink
- 35 **KVMO ZAKEN**
In Memoriam

VASTE RUBRIEKEN

- 10 **REACTIES**
- 12 **CARTOON**



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 te zien op **www.kvmo.nl** onder 'Marineblad'.

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

foto cover: Zr. Ms. De Zeven Provinciën eerder dit jaar tijdens een internationale manoeuvreoefening. Hieraan namen 2 andere Nederlandse schepen en twee NAVO Vlootverbanden deel

De KVMO maakt deel uit van de



Column

Een veelgebruikte Nederlandse uitdrukking is 'het is kiezen of delen'. De oorsprong van deze uitdrukking stamt uit het burgerlijk recht. Als er bij een boedelscheiding zaken moesten worden verdeeld tussen twee personen, dan deelde de een en mocht de ander het deel kiezen dat hem/haar het meest aanstond. Kiezen of delen dus. Voor deze column verander ik de uitdrukking even in 'het is kiezen én delen'.



Kiezen mogen we deze maand in ieder geval, het is weer tijd voor de Tweede Kamerverkiezingen. Ook in dit Marineblad vindt u daar wat over, zoals de introductie van onze secretaris, Harmen Krul, die tevens kandidaat-Kamerlid is. Ik wil uw keuze zeker niet beïnvloeden maar als u het lastig vindt een keuze te maken, overweeg dan op Harmen te stemmen. Als hij gekozen wordt, zit er weer eens iemand met recente militaire ervaring in de Kamer. Kennis en ervaring die hij kan delen met zijn collega-Kamerleden. En dat is hard nodig want daaraan ontbreekt het nogal eens.

Het is essentieel dat onze regering en ons parlement de juiste keuzes maken op grond van de juiste informatie. Zo is er de keuze over hoeveel geld er naar veiligheid gaat. De krijgsmacht is daar onderdeel van. In mijn ogen is de krijgsmacht een van de voorwaarden om te zorgen dat wij in Nederland in vrijheid kunnen leven, ondanks de bedreigingen. Zoals u ook in dit nummer kunt lezen zijn er voldoende oude en nieuwe bedreigingen om het hoofd te bieden. Een van de oude dreigingen is de hoeveelheid explosieven uit de Eerste en Tweede Wereldoorlog in de Noordzee en bijv. de Oostzee. In zijn artikel stelt Anselm van der Peet vast dat er vanaf het einde van WOII voortvarend gestart is met het opruimen van de mijnen en andere explosieven bij de Nederlandse havens en zeerooutes. Maar er ligt anno 2021 nog veel meer en met de komst van de nieuwe mijnbestrijdingsvaartuigen kunnen ook de marinemensen blijven doorgaan waar anderen (moeten) stoppen. Dan hoeven we de Noordzee niet langer te delen met de explosieven.

Het delen van de Noordzee willen we ook niet met een nieuwe dreiging; maritieme terroristen. Hoewel de term (maritiem) terrorisme geen definitie kent, kunnen we ons er wel iets bij voorstellen. We zullen dan ook moeten kiezen voor het (preventief) bestrijden ervan, om disruptie en (milieu)schade te kunnen voorkomen en daar zal de KM de juiste juridische middelen en bevoegdheden voor moeten hebben. Peter van der Kruit verkent deze in zijn artikel. De wereldzeeën gaan we steeds vaker delen met onze Chinese collega's. Daar is op zich niets mis mee, maar het is goed ook een tegenwicht te bieden als dat nodig is. Daarom zou Nederland moeten kiezen voor meer en modernere maritieme middelen. Natuurlijk kunnen we dat niet alleen. Volgens Pieter Kok commandeur b.d. en Arun Prakash admiral (retd) moeten we deze taak delen met bondgenoten binnen de NAVO en EU, maar ook met andere partners, zoals India, Japan, Zuid-Korea en Australië. Moderne maritieme middelen vragen om modern onderhoud en moderne onderhoudsmethoden. Sander Wanningen bespreekt zo'n moderne methode, *additive manufacturing* (ook wel 3D-printen genoemd), die zowel de vloot- als de marinierseenheden kan ondersteunen bij de uitvoering van hun belangrijke taak.

Kiezen en delen, we zullen beide moeten doen. Ik vraag u de kennis die u vergaart met het lezen van dit Marineblad zo veel mogelijk te delen, zodat (onder meer) onze volksvertegenwoordigers de juiste keuzes kunnen maken. Het is nodig!



@Voorzitter_KVMO

Maritiem terrorisme op de Noordzee

Zeeverkeer op de Noordzee (Pixabay.com/michaelmep)

Beschikt de KM over voldoende juridische bevoegdheden om maritiem terrorisme effectief te bestrijden?

In tegenstelling tot piraterij is maritiem terrorisme een betrekkelijk jong fenomeen. Bekende gevallen van terrorisme op zee met dodelijke slachtoffers zijn de aanslagen op het passagiersschip Achillo Lauro in 1985, op de Amerikaanse USS Cole in 2000, de Franse olietanker Limburg in 2002 en de Filipijnse veerboot Superferry in 2004.

Voor de aanslag op het marineschip USS Cole had een grote symbolische en publicitaire waarde, omdat een klein bootje een groot modern oorlogsschip opblies met 17 doden en vele gewonden tot gevolg.

In oktober 2020 heeft de *Special Boat Section* (SBS), onderdeel van de *Royal Navy*, de Liberiaanse tanker Nave Andromeda met gebruik van geweld aangehouden. Zeven verstekelingen hadden de bemanning van de tanker op zee, ter hoogte van het eiland Wight, gegijzeld.¹ Het gijzelen van de scheepsbemanning is gedurende de laatste jaren een van de meest gebruikte manieren bij maritiem terrorisme.² Op dit moment is de Golf van Guinee in West-Afrika een van de plaatsen waar gijzeling van bemanningsleden het vaakst voorkomt.³ Het is mogelijk een kwestie van tijd voordat maritiem terrorisme de Noordzee bereikt.⁴

Grote olieraffinaderijen in Rotterdam en het intensieve zeeverkeer over de Noordzee met iconische cruiseschepen, tankers, vrachtschepen met ammoniumnitraat of massavernietigingswapens⁵ zouden een doel of middel kunnen zijn voor maritieme terroristen. Deze terroristische daden kunnen binnen korte tijd zeer veel mensen doden, de orde ernstig verstoren, het milieu grondig vervuilen en de economie van Nederland negatief beïnvloeden.

Om maritiem terrorisme te kunnen bestrijden moet Nederland over rechtsmacht beschikken. Dit is de bevoegdheid om regels vast te stellen, deze te handhaven en overtreders van die regels te berechten.⁶ In dit artikel gaat het voornamelijk over de strafrechtelijke aanpak van maritiem terrorisme. Op het Nederlandse deel van de Noordzee is dat primair een zaak van de nationale politie en de Kustwacht Nederland die kan optreden namens het Openbaar

Ministerie en het ministerie van Justitie en Veiligheid. Ook de Koninklijke Marine (KM) kan een belangrijke rol vervullen in het kader van militaire bijstand bij rechtshandhaving en vanuit het oogpunt van doelmatigheid en beschikbaarheid van middelen en eenheden.

Er bestaat geen twijfel over de bekwaamheid van de mensen die dit moeten doen, maar bestaat er wel voldoende juridische grondslag voor een adequate bestrijding van maritiem terrorisme? Mag de commandant van een oorlogsschip een vreemd schip, verdacht van een maritieme terreurdaad, aanhouden op de Noordzee? Mag hierbij geweld worden gebruikt?

Hierna wordt eerst de term maritiem terrorisme besproken, gevolgd door het juridisch kader voor de bestrijding ervan. De bevoegdheden van de commandant die de strafrechtelijke handhaving uitvoert komen ook aan bod, inclusief geweldgebruik. Enkele concluderende opmerkingen besluiten dit artikel.

Maritiem terrorisme

Maritiem terrorisme is een species van het genus terrorisme. Indien terrorisme plaatsvindt op zee, tegen of met een schip of booreiland, dan wordt het maritiem terrorisme genoemd. Er bestaat internationaal consensus dat er geen consensus bestaat over een definitie voor terrorisme. Een reden hiervoor zou kunnen zijn dat er een objectieve definitie moet worden gevormd voor een subjectief begrip zoals politieke motivatie. Dit heeft ook te maken met het adagium: 'Een terrorist voor de ene partij is een vrijheidstrijder voor de andere partij.'

'Het gijzelen van de scheepsbemanning is gedurende de laatste jaren een van de meest gebruikte manieren bij maritiem terrorisme'

De Verenigde Naties (VN) heeft meerdere pogingen gedaan tot het definiëren van terrorisme, maar kwam niet verder dan enkele incidenten als terroristisch aan te wijzen. In 2004 gaf de VN-Veilighedsraad wel een omschrijving van handelingen die nooit als gerechtvaardigd zullen worden beschouwd, maar dat is geen definitie van terrorisme.

Bepaalde elementen van terrorisme komen wel steeds terug in diverse definities, zoals:

- Onwettige daad.
- Geweldsgebruik of dreiging ermee.
- Geweld gericht tegen een bepaalde groep.

- Doel om deze groep te beïnvloeden.
- Politieke motivatie.

Maritiem terrorisme is geen misdrijf op zich, het is meer een overkoepelende verzamelnaam of beschrijving van misdaden met een terroristisch oogmerk die op zee worden gepleegd. Een andere duiding is 'misdrijven die kunnen worden beschouwd als maritiem terrorisme'.⁷ Maritiem terrorisme lijkt veel op piraterij, een misdaad die de KM al eeuwenlang bestrijdt, ook in het recente verleden. Over de definitie van piraterij bestaat weinig discussie. De definitie is vastgelegd in artikel 101 VN-Zeerechtverdrag.⁸ De belangrijkste kenmerken van piraterij zijn:

- Onwettige daad.
- Geweld, aanhouding of plundering.
- Door opvarenden van een particulier schip.
- Voor persoonlijke doeleinden, zoals winstbejag, wraak of haat.
- Twee schepen.
- In volle zee.



Olieraffinaderijen in Rotterdam (foto) en het intensieve zeeverkeer over de Noordzee zouden een doel of middel kunnen zijn voor maritieme terroristen (commons.wikimedia.org/Zandcee)

Het misdrijf piraterij valt onder universele rechtsmacht.⁹ Dit betekent dat een piratenschip op volle zee kan worden aangehouden door oorlogsschepen van elke staat, zonder toestemming van de vlaggenstaat van het piratenschip. Dit kan niet bij maritiem terrorisme, omdat dit niet onder universele rechtsmacht valt.

De overeenkomsten tussen piraterij en maritiem terrorisme zijn de elementen onwettige daad door opvarenden, met geweld en op zee. Verdere overeenkomsten zijn de gebruikte technieken en het feit dat beide *hostis humani generis* zijn, ofwel ‘vijanden van de gehele menselijkheid’.¹⁰ De verschillen tussen piraterij en maritiem terrorisme zijn de motivatie, de voorwaarde van twee schepen en de maritieme zone. Het belangrijkste verschil is dat piraterij wordt gepleegd uit persoonlijk gewin, terwijl maritiem terrorisme voortkomt vanuit politieke of religieuze motivatie. Persoonlijke en politieke motieven hoeven echter niet ver uit elkaar te liggen, ze kunnen elkaar zelfs overlappen.

Juridisch kader

Nederland heeft rechtsmacht nodig om maritieme terroristen aan te houden op zee. Er bestaan veel verdragen en VN-resoluties die de bestrijding van terrorisme als onderwerp hebben, slechts enkele adresseren maritiem terrorisme. Hieronder worden de meest relevante verdragen besproken, gevolgd door het Nederlandse strafrechtelijke kader.

VN-Zeerechtverdrag

Dit verdrag verdeelt de zee in meerdere maritieme zones. Omdat de rechtsmacht van Nederland verschilt per maritieme zone, wordt hier kort stilgestaan bij deze maritieme zones. Alle maritieme zones worden gemeten vanaf de zogenoemde basis- of laagwaterlijn, ofwel het strand.

Landwaarts van de basislijn liggen de maritieme binnenwateren, zoals havens en redes.

De eerste maritieme zone zeewaarts vanaf de basislijn is de territoriale zee (TZ). Die is 12 zeemijl breed gemeten vanaf de basislijn. Op de maritieme binnenwateren en de territoriale zee, samen de territoriale wateren (TTW) genoemd, bezit Nederland rechtsmacht. De rechtsmacht binnen de territoriale zee wordt beperkt door het recht van onschuldige doorvaart van vreemde schepen. Als deze schepen slechts door de Nederlandse territoriale zee varen vallen ze veelal buiten de rechtsmacht van Nederland.¹¹ Daarna komt de aansluitende zone (AZ), dat is een zeegebied buiten de territoriale zee met een breedte van 24 zeemijl vanaf de basislijn. Hier kan Nederland toezicht uitoefenen over zijn wetgeving inzake douane, belastingen, immigratie of volksgezondheid. Vervolgens komt de Exclusieve Economische Zone (EEZ) van 200 zeemijl, gemeten vanaf de basislijn. In deze zone heeft Nederland zeggenschap over, onder meer, gas, olie en vis, en rechtsmacht over booreilanden en milieubescherming. Daarna begint de volle zee waar geen enkele staat rechtsmacht heeft, anders dan over zijn eigen schepen.

In de AZ, EEZ en volle zee, dus buiten de territoriale zee, geldt de vrijheid van scheepvaart.¹² Daar mogen vreemde schepen, ondanks verdenkingen van maritiem terrorisme niet worden aangehouden zonder de toestemming van de vlaggenstaat.¹³ Voor dit artikel zijn van belang de territoriale zee en de volle zee, in casu het gebied na de territoriale zee waar vrijheid van scheepvaart heerst.

Zoals gezegd, binnen de maritieme binnenwateren heeft Nederland volledige rechtsmacht, net als op zijn eigen grondgebied. Verdachte terroristen kunnen hier worden

opgepakt, ook als ze op een vreemd schip zijn geëmbarkeerd. Dit gebeurt op basis van het Nederlands strafrecht en door Nederlandse opsporingsambtenaren. De KM kan bijstand¹⁴ verlenen, zoals duiken onder een verdacht schip vanwege mogelijke verborgen wapens of explosieven.

Binnen zijn territoriale zee heeft Nederland rechtsmacht over alle schepen, met uitzondering van vreemde schepen die gebruikmaken van het recht van onschuldige doorvaart.¹⁵ Op deze uitzondering bestaan enkele restricties, bijvoorbeeld als de gevolgen van een strafbaar feit zich uitstrekken naar Nederland of de orde in de territoriale zee wordt verstoord; dan heeft Nederland weer wel strafrechtelijke rechtsmacht.

Indien een schip in de territoriale zee van Nederland gebruikmaakt van het recht van onschuldige doorvaart en ook verdacht wordt van voorbereidingen voor een terroristische aanslag in Nederland, dan mag dit schip niet altijd worden aangehouden. Nederland zal eerst moeten stellen dat de doortocht ‘niet-onschuldig’ is en moet daar ook bewijs voor leveren. De termen redelijkheid en proportionaliteit komen hier om de hoek kijken. Indien het schip verdacht wordt van het voorbereiden van een aanslag in een andere staat, dan heeft Nederland ook niet zonder meer het recht om het aan te houden. De reden hiervoor is dat deze aanslag waarschijnlijk geen gevaar oplevert voor Nederland en dat de vrede, orde en veiligheid binnen de territoriale zee van Nederland geen gevaar lopen. Het recht van onschuldige doorvaart is dan mogelijk belangrijker.

