

TACHTIG JAAR LEVEN IN VRIJHEID

MARINEBLAD

KVMO

1883 | 2025

**Wereldwijd bijdragen
aan de slagkracht:**
transitie naar een hybride
toekomst



**De Arctische route
ontdooit: wat doet
Nederland?**

**Wetenschappelijk
inzicht in de gevolgen
van automatisering**

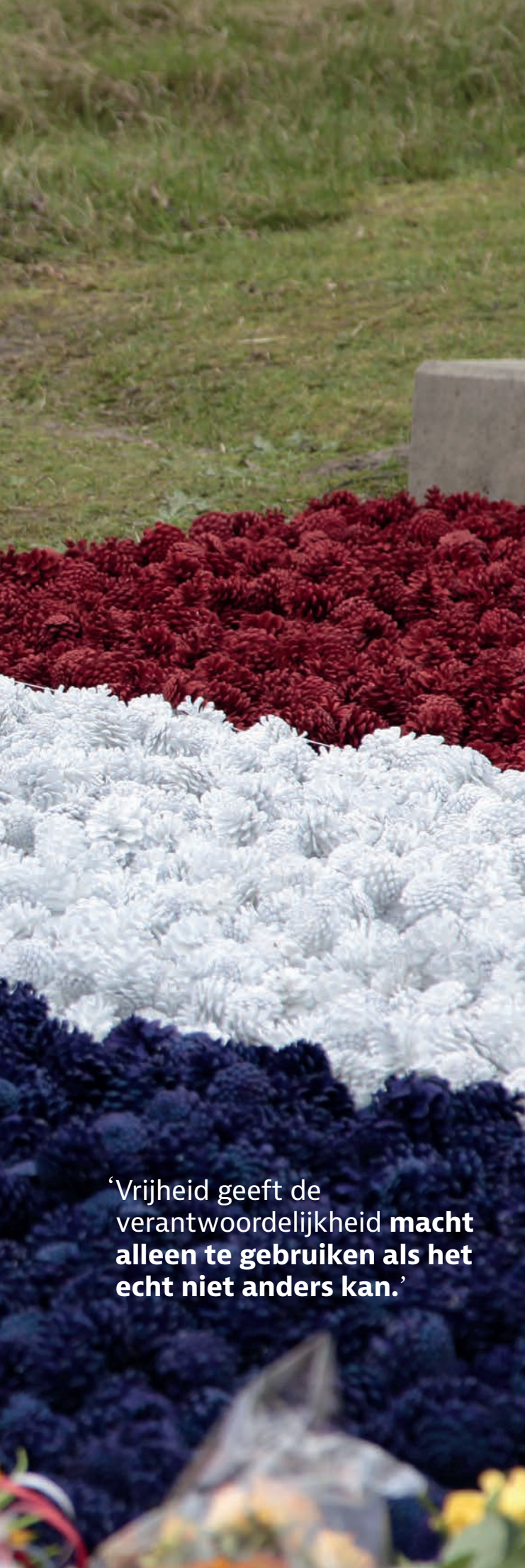
**Maarten Hilbrandie
over bestuurlijke
obesitas**

3

2025

JAARGANG 135

HIER BRACHTEN
VELE LANDGENOTEN
HET OFFER VAN HUN LEVEN
VOOR UW VRIJHEID
BETREED DEZE PLAATS
MET GEPASTE EERBIED



Vrijheid

‘Een volk dat voor tirannen zwicht, zal meer dan lijf en goed verliezen, dan dooft het licht...’ U bent ongetwijfeld bekend met deze strofe van verzetsman, journalist, schrijver en dichter Hendrik van Randwijk. Afgelopen dagen heeft u ongetwijfeld net als ik op 4 mei herdacht en op 5 mei onze vrijheid gevierd. Juist op deze momenten hebben de woorden van Van Randwijk voor mij nog meer waarde.

Ik gebruik momenten als 4 en 5 mei ook voor reflectie, want 80 jaar vrijheid is geen gegeven. Woorden als ‘vrijheid is niet vanzelfsprekend’ hebben voor mij minder waarde als je niet durft te kijken naar wat dit betekent: hoe geven we daar invulling aan en wat moeten wij daarvoor doen? Vragen die misschien wel actueler zijn dan ooit. Zeker omdat 80 jaar na de Tweede Wereldoorlog het aantal mensen dat de oorlog bewust heeft meegemaakt steeds verder krimpt. De mensen die het verhaal van die verschrikkelijke periode uit eerste hand kunnen vertellen krijgen een steeds zachtere stem. Het is dan ook de verantwoordelijkheid van alle generaties van na de Tweede Wereldoorlog om goed te luisteren; ons écht in te spannen en te horen wat die eerdere generatie nog te vertellen heeft. Want hoe cru het ook klinkt, die generatie is nu aan het uitdoven. En om het licht van vrijheid te laten branden is het aan ons en de volgende generaties om brandstof te blijven geven aan dat vuur.

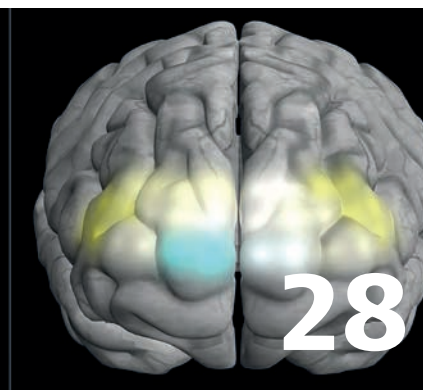
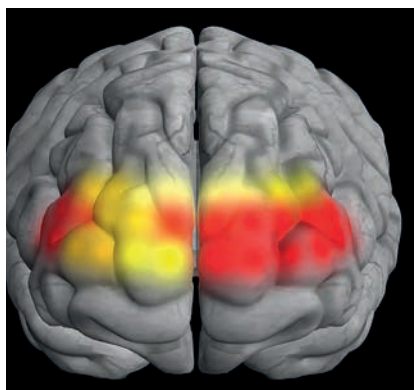
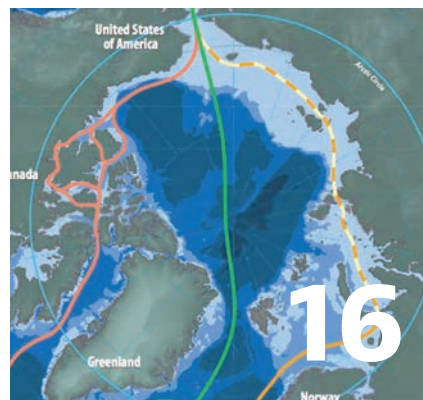
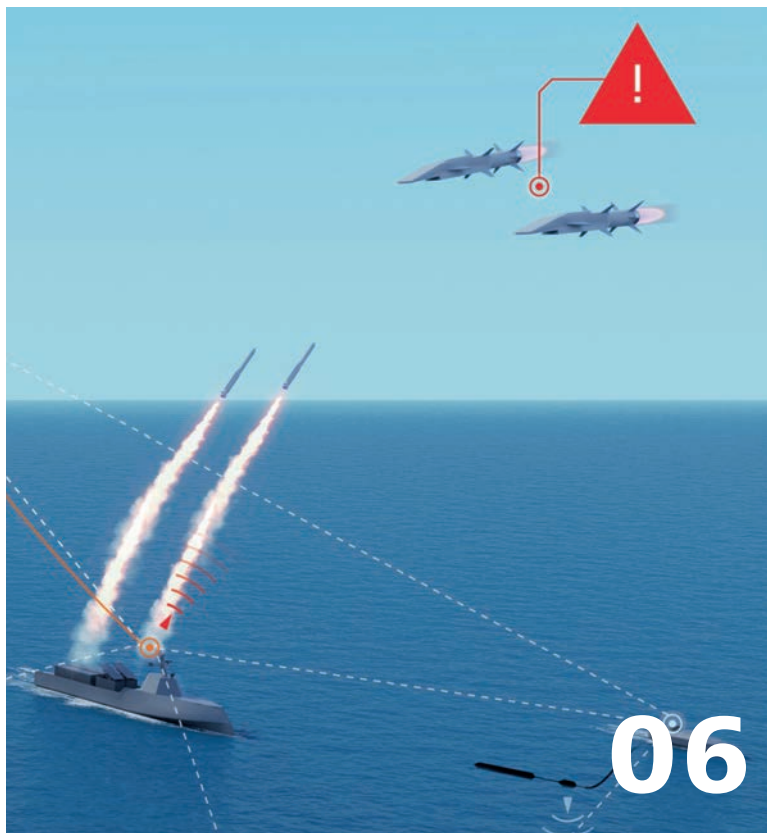
We mogen niet zwichten voor tirannen. Dat lijkt een eenvoudige boodschap, maar dat is het niet. Men zwicht voor tirannen vanwege het behoud en het beschermen van lijf en goed. Daarom is het moeilijk. Je hebt als mens de neiging jezelf te verantwoorden waarom je toegeeft aan een tiran. Dat kan een persoon zijn, een autoriteit, maar ook je innerlijke tiran, die je soms een bepaalde kant op dirigeert. Vrijheid is geen vrijbrief om je macht te gebruiken voor wat je wilt. Vrijheid geeft de verantwoordelijkheid macht alleen te gebruiken als het echt niet anders kan.

Op 4 mei waren we twee minuten stil. Twee minuten stil om na te denken over zij die niet mochten leven in vrijheid of zij die hun leven hebben gegeven voor vrijheid. Twee minuten stil. Zodat we de andere 525.958 minuten in een jaar kunnen spreken en handelen voor het behoud van onze vrijheid. 80 jaar vrijheid hebben we achter de rug. Laten we zorgen dat we nog eens minimaal 80 jaar in vrijheid kunnen leven.

KLZ (LD) Joris ten Berg
Voorzitter KVM

‘Vrijheid geeft de verantwoordelijkheid **macht alleen te gebruiken als het echt niet anders kan.’**

Inhoud



Op de cover:

Een civiel vaartuig navigeert de ijzige wateren van de noordelijke route. Klimaatverandering resulteert in een toename van maritieme activiteit in het Arctische gebied. Ligt hierin een rol weggelegd voor de Koninklijke Marine? (foto: Shutterstock | 1063288892)



06 Vernieuwing van de vloot

Ronald van Vuuren

Vervangen we met de ASW-fregatten dan alleen staal met staal? Zijn we niet innovatief genoeg, of kijken we wel degelijk naar nieuwe operationele concepten en hoe deze in te vullen? KTZ Ronald van Vuuren geeft zijn visie op de transitie van de Koninklijke Marine naar een hybride toekomst.

14 Liever lui dan slim

Maarten Hilbrandie

'Net zoals in een gewone oorlog generaals steeds meer manschappen in stelling brengen, brengen beleidsdirecteuren-generaal in een kantoorlog steeds meer beleidsmakers aan de vergadertafel', aldus Maarten Hilbrandie. Onze nieuwste gastcolumnist pakt bestuurlijke obesitas aan.

16 Arctic shipping

Anne Runhaar

Over the past decade, the Arctic has attracted increasing attention from various global actors. This harbours important implications for how the Netherlands can and should pursue their strategic interests in this region. The Royal Netherlands Navy must play a central role in this strategy.

28 Verantwoorde bemanningsreductie

David Boom

Hoe kan neurowetenschappelijk onderzoek inzicht geven in de effectiviteit van automatisering bij de Koninklijke Marine? Traditionele methoden bieden weinig inzicht in wat er tijdens een operatie in het hoofd van de operator gebeurt. Het real-time meten van cognitieve werkdruk biedt uitkomst.

35 Vliegekamp De Mok in de meidagen

NIMH

De Marine Luchtvaartdienst opent in 1917 vliegekamp De Mok op Texel. In collectie 409 Gevechtsverslagen en -rapporten mei 1940 van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie zijn de verslagen te vinden, die ons vertellen over de Duitse aanvallen in de vroege ochtend van 10 mei 1940.

EN VERDER

- 2 Voorwoord voorzitter KVMO
- 13 Cartoon
- 26 Gastcolumn Caecilia van Peski
- 38 En ineens was het oorlog
- 40 Column Jörg Noll
- 41 Signalementen
- 42 Een geval van hardnekkige misvorming: deel II**
- 49 Column Berend van de Kraats
- 50 Verenigingsnieuws

Bijlage: KVMO Beschrijvingsbrief 2025 & uitnodiging Algemene Vergadering

Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficiëren



De KVMO maakt deel uit van de



Colofon

ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
C.B. Naafs

Eindredactie
C.B. Naafs

Artikelencommissie
KTZ Y.A. van Beusekom, drs. A.A. Bon, LTZ1 (TD) ing. J.M.T. Bongartz, KTZ (LD) mr. dr. M.D. Fink, KLTZ (TD) dr. ir. W.L. van Norden EMSD, dr. A.J. van der Peet, BRIGGENMARNIS R.A.J. de Wit

Medewerkers:
mw. drs. Z. Borgeld-Guman, KLTZ b.d. mr. O.W. Borgeld, dr. J.E. Noll, B. van de Kraats, KLTZ (TD) b.d. H. Boomstra (cartoon)

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

marineblad@kvmo.nl
www.kvmo.nl

Vormgeving
www.frankdewit.nl

Drukwerk
Wilco Art Books
Vanadiumweg 8
3812 PZ Amersfoort

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

Advertenties

SalesPress
T: 088-8292827
E: info@salespress.nl
I: www.salespress.nl
Profilieren in de vorm van publiceren en participeren kan niet automatisch de voorkeur bij werving inhouden.