Mochten opvarenden van een schip een terroristische daad hebben gepleegd in de territoriale zee van Nederland, bijvoorbeeld een aanslag op een groot cruiseschip, dan vervalt het element ‘onschuldig’ van het recht van onschuldige doorvaart en mag Nederland strafrechtelijk optreden. Mocht dit schip proberen te vluchten, dan mag Nederland het achtervolgen vanuit zijn eigen territoriale zee om het vervolgens aan te houden in de AZ, EEZ of op volle zee; het zogenoemde *right of hot pursuit*.¹⁶

Buiten de territoriale zee geldt het recht van vrijheid van scheepvaart. Nederland mag buiten zijn territoriale zee een verdacht schip niet aanhouden en onderzoeken zonder toestemming van de vlaggenstaat. Artikel 110 van het VN-Zeerechtverdrag beperkt het aanhouden buiten de territoriale zee en zonder toestemming van de vlaggenstaat tot piraterij, slavenhandel, ongeautoriseerde uitzendingen en bij een stateloos schip. Het aloude recht op vrijheid van scheepvaart weegt hier zwaar.¹⁷ Bij een terroristische aanslag in de EEZ van Nederland is het ook mogelijk om op basis van een andere rechtsgrond, zoals opzettelijke milieuvervuiling, het schip van de maritieme terroristen aan te houden zonder toestemming van de vlaggenstaat.¹⁸

Samenvattend kan worden gesteld dat het VN-Zeerechtverdrag maritiem terrorisme niet benoemt. Het misdrijf

valt ook niet onder piraterij, omdat dat anders is gedefinieerd. Verder is het aanhouden of onderzoeken van een van maritiem terrorisme verdacht schip onder het VN-Zeerechtverdrag in de territoriale zee beperkt en buiten de territoriale zee in beginsel niet mogelijk zonder toestemming van de vlaggenstaat. Het VN-Zeerechtverdrag is geen toereikend instrument voor het effectief bestrijden van maritiem terrorisme in alle maritieme zones.

SUA-Verdrag

De *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*, het SUA-Verdrag¹⁹, werd in 1988 opgesteld toen bleek dat het VN-Zeerechtverdrag niet goed kon worden toegepast bij maritiem terrorisme. Het SUA-Verdrag kwam tot stand binnen de IMO, een gespecialiseerd maritiem agentschap van de VN, en wordt beschouwd als een aanvulling op het VN-Zeerechtverdrag. Een doel van dit verdrag is om passende maatregelen te nemen tegen terrorisme aan boord van of gericht tegen schepen.

Het SUA-Verdrag legt de nadruk op repressie ofwel vervolging en bestraffing van het gepleegde misdrijf. De preventie van daden van maritiem terrorisme wordt niet uitgebreid beschreven. De basis voor de bestrijding van deze maritieme misdaden is samenwerking en hulpverlening door staten die partij

zijn bij het SUA-Verdrag. Het verdrag is door 168 staten getekend en heeft daardoor een groot draagvlak en een aanzienlijke werkingssfeer.

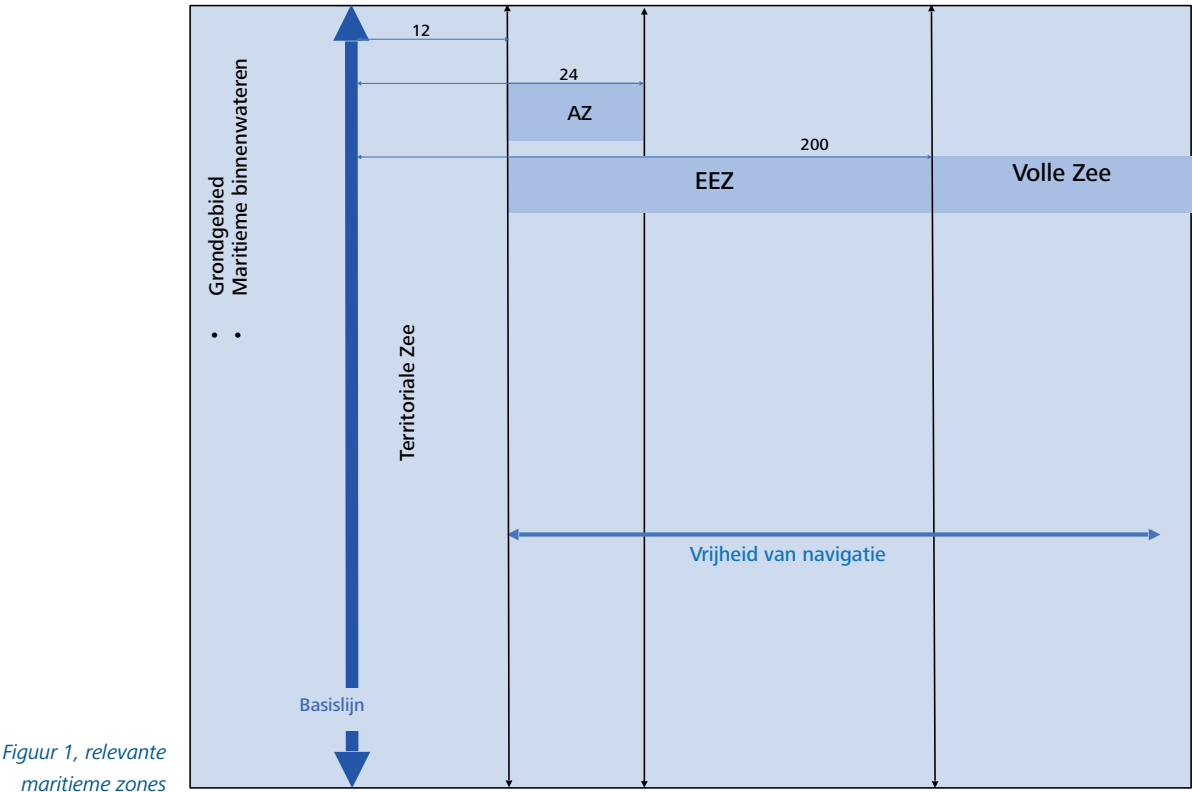
Omdat er geen definitie bestaat van maritiem terrorisme, heeft het SUA-Verdrag gemeend om bepaalde afzonderlijke handelingen strafbaar te stellen. Dit zijn wederrechtelijke en opzettelijke handelingen, met geweld of bedreiging, tegen een schip, lading of opvarenden. Ook het vernielen van navigatiehulpmiddelen valt hieronder. Gezamenlijk kunnen de handelingen worden gezien als maritiem terrorisme.²⁰ Ze zijn niet alleen strafbaar gesteld op volle zee, maar ook binnen de territoriale zee. Het SUA-Verdrag legt geen universele rechtsmacht vast voor de misdrijven genoemd in artikel 3 e.v. Het spreekt ook niet duidelijk over de strafbaarstelling van voorbereiding voor alle genoemde strafbare feiten.

SUA-Protocol 2005

Het SUA-Verdrag bleek ook niet te voldoen in de strijd tegen maritiem terrorisme. Daarom werd in 2005 via een speciaal protocol²¹ het SUA-Verdrag aangepast. Slechts een beperkt aantal staten, waaronder Nederland, is partij bij dit protocol. De uitbreidingen van het SUA-Verdrag bestaan uit het strafbaar stellen van het bedreigen met of het vervoeren van biologische, chemische en nucleaire wapens met als doel een terroristische aanslag. Het gebruik van het schip als wapen wordt ook gezien als een misdrijf, evenals het voorbereiden van maritiem terrorisme.

Voor het aanhouden van een vreemd en verdacht schip buiten de territoriale zee blijft de toestemming nodig van

‘Nederland heeft
rechtsmacht nodig om
maritieme terroristen aan te
houden op zee’



Figuur 1, relevante maritieme zones



Liberiaanse tanker Nave Andromeda. In oktober 2020 heeft de Special Boat Section van de Royal Navy deze tanker met gebruik van geweld aangehouden. Zeven verstekelingen hadden de bemanning van de tanker op zee, ter hoogte van het eiland Wight, gegijzeld (www.vesselfinder.com/nl/ship-photos/646785)

de vlaggenstaat. Het SUA-Protocol 2005 heeft wel pogingen gedaan om dit te vereenvoudigen, zoals een verklaring bij de VN/IMO deponeren waarin de vlaggenstaat van tevoren toestemming verleent om een verdacht schip aan te houden.²²

Samenvattend kan worden gesteld dat het SUA-Verdrag is opgesteld om enkele tekortkomingen van het VN-Zeerechtverdrag op te heffen. De focus van het SUA-Verdrag ligt op repressie. Het SUA-Protocol 2005 geeft hiervoor geen significante verbeteringen. Een probleem is dat het SUA-Protocol 2005 op dit moment geen groot draagvlak heeft bij staten, waardoor de werkingssfeer beperkt is.

Nederlandse wetgeving

Ook in Nederland bestaat geen eenduidige definitie van terrorisme. Het Wetboek van Strafrecht (WvSr) maakt onderscheid tussen misdrijven met of zonder terroristisch motief of oogmerk.²³ Dit oogmerk wordt wel gedefinieerd en ook de voorbereiding van een terroristisch misdrijf is strafbaar gesteld.²⁴ Het Wetboek van Strafrecht spreekt niet over maritiem terrorisme, maar noemt enkele terroristische misdrijven in combinatie met een vaartuig of installatie ter zee, zoals: 'Met opzet en wederrechtelijk enig vaartuig, zijn lading of een installatie ter zee van een ander, vernielen, beschadigen, onbruikbaar maken of onklaar maken, gepleegd met een terroristisch oogmerk.'²⁵ Voordat een Nederlands oorlogsschip een vreemd schip op het Nederlandse gedeelte van de Noordzee aanhoudt om te onderzoeken, zal dit schip verdacht moeten zijn

volgens de Nederlandse wet. De juridische beperkingen zoals genoemd in het VN-Zeerechtverdrag zijn ook voor Nederland van toepassing.

'De volgende vraag is of de commandant geweld mag gebruiken bij de aanhouding van een verdacht schip'

Er kan worden gesteld dat de hiervoor genoemde verdragen van toepassing zijn verklaard voor Nederland en zijn maritieme zones. Het WvSr heeft enkele (maritieme) misdrijven als terroristisch misdrijf geduid, indien het plegen ervan gebeurt met een terroristisch oogmerk.

Bij de handhaving van het Nederlandse strafrecht op zee bestaan enkele juridische beperkingen, zowel binnen als buiten de territoriale zee.

Bevoegdheden commandant

Hiervoor werd betoogd dat het aanhouden en onderzoeken van een verdacht schip mogelijk is, maar dat dit op meerdere juridische beperkingen kan stuiten, afhankelijk van de maritieme zone waarin het verdachte schip zich bevindt. De commandant van een oorlogsschip moet ook bepaalde nationale opsporingsbevoegdheden hebben om een verdacht schip en opvarenden aan te mogen houden. Bij een schip van de Kustwacht Nederland is dat geen probleem omdat hier veelal opsporingsambtenaren zijn geëmbaard.

Voor een oorlogsschip ligt dit anders. De commandant heeft bepaalde opsporingsbevoegdheden, maar die mag hij alleen uitvoeren na toestemming van de officier van justitie in Nederland.²⁶ Ook kan het ministerie van Justitie en Veiligheid in overleg met het ministerie van Defensie de commandant belasten met algemene opsporingsbe-

voegdheden voor bepaalde strafbare feiten. Dit wordt wel een bevoegde commandant genoemd.²⁷ Een andere mogelijkheid is het embarkeren van opsporingsambtenaren, zoals politie- of KMar-functionarissen. De volgende vraag is of de commandant geweld mag gebruiken bij de aanhouding van een verdacht schip. Het gaat hier over geweldsgebruik in het kader van rechtshandhaving, dus niet alleen uit zelfverdediging. Aan de commandant moet de bevoegdheid voor geweldgebruik, inclusief geweldsinstructies, worden toegewezen. Hierin is, onder andere, geregeld onder welke omstandigheden en voorwaarden geweld mag worden gebruikt bij het aanhouden van maritieme terroristen.

Samenvattend kan worden gesteld dat voornoemde verdragen zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving en dat het Nederlandse strafrecht bepalingen bevat over maritiem terrorisme. De commandant van een oorlogsschip dat daadwerkelijk met de strafrechtelijke handhaving van de bepalingen over maritiem terrorisme is belast, kan op meerdere manieren opsporingsbevoegdheden aan boord krijgen. Het gebruik van geweld bij een aanhouding moet ook officieel geregeld zijn.

Ten slotte

Maritiem terrorisme is een containerbegrip voor bepaalde maritieme misdrijven met een terroristisch oogmerk. Het moet niet worden uitgesloten dat maritiem terrorisme de Noordzee zal bereiken. De KM zal dan een grote rol kunnen spelen in het aanhouden van verdachte schepen en terroristen. Hoewel de misdrijven piraterij en maritiem terrorisme veel op elkaar lijken, is piraterij effectiever te bestrijden, omdat over dit misdrijf universele rechtsmacht bestaat. Oorlogsschepen van alle staten mogen buiten de territoriale zee verdachte piratenschepen aanhouden.

Het aanhouden van schepen die verdacht worden van maritiem terrorisme stuit op meerdere juridische beperkingen. Op zee mogen vreemde verdachte schepen niet altijd worden aangehouden omdat het VN-Zeerechtverdrag dit niet toestaat. Het SUA-Verdrag en het SUA-Protocol 2005 zijn opgesteld om deze deficiënties te repareren. Dit is om meerdere redenen niet goed gelukt.

Er bestaan mogelijk wel andere rechtsgronden om zonder toestemming van de vlaggenstaat binnen de EEZ vreemde schepen aan te houden, zeker als die schepen tijdens hun terreurdaad ook opzettelijk een grote maritieme vervuiling hebben veroorzaakt. Die rechtsgronden zouden kunnen worden gevonden in milieu- of natuurbeschermingswetgeving welke van toepassing is binnen de EEZ.

Concluderend kan worden gesteld dat de traditionele opvattingen over de vrijheid van scheepvaart, met als gemeenschappelijk belang een vrije zee voor de wereldhandel, niet altijd meewerken aan het effectief bestrijden van criminaliteit op zee. De KM beschikt daardoor niet altijd over voldoende en adequate juridische bevoegdheden om op het Nederlandse gedeelte van de Noordzee maritiem terrorisme effectief te bestrijden. Een oplossing

zou kunnen zijn om misdrijven die beschouwd worden als maritiem terrorisme te voorzien van universele rechtsmacht, omdat deze misdrijven een grote overlap hebben met piraterij. Maar ook gezien de afschuwelijke en verwoestende effecten van terroristische misdrijven op zee, de uitgestrektheid van de oceanen en het feit dat er geen politie op zee bestaat.²⁸

Mr. dr. drs. P.J.J. (Peter) van der Kruit diende van 1973-2004 als zeeofficier bij de KM en vervolgens tot 2014 als Universitair Hoofddocent/ Senior Onderzoeker bij de NLDA/Sectie Militair Recht. Tegenwoordig is hij directeur van het Juridisch Nautisch Adviesbureau JNAB B.V. De auteur is KLTZ(LD) mr. dr. Martin Fink dankbaar voor zijn commentaar op een eerdere versie van dit artikel.