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 Marineofficiëren of van de redactie. De inhoud van artikelen blijft geheel voor verantwoording van de auteur(s). Richtlijnen voor het schrijven en aanleveren van artikelen zijn in te zien op www.kvmo.nl onder 'Marineblad'.

Adreswijziging
Zo tijdig mogelijk schriftelijk doorgeven aan:
info@kvmo.nl

Onlangs verscheen op Marineschepen.nl een artikel met de titel 'Bestelling twee extra Nederlandse fregatten onzeker'.¹ Het artikel stelt dat Defensie kijkt naar een alternatieve invulling van de Anti Submarine Warfare-capaciteit, waarbij expliciet het woord innovatie is genoemd. Vervangen we met de nieuwe ASW-fregatten dan alleen staal met staal? Zijn we niet innovatief genoeg, of kijken we wel degelijk naar nieuwe operationele concepten en hoe deze in te vullen?

Transitie naar een hybride toekomst

Vernieuwing van de vloot

1 HQ  

2 HUMAN CONTROLLED ENGAGEMENT 

3 ASWF / FUAD    

4 AUTONOMOUS UXV NETWORK 

5 UAV  

6 MICAN    

7 USV   

8 UUV  



UNMANNED



MANNED



DRONE PLATFORM



WEAPONS PLATFORM



SENSOR

Oekraïne en de roep om onbemenst

De oorlog in Oekraïne en de technologische ontwikkelingen die dit conflict teweegbrengt, zet aan tot denken. Gebruik van hoogwaardige technologie, waaronder Patriot-luchtafweersystemen en langeafstandsprecisiwapens, gaat hand in hand met het hernieuwde gebruik van overbodig geachte systemen zoals de Pantserroepen tegen Luchtdoelen (PRTL) en de inzet van de klassieke zeemijn. Het oude blijft, maar wordt aangevuld met nieuw. Wat het meest in het oog springt, is het gebruik van onbemenste systemen. Niet alleen First Person View (FPV) drones die granaten laten vallen op vijandelijke troepen, of kamikaze drones zoals de *Switchblade*, maar ook de Unmanned Surface Vehicles

(USVs) die gebruikt zijn om Russische schepen aan te vallen en die met luchtdoelraketten helikopters hebben uitgeschakeld, vormen een deel van de huidige onbemenste dreiging. Binnen Defensie beseft men nu meer dan ooit tevoren dat de verdediging tegen dit soort wapensystemen moet verbeteren en dat dit moeten worden geïntegreerd in het militair optreden.

Het gebruik van onbemenste systemen in het maritieme domein is niet nieuw en het integreren van deze capaciteiten in het operationeel optreden is dat evenmin. Zo voeren de Nederlandse mijnenjagers begin jaren '80 al met de Poison Auto Propulse (PAP): het op afstand bestuurbare gele mini onderzeebootje dat een mijnvernietigingslading

LEES VERDER →



Hybride genetwerkt optreden van fregatten met *low* en *unmanned* capaciteiten (Afbeelding: Dutch Naval Design | ontwerp DPI)



Artist impression van het MSS, uitgerust met lange afstand luchtverdedigingswapens (bron: Damen Naval)

met zich meevoert om op afstand mijnen te kunnen bestrijden. De laatste jaren neemt de ontwikkeling van dit soort onbemenste capaciteiten letterlijk en figuurlijk een vlucht. De effecten die bereikt worden, nemen steeds grotere vormen aan en bereiken de lezer via internet tot in de woonkamer. Ook dichterbij huis dringt het besef door dat onbemenste capaciteiten noodzakelijk zijn in het beschermen van wat ons dierbaar is, zoals de vitale infrastructuur op de Noordzee. Langdurige periodes zonder stroom en internet als gevolg van sabotage zijn immers niet langer ondenkbaar. 'Onbemenst' is dan ook het nieuwe motto.

Het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) vervangt de komende tien jaar het grootste deel van haar scheepsklassen met nieuwe schepen. Gelet op de huidige ontwikkeling van onbemenste systemen en het gebruik daarvan, dringt de vraag zich op of deze nieuwe schepen nog wel passen binnen een omgeving waarin onbemenst de nieuwe mantra is. Dit artikel schetst achtereenvolgens de invloed van onbemenste systemen op de vervangingstrategieën, hoe de transitie van de vloot wordt bewerkstelligd en waartoe dit leidt.

‘Bestaande capaciteiten gaan samen met onbemenste systemen steeds meer een system of systems vormen’

Geen vervanging maar transitie

Dat een land zonder noemenswaardige marine in staat blijkt met onbemenste systemen de Russische Zwarte Zee vloot te decimeren, spreekt menigeen tot de verbeelding. Evenals de discussie over de bruikbaarheid van de gevechtstank op het slagveld, lijkt ook het fregat onderwerp te worden van debat: waarom nog investeren in grote en kostbare oppervlakte-eenheden terwijl kleine onbemenste vaartuigen ook dodelijk effectief blijken te zijn? Een één-op-één doorvertaling van datgene wat we in Oekraïne zien naar de ontwikkeling van onze eigen maritieme capaciteiten is echter niet verstandig. VADM b.d. Ben Bekkering heeft hier in het *Marineblad* van februari 2025 al de nodige argumenten voor aangevoerd.² Dat betekent niet dat we geen lessen moeten trekken uit wat zich voordoet op de Zwarte Zee. Misschien wel de voornaamste les is dat het gebruik van onbemenste systemen niet meer weg te denken is binnen het maritiem optreden.³ Dergelijke systemen zijn daarbij een toevoeging op de bestaande toolbox, maar vervangen deze (voorlopig) niet.

Bestaande capaciteiten gaan samen met onbemenste systemen steeds meer een *system of systems* vormen. De les van het onbemenste systeem als onderdeel van het optreden geldt overigens in de volle breedte van de Nederlandse militaire capaciteiten, binnen alle traditionele domeinen (zee, land en lucht). Het onbemenste systeem lijkt daarmee een plek in de geschiedenis te gaan innemen die ruim een eeuw geleden werd vervuld door het slagschip. Deze capaciteit ontwikkelde zich geleidelijk van innovatie tot een dominante factor binnen het maritieme domein en veranderde het zee-optreden aanzienlijk. Maar ook het slagschip werd weer vervangen door nieuwe innovaties met grotere operationele impact, zoals het vliegvliegkamp-schip. Moet het CZSK dan nog de huidige schepen vervangen door nieuwe 'slagschepen' of is die tijd voorbij?

Die hierboven genoemde ontwikkeling van slagschip naar vliegkampschip vond niet *overnight* plaats: de eerste vlucht van een vliegtuig vanaf een schip was in 1910, terwijl de carrier pas dominant werd vanaf 1942 in de Pacific, nadat een groot deel van de Amerikaanse slagschepen buiten gevecht was gesteld tijdens de aanval op Pearl Harbor. Conflict is een accelerator voor ontwikkeling van militaire capaciteiten en dat is ook duidelijk zichtbaar bij het gebruik van onbemenste capaciteiten in de Oekraïne-oorlog. De moderne dreigingen van het hedendaagse slagveld gaan hand in hand met de dreigingen uit het verleden: de complexiteit en diversiteit van de dreiging neemt dus toe. Niet alleen een Mach 1 vliegende Exocet raket of een drijvende zeemijn, maar ook hypersonische wapens en grote aantallen onbemenste vaar- en vliegtuigen vormen nu een dreiging. De snelle ontwikkeling van de Chinese militaire capaciteiten en de wijze waarop Rusland de oorlog in Oekraïne voert maken duidelijk dat het dreigingsspectrum zich snel verbreedt, waardoor het voor de mens steeds gevaarlijker wordt. Het gebruik van on- en laagbemenste systemen kan het risico voor de mens verlagen en maakt het mogelijk om langer en met meer intensiteit te vechten, niet alleen onder hoge dreiging, maar ook onder omstandigheden die voor mensen uitdagend zijn, zoals het arctisch gebied.

De toenemende dreiging en het gebruik van onbemenste systemen stelt eisen aan de ontwikkeling van nieuwe capaciteiten. Met het bereiken van het einde van de levensduur van verschillende schepen, waaronder de Luchtverdedigings- en Commandofregatten (LCFen) en de Multipurpose (M-)fregatten, ontstaat de kans, maar ook de noodzaak nieuwe scheepsklassen te ontwikkelen aan de hand van de eisen van die complexere veiligheidsomgeving. Maar een één-op-één vervanging door een schip met een nieuwe look, modernere systemen en een iets kleinere bemanning volstaat niet meer.⁴ De toegenomen kwantitatieve en kwalitatieve dreiging vraagt om complexere en meer omvattende *concepts of operations*. Om aan deze vraag te kunnen voldoen is een vervanging van spullen niet langer het enige antwoord, maar is een transitie nodig van zowel vloot als Korps Mariniers om het gevecht van vandaag en morgen te kunnen winnen. Eén van de grootste uitdagingen daarbij is de integratie en het gebruik van onbemenste capaciteiten te optimaliseren.

Kruipen, lopen, rennen

Onbemenste systemen vormen al langer een steeds belangrijker onderdeel van operationeel KM-optreden. Het CZSK als gebruiker, het Commando Materieel & IT (COMMIT) als verwerver en de Commandant der Strijdkrachten (CDS) als behoeftesteller vertalen dit al in nieuwe capaciteiten. Zo is het gebruik van een Mine Counter Measure Toolbox met onbemenste systemen voor de nieuwe mijnenbestrijders al jaren geleden aangekondigd⁵ en komt het Multifunctional Support Ship (MSS) voort uit het TRIFIC⁶ concept, dat in 2022 is geboren bij de Afdeling Maritieme Systemen van COMMIT. Naast de MCM-toolbox en het MSS-concept is ook de onderzeebootbestrijding-toolbox onder constructie hiermee om *stand off* ASW uit te kunnen voeren, waarbij het ASW-fregat, gelijk de nieuwe mijnenbestrijdingsvaartuigen, organiek met onbemenste vaartuigen wordt uitgerust. Onder de paraplu van *Dutch*

‘Om wereldwijd relevant bij te kunnen dragen aan de slagkracht van de vloot zal een type MSS 2.0 over grotere tonnage en capaciteiten moeten beschikken’

Naval Design werken Defensie en de Nederlandse industrie nauw samen om deze capaciteit te ontwikkelen en produceren.

Om de benodigde transitie voor de vloot te realiseren en te versnellen, is het niet langer mogelijk alleen de incrementele weg te vervolgen van kleinere bemanningen en verdergaande automatisering. De ontwikkeling van radicaal andere concepten is daarop aanvullend noodzakelijk. Een hiervan is al eerder genoemd: het MSS. Dit vooralsnog laagbemenste vaartuig moet naast Noordzee-patrouilletaken gaan voorzien in additionele vuurkracht vanaf zee voor het Korps Mariniers met Long Range Loitering Munitions, en in aanvullende langeafstand luchtverdedigingswapens voor de LCFen.⁷ Het uiteindelijke doel is op basis van het MSS-concept te komen tot een autonoom varend platform, dat missieafhankelijk modulair uitgerust kan worden en zo de slagkracht, het operatiegebied en het voortzettingsvermogen van de toekomstige ASWFen en Future Air Defenders (FuADs) aanzienlijk vergroot. Het MSS, waarvan de verwerving loopt en instroom is voorzien vanaf 2026, is dus niet het eindproduct, maar een eerste stap op weg naar de toevoeging van autonome onbemenste systemen aan de vloot. Het MSS-concept mag zich dan ook verheugen in veel internationale aandacht. Nederland is natuurlijk niet het enige land dat deze ontwikkeling in gang heeft gezet. Zo heeft Singapore al de beschikking over semi-autonome vaartuigen die patrouilles uitvoeren in de Straat van Singapore en experimenteert de US Navy sinds 2016 met grote(re) vaartuigen om deze autonoom te laten varen.

Beide voorbeelden, Singapore en de US Navy, zijn van belang voor ontwikkelingen die de Nederlandse vloot van de toekomst moet gaan vormgeven. De eerstgenoemde vanwege de technische uitdagingen, die komen kijken bij de ontwikkeling van een geheel autonoom varend platform. Deze uitdagingen zijn niet te onderschatten en variëren van wet- en regelgeving, aansturing en communicatie tot de algoritmen om veilig op zee te kunnen navigeren. Vooral dat laatste lijkt een kleine stap, maar het realiseren van bijvoorbeeld een volwaardig zelfrijdende auto met al onze infrastructurele voorzieningen is al geruime tijd gaande. De eerste experimenten dateren van eind jaren '80 en de 'Experimenteerwet zelfrijdende auto's' stamt al uit 1994.

Vernieuwing van de vloot



Het US Defense Advanced Research Projects Agency (DARPA) ontvangt binnenkort het eerste USV waarbij in het ontwerp geen rekening is gehouden met een bemanning: de USX-1 Defiant (foto: DARPA)

De US Navy richt zich bij haar ontwikkelingen meer op inzet van USVs als onbemanst gevechtsplatform, dat in staat moet zijn om langdurig en met een grotere *payload* te kunnen opereren. Dat is inclusief de mogelijkheid het USV onderweg van brandstof te voorzien.⁸ Dat doet Washington onder druk van een te klein geachte vloot, een inmiddels in aantallen schepen grotere Chinese marine en de noodzaak de eigen gevechtskracht te vergroten, meer gedistribueerd op te treden en daardoor de kwetsbaarheid te verlagen. Recent is het eerste vaartuig te water gelaten voor de US Navy als onderdeel van het NOMARS-programma (No Manning Required Ship). Bij het ontwerp van dit ruim 60 meter lange vaartuig, de USX-1 *Defiant*, is geen rekening gehouden met de aanwezigheid van een bemanning: er zijn bijvoorbeeld geen verblijven en hutten aan boord.⁹ Hierdoor is het mogelijk marineschepen op een geheel andere wijze te bouwen dan tot op heden het geval is geweest.

Deze ontwikkelingen zijn uiterst belangrijk, ook voor het CZSK. Het MSS is immers een relatief klein schip, met een beperkte *endurance* en *payload*. Het huidige MSS biedt dan ook geen oplossing voor wereldwijd optreden en *blue water operations* ver uit de kust: de zeegaande eigenschappen zijn hiervoor te beperkt (onder andere vanwege de nu nog benodigde bemanning aan boord) en het schip kan bijvoorbeeld (nog) niet voorzien worden van brandstof. Om wereldwijd relevant bij te kunnen dragen aan de slagkracht van de vloot zal een type MSS 2.0 over

grotere tonnage en capaciteiten moeten beschikken. Het huidige MSS dient dus niet alleen een operationeel doel, maar vooral ook de ontwikkeling van dit soort schepen. Het leert hoe te opereren met in eerste instantie beperkt bemanste en uiteindelijk bemanningloze systemen en hoe deze operationeel te koppelen met het Guardian *combat management system* voor inzet hoog in het geweldsspectrum.

De stap van het 'klassieke' fregat naar een dubbel *system of systems* inclusief onbemanst optreden is dus geen *walk in the park*. De onbemanste autonome systemen die bijvoorbeeld op de Noord-Atlantische Oceaan het verschil gaan maken, bestaan nog niet en vereisen verdere technologische ontwikkelingen. Eerste stappen daartoe zijn gezet, bijvoorbeeld met het project Verwerving Maritiem Onbemande Systemen waarbij vliegende en varende onbemanste ISR- en ASW-platformen worden ontwikkeld en verworven. Verdere noodzakelijke innovaties zijn opgenomen in de *roadmap* voor strategische maritieme ontwikkeling, die als input dient voor de nieuwe Strategische Agenda Kennis, Innovatie en Industrie van Defensie (STRAIIK-D). Daarnaast lopen de nodige ontwikkel- en beproevingstrajecten die van belang zijn voor realisatie van deze *roadmap*. Hieronder vallen de conceptuele ontwikkeling en beproeving van de MCM-toolbox 2.0 en 3.0 waarvoor het civiele schip *GeoSea* wordt gebruikt, het European Defence Fund-project EUROGUARD (ontwikkeling van een semiautonom USV) en deelname aan de



jaarlijkse internationale oefening REPMUS¹⁰ in Portugal. Om de activiteiten op het vlak van onbemenste systemen te regisseren en de landing van deze nieuwe capaciteiten binnen de organisatie te begeleiden richt het CZSK het ECOS op: Expertise Centrum Onbemenste Systemen.

Ontwikkeling van onbemenste capaciteiten vindt echter niet alleen plaats binnen specifiek daarvoor opgezette programma's. De huidige veiligheidssituatie geeft immers niet de tijd om ontspannen achterover te leunen. In nauwe samenwerking met Fugro, is het CZSK al actief op de Noordzee om kritieke infrastructuur in kaart te brengen en te monitoren met bestaande systemen.¹¹ Doorontwikkeling van de bestaande systemen is daarbij een gedeelde wens om zo sneller grotere delen van de zeebodem in kaart te kunnen brengen. Ook gaat het CZSK deelnemen aan de door NAVO opgerichte Task Force X, die beoogt kritieke infrastructuur in de Oostzee en later ook de Noordzee te helpen beschermen.¹² Tevens wordt actief de samenwerking gezocht met binnen- en buitenlandse partners om in het Caribisch Gebied de inzet van onbemenste systemen niet alleen te testen, maar meteen te gebruiken in de strijd tegen internationale drugshandel. De recente inzet van de MQ-9 vanaf HATO op Curaçao is daar een sprekend voorbeeld van.

Hybride toekomst

De samenwerking tussen traditionele(re) platformen en onbemenste systemen stelt hoge eisen aan de *command & control* (C2-)faciliteiten. Daarnaast maakt de toegenomen hoeveelheid informatie die beschikbaar komt, in combinatie met de steeds kortere waarschuwingstijd, betere ondersteuning bij besluitvorming (*decision support*)

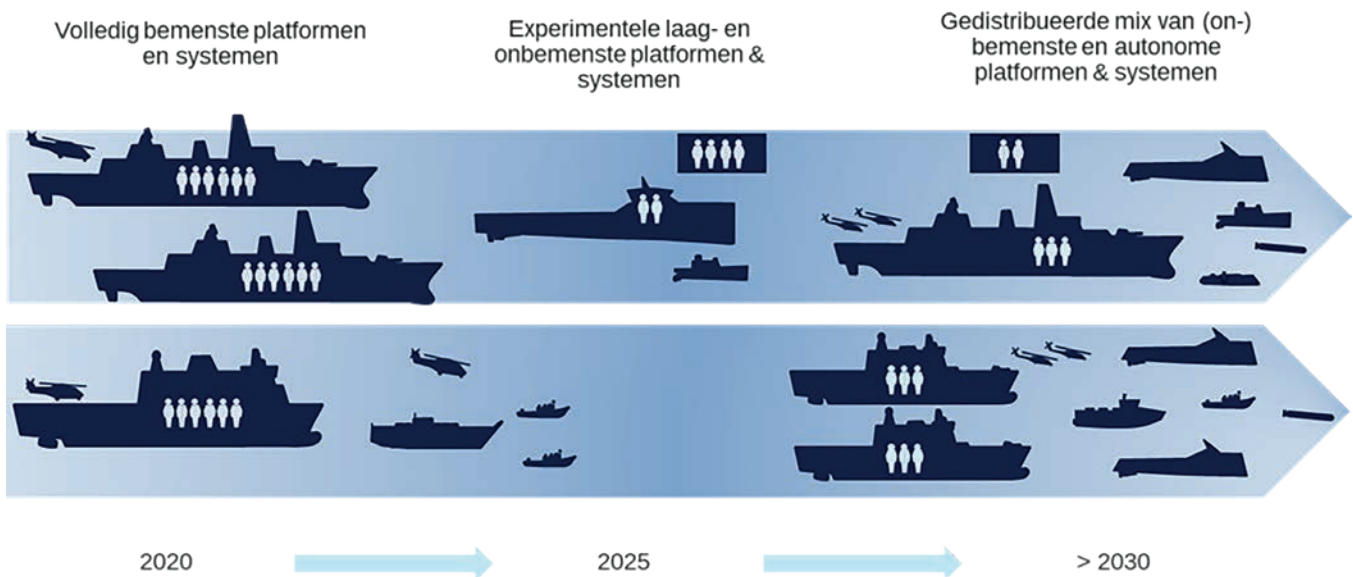
noodzakelijk. Zo ontwikkelt het fregat zich steeds meer als een dubbel *system of systems*: niet alleen bestaat dit vaartuig zelf uit systemen die in onderlinge samenhang de gevechtskracht bepalen, maar de (on-/laag) bemenste systemen rondom het schip maken hier ook een steeds groter deel van uit, waarbij het fregat het zenuwcentrum van het gevecht vormt. De rol van dit schip verschuift van 'ondeelbare enkele gevechtseenheid' naar die van 'zenuwcentrum in een samenstel van capaciteiten'. Zo krijgt het maritiem optreden een hybride karakter: een mix van bemenste, laag- en onbemenste middelen, afhankelijk van de te bereiken effecten.

De nieuwe fregatten moeten niet alleen zelfstandig op kunnen treden in het hoogste geweldsspectrum met eigen sensoren en wapens, maar bezitten daarnaast mogelijkheden om de gevechtskracht en operationele output dankzij onbemenste systemen haast onbeperkt op te schalen, afhankelijk van de dreiging. Daarom is niet langer sprake van enkel 'vervanging' van de huidige capaciteiten, maar van een transitie naar een hybride vorm van optreden, waarbij on- en (laag)bemenste capaciteiten gezamenlijk de operationele output genereren. Dit biedt op termijn ongekende mogelijkheden voor het voortzettingsvermogen en de vuurkracht, maar deze transitie vereist naast de hierboven beschreven ontwikkeling van *command & control* en *decision support* ook nieuwe operationele concepten.

Waar het ene scenario vraagt om veel onbemenste systemen, bijvoorbeeld in gevechtssomstandigheden waar de risico's groot zijn, zijn er ook scenario's waar de aanwezigheid van militairen de overhand houdt. Te denken valt aan taken lager in het geweldsspectrum of inzet in het kader van de andere hoofdtaken waar geen territoriale veiligheidsbelangen op het spel staan. Vast staat dat het CZSK van de toekomst wereldwijd moet kunnen blijven optreden met een gezonde mix van systemen met én zonder bemanningen. Dat vergt veel verandering en aanpassingsvermogen en we moeten daar vaart mee maken! Dit staat ook met zoveel woorden omschreven in het Future Maritime Operating Concept (FMOC), dat een blik biedt op het toekomstig opereren van het CZSK in de verschillende regio's zoals genoemd in de Defensienota 2024 en de ontwikkeling van benodigde capaciteiten.¹³

‘Vast staat dat het CZSK van de toekomst wereldwijd moet kunnen blijven optreden met een gezonde mix van systemen met én zonder bemanningen’

Vernieuwing van de vloot



Transitie van de vloot van klassiek bemenst naar een hybride vorm van laag en onbemenst (bron: MARIN)

De huidige planvorming voorziet in een oorlogsvloot die hybride gaat opereren: bemenste en onbemenste systemen werken samen binnen alle taakgebieden van het maritiem optreden. Oppervlakteschepen met een kleine bemanning vormen daarbij de nucleus van het *system of systems* dat de operationele effecten gaat genereren. De plannen om dit te realiseren lopen uiteen van de kernplatformen, zoals de ASWFen en de FUADs, tot de ontwikkeling van autonome systemen, de benodigde kunstmatige intelligentie die zorg draagt voor de beeldopbouw en voorgestelde wapeninzet en alle andere randvoorwaardelijke zaken waaronder gegarandeerde verbindingen. Om deze ambities binnen tien jaar te realiseren zijn *roadmaps* ontwikkeld door het Kennisnetwerk Zee, waarin de operationele gebruiker (CZSK), de verwerver (COMMIT), de

opdrachtgever (CDS/DPLAN) en de Kennisinstituten hun krachten hebben gebundeld. Deze *roadmaps* vormen de maritieme input voor het eerdergenoemde STRAIK-D, dat recent is verschenen.¹⁴

Dat de transitie van de Nederlandse vloot niet zonder uitdagingen is lijkt evident. Juist voor een hybride wijze van optreden worden hoge eisen gesteld aan alle facetten van het *system of systems*. De opkomst van kunstmatige intelligentie en quantumtechnologie gaat voor de nodige versnelling zorgen en de toenemende complexiteit stelt in de toekomst paal en perk aan hetgeen Nederland en haar bedrijfsleven nog zelf kunnen ontwikkelen. Juist door zowel interne als Europese samenwerking moet de operationele relevantie en slagkracht van onze strijdkrachten en dus ook het CZSK, in toenemende mate worden ondersteund. Maar de eerste grote stappen moet het Commando Zee-strijdkrachten zelf zetten, in nauwe samenwerking met in de eerste plaats de collega's van de overige defensieonderdelen. Per definitie is het maritiem optreden immers multidomein geworden, waardoor we de ontwikkeling van de vloot niet los kunnen zien van die binnen andere domeinen. Ontwikkelingen als het Joint Target Support Centre, Space en het Joint Forces Command Netherlands (ons nieuwe Operationeel Hoofdkwartier) onderstrepen dit.