Noten

- G. Allison, in: *UK Defence Journal*, 25 oktober 2020. Te raadplegen op: <https://ukdefencejournal.org.uk/special-boat-service-put-an-end-to-oil-tanker-hijacking/>.
- P. Sneider, 'Recent Trends in Global Maritime Terrorism', in: E.R. Lucas et al (Eds.) *Maritime Security: Counter-Terrorism Lessons from Maritime Piracy and Narcotics Interdiction* (Amsterdam, 2020), p. 191. Zie voor een overzicht van de vele recent gepleegde daden van maritiem terrorisme verdeeld over de wereld, inclusief de verschillende modus operandi: <https://www.stableseas.org/category/maritime-terrorism>.
- <https://www.maritime.dot.gov/msci/2021-002-gulf-guinea-piracyarmed-robberykidnapping-ransom>.
- J.P.P.L. Acevedo, 'International Law and Maritime Terrorism', in: *European Journal of International Law*, Blog, 19 november 2019.
- Massavernietigingswapens zijn chemische, biologische of nucleaire wapens.
- Zie: A. de Hoogh & G. Molier, 'Jurisdictie', in: N. Horbach, R. Lefebvre & O. Ribbelink (red.), *Handboek Internationaal Recht* (Den Haag, 2007).
- Resolutie 1566 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (8 oktober 2004), UN Doc S/RES/1566.
- Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, Montego Bay 1982 (*Trb.* 1983, 83).
- Artikel 105 VN-Zeerechtverdrag.
- D.R. Burgess, 'Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and New International Law', in: U. *Miami Int'l & Comp. L. Rev.* 293 (2008).
- Artikel 17 e.v. VN-Zeerechtverdrag.
- Artikel 87 VN-Zeerechtverdrag.
- Artikel 110 VN-Zeerechtverdrag.
- Hoofdstuk 5 Politiewet 2012.
- Artikel 27 VN-Zeerechtverdrag.
- Artikel 111 VN-Zeerechtverdrag.
- M.D. Fink, *Maritime Interceptions and the Law of Naval Operations* (Amsterdam, 2016) p 83-94.
- Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs), de Omgevingswet of andere milieu- en natuurbeschermingswetgeving.
- Het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, Rome 10 maart 1988 (*Trb.* 1989, 17). Inclusief het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van vaste platforms op het continentale plat, Rome 10 maart 1988 (*Trb.* 1989, 18).
- Artikel 3, 3bis, 3ter en 3quater SUA-Verdrag.
- Protocol van 2005 bij het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, Londen 14 oktober 2005 (*Trb.* 2006, 223).
- Artikel 8 SUA-Protocol 2005.
- Artikel 83 WvSr.
- Artikelen 83a en 83b WvSr.
- Artikelen 352 en 354a lid 2 WvSr.
- Titel VIb Vierde Boek Wetboek van Strafvordering.
- Artikel 539d Wetboek van Strafvordering.
- Zie ook voetnoot 5.



‘Met grote ergernis heb ik de column van Sergei Boeke gelezen in het Marineblad van februari.

Daarin gaat hij uitgebreid in op de COVID-19-pandemie. Het voert te ver om de vele onjuistheden stuk voor stuk te weerleggen. De gepresenteerde argumenten sluiten aan bij de gevaarlijke nonsens die voortdurend verspreid wordt door z.g. complotdenkers. Het ware wenselijk dat de schrijver zich, alvorens zich op het terrein van de infectieziekten begeven, zou laten informeren door ter zake wèl deskundigen. Ik zal hem graag ten dienste zijn.’

B.G. Moffie, arts-microbioloog

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

In het Marineblad van februari 2021 werpt prof. dr. Theo Brinkel in zijn column deze gewichtige vraag op, naar aanleiding van de dramatische gebeurtenissen in Washington DC op 6 januari 2021. 14 dagen voor de beëdiging van de 46^e President van de Verenigde Staten van Amerika bestormde een woeste menigte het Capitool bestormde, waarbij 5 mensen het leven lieten, onder wie een lid van de bewaking. De militaire top van de VS, die in een eerder stadium al had verklaard zeker niet te zullen interveniëren in het politieke conflict over de uitkomst van de presidentsverkiezingen van 3 november 2020, zag in de bestorming van het centrum en symbool van de

Reactie Boeke

‘Graag dank ik dr. B.G. Moffie voor zijn ingezonden brief: het is altijd goed als columns worden gelezen en reacties ontlokken. Deze keer is zijn reactie extra opportuun, daar mijn column een zeer storende fout bevatte. De definities van dis- en misinformatie zoals beschreven zijn namelijk precies andersom, waarbij misinformatie immers onjuiste informatie betreft dat zonder kwade opzet wordt verspreid. Het is nogal ironisch dat een column over *fake news* hier dus zelf schuldig aan geworden is.

Deze fout is echter de enige onjuistheid in het stuk. Eveneens zonder op details in te gaan (die heb ik wel gereed, desgevraagd) wijd ik graag enkele zinnen aan de essentie van de column en hoe deze tot stand is gekomen. De wetenschap evolueert continu en dit werkt het beste als het op basis van een open debat plaatsvindt. De inmiddels duizenden artsen (wereldwijd) die zeggen COVID-19 effectief te kunnen behandelen kunnen niet zomaar worden weggezet als complotdenkers en verspreiders van nepnieuws. Het behoeft geen uitleg dat de geschiedenis van de wetenschap – en de geneeskunde - bezaaid is met voorbeelden waar nieuwe vindingen eerst door de meerderheid belachelijk werden gemaakt alvorens ze gemeengoed werden. Ter voorbereiding op deze column heb ik natuurlijk de wetenschappelijke literatuur geraadpleegd en gesproken met meerdere Franse en Duitse artsen, waaronder een hoogleraar en een arts die honderden COVID-19-patiënten heeft behandeld. Ik ga graag in op de uitnodiging van Dr. Moffie om deelgenoot te worden van zijn kennis en ervaring op dit gebied, want hiermee komen we verder – en niet door een ander te beschuldigen van complottheorieën en nepnieuws’.

Amerikaanse democratie aanleiding om op 13 januari een boodschap rond te sturen aan het gehele militaire personeel om hen er nog eens op te wijzen dat zij gehouden zijn aan de eed (belofte) de Amerikaanse Grondwet te zullen respecteren en beschermen. Zoals zij dat al bijna 250 jaar lang hebben gedaan, zo werd eraan toegevoegd.

Het waren wereldschokkende beelden die op 6 januari vanuit Washington tot ons kwamen en waarvan de gevolgen nog lang zullen nadreunen, ook in Nederland. De door prof. Brinkel opgeworpen vragen “Wat doe je met de officierseed als de regering zich tegen de Grondwet keert?” en “Wat als de democratie zichzelf in gevaar brengt?” zijn zeer fundamenteel. Het belang van de eed



(belofte) in een democratische rechtsstaat met betrekking tot het zogeheten politiek-militaire dilemma wordt door prof. Brinkel nog eens duidelijk onderstreept.² Hij stelt vast dat bij de eed (belofte) die door leden van de Krijgsmacht in Nederland wordt afgelegd sprake is van parallellen met de eed (belofte) die door Amerikaanse militairen wordt afgelegd. De door hem gemaakte vergelijking roept bij schrijver dezes dan de vraag op waarom in Nederland de eed (belofte) niet ook op de Grondwet wordt afgelegd maar op de Koning?

Sinds de Algehele Grondwetsherziening van 1983 berust het Oppergezag over de Nederlandse Krijgsmacht niet meer bij de Koning maar bij de Regering (GW Art. 97, lid 2). In de democratische rechtsstaat moet de Regering kunnen vertrouwen op de loyaliteit van de Krijgsmacht. De Koning maakt weliswaar deel uit van de Regering maar de ministers zijn verantwoordelijk. (GW Art. 42, lid 1 & 2). Maar de eedsformule luidt nog als voor 1983. Vice-admiraal J.H.B. Hulshof, Bevelhebber der Zeestrijdkrachten van 1982 – 1985 moet dit dilemma die het gevolg was van de Grondwetswijziging, hebben onderkend. Alle militairen van de Zeemacht ontvingen van de toenmalige BDZ een nog immer lezenswaardig boekje met als titel: “*DE EED, afgelegd door de militair der zeemacht. Beteekenis, waarde en gevolgen*”. Uitdrukkelijk noemt hij het een boekje waarin hij zijn persoonlijke opvatting over de eed of belofte uitdraagt, geen voorschrift dus. In Hoofdstuk II “De gevolgen van het afleggen van de eed of gelofte”, schrijft VADM Hulshof:

“A Ten aanzien van: Trouw aan de Koningin”
“Mijn mening is, dat zolang Hare Majesteit bereid is het hoofd van de regering³ te zijn, de eed of belofte de militair verbindt het beleid van welke regering dan ook getrouwelijk te ondersteunen. De Koninklijke marine is een instrument van de regering en de militair der zeemacht die in geweten geen kans zou zien het regeringsbeleid te ondersteunen (-hetgeen ook betekent: aan de realisering actief meewerken-) komt in mijn gedachtengang in conflict met de afgelegde eed of belofte. Deze opmerking betekent niet, dat men om een beleid te ondersteunen het ook moet onderschrijven. Het betekent wel dat de plichtsvervulling van de militair, zijn handelen en zijn optreden niet afhankelijk mag zijn van de politieke richting van een regering of het gevoerde beleid en het betekent, dat, indien er een gewetensconflict is, dit niet zonder gevolgen kan blijven”.

Terug naar de door prof. Brinkel opgeworpen vraag: wat nu als de Regering zich tegen de Grondwet keert? De Koning zou zich weliswaar kunnen distantiëren van de Regering maar dan is er sprake van een ernstige constitutionele crisis. Waar ligt dan de loyaliteit van de militair? Bij de Koning of bij de Regering die tenslotte het oppergezag heeft over de Krijgsmacht? Om de militair te vrijwaren een onmogelijke keuze te moeten maken mocht zich een dergelijke constitutionele crisis voordoen, zou naar mijn mening de militair net als in de VS trouw moeten blijven aan de Grondwet, in ieder geval de laatste Grondwet die op democratische wijze tot stand is gekomen. Het zou dan voor de hand liggen wanneer in Nederland leden van de Krijgsmacht de eed (belofte) ook zouden afleggen op de Grondwet, zoals ook de ministers en de staatssecretarissen dat tegenover de Koning doen bij aanvaarding van hun ambt (GW Art. 49).’

KTZ b.d. drs. W.J.J. van der Knaap

1 Met ingang van 1 januari 1983 geldt de eedsaflegging ook voor beroepsschepelingen van de Zeemacht.
 2 In de Grondwet is de Krijgsmacht als enige aan de regering ondergeschikte dienst genoemd. Maar als mede drager van het geweldsmonopolie geldt m.i. ook voor de politie een vergelijkbaar politiek-militair dilemma.
 3 Sinds de Algehele Grondwetsherziening van 1983 wordt de regering gevormd door de Koning en de ministers (GW Art. 42 lid 1).



VERENIGING "ONDERLINGE BIJSTAND"

Uitstel Algemene Vergadering

Vanwege de langdurige beperkingen ten gevolge van de coronacrisis heeft het bestuur OB begin februari moeten besluiten de geplande Algemene Vergadering 2021 van woensdag 12 mei uit te stellen naar een latere datum, en wel **woensdag 22 september 2021**. Het streven is om de Algemene Vergadering OB te laten plaatsvinden te Haarlem.

Het bestuur heeft besloten de beide jaarrekeningen 2019 en 2020 voor te leggen aan de leden ter bespreking en vaststelling tijdens de beoogde Algemene Vergadering 2021.

H. van Eijdsen, secretaris Onderlinge Bijstand

CARTOON



Column



'Het Kremlin weet duivels goed dat er geen rem staat op de Europese honger naar Russische energie'

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

President Joe Biden houdt zijn verkiezingsbelofte en voert de druk op Rusland op. Er komen nieuwe sancties als gevolg van de arrestatie van de oppositieleider Alexey Navalny en een cyberaanval tegen een energiebeleid. Mijnheer Biden klonk ook stellig in zijn voornemen om de aanhechting van de Krim nooit te zullen erkennen. Het maakt echter allemaal niet veel indruk op Moskou. De Amerikaanse sancties berokkenen niet al te veel schade. Zolang Rusland economisch kan profiteren van Europa en Azië, heeft het Amerika ook niet eens nodig.

Sancties maken op Rusland weinig indruk. Maatregelen na 2014, zoals reisbeperkingen en het beperken van de Russische toegang tot het betalingssysteem SWIFT werden ofwel omzeild, ofwel raakten het regime amper. De voorbije maanden probeerde Washington opnieuw druk te zetten door Zwitserse en Britse verzekeraars hun steun aan de Nord Stream 2 te doen herzien. Maar dat stopte de bouw van de aardgaspijpleiding voorlopig geenszins. Die gas- en olie-uitvoer naar Europa blijft de belangrijkste verklaring voor Ruslands hardnekkigheid.

Het Kremlin weet duivels goed dat er geen rem staat op de Europese honger naar Russische energie. Het meest schrijnende voorbeeld in dat opzicht blijft de Koninklijke Nederlandse Shell. Amper een jaar nadat vlucht MH17 uit de lucht werd geknald, stond Shell-topman Ben van Beurden opnieuw glimlachend handjes te schudden met Gazprom-vertegenwoordigers. Het komende decennium zal de Europese vraag naar Russisch gas minstens stabiel blijven, maar zullen de prijzen wellicht stijgen. Ook in het Oosten is de afzet gegarandeerd. Nieuwe pijpleidingen naar China kunnen Rusland jaarlijks tot 13 miljard dollar opleveren.

De Russische economie mag vandaag dan wel kleiner dan die van Italië zijn, zolang de EU niet uitgroeit tot een geopolitieke speler, blijft Rusland na China de belangrijkste mogendheid in Eurazië. Die positie dankt het aan zijn energie, zijn enorme grondgebied en flinke militaire slagkracht. Deze laatste beperkt zich overigens niet tot kernwapens, ook op conventioneel vlak staat Rusland sterk. Geen enkel Europees land komt bijvoorbeeld ook maar in de buurt van de Russische offensieve raketten capaciteit.

Zelfs met een defensiebudget dat vier keer kleiner is dan dat van de Europese landen samen slaagt Rusland erin om bijna evenveel troepen in buitenlandse operaties te houden: met meer gevechtsvliegtuigen, helikopters, tanks, enzovoort. Rusland beveiligd daarmee zijn eigen achtertuin en bespeelt de zwakke plekken van Europa. Rusland zit geopolitiek gebeiteld, toch minstens nog voor een tijd.

De Russen kijken weliswaar met wantrouwen naar China. Zolang dat land echter energie blijft afnemen en het prestige van het Kremlin helpt verstevigen, biedt het Russische kernwapenarsenaal de ultieme verzekering tegen Chinees overwicht op lange termijn. Ook als kleine economie met een krimpende bevolking kan het Kremlin dus best nog wel even doorgaan met het uitspelen van het opkomende Oosten tegen het rijke, verdeelde Europa. Daardoor hebben de Russen voorlopig weinig te verliezen bij Amerikaanse sancties en weinig te winnen bij een eventuele Amerikaanse toenadering. Ook een tanende macht kan zich dus best nog roeren.



Impressie van het Expertise Centrum Additive Manufacturing (CZSK)

Additive Manufacturing

Hogere inzetbaarheid door meer adaptief en effectief onderhoud en modificaties

Schepen op zee, mariniers in het veld en techneuten bij de Directie Materiële Instandhouding (DMI) kennen allemaal de voorbeelden van defecte systemen en een gebrek aan onderdelen voor reparatie met alle gevolgen van dien voor de inzetbaarheid. Het lijkt steeds vaker voor te komen. CZSK heeft hiervoor een oplossing; 3D-printers maken, vaak ter plekke, de ontbrekende onderdelen. Sinds eind 2018 staan ze op de grote schepen en deze maand wordt in Noord-Noorwegen een container met 3D-printers getest voor ondersteuning van de eenheden in het veld. Dit artikel over *additive manufacturing*, vaak aangeduid met de term '3D-printen', beschrijft de rol van de techniek binnen het maritieme materieel-logistieke domein. Daarnaast beschrijft het de huidige en toekomstige toepassingen.