Ten slotte

De plannen tot een hybride vloot te komen liggen er. Het is aan ons om deze tot wasdom te laten komen en verder door te ontwikkelen. De beperkende factor daarbij is in steeds mindere mate de techniek, maar eerder onze eigen verbeeldingskracht en de beschikbare tijd. Jarenlange bezuinigingen en daarmee gepaard gaande beperkingen in kennisopbouw en ontwikkeling hebben hun sporen nagelaten, waardoor potentiële tegenstanders de ruimte hebben gekregen om zich te ontwikkelen tot (*near*) *peer* tegenstander. De geopolitieke ontwikkelingen dwingen ons

‘We moeten gereed zijn voor het gevecht van morgen, moeten dat kunnen volhouden en moeten relevant zijn in het gevecht van overmorgen.’

snel grote stappen te zetten. We moeten gereed zijn voor het gevecht van morgen, moeten dat kunnen volhouden en moeten relevant zijn in het gevecht van overmorgen. Dat de wijze van maritieme oorlogvoering op belangrijke aspecten snel aan het transformeren is, moet dus een groot gevoel van urgentie teweegbrengen. Als maritiem professionals prikkelen de veranderingen de verbeelding en deze zou bij de lezers een gevoel van nieuwsgierige

spanning en enthousiasme moeten opwekken: we vechten immers om te winnen. En daar zijn de inspanningen en plannen ook op gericht, maar er is geen tijd te verliezen.

KTZ drs. R. (Ronald) van Vuuren EMSD is Hoofd Afdeling Maritiem Optreden bij de Directie Plannen van de Defensiestaf. Hiervoor was hij Hoofd Strategie & Advies bij het Commando Zeestrijdkrachten.

Noten

- 1 Zie: <https://marineschepen.nl/nieuws/Bestelling-2-extra-Nederlandse-fregatten-onzeker-090225.html>
- 2 Zie ook 'Grondwet of grondgebied?' door VADM b.d. Ben Bekering in Marineblad 1-2025.
- 3 Zie ook *Re-learning war lessons from the Black Sea*, door Maarten Katsman MA in Militaire Spectator 2024 7/8.
- 4 Zie ook 'Back to the future' door Dr. A.J. van der Peet in Marineblad 2-2023.
- 5 Zie ook de A-brief Vervanging Mijnenbestrijdingscapaciteit van 03 mei 2018 op www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/05/03/kamerbrief-met-a-brief-ervanging-mijnenbestrijdingscapaciteit
- 6 Eerst TRIFIC (*The Rapidly Increased Firepower Capability*), toen MICAN (*Modular Integrated Capability for Air defense and North Sea*) en nu MSS (*Multifunctional Support Ship*) genaamd.
- 7 Zie ook de A/B-brief project Multifunctionele ondersteuningsvaartuigen van 24 september 2024 op www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/09/24/ab-brief-multifunctionele-ondersteuningsvaartuigen
- 8 Zie ook de publicatie van het *Defense Advanced Research Projects Agency* (DARPA): Automated fueling-at-sea test completed for unmanned surface vehicle program op www.DARPA.mil/news/2024/nomars-success
- 9 Zie ook de site van DARPA: www.DARPA.mil/research/programs/no-manning-required-ship
- 10 *Robotic Experimentation and Prototyping augmented by Maritime Unmanned Systems*.
- 11 FUGRO is een Nederlandse multinational, gespecialiseerd in geotechnische, survey- en geowetenschappelijke diensten.
- 12 Zie ook het bericht van NATO's Allied Command Transformation: www.act.nato.int/article/nato-task-force-x/
- 13 Dit document is departementaal vertrouwelijk en voor defensiemedewerkers benaderbaar via intranet of op te vragen bij de afdeling Strategie & Advies van het CZSK.
- 14 Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/04/08/strategische-actieagenda-industrie-innovatie-en-kennis-defensie-straiik-d-2025>

Cartoon



Liever lui dan slim

Over bestuurlijke obesitas

Bureaucratische groei is als schurft. Je kan wel een beetje gaan lopen krabben, maar daarmee maak je de jeuk alleen maar groter. Geen wonder dus dat er de afgelopen maanden veel is gezegd en geschreven over de groei van de Bestuursstaf van Defensie, van Follow the Money tot de Gezamenlijke Officierenverenigingen. 'Vechten vanuit de vergaderzaal', 'de wet van Parkinson bepaalt dat overheden jaarlijks 5 tot 7% groeien', 'het volpompen van een waterhoofd.' Harde woorden, maar feitelijk correct en daarmee op zijn plaats. Als we de waarheid al niet aankunnen, hoe kunnen we dan de vijand aan?

Eerst even voor wie die groei nog niet kent: in 2015 was de Bestuursstaf 2,9% van de Defensieorganisatie, en in 2024 is dat opgelopen tot 5,4%. Niet te verantwoorden, want welk doel heeft de groei van de Bestuursstaf, anders dan de groei van de krijgsmacht? Enfin, die feiten hoef ik hier niet allemaal te herhalen want die staan wel in die stukken, met veel andere cijfers die de groei bevestigen.

De oorzaken van dergelijke groei is door vele professoren en *business schools* uitgelegd, maar Oscar Wilde vatte het probleem het beste samen: 'The bureaucracy is expanding to meet the needs of the expanding bureaucracy.' Klinkt cynisch, maar Oscar zag het gewoon scherp: de meeste problemen worden veroorzaakt door oplossingen. Want groei is niet goed, maar niet meegroeien, wordt door velen als minstens zo slecht gezien.

Defensie is namelijk niet de enige organisatie die groeit. Het aantal rijksambtenaren (en dat zijn defensie-medewerkers niet) is gestegen van 120.000 in 2019 naar

150.000 in 2023, en die voeren een heuse kantoorlog. Elke dag zijn er meer dan 10.000 videovergaderingen bij het Rijk. En dat is alleen per WebEx, nog niet eens per Microsoft Teams. En dan zijn er nog alle live-vergaderingen. Net zoals in een gewone oorlog generaals steeds meer manschappen in stelling brengen om de tegenstander te verslaan, brengen beleidsdirecteuren-generaal in een kantoorlog steeds meer beleidsmakers aan de vergadertafel.

Stel jezelf eens voor in de voeten van een beleidsmaker (ja, ook jij, als je nu wachtsofficier bent en vanaf de brug De Rus ziet dobberen op de Baltische Zee, want de kans is groot dat je ooit een plaatsing krijgt waarbij je 'mag bijkomen' op kantoor in Den Haag). De strijd die je voert, jouw missie, is beleid maken en implementeren. Als je als



‘Net zoals in een gewone oorlog generaals steeds meer manschappen in stelling brengen, brengen beleidsdirecteuren-generaal in een kantoorlog steeds meer beleidsmakers aan de vergadertafel’

beleidsmaker denkt 'dat je er over gaat', moet je zorgen dat al je collega-beleidsmakers van andere ministeries dat ook vinden. En dat is waar het misloopt. OCW vindt iets van de VeVa, EZ/KGG let goed op de stikstofregels maar dat doet BZK ook want Defensie heeft vastgoed nodig, maar LVVN vindt dat dat niet ten koste moet gaan van hun ruimte voor de lelieteelt. Ondertussen probeert NCTV van alles te coördineren, dus moet jij uitzoeken wat zij precies namens jou coördineren terwijl Financiën alles te duur vindt. En net als je denkt dat je al deze kikkers in de pan hebt, komt BZ met nieuwe richtlijnen vanuit Brussel. Althans, EU-Brussel. NAVO-Brussel volgt een week later, met andere richtlijnen. Waar de obscure gemeente Hogeland ook iets van vindt, wat je hoofdschuddend terzijde probeert te leggen totdat je je bedenkt dat je grootste trainingsdorp, Marnehuizen, in die gemeente ligt.

Klinkt dit verwarrend? Slecht nieuws, want we zijn pas halverwege. Jarenlang is Defensie kapot bezuinigd, met als wrang voordeel dat andere departementen nauwelijks omkeken naar de krijgsmacht. Ja, voor Financiën was het lekker goedkoop vredesdividend, maar verder konden de *boys* met hun *toys* hun gang gaan. Maar opeens is Defensie weer relevant. Daarom komt nu de directie Samenleving & Integratie van SZW graag langs om eens te praten over de rol van diversiteit en inclusie in een weerbare maatschappij. En dan hebben we nog de huurlingen: de externe inhuur die alle ministeries hebben en nog eens boven op die 150.000 ambtenaren komen. Of PWC namens BZK (dat ondertussen VRO heet) mag meekijken met de *business case* voor je nieuwe kazerne? Met zoveel vragen in je hoofd is het antwoord al snel: *peace through superior firepower*. Meer mensen dus.

Maar een feitelijke beschrijving is nog geen oplossing. 100 jaar geleden zei de Oostenrijks-Amerikaanse econoom Joseph Schumpeter het al: 'Recognition of the inevitability of comprehensive bureaucratization does not solve the problems that arise out of it.' Klopt, ik heb tot nu toe hooguit duidelijk gemaakt dat 'niet meegroeien' hetzelfde is als pacifisme terwijl je wordt beschoten.

De oplossing vinden we, uiteraard, in mensen. Nee, niet in de politiek of in de minister, of in een paar hoge ambtenaren. Hannah Arendt zei het al: 'Bureaucratie is de tirannie van Niemand.' Niemand bepaalt alles, want alles is vastgelegd in wetten, regels en afspraken. En daar laten mensen zich door leiden. Tegelijkertijd laten die organisaties zich leiden door mensen, die met elkaar die wetten, regels en afspraken maken.

In organisaties geldt het kwadrant van een beroemde generaal. Nee, niet Eisenhower, aan wie het vaak wordt toegeschreven. Het was toch echt generaloberst Kurt Freiherr von Hammerstein-Equord, die de nu bekende verdeling over twee kruisende assen met tegenstellingen bedacht. In zijn geval: lui versus ijverig, en slim versus dom. Zo classificeerde hij zijn officieren, zodat hij wist wie welke functie moest krijgen. Ben je dom en lui, dan ben je prima geschikt voor routinematig werk. Dom en ijverig is gevaarlijk; dat soort types moet je uit je organisatie werken (of uit de weg ruimen, zoals hij

‘Beter geef je de leiding over ijverige, slimme mensen aan luie, slimme mensen’

van plan was met Hitler). Dan zou je wellicht denken dat ijverige en slimme mensen de leiding zouden moeten hebben, maar dat is dus niet zo. Want die willen te veel doen, terwijl dat niet per se nodig is. Nog een nota, nog een WebEx-vergadering, nog een plan, nog een scenario voor het geval dat, nog meer regels voor situaties die zelden voorkomen, nog meer... mensen om dat te doen. Ja, zo groei je wel. Beter geef je de leiding over ijverige, slimme mensen aan luie, slimme mensen. Die hebben, volgens Von Hammerstein-Equord, de mentale scherpte en wilskracht om moeilijke beslissingen te nemen. Moeilijke beslissingen, in plaats van eindeloos heroverwegen, vergaderen of afstemmen. Kortom: leiderschap.

Von Hammerstein-Equord had gelijk. Kijk maar naar de natuur. De meeste roofdieren zijn aartslui. Die zitten de hele dag op hun gat in de zon, en slaan zo nu en dan even slim toe om te vreten of zich voort te planten. Nooit meer doen dan nodig is, want dat is de essentie van efficiëntie. Waarom zie je nooit ijverige, slimme roofdieren? Nou, die zijn allemaal al lang uitgestorven. Sociaal darwinisme is de oplossing voor de huidige bestuurlijke obesitas. Nu de slimme ijverige mensen doordraven, moeten luie slimme mensen ingrijpen.

En nu hoor ik u denken: hoe dan?! Want leuk dat je dat zegt, maar die hele Bestuursstaf bestaat uit slimme, ijverige mensen, die steeds meer slimme, ijverige mensen aannemen. Hoe moeten we dat ooit oplossen? Een oplossing met alleen een doel, zonder een weg ernaartoe, is toch helemaal geen oplossing? Nou, dat klopt. Iemand moet de weg naar het doel bedenken en uitvoeren. Maar doe dat vooral zelf, want ik ga dat niet doen. Daar ben ik te lui voor.

Maarten Hilbrandie is reservist, en in het dagelijks leven Rijksambtenaar bij het ministerie van BZK. Bij de marine was hij Voorlichtingsofficier in Den Helder en Den Haag, en aansluitend als burgermedewerker woordvoerder van drie ministers van Defensie.



Commercial ships along the North Sea Route (photo: Shutterstock | 751962082)

Arctic Shipping

Fast fashion or lasting trend?

Over the past decade, the Arctic has attracted increasing attention from various global actors. The second Trump administration emphasises its interest in Greenland on a daily basis, while on the other side of the globe, Russia's Northern Fleet remains one of the most active and biggest naval forces in the arctic. This harbours important implications for how the Netherlands can and should pursue their strategic interests in this region.

Dutch Interest in the Arctic

The Arctic is the focus of the Foreign Office's Polar Strategy 2021-2025 as well as the recent Defence White Paper 2024. This increased attention is largely due to the economic potential of the Arctic, including opportunities in research, resource exploitation and the future accessibility of new trade routes. Beyond and through economic considerations, however, a critical new dimension has emerged: security. The Polar Strategy initially emphasized maintaining regional stability through multinational cooperation, while recognizing Russia's plans to modernize its Northern Fleet and China's growing interests in the Arctic. In contrast, the 2024 Defence

White Paper takes a more security-oriented approach, influenced by the ongoing war in Ukraine. It emphasizes the importance of strengthening anti-submarine warfare capabilities, particularly to counter the Northern Fleet, and explicitly links these efforts to Arctic security. The document also emphasizes the escalating strategic competition in the region and frames NATO's role as one of deterrence and defence against Russian activities.

Given all the possible security risks, the economic value associated with a stable region and security nexus needs to be analysed more closely. Are the Arctic economic prospects worth taking this increasing security risk? This article examines the economic prospects of the trade routes and the acquisition, operational and geopolitical dilemmas that come with it.

Economic viability of the Northern Sea Route

While there are ambitious visions of future trade routes directly through the Arctic Ocean or making the Northwest Passage fully navigable, the Northern Sea Route (NSR) is the first to become viable and is already partially annually operational. Trade volumes along the route increased by 755% between 2014 and 2022.¹ From January to September 2024, it is estimated that 2.38 million tons of transit cargo was transported via the NSR, but with 95% of the cargo volume going from Russia and China.² Despite the ongoing war in Ukraine and Western sanctions, shipping along the NSR has, therefore, reached new heights, driven largely by LNG transits.

CONTINUE READING →

Arctic Shipping

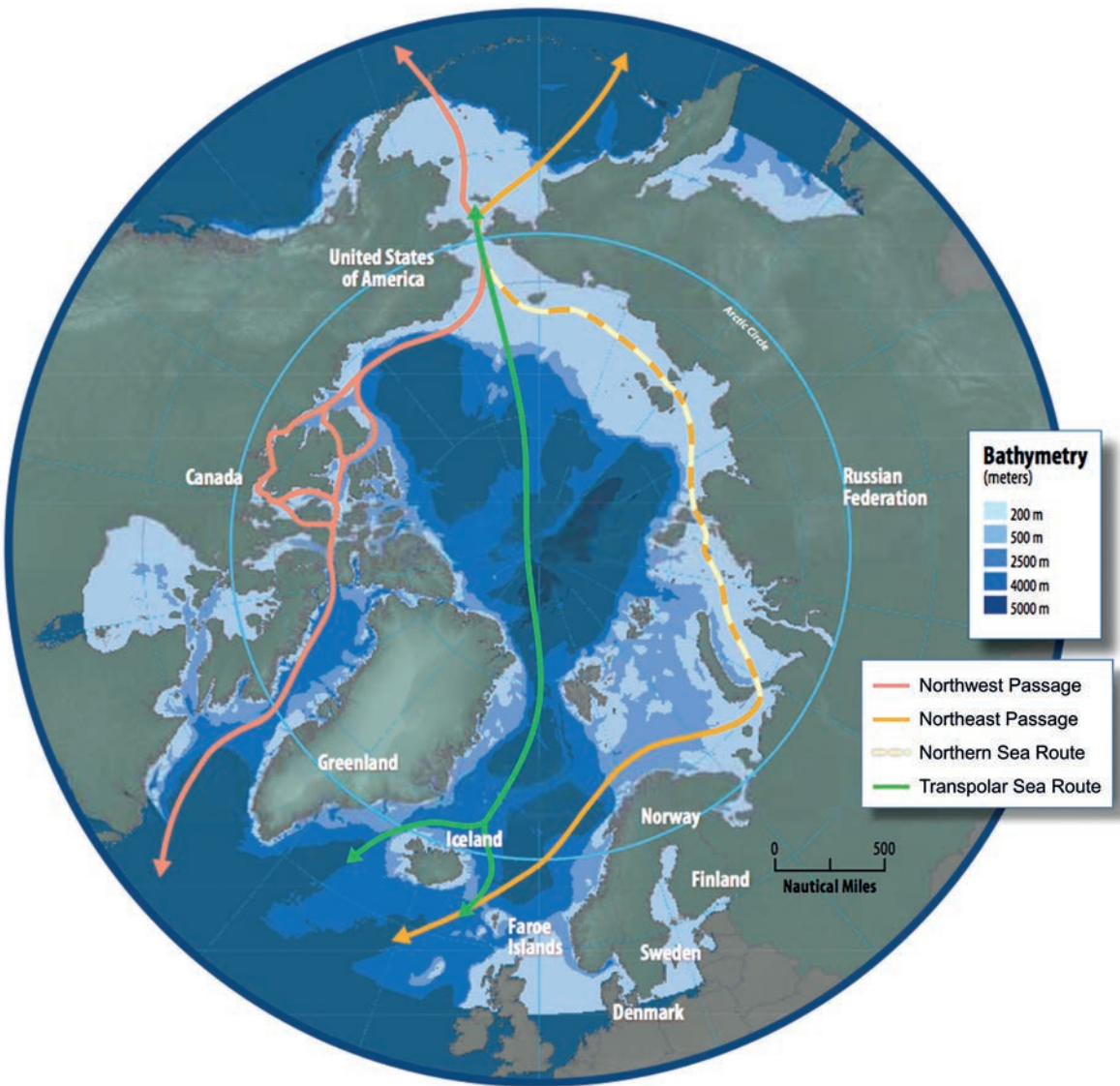
However, as of November 2024, the vision of the NSR as a single major international transit corridor between Asia and Europe remains unrealized since not a singular of these transits happened in 2024.

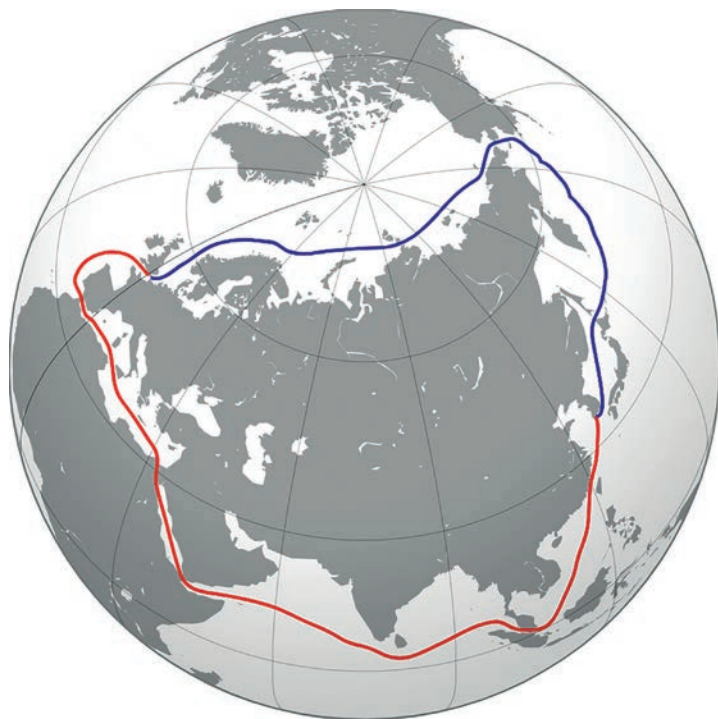
The future potential as an international transit route is, however, questionable. It is true that a voyage between the ports of Rotterdam and Yokohama can save up to seven days in transit time compared to the Suez Canal route, which can reduce fuel usage by up to 20%.³ In addition, vessels using the NSR can use slow steaming or super-slow steaming to achieve similar fuel savings and lower emission, therefore reducing climate impacts, while not going over existing travel times through the Suez.⁴ However, these benefits of the NSR diminish for more southern destinations. For voyages to Shanghai, the travel time is reduced to about two days. In the case of trade with destinations in the Hong Kong port, using the NSR actually increases transit times compared to the traditional route through the Strait of Malacca.⁵ This variability in travel times and therefore highlights the importance of looking at specific origin-destination pairs when assessing the potential benefits of the NSR.

‘The future potential as an international transit route is questionable’

Acquirement Factors

Regarding the requirements for navigating the NSR: unlike standard cargo ships, which can navigate most global routes without special modifications, ships operating in the NSR must meet specific criteria set out in the International Maritime Organisation's Polar Code.⁶ This code sets strict safety and environmental standards for polar shipping. Building vessels capable of navigating the NSR is significantly more expensive due to the need for specialized upgrades. A key modification is the strengthening of the hull to withstand the harsh Arctic conditions, including the effects of thick ice and extreme cold. These ice-strengthened hulls, often classified in Ice Classes, require additional steel plating and advanced structural design to ensure durability and safety. This also increases the weight of the vessel and can hamper cost efficiency.





The Northeast Passage (blue) and an alternative route through the Suez Canal (red) (image: Wikipedia)

Next to construction costs, insurance costs are also a factor. Due to the reduced proximity to maritime infrastructure and rapidly changing weather conditions, the risks are much higher than when operating in temperate waters. Some insurance companies charge up to 40% more to their basic premium, just to insure a one-time journey.⁷ Even with insurance coverage, it cannot be guaranteed that a rescue of a vessel along the NSR is possible. The risk of an accident in this region poses significant challenges. The harsh environment makes rescue operations nearly impossible. The narrow operational window between severe weather events, coupled with the limited maritime infrastructure, severely restricts emergency response capabilities, often rendering the recovery of a stranded or damaged ship unfeasible. This was demonstrated by the removal of the *Northguider* wreck, a fishing vessel in the proximity of Svalbard, which took nearly two years.⁸

Operational Dilemmas

If a ship is already equipped to operate on the NSR, there are several hurdles that make the journey more difficult. The first challenge is the communication along the coast. Strong winds can severely disrupt shortwave and VHF communications. Geostationary satellites in the region are often so low or even below the horizon at these high latitudes that a stable connection is not always guaranteed. This is especially relevant for future routes going through the Arctic Ocean. Norway, in connection with the US Space Force, is trying to close this gap for its military, via their Arctic Satellite Broadband Mission,⁹ but the problem for civilian operations still stands.¹⁰

In addition to reliable communication, effective navigation is essential for operating along the route. While the Northern Sea Route is better mapped than the Northwest

‘Monitoring ice thickness relies heavily on Russian icebreakers to track and manage changing ice conditions’

Passage, access to detailed and up-to-date navigational data is managed by the Russian authorities. Vessels navigating the NSR must maintain frequent communication with these authorities as the route conditions can change abruptly. For example, monitoring ice thickness relies heavily on Russian icebreakers to track and manage changing ice conditions. Normally used systems, such as the Electronic Navigational Chart, do not cover the entire route, so alternative navigation systems are required.¹¹ Dangerous weather, unpredictable currents and rapidly changing ice thickness naturally alter the NSR, adding complexity to navigation and potentially further reducing the time and cost-saving benefits of the

route. Depending on the size of the container ship, the bathymetric conditions along certain parts of the NSR make the water too shallow.¹² As a result, some ships, either because of the size of the container ship itself or because of natural obstacles, avoid these areas to avoid running aground.

In the event of an accident or maintenance, the sparse maritime infrastructure poses an additional challenge. Although there are five ports along the NSR, the maritime infrastructure is not as dense as in other regions. In addition to the weather conditions, SAR and emergency responses are therefore more difficult, including longer response times. Resupply options are also limited, not to mention port capabilities for advanced repairs, or ship handling capabilities.