De aandacht voor *additive manufacturing* (AM) in documenten als de *Strategische Kennis- en Innovatieagenda* (SKIA) 2016-2020¹ en de *Defensievisie 2035*² als technologiegebied om sterk innoverend te blijven, onderstreept hoe belangrijk men het binnen Defensie vindt. AM is inmiddels op beperkte schaal operationeel toegepast binnen de Koninklijke Marine. Dit zal de komende jaren alleen maar toenemen, zowel binnen Defensie als bij leveranciers, om zo adaptiviteit en effectiviteit te vergroten.

Niet voor niets heet de DMI-visie 'Zonder onderhoud geen inzet'.³ Onderhoud is een essentiële activiteit in het proces van eenheden inzetgereed brengen en houden, met name voor technologisch hoogwaardige eenheden zoals die van CZSK. Het is ook een complexe activiteit die veel processen en vaardigheden vereist. Essentieel hierbij is een goede kennis van de systemen en van hun functioneren. Er komt een goede engineeringomgeving bij kijken waarin alle kennis is geborgd en die informatiegestuurd onderhoud met data-analyse-inzicht in het functioneren

levert. *Extended reality* zorgt voor het goed opleiden en ondersteunen van de onderhouders om hun taken juist uit te voeren.

Beschikbaarheidsproblemen

Er zijn echter vaak onderdelen en verbruiksartikelen nodig tijdens het onderhoud die ter plekke voorhanden moeten zijn. Op dit gebied zijn al jaren ontwikkelingen gaande die de beschikbaarheid van onderdelen in negatieve zin beïnvloeden. De toenemende concurrentie dwingt leveranciers om met hun producten steeds een stap voor te blijven op de concurrenten en dat veroorzaakt een enorme versnelling van nieuwe ontwikkelingen. Hierdoor zijn producten eerder verouderd (*obsolete*) en worden ze minder lang ondersteund. Zo gebeurt het steeds vaker dat op onze nieuwbouwschepen producten geïnstalleerd zijn die al *obsolete* blijven in het eerste operationele gebruikjaar. Daarnaast dwingt de concurrentie om steeds goedkopere producten te zoeken. Dit leidt tot productie in lagelonenlanden zoals China. Kenmerkend hierbij is dat in groten getale onderdelen in *batches* gefabriceerd worden, maar dat die daarna niet meer beschikbaar zijn voor nieuwe fabricage zonder grote kosten en grote oplagen.

Door de druk op onze budgetten wil CZSK ook minder voorraden en gebruikt de logistiek steeds meer *just-in-time*-modellen voor onderdelen. De combinatie van de twee ontwikkelingen zorgt er in de praktijk voor dat lang niet altijd de juiste onderdelen op tijd beschikbaar zijn voor het onderhoudsproces en dat heeft een directe weerslag op de inzetgereedheid van de eenheden. Verder zorgt de snellere *obsolescence*-problematiek voor een toenemende vraag naar modificaties door de noodzaak voor het incorporeren van vervangende onderdelen die niet altijd dezelfde *form en fit* hebben. Ook de snelle veranderingen in het dreigingsniveau, gevoed door de snelle veranderingen van technische mogelijkheden van defensiesystemen,² vragen om snellere modificaties van wapensystemen. Samengevat is er grote druk op de beschikbaarheid van onderdelen voor onderhoud en het op tijd beschikbaar hebben ervan. Verder ontstaat een steeds grotere behoefte hier snel aanpassingen in aan te kunnen brengen waarbij het vaker om



Een door RAMLAB voor Damen geprinte schoepsschroef die onder een sleepboot in de haven van Rotterdam is gebruikt (RAMLAB)

minder grote aantallen onderdelen zal gaan. Voor CZSK, met eenheden die over het algemeen niet dichtbij een grote ondersteuningsbasis opereren, vormt de logistieke aanvoer ook een aandachtspunt. Veel van de hiervoor geschetste problemen zijn niet bijzonder voor CZSK en Defensie, maar gelden ook voor fabrikanten. De markt pakt het probleem aan door gebruik te maken van vergaande digitalisering van de ontwerp- en fabricageprocessen. Door eerst een volledig digitaal ontwerp te maken van een product ontstaat een zogenoemde *digital twin* ten opzichte van het werkelijke product. Op deze wijze kan vanuit een digitaal model gewerkt worden naar fysieke producten, hetgeen een andere manier van denken en nieuwe manieren van vervaardigen vereist. Alle stappen worden nu immers digitaal doorlopen en kunnen continu worden aange-



PDCA-cirkel tussen de digital twin van een product en de productie en het daadwerkelijke product en de prestaties hiervan (Siemens)

past en bijgewerkt, met als groot voordeel dat er steeds één model blijft en daardoor één waarheid. Er wordt een *PDCA-loop*⁴ gecreëerd die vanuit een digitaal model direct aan het werkelijke model kan worden gekoppeld, waardoor prestaties en gebruikservaringen direct verwerkt kunnen worden. Hierdoor wordt het gehele proces meer adaptief en sneller dan conventionele productieprocessen. Zeker als het gekoppeld is aan AM. AM vereist namelijk geen grote productieomgevingen en kan doorgaans binnen enkele uren tot enkele dagen een bruikbaar onderdeel opleveren. Deze vergaande digitalisering wordt veelal aangeduid als industrie 4.0, een typering voor de vierde industriële revolutie. Naast AM zijn ook andere initiatieven binnen CZSK - zoals data voor onderhoud⁶, *engineering 2.0*⁵ en *virtual reality*⁷ - onderdeel van de digitalisering binnen industrie 4.0 met in de basis een *digital twin* als spin in het web.

Additive manufacturing

Additive manufacturing is een verzameling van activiteiten en processen, waaronder 3D-printen, gericht op het toevoegen van materiaal om tot een product te komen. De techniek is radicaal anders dan de traditionele wijzen om tot een product te komen, namelijk door het weg nemen van materiaal ofwel de zogenoemde verspanende technieken. Waar bij de traditionele fabricagetechnieken continu rekening moet worden gehouden met de grenzen van de mogelijkheden, zijn de laatste bij AM juist vrijwel onbegrensd. Belangrijker nog is de verschuiving van traditionele, gecentraliseerde fabricage met grote centrale productielijnen naar decentrale fabricage op locatie bij de gebruikers.

Ondanks dat AM al rond 1984⁸ is uitgevonden kent de technologie pas sinds enkele jaren echt een grote ontwikkeling. Dat heeft twee redenen. De belangrijkste reden is dat een zeer select groepje bedrijven in het begin van AM de patenten in bezit had. Met het verlopen van veel patenten in de laatste jaren zijn grotere investeringen op gang gekomen en beginnen prijzen te dalen. Hierdoor is AM pas sinds een paar jaar interessant voor gebruik in fabricagetoepassingen. De tweede reden is de digitale ondersteuning. De verdere digitalisering heeft pas in de laatste jaren speciale software en voldoende snelle hardware opgeleverd. Door de nu optredende versnelling

en de impact van AM op het materieel-logistieke domein, wordt ze inmiddels gezien als een belangrijke disruptieve technologie. Ze verplaatst fabricage immers van centrale punten naar decentrale punten en heeft aldus invloed op de logistiek door een sterk verminderde behoefte aan opslag (en logistiek). AM beïnvloedt bovendien de onderdelenmarkt met een direct effect op de verdienmodellen van leveranciers. Er vindt een verschuiving plaats naar een digitale opslag van onderdelen en dit heeft impact op intellectueel eigendom en juridische aansprakelijkheid. Ook de nadruk op duurzaamheid geeft een impuls aan het gebruik van AM. Immers, minder materiaal wordt verspild en gebruikt materiaal kan vaak hergebruikt worden door het te verschroten en weer als basismateriaal voor een 3D-printer te gebruiken. Hierdoor ontstaat een circulaire productomgeving. De huidige COVID-19-crisis laat pijnlijk duidelijk de afhankelijkheid van logistieke aanvoerlijnen zien waardoor de belangstelling voor de mogelijkheden van AM is toegenomen. Men wil(de) niet alleen snel aan COVID-19-hulpmiddelen komen maar ook de verstoringen van de *supply chain* voorkomen.

Zoals aangegeven is de ontwikkeling van AM pas sinds enkele jaren echt op gang gekomen. Dit betekent dat AM nog niet is uitontwikkeld. Zo vindt veel onderzoek naar materialen en de materiaalkunde als gevolg van AM-printtechnieken plaats. Daarnaast wordt voor AM-ontwerpen en -simulatietechnieken veel onderzoek gedaan naar voorspelbaarheid en herhaalbaarheid. AM-printtechnieken zelf worden bovendien verder onderzocht op nauwkeurigheid en herhaalbaarheid. Om te voorkomen dat gefabriceerde onderdelen steeds volledige testen en keuringen moeten ondergaan, zoals nu met huidige productietechnieken gebeurt, wordt onderzocht in hoeverre digitale monitoringstechnieken kunnen worden gebruikt om door middel van procescertificeringen de kwaliteit van geprinte onderdelen te garanderen. Dit beperkt zich niet alleen tot het gebied van kunststoffen en metalen, maar omvat ook keramiek, beton, energetische materialen (explosieven), hybride vormen met sensoren en elektronische circuits in onderdelen en hele printplaten.

Daar waar veel mensen de kunststofvariant wel kennen zijn er inmiddels ook metaal geprinte onderdelen die gebruikt worden in hoog vermogen brandstofmotoren zoals

cilinders van auto's en in gasturbines. Ook grotere objecten waaronder complete vaartuigen en scheepsschroeven zijn reeds geprint.

Het is noodzakelijk om hier ook onderwerpen als opslag van AM-printbestanden, het omgaan met intellectueel eigendom en een eerlijke vergoeding voor de oorspronkelijke leveranciers en patenthouders aan de orde te stellen. Voor ons als Defensie is een veilige opslag van de 3D-printbestanden van groot belang. Zonder beveiligingsmaatregelen is het gemakkelijk om digitale bestanden te wijzigen en kopiëren. Wijzigingen in bestanden kunnen grote schade toebrengen aan wapensystemen en in ernstige gevallen mensenlevens kosten. Kopiëren kan schade berokkenen aan een technische voorsprong en aan leveranciers die niet worden vergoed voor hun intellectueel eigendom. Het is belangrijk goed te kijken naar databeveiliging en de koppeling met de 'te beschermen belangen (TBB)' te maken. Voor leveranciers en patenthouders is een goede wijze van vergoeden van groot belang zodat de AM-printbestanden beschikbaar zijn en blijven. Door de opmars van de digitalisering is dit een niet te stuiten realiteit. Een mogelijke denkbare compensatiestructuur kan zijn het systeem in de muziek- en filmindustrie. Daar wordt via een abonnement toegang verkregen tot digitale bestanden. Het onderwerp is in ieder geval dusdanig beladen dat het op het World Economisch Forum wordt behandeld.⁹

AM bij CZSK

Ook Defensie richt zich op het benutten van AM binnen zijn bedrijfsvoering en experimenteert er mee. CZSK heeft daartoe het Maritieme Innovatiecluster (MIC) AM opgericht in 2016. Het MIC AM heeft tot doel, middels experimenteren, conceptontwikkeling en samenwerkingsverbanden te onderzoeken hoe AM een bijdrage kan leveren aan een hogere inzetbaarheid van de eenheden van CZSK en verkleining van de logistieke *footprint*. Inmiddels is aangetoond dat AM hieraan een positieve bijdrage levert, naast financiële besparingen.¹⁰ Dit geldt voor zowel AM-activiteiten in het operationele domein als voor AM-activiteiten bij de DMI. Tevens is duidelijk geworden dat op veel gebieden binnen AM of rakend aan AM nog verdere ontwikkeling noodzakelijk is.

In 2018 heeft CZSK na uitvoering van enkele operationele pilots ervoor gekozen om vlootbreed met een beperkte implementatie te beginnen. Verder heeft DMI het Expertise Centrum Additive Manufacturing (ECAM) opgericht om de implementatie van AM te begeleiden en te ondersteunen. Het ECAM voert daarnaast *concept development en experimentation* (CD&E)-activiteiten uit om verdere implementatie te faciliteren. Zo zijn opleidingen gestart en zijn regels voor gebruik opgesteld. Een voorbeeld is dat de uitrol van AM bij eenheden gekoppeld is aan de opleiding van de personeelsleden; pas na de opleiding krijgt een eenheid de benodigde hardware. Wijzigingen aan hardware en firmware zijn ten strengste verboden, omdat ze eenvoudig te wijzigen zijn, maar ook direct de kwaliteit van de geprinte onderdelen beïnvloeden.

De beperkte implementatie betekent verder dat alleen bepaalde kunststoffen geprint mogen worden en dan alleen voor onderdelen die niet kritisch zijn. Met niet kritisch worden onderdelen bedoeld die bij falen geen grote schade kunnen veroorzaken. Dit heeft direct verband met het nog lopend onderzoek op gebied van kwaliteitscontrole en het feit dat bij AM degene die print juridisch dezelfde status heeft als een fabrikant en dus verantwoordelijk is voor de kwaliteit van geprinte onderdelen.

Het ECAM ondersteunt eenheden met onderzoek naar materialen die in contact komen met bepaalde bedrijfsstoffen, met adviezen en assistentie bij het gebruik van AM voor onderdelen en met het onderhouden van hardware en software. Ook zorgt het ECAM via assortimentsmanagement voor de juiste logistieke coderingen zodat gebruiksmaterialen beschikbaar zijn. Middels een interne *Sharepoint*-website,¹¹ benaderbaar via MULAN of TITAAN, hebben eenheden toegang tot informatie en is een eerste versie van een digitale *warehouse* met AM-printfiles beschikbaar waarin deze files uitgewisseld kunnen worden.

Daarnaast vinden CD&E-activiteiten plaats op de onderzoeksgebieden zoals hierboven aangegeven en aanvullend op arbo- en milieugebied.

TRL	CML	Ontwikkelfase
1-4	1-3	Ontwikkeling (markt)
5-6	4	Concept Development & Experimentation
7-8	5	Proof of concept
9	6	Implementatie

Relatie TRL, CML en Ontwikkelfase

Het doel hiervan is niet om nieuwe technieken te ontwikkelen maar om in ontwikkeling zijnde technieken verder uit te werken voor toepassingen voor CZSK. Hier kijkt het ECAM niet alleen naar de techniek, maar naar het totaalconcept. Als dit succesvol blijkt, wordt het omgezet in een *proof of concept*-project, wat na een succesvol verloop leidt tot implementatie. Om dit traject in te delen wordt gebruikgemaakt van *technical readiness levels*¹² en *concept maturity levels*¹³ (zie de tabel hierboven).