The operability along the route, therefore, depends mainly on Russian authorities alongside Russian legal framework, which applies to the whole maritime domain independently of the Exclusive Economic Zone (EEZ), territorial or Internal waters status. To enter the NSR, vessels must submit for authorization from the national authorities at least fifteen working days prior to the date on which they intend to enter the NSR.¹³ Furthermore, this framework typically includes the requirement to use the assistance of Russian icebreakers for additional fees. According to Moscow, these practices are aimed at preventing accidents and ensuring safe passage. Russia justifies these regulations on the “ice” Article 234 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), according to which coastal states have the right to enforce laws targeting the prevention, reduction and control of marine pollution from vessels in ice-covered areas within the EEZ.¹⁴

Arctic Shipping

However, even when European countries would be allowed to ship via the NSR, the proximity to the Russian coast poses a significant risk. With cyber-attacks increasing in the Barents Sea,¹⁵ merchant shipping is likely to be targeted by cyber-espionage, such as port scanning. Protection along the NSR with dedicated national military vessels will be almost impossible, as the Russian legal framework requires special diplomatic clearance even for innocent passage. Other protection through deterrence, such as a NATO Maritime Standing Group, remains unlikely due to the specialized capabilities required to operate in these icy conditions and the limited preparedness of many member states for such environments.

Geopolitical Dilemma

Given the impact a closure of a maritime chokepoint poses, as recently demonstrated in the Red Sea and Suez Canal, a diversification of trade route options makes sense. Compared to the current route of Dutch merchant vessels via the Cape of Good Hope, the NSR could pose a viable option when considering the potential time and cost benefits. When looking at part of the cost factors, some Dutch companies have already acquired suitable ships for sailing through the NSR, but, apart from the ongoing problems using this route, the Dutch shipping industry would be dependent on Russia and its regulation. Russia's Anti-Access/Area Denial (A2/AD) capabilities over the Northern Sea Route grant it leverage over the Dutch economy. This opens the discussion whether Moscow would partially or completely close the NSR for international transits in the future. Although a complete closure of the NSR would damage Russia's own economy, the recent war in Ukraine has demonstrated that the Kremlin may be willing to take such a step. More likely, however, would be the restriction

or denial of passage for selected companies. This practice would indeed violate UNCLOS non-discriminatory rules for shipping, however seeing Russia's legal framework and the necessity of Russian permits to enter the NSR, such a practice could be possible.

It is also important to assess the future trajectory of shipping. Russian restrictions on European companies, trading between Europe and Asia, are plausible, potentially making the use of the Northern Sea Route (NSR) risky for European nations. However, it is unlikely that the Kremlin would restrict China's access to the NSR given the growing strategic partnership between the two countries.

This means two things: First, China could avoid its current security dilemma around the Strait of Malacca, also known as the Malacca Dilemma. As the Strait of Malacca is currently one of the world's busiest SLOCs, the blockade could have economic consequences. As the US is currently able to do so, Beijing would bolster its naval capabilities and economy if it were able to transit through the Northern Sea Route. This would also lead to a power shift in the South China Sea as a whole, as China would no longer, or to a lesser extent, have to consider its own economic prospects as the threat of blockade diminishes. For the Royal Netherlands Navy and other navies, this would lead to the need to further increase their presence in the region to compensate for the loss of deterrence and possibly find new pressure points for the People's Liberation Army Navy of China (PLAN). Secondly, through its relationship with Moscow, Beijing is not facing the same risk as European countries in using the NSR and is more likely to reap more of the positive benefits of this route.

In 2023, the New Shipping Line of China carried out seven container ship voyages between Asia and Europe via the Arctic Ocean (photo: Rosatom)

‘The Royal Netherlands Navy must play a central role in this strategy, as the future of the Arctic will be shaped primarily in the maritime domain’

Outlook

Looking at the economic values that underpin the viability of the NSR, the route is unlikely to become the new 'Suez'. It is an interesting alternative, especially to the route around the Cape of Good Hope, but realistically all shipping will be dependent on Russian politics, and one could cynically say that the NSR is the New Malacca Dilemma for Europe with the slight difference that Europe can always fall back on the now standing route through Suez. Spontaneous changes, such as selective access restrictions requiring a sudden switch to the Suez Canal route, would still incur significant additional costs. The Netherlands should proceed with caution when dealing with NSR shipping. Some problems will naturally resolve themselves, for example the short annual access period will eventually be prolonged by climate change, others like the security dilemmas can increase. Realistically, there will be more transit through the NSR as it is more advantageous for China due to less dependency on Western maritime infrastructure. Whether it will be the same for international transits from Europe to Asia remains to be seen.

This means for the military security, firstly, that the Dutch military must present itself as new economic ventures flourish in a new region, be it for the protection of SLOCs. Secondly, it has to face all the operational dilemmas with limited resources in a region that is not the country's primary front. Thirdly, in the face of a disappearing natural barrier between NATO's and Russia's border, it must be able to invoke Article 5 in the Arctic. While it's not necessary to face these challenges alone, and the Dutch are already involved in efforts to overcome operational challenges such as communication through their participation in the NORTHLINK initiative and different exercises like Steadfast Defender, the military has to tread carefully.¹⁶ Brussels own position on the Arctic is not clear, given Canada's disinterest in NATO's involvement in the region, and the European Northern countries with a wish for bigger NATO engagement under their lead on the other side. US interest in Greenland further intensifies the situation, as it is testing NATO's strength. The Hague must therefore strike a balance between relying on NATO as the cornerstone of Arctic security and engaging with other defence frameworks that do not have this exact internal fragmentation, such as the European Union, or broaden regional groupings such as the Nordic-Baltic Eight, where Central Europe does not play a role yet.

The new polar strategy must first respond to the new global situation, with the second Trump administration and the war in Ukraine. However, instead of dealing with isolated issues, the strategy should treat the Arctic as a single, interconnected maritime domain and develop a phased approach to climate adaptation in response to its increasing accessibility due to climate change. It should not only follow the Dutch White Paper on Defence 2024 in increasing ASW capabilities to deter Russia but also provide clear guidance on US interests in Greenland. This could bring the Nordic countries and the Netherlands even closer together. The Royal Netherlands Navy must play a central role in this strategy, as the future of the Arctic will be shaped primarily in the maritime domain.

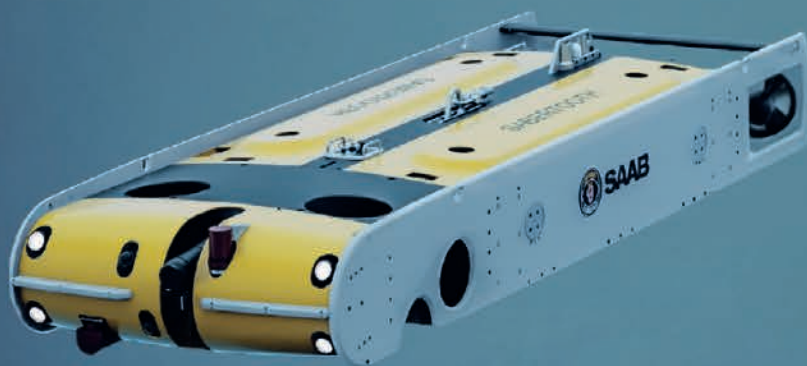
Anne Runhaar is a research assistant at ISPK, where she serves as co-editor of the upcoming volume in the Kiel Seapower Series, focusing on maritime security and strategy in South America. She is currently completing her MA thesis on international maritime law in the maritime domain of Svalbard. In her free time, she volunteers with German Student/Young Pugwash (GSYP), representing the group as a speaker at a side event during the Munich Security Conference 2024.

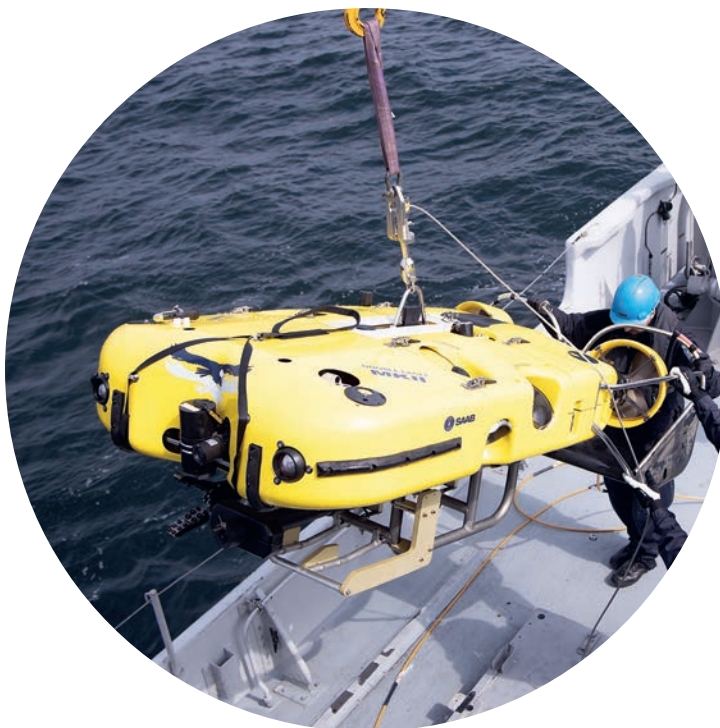
Noten

- 1 'How viable is Arctic shipping?', *The Economist*, June 28th 2024, see: <https://www.economist.com/the-economist-explains/2024/01/18/how-viable-is-arctic-shipping>
- 2 Centre for High North Logistics (2024): Overview of transit navigation on the NSR, Update 30 September 2024, Accessed 01.11.2024, Overview of transit navigation on the NSR. Update September 30, 2024. - Centre for High North Logistics.
- 3 Wergeland, Tor (2010), *Arctic Shipping Routes - Cost Comparisons with Suez*, Arctic Knowledge Hub, Accessed 23.11.2024, ARCTIS | Arctic Shipping Routes - Cost Comparisons with Suez
- 4 Willige, Andrea (2024): *Why the Red Sea shipping crisis will raise CO2 emissions*, World Economic Forum, Accessed 03.11.2024, Why the Red Sea shipping crisis will raise CO2 emissions | World Economic Forum.
- 5 Humpert, Malte (2011): *The Future of the Northern Sea Route - A "Golden Waterway" or a Niche Trade Route*, Arctic Institute, Accessed 23.11.2024, The Future of the Northern Sea Route - A "Golden Waterway" or a Niche Trade Route | The Arctic Institute - Center for Circumpolar Security Studies
- 6 International Maritime Organization (2015): *International Code for Ships Operating in Polar Waters*, Accessed 20.02.2024, International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code)
- 7 International Union Marine Insurance (2020): *Things to ponder for insurers as Arctic routes open up*, Accessed 12.11.2024, Things to ponder for insurers as Arctic routes open up.
- 8 Steen, Hermann: *Maritime casualties in the High North*, Wikborg | Rein, Accessed 19.11.2024, Maritime casualties in the High North.
- 9 Northrop Grumman: *Arctic Satellite Broadband Mission*, Accessed 23.11.2024, Arctic Satellite Broadband Mission | Northrop Grumman.
- 10 European Space Agency: *Arctic poses communications challenges*, Accessed 23.11.2024, ESA - Arctic poses communications challenges.
- 11 OCIMF (2017): *Northern Sea Route Navigation*, Accessed 23.11.2024; file.
- 12 van Hussen, K. et al. (2020), *Commercial Navigation Along the Northern Sea Route: Prospects and Impacts*, International Transport Forum Discussion Papers, No. 2020/19, OECD Publishing, Accessed 23.11.2024; Commercial Navigation Along the Northern Sea Route: Prospects and Impacts
- 13 Schönfeldt, Kristina (2017): *The Arctic in International Law*, Oxford Hart Publishing.
- 14 United Nations, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, 10 December 1982, Article 234, Accessed 14.11.2024, UNCL OS+ANNEXES+RES.+AGREEMENT.
- 15 Blair, Alex (2024): *Will the Northern Sea Route become commercially viable in the near future?*, In *Ship Technology Feature*, Accessed 23.11.2024, Will the Northern Sea Route become commercially viable in the near future? - Ship Technology.
- 16 NATO (2024): *NATO launches five new multinational cooperation initiatives that enhance deterrence and defence*; Accessed 31.03.2025, NATO - News: NATO launches five new multinational cooperation initiatives that enhance deterrence and defence, 17-Oct.-2024

Het strategische belang **VAN DE ZEEBODEM**

Het rapport 'High Value of the North Sea' uit 2020 van het The Hague Centre for Strategic Studies beschrijft het economische belang en kwetsbaarheden van kritieke onderzeese infrastructuur. Recente incidenten, vooral in de Oostzee, bevestigen dit. Doel van deze sabotageoperaties is de steun van het Westen aan Oekraïne en het NAVO-lidmaatschap voor Finland en Zweden te ondermijnen en de energieonafhankelijkheid van de Baltische staten te verstoren.





Sabotage van kritische infrastructuur op zee met schadelijke gevolgen voor de energiezuikerheid of meer focus op dergelijke aanvallen buiten de Oostzeeregio zijn mogelijkheden die het hybride conflict veder zullen escaleren. Investerings in diepzee capaciteiten zijn noodzakelijker dan ooit om deze bedreigingen vandaag en morgen het hoofd te bieden.

Door de Oostzee vaart tot 15 procent van het wereldwijde goederenverkeer. De beschreven scenario's zijn hier een aanzienlijke bedreiging voor de nationale veiligheid en belemmeren ze investeringen in offshore economische activiteiten. Zoals bijvoorbeeld windmolenparken in zee, die cruciaal zijn voor het behalen van de energietransitie doelstellingen. Dit dwingt de westerse landen aan de Noordzee om een resolute, afschrikkende houding aan te nemen en capaciteiten te ontwikkelen ter verdediging tegen sabotageacties. En dat is geen gemakkelijke opgave, want er is vrijwel geen enkele andere plek die complexere eisen aan technisch geavanceerde bewakings- en beveiligingssystemen stelt dan de zee.

Onderwateroperaties worden geconfronteerd met tal van uitdagingen, zoals sterke stromingen, temperatuur en druk in de diepzee of beperkt zicht en onderwaterpropagatie. Voor een succesvolle missie zijn daarom krachtige, robuuste en technologisch geavanceerde oplossingen nodig die in het beste geval multifunctionele capaciteiten hebben en autonoom werken om het risico voor personeel te minimaliseren en de kosten te verlagen. Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Noorwegen en Zweden zijn slechts enkele van de landen die hun strategieën voor gevechten op de zeebodem de afgelopen jaren hebben herzien en nu investeren in ultramoderne apparatuur, waaronder die van de Zweedse defensieaannemer Saab.

Er zijn verschillende maatregelen nodig

Als het gaat om vijandelijke aanvallen onder het wateroppervlak, kan dit niet worden opgelost met slechts één maatregel. Oorlogsvoering op de zeebodem omvat veel disciplines en alleen als ze samen worden ingezet, zal dit het gewenste effect hebben: ten eerste is een fysieke bescherming nodig door het ontwerp van kabels en pijpleidingen te verbeteren, zoals het gebruik van sterke materialen en beschermende lagen en/of een diepe ingraving in de zeebodem om schade door ankers en sleepnetten te voorkomen. Ten tweede is een voortdurende monitoring door onderwaterdrones en sensoren nodig die ook schadeanalyses kunnen uitvoeren, ondersteund door oppervlaktetoezicht door bestaande sensoren zoals radar, AIS en satellietbeelden om verdachte bewegingen van oppervlakteschepen op te sporen. Verdachte onderwateractiviteiten, zoals drones of het gebruik van sleepnetten, kunnen worden gedetecteerd door sonarsensoren en akoestische sensoren en GPS-trackers waarschuwen voor ongewenste bewegingen in de buurt. Ten derde moeten de near-realtime-gegevens van al deze middelen worden samengevoegd tot een situatieschets en worden gekoppeld aan inlichtingengegevens. Deze gegevens moeten vervolgens worden geanalyseerd en gecorreleerd om anomalieën, onregelmatigheden en verdacht gedrag te detecteren. In het ideale geval gebeurt dit met ondersteuning van AI voor realtime-rapportagesystemen om direct te waarschuwen voor potentiële bedreigingen. Dit kan leiden tot snelle communicatie en actie bij sabotage of schade, zoals noodteams die meteen kunnen ingrijpen. Ten vierde moeten onderwaterdrones en bescherming tegen sabotage worden gebruikt en verder ontwikkeld, bijv. elektromagnetische storing of sonarpulsen om vijandelijke drones uit te schakelen of automatische onderscheppingsdrones om verdachte objecten te neutraliseren. En tot slot kan geofencing voor infrastructuur en kabels virtuele zones creëren waarin niet-geautoriseerde objecten worden gedetecteerd en geblokkeerd. Deze lijst alleen al toont de complexiteit en diversiteit van de opgave.

Internationale regelgeving en samenwerking

Eén land alleen kan de Oost- of Noordzee niet beveiligen en beschermen. Daarom moeten de westerse landen samenwerken om kabels en pijpleidingen te beschermen. Ze moeten informatie uitwisselen over risicogebieden en regelingen invoeren die het ankeren in gebieden met een hoog risico verbiedt en die scheepvaartroutes vrijhoudt van kabels, vooral langs verplichte vaartroutes, om zo het risico op schade te minimaliseren. Daarnaast moeten samenlevingen hun weerbaarheid tegen de ontwrichtende gevolgen van dergelijke schade vergroten. En er moeten ook duidelijke verantwoordelijkheden zijn vastgelegd. Momenteel zijn veel instanties op regionaal, nationaal en internationaal niveau betrokken bij de bescherming van kritieke onderzeese infrastructuur, zoals kustwachten, marine, politie, maritieme rechtshandhaving en telecomorganisaties. Dit maakt het moeilijker om een duidelijke strategie in te voeren. Sterkere samenwerking tussen landen, organisaties en de industrie zou een grote stap voorwaarts zijn om de complexe taken

”Saab volgt een alomvattende aanpak voor kritieke onderzeese infrastructuur met een uitgebreid portfolio van verschillende sensoren, bemande en onbemande platformen onder en boven het oppervlak.”

te verdelen en ervoor te zorgen dat we actie ondernemen. In 2024 lanceerden Noorwegen en Duitsland een gezamenlijk initiatief om de rol van de NAVO bij de bescherming van kritieke onderzeese infrastructuur te versterken. Beide landen stelden voor om regionale hubs voor kritieke onderzeese infrastructuur te creëren voor verschillende maritieme gebieden binnen het verantwoordelijkheidsgebied van de NAVO, zoals de Noordzee, de Oostzee, de Atlantische Oceaan en andere. Het idee is dat deze hubs dan kunnen worden voorzien door één of een groep bondgenoten.

Noorwegen heeft bijvoorbeeld aangeboden om een hub voor kritieke onderzeese infrastructuur voor het Hoge Noorden op te stellen, terwijl Duitsland bereid en vastberaden is om de verantwoordelijkheid in de Oostzee op zich te nemen. Op deze manier kunnen westerse landen een sterke verdedigingslinie tegen aanvallen opbouwen.

Een kwestie van precisie

Saab leverde wereldwijd meer dan 900 voertuigssystemen, van op afstand bediende werkvoertuigen (ROV's), inspectie- en observatie-ROV's, onderzoeks-ROV's, autonome onderwatervoertuigen (AUV's) tot ROV-tooling, en is een van de toonaangevende leveranciers voor zowel commerciële als militaire toepassingen. Door continu te innoveren wordt het bedrijf vertrouwd met complexe taken in enkele van de meest uitdagende omgevingen ter wereld. In kustgebieden is het Double Eagle-familiesysteem, dat wordt ingezet door zeemachten over de hele wereld, geschikt om een grote verscheidenheid aan bedreigingen onder het oppervlak tegen te gaan. De voertuigen, namelijk Double Eagle MDS, SAROV en MuMNS, kunnen vanaf elk type schip, vanaf de kust of vanaf een geschikt voertuig worden gelanceerd en zorgen voor een veilige, kostenefficiënte en betrouwbare oplossing voor mijnbestrijding (MCM) op operationele diepten tot 500 meter. Terwijl het Double Eagle Mine Disposal System (MDS) de toonaangevende oplossing is voor het ruimen van niet-ontplofte mijnen, kan het veelzijdige hybride systeem Semi-Autonomous Remotely Operated Vehicle (SAROV) zowel autonoom (als AUV) voor detectie, classificatie en identificatie als op afstand (als ROV) worden gebruikt voor het ruimen van mijnen. Het robuuste ontwerp en de modulariteit van SAROV garanderen uitzonderlijke prestaties en een significant bereik en uithoudingsvermogen. Het Multi-shot Mine Neutralisation System (MuMNS) biedt een nieuwe generatie van neutralisatie en immunisatie tegen mijnen. Het ROV is zeer effectief en wendbaar met zes vrijheidsgraden en is uitgerust met geavanceerde sensoren voor een nauwkeurige identificatie van mijnen. MuMNS versnelt de operaties en verlaagt zo tegelijk de kosten van MCM-operaties. Ook Saabs Sea Wasp, die wordt gebruikt door de Nederlandse Defensie Duikgroep, is zeer effectief in het lokaliseren, identificeren en neutraliseren van geïmproviseerde

Multi-Shot Mine Neutralisation System MuMNS





explosieven (IED's), vooral in krappe ruimtes en moeilijke omgevingen zoals bij sterke stroming en havens. Het systeem is ontworpen om door slechts twee mensen bediend te worden, kan eenvoudig worden geconfigureerd om te voldoen aan de specifieke eisen van elke missie en bestaat uit een voertuig, generator, pilootstation, lier en stroomvoorziening. Het systeem kan vanaf de oppervlakte worden bestuurd met behulp van een bedieningsconsole aan boord van een ondersteuningsschip of vanaf een voertuig op dok. De Doppler Velocity Log (DVL) en Internal Measurement Unit (IMU) aan boord van de Sea Wasp bieden navigatiemogelijkheden, waardoor het specifieke waypoints kan registreren en verzenden. Het voertuig zelf is uitgerust met Saabs unieke iCON intelligente besturingssysteem voor uitzonderlijke wendbaarheid.

Als een aanval niet kon worden voorkomen, moet de schade zo snel mogelijk worden hersteld. Kritieke onderzeese infrastructuur heeft ook voortdurend reparatie- en onderhoudswerkzaamheden nodig. Sabertooth is een krachtig en toch lichtgewicht platform dat beschikbaar is in zowel enkelwandige als dubbelwandige versies waarbij Saab militaire tech-

waardoor geen kosten meer zijn voor oppervlakteschepen. Dit 'zwevende' hybride AUV/ROV-diepzeevoertuig heeft een wendbaarheid van 360 graden met zes vrijheidsgraden, interfaces voor sensoren en uitrusting ter ondersteuning.

De urgentie neemt toe

De Europese Unie en de NAVO hebben in 2023 een gezamenlijke taskforce voor weerbaarheid en de bescherming van kritieke infrastructuur opgericht om de capaciteiten in de Oostzee verder te ontwikkelen en te coördineren. Onlangs, in maart 2025, werd er in Den Haag een NAVO-seminar over Seabed Security georganiseerd, waarin manieren werden belicht om kritieke onderzeese infrastructuur te beschermen. Dit is een duidelijke verbintenis om de maritieme veiligheid te garanderen en kritieke infrastructuur te beschermen. Daarnaast benadrukt het de urgentie en het belang van deze kwesties op internationaal niveau. De tijd dringt echter en het is absoluut cruciaal dat er zo snel mogelijk een geharmoniseerde en gecoördineerde aanpak komt. De samenwerking tussen bondgenoten en de combinatie van technische, operationele en wettelijke tegenmaatregelen kunnen de kwetsbaarheid van kabels en pijpleidingen op de zeebodem van de Oostzee en andere risicogebieden aanzienlijk verminderen. Het opsporen en tegengaan van bedreigingen voor kritieke onderzeese infrastructuur vereist gezamenlijke operaties en een uitgebreid defensie- en veiligheidsvermogen. Een dergelijk vermogen moet zorgen voor een effectieve, efficiënte en betaalbare bescherming door de integratie van technische systemen, gecoördineerde procedures en strategische vooruitziendheid. Een sterke samenwerking met de industrie is ook essentieel voor de bescherming van communicatie-, energie- en internetinfrastructuur.

” Om een missie succesvol te laten zijn, zijn krachtige, robuuste en hightech oplossingen. ”

nologie met commerciële ROV/AUV-technologie heeft gecombineerd. Dankzij zijn kleine formaat, kabelloze bediening en wendbaarheid kan de Sabertooth zich eenvoudig en veilig in en rond complexe constructies voortbewegen. Hierdoor is het voertuig ideaal voor offshore-controlewerkzaamheden en autonome IMR van onderzeese installaties en tunnels. De Sabertooth kan zelfstandig naar de dokunit gaan en daar 24/7 blijven. Indien er een 'garage' op de zeebodem wordt gebruikt, kan hij zelfs tot zes maanden zonder onderhoud,



Texel/Tbilisi, 09 april 2025

Kleur bekennen

Geregeld kom ik in Zodi, een klein Georgisch dorpje dat ligt op een bergplateau niet ver van de stad Tsjiatoera. Ik bezoek er de nazaten van een soldaat uit het Rode Leger.

Kosta, de soldaat, ligt sinds 1946 begraven op het Sovjet Ereveld in Leusden. Ik ben de adoptant van zijn graf. Na een bezoek aan het KPU-bedrijf aan het Zeisterspoor rijd ik nog wel eens door naar de Leusdense Dodeweg om bij het graf de bloemetjes buiten te zetten. Op 6 januari, het orthodoxe kerstfeest, krijgt Kosta van mij een kerstkrans. Ik maak dan een foto van het graf in kerstsfeer en stuur deze naar zijn familie in Zodi.