Deze activiteiten vereisen veel kennis en capaciteit. Aangezien de CD&E-activiteiten volgen op ontwikkelingen in de markt, ligt het voor de hand om samen met marktpartijen en kennisinstituten deze CD&E- en *proof of concept*-projecten uit te voeren. Dit gebeurt ook. Met name TNO, Brightlands en NLR leveren veel fundamentele kennis aan die vervolgens in samenwerking met bedrijven zoals DSM, Ultimaker, Royal Haskoning wordt omgezet naar projecten en uiteindelijk naar *proof of concept*-projecten. Een voorbeeld hiervan is een kunststof hijschalm van 1 kilo die in augustus is gebruikt om een volledige pantserwagen op te tillen, zowel statisch als dynamisch (rijdend). Voordeel van de 3D-versie is dat die snel op



Een 3D-geprinte boot (University of Maine, USA, 2019)



Vooruitgang en performance:
kunststof geprinte hijsschalm tilt
12 ton YPR-pantserwagen

locatie kan worden gemaakt. Ze is licht en corrodeert niet. Aanvullende samenwerkingen worden continu actief opgezocht om zo effectief mogelijk CD&E uit te voeren.

Vanuit de hele defensieorganisatie komen vragen bij het ECAM binnen, via installatiemanagers en wapensysteemmanagers, over producten die *obsolete* zijn of in de praktijk niet voldoen of niet (meer) leverbaar zijn. Vaak leiden de vragen tot vervangende of nieuwe producten. Als een product voorlopig alleen bij het ECAM kan worden gemaakt dan wordt het in SAP vastgelegd en kan het via SAP worden besteld. Een overzicht van producten is zichtbaar op de interne *Sharepoint*-site van het ECAM. De afbeelding op de pagina hiernaast geeft een impressie van 3D-onderdelen.

Natuurlijk moet dit allemaal ergens toe leiden. Recent is daartoe binnen CZSK een document opgesteld genaamd '*Additive manufacturing, Van experiment naar implementatie en doorontwikkeling*'.⁵ In dit document is de volgende visie vastgelegd: '*Additive manufacturing* is binnen CZSK dé adaptieve instandhoudingscapaciteit die de operationele inzetbaarheid vergroot en de logistieke footprint verkleint.' Daartoe werkt het ECAM naar het kunnen fabriceren van zowel kunststof- als metalen onderdelen op locatie, naast grotere onderdelen en objecten die bij DMI of partners kunnen worden gefabriceerd voor effectiever onderhoud bij DMI. Overigens betekent dit niet dat AM de enige fabricagemethode is. AM komt naast de andere methoden te staan, maar zal een deel ervan wel verdringen. Dit vooral omdat het via AM mogelijk is om op locatie snel onderdelen te fabriceren.

Dat de ontwikkeling bij CZSK niet op zichzelf staat blijkt wel uit het feit dat een groot aantal bedrijven, waaronder Deutsche Bahn, Airbus, ASML, Siemens, GE, Rolls Royce, BMW, Porsche en BAE, AM inmiddels hebben omarmd. Ze erkennen het belang van de huidige en verdere toekomstige ontwikkelingen binnen AM. Ook binnen internationale defensieorganisaties gebeurt veel op dit gebied, waarbij met name de VS, Duitsland en Noorwegen zeer

serieuze activiteiten ontplooiën. En NATO en EDA hebben recent werkgroepen opgericht om op het gebied van AM standaardisatie en samenwerking te faciliteren. In de VS heeft de Secretary of the Army zelfs het directive '*Enabling Readiness and Modernization Through Advanced Manufacturing*' uitgegeven.¹⁴ Hierin worden alle afdelingen in de US Army opgeroepen AM als uitgangspunt mee te nemen in hun activiteiten. Het bevestigt dat AM in de VS inmiddels een volledig geaccepteerde werkwijze is geworden. Binnen onze defensieorganisatie experimenteren inmiddels meer afdelingen met AM. Samenwerking hier, voor zover de beoogde doelen en bedrijfsvoering overeenkomen, lijkt dan ook voor de hand te liggen.

Samengevat

Additive manufacturing is een onderdeel van de vergaande digitalisering in de technische wereld. De technologie is met name interessant en disruptief, omdat ze in staat is zeer snel op locatie digitale onderdelen om te zetten naar fysieke onderdelen. Hierdoor is ze voor met name CZSK erg interessant om de adaptiviteit en effectiviteit van eenheden te verhogen. AM wordt inmiddels op beperkte schaal operationeel ingezet. Een expertisecentrum (ECAM) is ingericht om dit te ondersteunen en verder uit te bouwen naar de toekomst in samenwerking met de industrie en kennisinstituten.

KLTZ (TD) ir. A.F. (Sander) Wannings was hoofd Instandhoudingsgroep KBW bij DMI Maritieme Instandhouding waar het MIC 3D-printen is ontstaan en die vanaf mei 2018 is overgegaan naar het Expertisecentrum Additive Manufacturing bij de instandhoudingsgroep KBW. Hier kreeg hij ook de nevenfunctie hoofd Expertisecentrum. Vanaf augustus 2019 is hij daarnaast geplaatst bij DMO Projecten als projectleider en clustercoördinator KBW. Sinds maart 2020 is Sander Wannings ook voorzitter in een defensiebrede regiecel 3D-printen voor COVID-19-ondersteuning.



Deeloverzicht van operationele producten van het ECAM

Literatuur- en referentieopgave

- Ministerie van Defensie, (2016), *Strategische Kennis en Innovatie Agenda Defensie, Voorblijven in een onveiligere wereld*.
- Ministerie van Defensie (2020), *Defensievisie 2035, Vechten voor een veilige toekomst*.
- CZSK/DMI (2017), *Zonder onderhoud geen inzet*.
- Deming cirkel, PDCA staat voor *Plan, Do, Check, Act*.
- K.J. Woltjer en H. Mulder, 'Engineering 2.0'. in: *Marineblad* mei 2020.
- B. Pollmann, W. Tiddens, D. Curvers en J. Zegers, 'Informatie Gestuurd Onderhoud', in: *Marineblad* juli 2020.
- M. Caspers, 'Werken aan virtual reality toepassingen op de XR campus', in: *Marineblad*, februari 2021.
- C. W. Hull, *Apparatus for production of three-dimensional objects using stereolithography*, patent US 4575330 (A)- 1986-03-11, aanvraag ingediend op 8 Augustus 1984.
- World Economic Forum (2020), *White paper '3D printing: a guide for decision-makers'*.
- CZSK/DMI (2020), *Additive Manufacturing, van experiment naar implementatie en doorontwikkeling*.
- Sharepoint website Expertisecentrum Additive Manufacturing (MU-

LAN omgeving): <https://dwr.d.mindef.nl/sites/SWR010882/SitePages/Startpagina.aspx>.

- Europese Unie (2014), *Technology readiness levels (TRL); Extract from Part 19 - Commission Decision C(2014)4995*, zie: https://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/wp/2014_2015/annexes/h2020-wp1415-annex-g-trl_en.pdf
- W. van de Wiel et al., *Concept Maturity Levels, Bringing structure to the CD&E process* (TNO, IITSEC 2010).
- US Army, (2019), *Army Directive 2019-29 (Enabling Readiness and Modernization Through Advanced Manufacturing)*, Secretary of the Army.

Column



‘De NAVO verwacht van Haagse politici even geen nieuwe visies, maar gewoon meer geld’

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

Het gaat niet om geld, maar visie. Dat was heel lang het devies van Tweede Kamerleden als het om Defensie ging. Het resultaat was een organisatie met veel afwisselende visies, maar zonder geld. Daar kwam in 2017 een kentering in toen het kabinet (structureel) €1,5 miljard extra in Defensie investeerde. Dit was geen vanzelfsprekendheid en het had niet veel gescheeld of dit was aanzienlijk minder geweest. Voor de verkiezingen had de ALV van het CDA met een nipte meerderheid een motie aangenomen voor €2 miljard extra voor Defensie. Toen Rutte tijdens de formatie instak op €1 miljard erbij, eiste Van Haersma Buma een compromis, met het resultaat halverwege. In de huidige verkiezingscampagne beloven veel partijen meer geld voor Defensie. GroenLinks, de SP en de PVV doen dit niet. De eerste twee zetten in op slimmer uitgeven; een mooie leus voor zowel geen visie als geen geld. De PVV ziet de 2%-norm als niet relevant, maar beschouwt de NAVO wel als hoeksteen van het veiligheidsbeleid; een standpunt zo logisch dat men waarschijnlijk hoopt dat iemand anders het verkondigt als 29 ministers van Defensie naar de Nederlandse delegatie in Brussel kijken.

Nederland is met zijn *free-rider*-gedrag jarenlang weggekomen. Dit omdat veel andere Europese landen er ook een handje van hadden en men altijd achter de brede rug van Duitsland kon schuilen. De boodschap van de Biden-regering blijft dezelfde als die van Trump, al is die anders van toon: investeer 2% van het BNP in Defensie in 2024, zoals afgesproken tijdens de top in Wales in 2014. Destijds voldeden maar drie bondgenoten aan de 2%-norm; vorig jaar een derde en in 2024 zal dat twee derde zijn. Nederland zit momenteel op 1,48% van het BNP. Dit percentage daalt bij een ongewijzigd budget, waardoor wij bijna onderaan de lijst van bondgenoten zullen bungelen. Achter Duitsland en andere bondgenoten schuilen lukt dus niet meer. Dit bovendien voor een land dat er om bekend staat publiekelijk en met opgeheven vingertje anderen op hun financiële verplichtingen te wijzen. Omdat 2% van het BNP in 2024 een defensiebegroting van € 19 miljard betekent (in plaats van € 12 miljard nu) pleiten VVD en D66 voor een verhoging naar het Europees gemiddelde, zo’n 1,8% van het BNP. Dit getal stijgt echter snel, omdat andere landen hun budgetten wel significant verhogen. Een miljardeninvestering in Defensie ligt dus voor de hand, al is het de vraag of een nieuwe coalitie boter bij de vis doet.

Voor een elementaire visie hoeft men niet verder te kijken dan de *NATO Defence Planning Capability Review 2019/2020* voor Nederland. In cycli van vier jaar worden taken onderling tussen de bondgenoten verdeeld om lasten eerlijk te verdelen en de benodigde militaire capaciteiten af te dekken. De beoordeling is vernietigend over Nederland en het rapport beschrijft gedetailleerd waar niet geleverd is wat afgesproken was. *Burden sharing* betreft niet alleen geld (*costs*) maar ook *capabilities* en *contributions* - de drie C's. Het gaat om *capabilities* die de NAVO nodig heeft – niet nationale hobby's – en *contributions*, de bereidheid om in missies ook de kastanjes uit het vuur te halen. Voor *capabilities* verwacht de NAVO dat de Koninklijke Marine uitgerust wordt met *Ballistic Missile Defence*. Aangezien maar zes landen hiervoor aangeslagen zijn, ontstaat er een tekort in het bondgenootschap als Nederland verstek laat gaan. Er zijn meer tekorten, zoals 45 bestelde JSF's tegenover de 52 die de NAVO verzoekt, om maar te zwijgen over de landmacht. Van de NAVO hoeft Nederland dus geen strategische vergezichten of aansprekende visies te ontwikkelen. Het gaat om afspraken nakomen, zowel voor het budget als voor militaire capaciteiten. Kortom, men verwacht van Haagse politici even geen nieuwe visies, maar gewoon meer geld.



Australian, Indian, Japanese and US navies participated in the exercise Malabar 2020, November 2020 (US Navy/ Elliot Schaudt)

A maritime awakening to uphold norms of international conduct

On the 18th of October 2018, president Xi Jinping gave a speech for the 19th national congress of the Chinese Communist Party that indicated China's intention to change the existing world order. Based on China's glorious past, Confucianism and its success in creating 'Socialism with Chinese characteristics' in the post-war decades, he extrapolated China's course on a timeline to 2049, the year that the Peoples Republic of China will celebrate its 100th birthday.

The China Dream

Xi Jinping's 'China Dream' visualizes the country as leader of the world, after having displaced the USA from that position, and in control of the new world order, which will conform to its own standards.

The Chinese 5-year, 10-year and 15-year plans announced since that speech fit in seamlessly with that grand strategy. If Xi's dream comes true, the world will look completely different. An autocratic China, as the world's most powerful nation, will be in a position to change the rules of international law, and exercise control over

international institutions like the International Monetary Fund (IMF), the World Bank, the World Trade Organization (WTO) including GATT, the World Health Organization (WHO) and many others. There are few indications that the rest of the world is taking effective action to prevent such a development, which would clearly be detrimental to their well-being, economic prosperity and independence.

A presentation, ultimo October 2020, of its five-year plan bears witness to the fact that China, under Xi, is very much on schedule to meet the objectives of its

Grand Strategy. An economically booming China, having eliminated domestic poverty, is bringing sharp focus on the Belt and Road Initiative. In this frame China is heavily investing all over the world, taking interests in exploitation of strategic commodities and infrastructure, thereby moving these nations into dependency and a tributary status. At the same time, there is enhanced emphasis on the development of technologies related to information transmission and storage, 5G, the Internet of Things, Artificial Intelligence and so on.

All this will serve to boost China's influence on the global playing field, by increasing its participation in building national infrastructure and creating unavoidable dependencies, world wide. The continuing build-up of Chinese armed forces, ordered by Xi, is meant to not only underpin his Grand Strategy, but also to support China's territorial and other claims in its neighbourhood, and world-wide.

China's Transgressions

While it is beyond debate that China has the right to develop itself as it sees fit, that freedom ends where it violates the integrity and rights of other nations, as defined by international law, and the universal standards regarding human rights. Our specific concerns, here, relate to:

- China's forcible annexation of Tibet in 1950, its trespasses and claims on India's territories, its claims on the Japanese Senkaku Islands, its illegal creation of artificial islands, based on fraudulent territorial claims in the South China Sea and its open threats to a democratic Taiwan. The continuing industrial-espionage and meticulously organized technology theft, worldwide hacking of websites, and clandestine attempts to influencing democratic processes with false information.
- Illegal and unreported fishing on a largescale, in the Western Indian Ocean around Madagascar and up to the eastern shores of Africa.
- China's total disregard of the globally accepted Declaration of Human Rights. Ethnic and political tensions are reported to be simmering in non-Han majority areas like Tibet, Sinkiang, Mongolia, and Manchuria. Reports have emerged, of detention camps, across Xinjiang, in which about a million Muslim Uighurs are held, for political indoctrination. Autonomous Hong Kong, already in the throes of a pro-democracy movement, has seen a sharp rise in protests over new extradition laws, inviting harsh police reprisals.

China argues that issues related to human right and ethnic tensions are domestic affairs and other nations should mind their own business. But nations which do care about human dignity have a commonly felt

responsibility to raise these issues, especially if China is going to be a dominant power in the 'new World Order.' China's deceitful claims on the South China Sea and the illegal construction of artificial islands, with military fortifications, have presented an unsuspecting world with a 'fait accompli'. This was unacceptable and should never have been allowed to stand. Moreover, by its disdainful

rejection of the 2016 verdict of the UN Court of Arbitration, on its dispute with the Philippines, China has shown that it is not a law-abiding nation. While the Philippine Foreign Secretary Locsin

has declared the Court's ruling to be non-negotiable, in September 2020, the UK, France and Germany issued a coordinated 'note verbale' to the UN, rejecting Beijing's South China Sea claims and upholding the Court's verdict.

Response of Western Democracies

One of the more painful lessons of history is that appeasement or even tolerance of those who violate international rules and agreements has invariably proved counterproductive, if not dangerous. This was amply proved by Hitler's betrayal of British PM Neville Chamberlain's naïve trust in the prelude to WW II. It is therefore time for us to shake off our complacency vis-à-vis China and think about restoring international order wherever it is violated. It is clear that this can only be achieved by resolute diplomacy, backed by hard and soft power, as well as a credible economic strategy.

The USA, during the Trump presidency, scored many 'own-goals' which seriously undermined its position as world leader. Europe was shocked when America decided to move away from its alliance oriented foreign policies and shed its commitment to these alliances. Realizing how vulnerable it was, Europe then sought stronger foreign policy coordination and a restoration of meaningful defense forces. With a new administration in place, it would be reasonable to expect, from the USA, a more rational approach to foreign policy, cognizant of multilateralism and steering away from protectionism. Hopefully, in the offing is a rededication to NATO from the USA as well as from Europe.

Europe, in spite of having attained the potential of an 'economic superpower,' has so far failed to evolve a coherent policy framework that will synergize its economic, political and military power. Hard power has been neglected to such an extent, over the last three decades, that Europe is barely able to, politically and military, keep interlopers away from its borders. While it has flourished economically, the lack of hard power makes Europe a 'giant with feet of clay' – albeit the past four years have seen some reawakening. In Europe, just as in America, there is growing awareness of the need for nations to cooperate in resisting China's seemingly unlimited ambition to change the worldorder, so detrimental to all of us.

Most major nations, with a stake in the current world-order, share deep concerns about China's long-term intentions. There is, undeniably, a convergence of strategic interests between the US, NATO, Europe and a number of Indo-Pacific powers, which are in the 'front-line' as far as China's unfettered ambitions on land as well as at sea are concerned. There is a strong case for European powers to align with the USA and NATO partners, while reaching out to nations like India, Japan and Australia, in order to consolidate democratic forces, which have a vital stake in upholding principles like respect for territorial integrity, adherence to existing international law and free and independent development, rooted in the present world order.

Having assessed the situation through a European prism, let us see how it is viewed from the eastern-hemisphere.

A View from the East

The Indo-Pacific is home to the world's most populous nation (China) as well as the world's biggest democracy (India), and includes over half of the earth's population. Seven of the world's largest armies and six of its nine nuclear weapon states reside in the Indo-Pacific. Pre-COVIDS 19, the Indo-Pacific included not only the world's three largest economies – USA, China, and Japan – but also six of the fastest-growing ones. Nine of the world's busiest sea-ports are in the region, and 60 percent of global maritime trade transits through Asia, a great deal of it via the South China Sea. All this is made possible by free and open communication via the mediums of air, sea, land and cyber-space, that constitute the 'global commons.' The US unhesitatingly acknowledges that the Indo-Pacific is the "single most consequential region for its future." Even distant Europe has now been compelled, by the

growing salience of this region, to get involved in shaping of the Indo-Pacific international order. Consequently, after France and the Netherlands, Germany has become the third European country to release an 'Indo-Pacific Strategy'. The shift of politico-economic focus from the Euro-Atlantic to the Indo-Pacific is of considerable significance to regional nations like India, which are overwhelmingly dependent on the sealanes for trade and energy and seek regional peace and tranquility.

China's geopolitical motives

Against this backdrop, it is important to examine the geopolitical rationale underpinning China's grand strategy, which seeks an expanded economic, political and military presence right across the Indo-Pacific. The 'Chinese characteristics' of this strategy are symbolized by the Belt & Road Initiative (BRI); in which the 'Belt' refers to Chinese ambitions on land and the 'Road,' to the 'Maritime Silk Road,' its seaward component.

This logic is rooted in a proposition put forth by English geographer Halford Mackinder's in 1904. Mackinder, known as the 'father of geopolitics', had pronounced that the 400-year era of sea power was over, and the future of global power lay not in Mahanian grandfleets dominating the global sea lanes, but in control of the vast land mass of 'Eurasia' which he called the 'World Island'. Mackinder marshaled geopolitics to argue that *'he who rules the World-Island commands the world.'*

In Mackinder's day, Eurasia was dominated by Imperial Russia, which was succeeded by the Soviet Union. But today, it is China, which is integrating Asia with Europe through its internal network of high-speed railways, energy pipelines and fibre-optic cables. Having followed Mackinder's prescription on land, China has also learnt from Admiral Mahan's wisdom; as evident from the ambitious Maritime Silk Road with its huge economic and security implications, cutting a swath across the Indo-Pacific, and penetrating Africa.

China's collective memory links its 'century of humiliation' to European domination of the seas. Maritime power has been considered by its leadership, not only as protection against foreign hegemony, but also as a potent instrument for attainment of political goals. China's grandstrategy is, therefore, underpinned by a huge build-up of maritime power – comprising a merchant fleet, a coast-guard, a maritimemilitia, a fishing fleet and a shipbuilding industry. Each of these elements of maritime power are the biggest in the world. China's growing naval fleet has overtaken the US Navy in numbers, and is expected to match it in capability in the foreseeable future.



The Dutch strategy towards China, 2019

India's China Dilemma

As far as Sino-Indian problems are concerned, they go back to the 1950s when China annexed Tibet, and made itself India's contiguous neighbour, with a 4000 km long border. The 1962 Sino-Indian War resolved nothing and created the anomaly of the so-called 'line of actual control' (LAC) instead of a mutually agreed international boundary. For many decades after 1962, the disputed LAC saw relative calm, but the past few years have seen a progressive rise in Chinese belligerence and border transgressions; culminating in the April 2020 attempt to unilaterally alter the LAC through massive military deployment.

A decade earlier, China had announced its revanchist agenda via the 'nine-dash line' in the South China Sea. Having weathered the COVIDS-19 pandemic with relatively little economic impact, it has reaffirmed this agenda by its actions in the South China Sea, and the Indian Ocean as well as in the Himalayas. An economically strong, expansionist, and militaristic state, China will use the ambitious Belt and Road Initiative not only to expand its sphere of influence via 'debt diplomacy,' but also to camouflage its grandiose maritime strategy which aims at dominance of the Indo-Pacific.

Given the military asymmetry between China and India, and the active China-Pakistan nexus, India's attention has been focused on the maritime domain, where India has many advantages. The waters of the Indian Ocean see over 120,000 merchantmen in transit, annually; carrying cargo worth a trillion dollars. Since these vessels carry

90%-95% of China's and India's vital seaborne trade and energy traffic, the sea-lanes represent a vital 'jugular vein' which is vulnerable to naval interdiction/interference.

A Maritime Power Deficit?

The Indian Navy (IN), in spite of fiscal constraints, has emerged as a compact but professional and competent force, and India's fortuitous maritime geography will enable it to dominate both the Bay of Bengal as well as the Arabian Sea. We must, however, bear in mind that China's PLA Navy (PLAN) is underpinned by a powerful economy and supported by an efficient and prolific shipbuilding industry. The IN is not so fortunate and lags behind the PLAN, in numbers as well as capabilities, due to India's industrial and technological handicaps.

In the approaching era, a sharper focus on its neglected maritime domain would garner immense benefits for India. Such a focus would not only enhance India's maritime-security, vis-à-vis China, but also give a badly-needed boost to shipbuilding, expansion of the merchant fleet, modernization of ports and mechanization of fisheries. Collectively, this would have a huge beneficial impact on the economy, through growth of ancillary industries, skilling of youth and massive generation of employment - all contributing to its strategic objective of attaining self-reliance.

The Need for Power-balancing

As the economically and militarily weaker power, India also needs to resort to 'power-balancing' and seeking like-minded friends and partners to send out a message of deterrence to China. India's attraction as a partner lies not only in its powerful army and professional air force, but in its economic potential as well as its navy's reach and ability to project maritime power. It is often forgotten that India also happens to be a nuclear-weapon state with a three-dimensional deterrent in place.

The mid-1990s saw the navies of India and the US start a professional relationship, which has blossomed over the past 25 years, into a firm bond, via the annual naval exercise named 'Malabar.' Starting as an Indo-US bilateral, the exercise was expanded to accommodate Japan in 2015 and Australia in 2020. Thus, today, the participants of the Quadrilateral Security Dialogue or 'Quad' and of Exercise Malabar are common: US, India, Japan and Australia. Over the past decade, India's ties with the US have also been strengthened by the purchase of military hardware worth over US \$ 20 billion. This has breached a sixty-year long tradition of India sourcing weapons exclusively from the USSR/Russia.

Given China's predicted trajectory as an economic and military superpower, it is becoming clear that Beijing is unlikely to moderate its hegemonic approach or start showing respect for existing international norms. Today, the 'heat' is being felt mainly in China's neighbourhood, but tomorrow, this belligerence is likely to be experienced world-wide. Therefore, in order to restrain China's aggressive tendencies, there is need for nations to come



Ships of the Indian navy, from top to bottom: INS Ranjit (D53), INS Jyoti (A58) and INS Mysore (D60) (www.indiannavy.nic.in via commons.wikimedia.org)

together to show their solidarity and determination in a common cause.

An Indo-Pacific-European Concord?

It is in this context, that Indian strategists have been suggesting the formation of a broad-based 'Indo-Pacific Concord,' of like-minded democracies as an association with a maritime security charter, which has no offensive or provocative connotations. While the core of such a concord, already exists in the Malabar/Quad paradigm, it is obvious that the broader the base of such an organization, the more influence and authority it will be able to exert. While Indo-Pacific nations like Indonesia, Malaysia, Vietnam and the Philippines are logical candidates, a strong European representation will strengthen this association, immeasurably, both within and outside the UN.

So far, amongst European nations, it is only France which considers itself an Indian Ocean power, and maintains a permanent naval presence in this region. Perhaps it is time for the rest of Europe to consider the pros and cons of a more active participation in Indo-Pacific affairs. Apart from ensuring that international laws and norms

of behaviour are upheld, and peace prevails in the Indo-Pacific, such an association would have immense benefits in terms of economic, trade and technology partnerships, stretching across the globe.

Admiral (Retd) Arun Prakash served as Chief of the Indian Naval Staff, while Rear Admiral (JG) (Retd) Pieter Kok served as Commander of the Dutch Surface Fleet, Chief of Military Intelligence and Defense Attaché in Washington DC. Both authors were classmates in the Naval Command College course of the US Naval War College in Newport Rhode Island, in 1989-90. This article is written in a personal capacity.



'As far as Sino-Indian problems are concerned, they go back to the 1950s when China annexed Tibet'. Indian prime minister Narendra Modi meets with Chinese president Xi Jinping (www.flickr.com)

Scan de code voor een kort (promotie)filmpje over de Chinese marine.



Column



'In veel opzichten
is het Amerikaanse
buitenlands
beleid Europeser
geworden'

Joe Biden is in de eerste honderd dagen van zijn presidentschap. Maar de eerste tekenen dat het buitenlands beleid verandert zijn al zichtbaar. Een *reset* noemt de nieuwe Amerikaanse president dat. Biden sprak op 4 februari jl. voor ambtenaren van het State Department en gaf daar zijn visitekaartje af over zijn beoogde beleid: 'We will repair our alliances and engage with the world once again, not to meet yesterday's challenges, but today's and tomorrow's.' En: 'We must meet the new moment accelerating global challenges — from the pandemic to the climate crisis to nuclear proliferation.' Dat kan de VS volgens Biden alleen in samenwerking met andere landen: 'We can't do it alone.' Het buitenlands beleid moet volgens hem geworteld zijn in de fundamentele Amerikaanse waarden: '... democratic values: defending freedom, championing opportunity, upholding universal rights, respecting the rule of law, and treating every person with dignity.'

Amerika is terug, zou je vanuit Europees perspectief denken. Dat blijkt uit de manier waarop Biden de verschillende centrale thema's van beleid wil aanpakken. Volgens hem zijn de dagen voorbij dat Amerika zich neerlegt bij daden van agressie van Rusland. Aan de ene kant is hij uit op samenwerking, bijvoorbeeld op nucleair gebied. Aan de andere kant verklaart hij dat Amerika geen cyberaanvallen zal accepteren of bemoeienis met verkiezingen. Thema's waarover Donald Trump zich niet uitliet. En voor ons, Europa, niet onbelangrijk: Biden heeft de terugtrekking van 9.500 Amerikaanse militairen uit Duitsland, waar Trump mee begonnen was, onmiddellijk stopgezet. Het laat zijn betrokkenheid bij de veiligheid van de Europese NAVO-bondgenoten zien.

De nieuwe administratie is ook in daden geen doetje. Zo is Washington bereid de nucleaire overeenkomst met Iran nieuw leven in te blazen, maar accepteert het geen aanvallen op Amerikaanse troepen door aan Iran verwante groepen in Irak. Die zijn binnen een week gevolgd door tegenbombardementen. Kritisch is Biden richting China. Merk op dat de vertegenwoordiger van Taiwan was uitgenodigd bij Bidens inhuldigingsceremonie. Taiwan werd daarmee min of meer behandeld als zelfstandig land. Als presidentskandidaat had Biden gezegd dat de onderdrukking van Oeigoeren in China kan worden gekenschetst als genocide. Het ziet er dan ook naar uit dat mensenrechten een belangrijker plaats krijgen toebedeeld in het Amerikaanse buitenlands beleid. Ook betrokkenheid met de Verenigde Naties krijgt meer diepgang. Amerika is teruggekeerd naar de VN-Mensenrechtenraad. En de recente terugtrekking uit de Wereldgezondheidsorganisatie is stopgezet. Ten slotte kan worden genoteerd dat Amerika zich weer aansluit bij het Klimaatverdrag.

In veel opzichten is het Amerikaanse buitenlands beleid 'Europeser' geworden. Het is meer gaan lijken op wat we van vroeger gewend waren. Dat heeft twee gevolgen. Ten eerste kunnen diegenen in Europa die voorstander zijn van multilateralisme, meer samenwerking in de Europese Unie, mensenrechtenbeleid en internationale dialoog, zich door dit nieuwe beleid van de Verenigde Staten gesteund weten. Buitenlands beleid van het politieke midden wordt gesteund door Amerika.

Ten tweede zouden Europese bondgenoten geneigd kunnen zijn tevreden achterover te leunen en de afspraak te vergeten om 2% van het bruto binnenlands product aan Defensie uit te geven. Dat zou dom zijn. Die afspraak is in 2014 gemaakt op de NAVO-top in Wales, kort na de Russische annexatie van de Krim. Versterking van de verdediging was en is nodig om Rusland van al te snode plannen af te houden. Groei van de defensiebegroting is noodzakelijk omdat leiders in Europa ook van zichzelf wel goed weten dat de eigen defensie jarenlang verwaarloosd is. En het voornemen van Wales was een afspraak die op vrijwillige basis door soevereine landen was gemaakt. Als je als Europees leider niet net zo onbetrouwbaar wil overkomen richting de Amerikanen als Donald Trump dat leek te zijn richting ons, dan houd je die doelstelling overeind en houd je je aan je afspraken uit 2014. Dat is wat een betrouwbare bondgenoot doet.

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

ADVERTENTIE

PAASBRUNCH TO GO

AFHALEN IN DE MARINECLUB

ZAT 3 - APRIL - 2021

LUXE PAASBRUNCH:

- 8 SOORTEN LUXE BELEG (MET O.A. GEROOKTE ZALM, CARPACCIO EN RILLETTE VAN GANS)
- BROOD ASSORTIMENT
- QUICHE
- SAUCIJZENBROODJE
- MANGO TRIFLE
- FRUITSALADE
- VERSE MUNT (OM THEE VAN TE ZETTEN)

BESTELLEN VOÓR DINSDAG 30 MAART 12:00 UUR!
AFHALEN ZATERDAG 3 APRIL TUSSEN 14:00-16:00 UUR
(A.D.H.V. EEN TIJDSLOT)

Luxe
Paasbrunch
€ 22.50 p.p.

Speciale aanbieding!
Fles bubbels
Luxe Paasbrunch
€ 57.50 VOOR TWEE PERSONEN

RESERVEER
MARINECLUB@MINDEF.NL
www.marine-officiersclub.nl



Zeemijnen, explosieven, boobytraps en scheepswrakken

Duitse Räumboote en hun moederschip Tanga (links van de vuurtoren) in de Haringhaven van IJmuiden, tweede helft 1945 (NIMH)

Koninklijke Marine, Royal Navy en Kriegsmarine maken na WOII Nederlandse waterwegen vrij

Begin 1946 was voor veel Nederlandse varengasten pas echt het einde van de Tweede Wereldoorlog. In februari-maart van dat jaar verhuisden diverse eenheden van de Koninklijke Marine, waaronder de Onderzeedienst, vanuit Groot-Brittannië naar Nederland en kwam officieel een einde aan de vaarplicht voor koopvaardijpersoneel. Minder bekend is dat in maart 1946 de eerste grote mijnenveegoperatie in de Nederlandse Noordzee en de kust- en binnenwateren werd afgerond. Dankzij deze inzet waren nog geen jaar na het beëindigen van de vijandelijkheden in Europa de belangrijkste vaarroutes en havens als Rotterdam, Amsterdam en Delfzijl opengesteld voor de koopvaardij, iets wat sterk bijdroeg aan de Nederlandse wederopbouw. Dit artikel werpt een licht op deze nagenoeg vergeten omvangrijke en multinationale naoorlogse inzet van Koninklijke Marine-, Royal Navy- en (gecapituleerd) Kriegsmarine-personeel.

Na de Duitse capitulatie begin mei 1945 zagen de geallieerden zich in Nederland geconfronteerd met vergaand vernielde en versperde havens, waarbij de kustwateren, vaarroutes, stranden en duinen vergeven waren van mijnen en andere explosieven. Dit probleem werd direct bij de horens gevat: al op 9 en 10 mei arriveerden de eerste Nederlandse en Britse *Port of Naval Parties*; speciale marine-eenheden die in de binnenlandse waterwegen explosieven ruimden en vaargeulen, kades en sluisen weer bruikbaar maakten voor de scheepvaart. Verder kwam het nagenoeg onmiddellijk tot acties van mijnenvegers van de *Royal Navy* en Koninklijke Marine om vaarroutes naar de havens en langs de kust te ontdoen van mijnen. Bij de uitvoering van deze taak kregen zij vanaf medio juni 1945 zelfs assistentie van Duitse schepen. Ook begon onder Nederlands en Brits toezicht een groep *Kriegsmarine*-personeel met de gestage ontmanteling van de *Atlantikwall*, de Duitse kustverdediging met zijn vele explosieven en hindernissen.

Ontsluiten en herstel Nederlandse havens: Port Parties en mijnenvegen

De *Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force* (SHAEP) *Mission Netherlands* had al ruim vóór de Duitse capitulatie van 5 mei 1945 de terugkeer van de Koninklijke Marine alsook de aanpak van het herstel van de Nederlandse havens voorbereid. Zij aan zij hadden de staven van SHAEP *Flag Officer Holland*, de Britse *Rear Admiral* Gerald Dickens, en de commandant der Zee-macht in Nederland (CZMNED) schout-bij-nacht Gerhard Stöve, hiertoe een plan uitgewerkt. Na de Duitse overgave dienden eigen gespecialiseerde marine-eenheden zich zo snel mogelijk naar het westen van Nederland te begeven. Het betrof dertien *Port Parties* van in totaal 650 manschappen en 70 officieren van de Koninklijke Marine, ondersteund door enige *Naval Parties* van de *Royal Navy*. Hun doel was de havens van Rotterdam, Hoek van Holland, Dordrecht, IJmuiden, Amsterdam en Den Helder (in die volgorde van belangrijkheid) zo snel mogelijk weer operationeel te maken. Bij Hoek van Holland en Rotterdam bestond al een (beperkte) mijnenvrije vaarroute, omdat de *Kriegsmarine* daar begin mei een smal kanaal had geveegd voor voedseltransport overzee. De aanlooproutes naar IJmuiden en Dordrecht moesten evenwel nog geheel geveegd te worden.

De Britse *Naval Parties* 1732 en 1809 arriveerden omstreeks 9 mei in de Maasstad en IJmuiden en begonnen samen met Nederlandse *Port Parties* met het ruimen van mijnen en boobytraps. Het verder toegankelijk maken van de Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal had, gezien de aanvoer van overzeese hulpgoederen, topprioriteit voor de geallieerden. Nederlandse mijnenvegers begonnen daarom vanaf 11 mei met Britse schepen onder leiding van *Captain Royal Navy*, *Mine Sweepers Sheerness*, Humphrey Hopper, met het verbreden van enkele, slechts 1 mijl brede Duitse mijnenvrije scheepvaartroutes op de Noordzee. Ook startte de berging van door de *Wehrmacht* toe zinken gebrachte vaartuigen die het meest hinderlijk waren voor de vaarroutes. Minder brede zeeschepen konden zo eind mei weer Rotterdam aandoen, waar

marinepersoneel en civiele medewerkers van de Dienst Wederopbouw in sneltreinvaart vernielde kades en enige dokken hadden hersteld. Het vrijmaken van de toegang tot Amsterdam kende grotere moeilijkheden: door de vele scheepswrakken en opgeblazen sluisen moest daarom zelfs het kanaal bij IJmuiden worden verbreed.¹

De eerste grote veegoperaties

De aansturing van de mijnenveegoperaties in Nederland bleef vooralsnog officieel in handen van *Flag Officer Holland*, de Britse *Rear Admiral* Dickens. Wel overlegde hij hierover steeds met CZMNED schout-bij-nacht Stöve en kapitein-ter-zee Koos Logger, commandant van de Mijndienst van de Koninklijke Marine in de staf van Dickens.² Bij de veegacties speelde ook de medio mei 1945 in het leven geroepen geallieerde *Central Mine Clearance Board* een rol. Dit gremium met vertegenwoordigers uit de VS, Groot-Brittannië, de Sovjet-Unie en Frankrijk stelde in hetzelfde tijdsbestek een plan op voor maritieme mijnenruimoperaties in Europa. In het Nederlandse deel van de op 15 augustus 1945 ingestelde zogeheten *East Atlantic Zone* kwam het onder meer dankzij de van de *Kriegsmarine* en de Britse strijdkrachten ontvangen inlichtingen tot mijnenbestrijdingsacties. Dit gebied strekte zich uit tot 40 mijl langs de kust in zee en telde maar liefst 38 geallieerde en Duitse mijnenvelden.³ Voor deze omvangrijke operatie arriveerden in IJmuiden in juni-juli vanuit Groot-Brittannië twintig Nederlandse mijnenvegers alsook enige *Motor Launches*. Zij zouden, samen met enige later toegevoegde Britse schepen, deze haven als uitvalsbasis gaan gebruiken.⁴

Mijnenvelden Nederlandse kust en geveegde routes en gebieden mei 1945- maart 1946



Overzicht maritieme mijnenruimingsoperaties 1945-1946



< Kapitein-ter-zee Koos Logger, hier in de rang van kapitein-luitenant-ter-zee (NIMH)

> Demagnetiseringsboog in de Waalhaven in Rotterdam (Stadsarchief Rotterdam)

Het eerste inzetgebied van de Mijndienst na de terugkeer in Nederland was tussen aanvang juli en eind augustus een vaargeul tussen de Haaksgronden (westelijk van Den Helder) en de Huibertgat-boei (noordelijk van Rottumeroog). Na kleinschaliger operaties in het najaar van 1945 volgde begin 1946 een verdere omvangrijke mijnenruiming nabij voornoemde route om deze te verbreden. Ook vonden operaties plaats in binnenwateren als het Haringvliet en de Grevelingen, waarbij de *Royal Navy* assistentie verleende.⁵

Inzet onder Nederlands bevel

De *Royal Navy* voerde in de zomer van 1945 naast operaties op zee, ook ruimingsacties uit in de binnenwateren en dan vooral in het Kanaal door Zuid-Beveland en de verdere vaarroute richting Dordrecht. Hoewel het betrokken Britse flottielje onder commando stond van een eigen officier, voerde kapitein-ter-zee Logger het operationeel commando. Nadat het gros van de Britse mijnenvegers eind augustus 1945 terugkeerde naar het Verenigd Koninkrijk en Dickens in september zijn commando ontbond, legde Logger voortaan verantwoording af aan CZMNEÐ Stöve. De Nederlanders waren zo weer baas in eigen huis, de acties van een handvol tot eind augustus 1946 vanuit IJmuiden opererende vaartuigen van een Brits *Mines Sweeper Flotilla* inclus.⁶

Post-WOII-acties van de Kriegsmarine

SHAEF besloot in de winter van 1944-1945 Duitse militairen in Nederland en in de Britse bezettingszone van Duits-

land niet de status van krijgsgevangene te geven, maar die van *Surrendered Enemy Personnel*. Hierdoor konden de Duitse militaire bevelslijnen deels intact worden gelaten, wat Londen minder organisatorische hoofdbrekens kostte. Daarnaast bestond daardoor de mogelijkheid deze militairen als goedkope werkkraft voor de wederopbouw te gebruiken. Ze konden onder meer worden ingezet om mijnen te ruimen. Een derde achterliggende gedachte van de Britse legerleiding bij dit discutabele omzeilen van de status van krijgsgevangene voor de Duitsers, was het gegeven dat Duitsland na de onvoorwaardelijke overgave had opgehouden te bestaan en dat de geallieerden zich in dezen daarom niet langer aan internationale verdragen hoefden te houden.⁷

Ruim 400 man van een na begin juni 1945 in Nederland achtergebleven contingent *Kriegsmarine* kon zo met hun *Räumboote* (kleine mijnenvegers) mijnen ruimen in Nederlandse wateren. In de vanaf medio mei begonnen geallieerde veegacties op de Noordzee participeerde al spoedig het Duitse 5^e *Minensuchflottille*, met *Korvettenkapitän* Hans Schaper als commandant. Het ressorteerde onder de op 21 juni 1945 door de *Royal Navy* opgezette *German Mine Sweeping Organisation* te Hamburg. Hoewel de ruim twintig betrokken *Räumboote* administratief onder Brits bevel vielen, voerde de Koninklijke Marine het operationeel commando. De Nederlanders verstrekten aan de vanuit IJmuiden en Borkum opererende Duitse bemanningen en schepen proviand, brandstof en soldij, die later

Käthiemijnen en explosievenruiming op en nabij het strand

De Koninklijke Marine had in de loop van 1944 met het oog op de bevrijding van Nederland ploegen voor diverse typen mijnenruiming gevormd. Een daarvan was een *Käthie Mine Party* die zich richtte op deze zeer moeilijk te ruimen, juist onder laag water geplaatste anti-invasiemijnen, waarvan er langs de Nederlandse kust circa 8.500 stuks te vinden waren. De Mijnen Opruimingsdienst van de Koninklijke Marine zelf focuste zich op het vrijmaken van stranden en duingebieden van explosieven. De Nederlanders kregen bij hun werkzaamheden ondersteuning van ongeveer 3.000 *Kriegsmarine*-militairen onder leiding van *Kapitän zur See* Heinz Bonatz.¹⁰ Zij hadden, gelijk hun kameraden op de *Räumboote*, de discutabele status van *Surrendered Enemy Personnel*. De acties van deze eenheden hadden tot resultaat dat in de loop van 1947, toen de laatste Duitsers vertrokken, het gros van de Nederlandse stranden vrij was van explosieven. De *Käthie Mine Party* bleef tot in 1953 explosieven ruimen. In totaal zouden veertien leden, alsook tientallen Duitsers, bij deze riskante operaties het leven laten.¹¹

‘Onder de boog door’: schepen demagnetiseren in Rotterdam

Een bijzondere voorziening in het tegengaan van in dit geval het gevaar van magnetische zeemijnen, was een 45 meter hoge demagnetiseringsboog in de Rotterdamse Waalhaven op de kop van pier 8. In 1941 was de van hout en a-magnetisch staal vervaardigde bekabelde kooienconstructie door de Duitsers gebouwd om er op een *degaussing range* schepen onderdoor te kunnen slepen. Een samenspel van gelijk- en wisselstroom in de bekabeling resulteerde in de neutralisering van het magnetisch veld van elk passerend vaartuig. De demagnetisering maakte dat de aantrekkingskracht van schepen op magnetische mijnen verminderde of zelfs verdween. De actie moest periodiek worden herhaald omdat de ‘behandeling’ na enige maanden was uitgewerkt. In mei 1945 viel de boog onbeschadigd in handen van de geallieerden. Gezien het nog altijd aanwezige mijnengevaar op de Noordzee nam de Koninklijke Marine de taak op zich vaartuigen van de handelsvaart en visserij te *degaussen*. Tientallen vrachtschepen, kustvaarders, vistrawlers maar ook scheepsmaterieel van de marine gingen in de Waalhaven ‘onder de boog door’.¹²



Motorlaunch ML 162 van de Mijndienst van de Koninklijke Marine te IJmuiden, tweede helft 1945 (NIMH)

met (West-)Duitsland zou worden verrekend. De inzet van het *Kriegsmarine*-personeel en hun vaartuigen riep vooral bij de Sovjet-afvaardiging in de *Central Mine Clearance Board* steeds meer protesten op, waarbij zij de operaties kenschetsten als een vorm van Duitse herbewapening en een verheerlijking van Pruisisch militarisme. De Britten stemden er tenslotte mee in deze in omvang slinkende groep *Surrendered Enemy Personnel* van haar taak te ontheffen, temeer daar het gros van hun operaties was afgerond. De *Räumboote* veegden tot het vertrek van hun bemanningen naar Duitsland in 1947 vooral verankerde mijnenvelden van de *Kriegsmarine* op grotere afstand van de kust, maar waren ook in de Dordtse Kil en de Nieuwe Merwede actief.⁸

Slotsom

Dankzij de vanaf mei 1945 begonnen herstelwerken in de havens en mijnenveegoperaties op de Noordzee en in de kust- en binnenwateren waren de havens van Vlissingen, Rotterdam, Dordrecht, Scheveningen, IJmuiden, Amsterdam, Den Helder en Delfzijl op 1 maart 1946 weer bruikbaar en kon de visserij een doorstart maken. Het kwam, ondanks verwoede pogingen de Nederlandse wateren weer geheel mijnenvrij te krijgen, incidenteel nog tot mijnongelukken, zoals op 25 augustus 1945 toen het ms. *Christiaan Huygens* van de Stoomvaartmaatschappij Nederland verloren ging nabij de geveegde monding van de Westerschelde. Ook later werden daarom nog diverse

veegoperaties op de Noordzee uitgevoerd door Nederlandse, Belgische en Britse mijnenvegers.⁹

De Koninklijke Marine, en meer in het bijzonder de Mijndienst, ziet tot op de dag van vandaag welhaast wekelijks inzet op de Noordzee voor het ruimen van veelal door vissers gevonden mijnen en vliegtuigbommen uit beide wereldoorlogen. De meeste explosieven die de marine ruimt zijn overigens vliegtuigbommen, waarvan onbekend is hoeveel er nog op de zeebodem liggen. Voor de zes nieuwe mijnenjagers van de KM, waarvan de eerste naar verwachting in 2025 in dienst komt, is er in de voorzienbare toekomst nog genoeg werk aan de winkel.

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

Noten

- 1 Anselm van der Peet, ‘De Koninklijke marine in mei 1945’, *Marineblad* 105, 5 (1995); *Algemeen Marine-Vademecum. De Koninklijke Marine in 1951* (Amsterdam 1952) 188, 190; J.W. van Borselen, *De Kriegsmarine in Rotterdam tijdens de Tweede Wereldoorlog* (Rotterdam 2012) 237; J. Grehan & M. Mace (introduction), *Liberating Europe D-Day to Victory in Europe 1944-1945 Despatches from the Front* (Barnsley 2014) 67-168, 173; *Cultuurhistorische verkenning Rijnhaven* (Rotterdam 2018) 77, 80, 81, 83.
- 2 Van der Peet, ‘KM in mei 1945’, 147-148.
- 3 S.W.J. Elferrich, ‘Bestrijding van het mijnenwapen na de beëindiging van de tweede wereldoorlog’, *Marineblad* 63 (1953) [824-848] 825-826.
- 4 Elferrich, ‘Mijnenwapen’, 830-832.
- 5 De Nederlandse Mijnenveegdienst in het Verenigd Koninkrijk. De Mijnenopruimingsdienst 1943-1948 Marinemonografieën, Deel II, Hoofdstuk 1 (‘s-Gravenhage 1957) 33.
- 6 Nederlandse Mijnenveegdienst, 28-29, 30, 31; <http://commsmuseum.co.uk/homard.htm>
- 7 J. van Woensel, *Vrij van explosieven. De geschiedenis van het EOCL en zijn voorgangers, 1944-2004* (Amsterdam 2004) 45-46.
- 8 J.W. van Borselen, *De Kriegsmarine in Rotterdam tijdens de Tweede Wereldoorlog* (Rotterdam 2012) 237, 241-245; Nederlandse Mijnenveegdienst, 25-26, 27, 33; <https://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/minen/mrdiv5-frames.htm>
- 9 Elferrich, ‘Mijnenwapen’, 832-835; Roetering, *Motor Minesweepers Ameland- en Duiveland klasse, de Mickey’s van de Mijndienst* (Odoorn 20017) 81; M.A. van Alphen e.a., *Kroniek der Zeemacht. Gedenkwaardige gebeurtenissen uit vijf eeuwen Nederlandse marienegeschiedenis* (Amsterdam 2013) 354.
- 10 Van Woensel, *Vrij van explosieven*, 45-46.
- 11 Van Woensel, *Vrij van explosieven*, 90, 93; B. Roetering, *Motor Minesweepers Ameland- en Duiveland klasse, de Mickey’s van de Mijndienst* (Odoorn 20017) 80; Nederlandse Mijnenveegdienst, 41-43.
- 12 Van Borselen, *Kriegsmarine*, 138-139; *Marine-Vademecum*, 190. De boog zou nog tot omstreeks 1970 dienstdoen.

Secretaris KVMO Harmen Krul: marineofficier, raadslid en kandidaat voor de Tweede Kamer

LTZ20C Harmen Krul is 26 jaar en sinds september 2020 secretaris van de KVMO, tevens GOV|MHB. Hij is opgekomen in 2013 en hiervoor geplaatst geweest bij de Maritime Battle Staff en de Surface Assault & Training Group op Texel – als S8 en als S4.1. Getogen in Den Helder, waar hij, zoals hij zelf zegt, ‘ook zonder marinecarrière maar wat graag zou blijven wonen’.

Je bent al langer betrokken bij de KVMO

‘Klopt, ik was als LTZ3 al actief binnen het Jong KVMO-netwerk, omdat het belangrijk is dat (jonge) marineofficieren elkaar ook buiten het werk kunnen treffen. Zo kunnen ze aan hun netwerk werken en hun horizon verbreden, met cross-departementale contacten. De KVMO in haar hoedanigheid als belangenvereniging is onmisbaar. De afgelopen maanden heb ik van dichtbij mogen meemaken hoe belangrijk het is dat er in het arbeidsvoorwaardenoverleg een specifiek officierengeluid gehoord wordt. Daarnaast is de KVMO een ambassadeur voor onze zeemacht, met het onderhouden van contacten met de samenleving en de pers. We zijn een van de storytellers voor de marine en die zijn van groot belang.’

Wat betekent Defensie voor je?

‘Het in mijn ogen te lage draagvlak voor Defensie heeft me altijd verbaasd. Vorig jaar mochten we vieren dat we al 75 jaar vrij zijn. We hebben toen als samenleving op een harde manier geleerd hoe weinig er hoeft te gebeuren om die vrijheid beperkt te zien worden. Vrijheid is nooit vanzelfsprekend en de mensen die onze vrijheid bewaken dus ook niet. Die moeten we net zo hard koesteren, met de juiste middelen en met de juiste erkenning.’

Naast marineofficier ben je actief in de lokale politiek, waarom?

‘Als 18-jarige koos ik voor het Koninklijk Instituut voor de Marine omdat ik het altijd al belangrijk vond om het verschil te maken, te werken in een team en om iets terug te doen voor de samenleving. Het zijn precies dezelfde redenen voor mij om in de lokale politiek te gaan. Als ambassadeur van Defensie kan ik als raadslid laten zien hoe het ook kan: samenwerken, zoeken naar verbinding.’

Je zit niet stil: je hebt je ook kandidaat gesteld voor de Tweede Kamer

‘Defensie haalt haar legitimiteit primair uit de grondwet, maar secundair uit politiek draagvlak. In wezen is het elke vier jaar weer afwachten welke richting politieke partijen met de krijgsmacht op willen. En die politieke richting wordt voor een deel bepaald door maatschappelijk draagvlak. Het is in mijn overtuiging dat we als Defensie ambassadeurs in zowel het maatschappelijk veld als de politiek nodig hebben. Als marineofficier wil ik die rol vervullen. Enerzijds omdat die praktijkervaring belangrijk is, dat er politici zijn die zich herkennen in de situatie van militairen en herkenbaar zijn voor het personeel. Anderzijds omdat er nog ongelofelijk veel moet gebeuren in de politiek voordat Defensie op het niveau zit dat wij als KVMO nastreven.’

Als je Kamerlid wordt moet je Defensie verlaten, vind je dat niet moeilijk?

‘Het is een dubbel gevoel. Ik heb veel te danken aan de marine. Maar ben ervan overtuigd dat ik straks in de Kamer op mijn manier het verschil kan maken voor Defensie. Want dat is broodnodig.’

Harmen Krul is verkiesbaar voor het CDA, en staat op plek 21.



NAAM TIM LENSELINK

LEEFTIJD 24 JAAR

RANG LTZ3

WAT HEM BEZIGHOUDT SPORTKLIMAAT

Honderd jaar na de eerste *King's Cup* (1919) en tevens tot dan toe ook enige keer, mocht ik in de zomer van 2019 *The Netherlands Armed Forces* vertegenwoordigen tijdens de *Henley Royal Regatta*. Naast ons team deden teams uit de Verenigde Staten (*Annapolis Naval Academy*), Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Frankrijk, Canada, Nieuw-Zeeland en Australië mee. Na een *timetrial* mochten we het opnemen tegen regerend kampioen Australië. Anders dan bij normale roeiwedstrijden is het bij de *Henley Royal Regatta* een boord-aan-boordrace waarbij de winnaar naar de volgende ronde gaat. Deze vorm van racen, de prachtige baan en de schitterende ambiance maken de *Henley Royal Regatta* het walhalla voor de roeiwereld. Helaas bleek Australië een maatje te groot voor ons. Uiteindelijk waren de Verenigde Staten in een boeiende finale net iets te sterk voor Duitsland en gingen ze honderd jaar na dato met de tweede *King's Cup* aan de haal. Wij zijn zesde geworden na een nipt verloren race tegen het Verenigd Koninkrijk.

Naast het roeien was er tijd om met collega's uit de andere landen te *socializen* en te kijken wat hen bezighield. Wat mij opviel in deze gesprekken was de manier waarop zij de verbinding tussen hun werk en topsport maken. Om deze verbinding zo sterk mogelijk te maken werd een topsportklimaat gecreëerd waarin alle faciliteiten aanwezig waren en er op elk moment getraind kon worden. Zo kreeg ik te horen dat het Amerikaanse team met 8 boten maandenlang getraind had en dat uiteindelijk in de laatste weken werd bepaald wie er mee mochten doen aan de *King's Cup*. Een aanpak die zich heeft uitbetaald in de winst.

Kijkend naar onze eigen organisatie kunnen we ons met het topsportklimaat, maar ook met sportfaciliteiten verbeteren. We hebben veel sportief personeel en gemotiveerde sportinstructeurs. In de faciliteiten bij de operationele eenheden is nog wel enige ruimte voor verbetering. Het is goed om te zien dat aan boord van Zr. Ms. Karel Doorman een schitterende gym aanwezig is waar gesport kan worden. Ik neem aan dat ook in de ontwerpen van nieuwe ASWF, mijnenjagers en alle andere toekomstige schepen *up-to-date* sportfaciliteiten worden opgenomen.

Zeker in deze roerige coronatijden is sporten en bewegen van belang. Gezondheid staat voorop en sport kan daar een goede bijdrage aan leveren. Sport is niet alleen bevorderend voor de algehele gezondheid maar ook voor de werkprestatie: *healthy body & healthy mind*.



De verandering zijn

Xplorer Xploration Management



Een Xplorer mindset maakt dat een werknemer op ontdekkingsreis gaat. De mindset zorgt voor permanente alertheid, voorkomt stilstand en apathie en maakt een organisatie adaptief. Drijfveer is in alle opzichten een intrinsieke motivatie. Gelet op de behoefte aan innovatie en transitie is nu de vraag hoe goed deze mindset in grote organisaties kan worden getriggert en gefaciliteerd in het kader van duurzaam HR-management.

Een interview dat ik gaf aan een afstudeerder van de Nederlandse Defensie Academie zette mij onlangs op scherp. Voor zijn eindschrijftie onderzocht hij de privé-werkbalans van operationele militairen. Zijn eerste vraag was: in hoeverre is werk en privé te verenigen met een operationeel militaire loopbaan als onderzeebootcommandant? In mijn poging exact op die vraag antwoord te geven, liep ik compleet vast. Ik kwam er achter dat ik in al die jaren het onderscheid nooit zo duidelijk heb (willen) ervaren. Ik zag en zie beide als één.

Vanuit *Human Resources (HR)*-denken is het echter een logische vraag. We willen onze 'resources' (tip: verander die term!), ofwel mensen, immers duurzaam inzetten. Een gezonde werk-privébalans klinkt daarbij als belangrijke voorwaarde. Maar die impliceert ook dat mensen onderscheid maken tussen activiteiten waar ze voor worden betaald en wat ze daarnaast voor zichzelf willen doen en opbouwen. Met mijn ervaring als 'human resource' en als commandant van 'human resources' vind ik dat geen wenselijk uitgangspunt.

De ruimte die het nieuwe defensie HR-model biedt succesvol benutten doe je door het triggeren van een Xplorer mindset... En dát organiseren is een Xploratie op zichzelf.

In een poging de vraag van de interviewer toch te beantwoorden, begon ik de mogelijkheden te benoemen die we als adelborst op het KIM kregen. Van sport en opleiding tot groepservaringen en vliegbriefjes. Ook haalde ik mijn eindgesprek met de divisiechef aan waarin ik – toen al – te horen kreeg dat ik mijn functie wel erg zag als een grote betaalde ontwikkel-speeltuin. Hoe mooi! Vervolgens vertelde ik over mijn ontwikkeling van jonge officier tot commandant bij de onderzeedienst waarbij het opleiden van je aflosser centraal stond. Uiteindelijk kwam dat alles samen in mij als vader, partner én onderzeebootcommandant. Eén geheel dus. Anders gezegd: ik was geen leukere/betere vader of partner geweest als ik geen gebruik had gemaakt van de ontwikkelkansen van het voeren van een commando.

Stel dat we het lef hebben om de missie van de Koninklijke Marine om te dopen naar '(persoonlijke) ontwikkel-tuin op en vanuit zee'. Uiteraard houden we deze missie intern en vertellen we onze externe stakeholders dat we echt wel vechten voor 'veiligheid op en vanuit zee'. Maar ik denk dat we intern wel andere vragen gaan stellen dan die van 'hoe ervaar jij je balans tussen werk en privé?'. Dan gaan we focussen op het aanwakken en organiseren van een Xplorer mindset die zijn waarde heeft voor zowel werk als privé. Als bonus vergroten we de binding van bemanningen onderling. Immers, de persoonlijke ontwikkeling van de een heeft direct invloed op de persoonlijke ontwikkeling van de ander.

Xplorer Xploration Management in plaats van Human Resource Management is dan een betere benaming. Die sluit sowieso mooi aan bij de ambities van het nieuwe HR-model. Dit uitrollen is een uitdagende Xploratie op zichzelf. Wellicht té uitdagend voor een operationele organisatie met weinig vet op de botten. OceansX, als maatschappelijk geïntegreerde ontwikkel-proeftuin, ontwikkelt Xplorer Xploration Management zonder een staande organisatie te (over)belasten.

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:

KTZA b.d. **F. Brakel** (□ 26 februari 2021)
KLTZV b.d. **H.R. Moquette** (□ 28 januari 2021)
KTZ b.d. **R.J. Geers** (□ 28 januari 2021)
KLTZSD b.d. **C. Smits** (□ 26 januari 2021)
LTZVK2OC b.d. **D. Holwerda** (□ 26 januari 2021)
LTZ1 KMR **J.K.C.M. Mulder** (□ 21 januari 2021)

Dhr. **P.J. Heddema** (□ 1 januari 2021)
(rang niet bekend bij KVMO)
KTZ b.d. **G.D. den Hollander** (□ 3 december 2020)
LTZSD2 KMR **B. van Dijk** (□ 13 oktober 2020)
LTZSD2 b.d. **J. Lodder** (□ 18 augustus 2020)
KLTZ b.d. **J.D. Blaauw** (□ 24 februari 2020)

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

Aanvulling In het vorige Marineblad is het overlijden gemeld van R. Zeijlemaker. Zijn rang was LTZ2OC KMR b.d.

Vrijwilligers gezocht voor Nationale Veteranenbegrafplaats Loenen

Met de opening van de Nationale Veteranenbegrafplaats Loenen op 26 november 2020 door Zijne Majesteit Koning Willem-Alexander is een lang gekoesterde wens van veteranen in vervulling gegaan. Om de veteranen die respectvolle laatste rustplaats te kunnen bieden waar zij recht op hebben, is de Vereniging Vrijwilligers op zoek naar mensen die zich willen aansluiten bij één van de volgende vier werkgroepen:

- Werkgroep Beheer en Onderhoud Begraafplaats (BOB)
- Werkgroep Gastvrijheid, Horeca en Toezicht (GHT)

- Werkgroep Begeleiding Uitvaarten, Bijzettingen en Evenementen (BUBE)
- Werkgroep Rondleidingen, Voorlichting en Educatie (RVE)

Heeft u belangstelling voor één van bovenstaande werkgroepen en/of wilt u meer informatie, stuur dan een e-mail naar info@vrijwilligersnvl-ogs.nl. Zij waren er voor ons, laten wij er nu voor hen zijn. Meld u zich aan?

Activiteiten

In verband met de aanhoudende 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.

In dat kader gaat de uitgestelde **64-jarigendag van de KVMO**, die gepland stond op 7 april 2021 (en eerder op 14 oktober 2020), opnieuw niet door. Een nieuwe datum wordt zo snel mogelijk bekendgemaakt.

Houdt u voor de meest recente informatie de KVMO-site in de gaten.

Rectificatie

Helaas is in de rubriek Reacties van het vorige Marineblad niet de juiste versie opgenomen van de reactie van LTZV1 KMR Sjoerd Boleij op het artikel 'Flightplan 2035' (Marineblad nr. 5, 2020). De goede versie staat op www.kvmo.nl, onder Marineblad nr. 1 2021.

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 Eijnden

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

Nuldlijnsondersteuner (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)