De connectie tussen de Georgische familie in Zodi en 'mijn' Kosta kwam tot stand op basis van de vasthoudendheid van de Stichting Sovjet Ereveld. Die stichting zet zich in voor de identificatie van oorlogsslachtoffers op het ereveld en de opsporing van hun nabestaanden, die nooit waren geïnformeerd over het lot van hun vermiste familielid. De directie en het bestuur nemen het op als een morele verplichting om zich blijvend in te spannen voor de identificatie van alle naamloze soldaten die daar begraven liggen. Van tot steen verworpen onbekenden worden zij zo weer mensen met een naam en een gezicht. En mensen met een (soms heel uitgebreide) Kaukasische of Centraal Aziatische familie.

Het was hier, op het tuinpad van Kosta's familie in Zodi, waar ik zijn nabestaanden een aantal jaren geleden voor

het eerst ontmoette. Stichting Sovjet Ereveld had de nabestaanden opgespoord. Zo kon hij na ruim 75 jaar 'bestemming onbekend' eindelijk thuisgebracht worden. Mijn gezellige tochten van Nederland naar Zodi – waar ik weet dat Kosta's hartelijke familie, de notentaart en het idyllische landleven mij wacht – is in niets te vergelijken met de tocht die Kosta in omgekeerde richting, van Zodi naar Nederland, maakte. De barre tocht van de Sovjetsoldaat startte op het tuinpad in Zodi. Vanuit hier werd hij in de lente van 1941 opgeroepen om te vechten in het Rode Leger, aan het oostelijke front, vier dagen na de Duitse inval. De jonge Georgiër keerde nooit meer terug, want vier jaar later was hij dood.

In 1941 werd Kosta opgeroepen om dienst te doen in het Rode Leger. Hij werd krijgsgevangen gemaakt door de Duitsers. In het krijgsgevangenenkamp, waar Sovjetsoldaten massaal stierven door de slechte behandeling, kreeg Kosta de kans om onderdeel uit te maken van het Georgische Infanteriebataljon 822. Dit bataljon verbleef van september 1943 tot januari 1945 in Zandvoort. De groep Georgische soldaten bij Zandvoort, die gedwongen in Duitse dienst zaten, werd uiteindelijk verplaatst naar Texel, met uitzondering van ongeveer twintig Georgiërs die werden

‘Met het adopteren van het graf van Kosta in Leusden hoop ik samen met de Stichting Sovjet Ereveld het gesprek aan te moedigen over de dood, het sterven, en de geschiedenis van deze Sovjetsoldaten’

(foto: K. van Huizen | Stichting Sovjet Ereveld)



gelegerd op het fort aan de Sint Aagtendijk. Op dat fort waren tijdens de laatste maanden van de bezetting nog maar twee Duitse Feldwebels gestationeerd. Zij maakten deel uit van het munitie-verspreidingspunt 'Monika'. Twee Georgiërs kwamen in contact met iemand van de Binnenlandse Strijdkrachten. De twee waren bereid om de BS te helpen. Ze leverden wapens en vooral munitie. Het bleef allemaal goed gaan tot op 20 april 1945 Feldwebel Dietrich vier Georgiërs, waaronder Kosta, betrapte op het stelen van handgranaten. Hij belde uiteindelijk de Feldgendarmerie, de Duitse marechaussee, in Beverwijk en de Ordnungspolizei in Zaandam. Die twee eenheden waren snel ter plaatse en schoten de vijftien Georgiërs ter plekke dood. De zestiende Georgiër werd later die avond uit het bed van zijn Hollandse vriendin gelicht en gefusilleerd.

Zo is Kosta in de lente van 1945 door soldaten van het Nazi-leger geëxecuteerd. Vier jaar eerder had hij zijn jonge vrouw Paretje en hun twee zoontjes achtergelaten in Zodi. Bij zijn dood was Kosta nog maar 33 jaar oud. Op het fort vonden hij en zijn Georgische strijdmakkers een haastig, ondiep graf, waarna zij op 28 maart 1946 werden herbegraven op het Sovjet Ereveld in Leusden. Op dit ereveld liggen ook slachtoffers van Kamp Amersfoort. Hier arriveerden op 27 september 1941 ruim honderd krijgsgevangen Sovjetsoldaten. Na maandenlang als beesten behandeld te zijn, werden op 9 april 1942 de nog levende 77 soldaten door de Duitse bezetter gefusilleerd.

'In wat voor gemoedstoestand zal Kosta op de dag van zijn vertrek uit Zodi hier het tuinpad afgelopen zijn?' vraag ik aan de weduwe van de zoon van Kosta die ik tijdens mijn bezoeken aan Zodi ontmoet. De stokoude dame is de enige die Paretje (haar schoonmoeder) nog persoonlijk gekend heeft. 'Hij zal gedacht hebben dat hij snel weer terug zou zijn, hij zag het als een avontuur. Hij heeft niet kunnen voorvoelen dat het afscheid voor eeuwig zou zijn. En hij was ontzettend trots om in het Sovjet Leger te mogen dienen. Dat was voor ons heel eervol destijds. Kosta werd een heuse Sovjetsoldaat en droeg met trots de Sovjet emblemen op zijn uniform!'. 'Daar denk ik heel anders over!', roept de achterkleindochter van Kosta.' De jonge psychologiestudent uit Tbilisi loopt al maanden mee met de anti-Russische protesten in de Georgische hoofdstad.

Met het adopteren van het graf van Kosta in Leusden hoop ik samen met de Stichting Sovjet Ereveld het gesprek aan te moedigen over de dood, het sterven, en de geschiedenis van deze Sovjetsoldaten. Het gaat tevens om het levend houden van de nagedachtenis. In tijden waarin we ons grote zorgen maken over vrede en veiligheid, is het van belang te erkennen wat oorlog met gewone mensen doet. Het graf van Kosta biedt mij een band tussen de doden en de levenden en ik kan er deze relatie ook enigszins nieuw leven mee inblazen. Kosta's familie lijdt onder de vroege dood van hun stamvader, ook na 83 jaar. Paretje werd erdoor gedwongen haar zoontjes alleen op te voeden terwijl zij jarenlang tevergeefs op de terugkeer van haar echtgenoot wachtte. De twee jongens groeiden zonder vader op en het duurde lang voordat de familie

een meer welvarende toekomst op kon bouwen. Zijn achterkleindochter draagt de gelaatstreken van haar overgrootvader in haar gezicht – dat zie ik wanneer ik de foto van Kosta naast de hare leg. En wat bij alle nakomelingen nog steeds als gevoelswaarde leeft: zij zouden Kosta het liefst thuis in Zodi willen (her-)begraven. Of het daar ooit van zal komen is de vraag, want hoe (her)begraaf je iemand na 83 jaar in zijn eigen tuin wanneer die tuin inmiddels een door Chinese corporaties ontgonnen Mangaanmijn is geworden is?

Ook op het eiland Texel zijn graven van soldaten die dienden in het Sovjetleger. Ook zij kozen uiteindelijk – als krijgsgevangenen van het Duitse leger en na een uitputtende treinreis in veewagens vanuit het oostfront naar Nederland – om het Duitse uniform te dragen. Zo veranderden hun uniformen van kleur. Je kunt je afvragen hoe dat zat met de kleur van hun denken. Als ik met Georgiërs in Tbilisi spreek, dan roemen zij de moed van de op Texel gelegeerde Georgische soldaten die zich daar uiteindelijk tegen de Duitsers keerden. Op Texel lijkt men niet steeds diezelfde mening toegedaan te zijn: kozen de Georgiërs bij het aanstaande verlies van de Duitsers niet eerder voor het redden van hun eigen hachje?

Op 9 april 2025, om 06:30 uur, werd bij Monument Koedriest (Kamp Amersfoort) stilgestaan bij de executie van de 77 Sovjet soldaten. De herdenking vindt jaarlijks plaats op het tijdstip van hun executie in 1942. Ik hield dit jaar de herdenkingsrede, waarschuwde voor demonisering en dehumanisering van de onbekende ander, en plaatste daarna een kaars bij het monument. Ik deed dat met 76 anderen, opgesteld in rijtjes van vier, rijtje voor rijtje naar voren. Zoals 83 jaar geleden de Sovjetsoldaten in rijtjes van vier hun gedwongen dood tegemoet traden.

Op dezelfde dag wordt op de Georgische begraafplaats Hoge Berg op Texel een nieuw monument onthuld. Geplaatst op 10 centimeter van het monument uit 1952 is nu van de oude Sovjetsymbolen plots niets meer te zien. Het nieuwe monument is om die reden omstreden en de Texelse burgemeester trok zijn deelname aan de ceremonie in. Tijdens de nacht voorafgaand aan de onthulling van het nieuwe monument wordt het bouwwerk met dikke klodders zwarte verf besmeurd. In de nacht rijdt een schoonmaakploeg voor om de zaak voor het eerste ochtendlicht wit te wassen.

KL TZ (SD) drs. Caecilia Johanna van Peski (1970) studeerde Onderwijs- en Cultuurpsychologie en Civiel-Militaire Interactie. Zij werkte vervolgens voor verschillende multilaterale organisaties, waaronder de EU, NAVO, OVSE en de VN. Sinds 2020 is zij verbonden aan de Koninklijke Marine. www.vanpeski.org

Verantwoorde be

Hoe neurowetenschap inzicht geeft in de effectiviteit van automatisering bij de Koninklijke Marine

De Koninklijke Marine kampt met een dubbele uitdaging: minder bemanningsleden aan boord en een toenemende operationele druk door een veranderend geopolitiek landschap. Tegelijkertijd staat de vloot de komende jaren voor grootschalige vervangingen en modernisering, terwijl de personele bezetting daalt. Om de operationele gereedheid te waarborgen, zijn innovatieve oplossingen noodzakelijk.

manningsreductie



De potentie en uitdaging van automatisering

Automatisering lijkt een potentiële oplossing. Het Commando Zee-strijdkrachten (CZSK) en het Commando Materieel & IT (COMMIT) investeren in geavanceerde systemen die de werkdruk van bemanningsleden moeten verlichten. Een voorbeeld hiervan is de introductie van de Automatische Advies Functies (AAF), een softwareprogramma dat personeel in de technische centrale (TC) ondersteunt bij toezicht, besluitvorming en het ondernemen van kritieke acties in noodsituaties in de machinekamer (MK). Het idee achter AAF is dat het taken overneemt van ervaren bemanningsleden, waardoor minder (senior) personeel nodig is en de TC met minder personeel kan worden bemant. In de praktijk blijkt dat automatisering niet altijd de werkdruk verlaagt zoals gehoopt en in sommige gevallen zelfs nieuwe uitdagingen creëert. Sterker nog, sommige schepen die AAF hebben geïmplementeerd ervaren gemengde resultaten. In plaats van lagere werkdruk rapporteren sommige bemanningsleden juist een toename van de mentale belasting.

LEES VERDER →



Innovatie in actie: onderzoeksteam en instructeurs enthousiast over (neuro) onderzoek op KMTO

Waarom leidt automatisering in sommige gevallen tot verbetering, terwijl het in andere gevallen juist nieuwe problemen veroorzaakt? De sleutel ligt in de interactie tussen mens en technologie. Automatisering is geen wondermiddel dat zelfstandig al het denkwerk van de bemanning overneemt; in vrijwel alle marine-operaties blijft de mens verantwoordelijk voor cruciale beslissingen, het nemen van initiatief en het oplossen van onvoorziene situaties. Hierdoor verschuift de cognitieve werkdruk: soms verlicht technologie de last, maar soms introduceert het juist een nieuwe mentale belasting. Denk bijvoorbeeld aan het aanleren van nieuwe procedures, het omgaan met uitzonderingen en het bewaken van geautomatiseerde systemen.

In dit artikel laten we zien hoe neuro-ergonomie¹, en in het bijzonder een technologie genaamd functional Near-Infrared Spectroscopy (fNIRS), inzicht kan geven in de vraag of automatiseringssystemen zoals AAF daadwerkelijk bijdragen aan het verlagen van de werkdruk. We bespreken de opzet en resultaten van een recent onderzoek en de lessen die hieruit te trekken zijn. Onze centrale boodschap: de effectiviteit van automatisering wordt niet alleen bepaald door de kwaliteit van de technologie, maar ook door de mate van training van gebruikers en de objectieve meting van de afname van cognitieve belasting.

Het probleem: waarom wordt AAF niet consequent gebruikt op alle marineschepen waarop het is geïnstalleerd?

De potentie van automatisering

Binnen de marine wordt al geruime tijd gezocht naar automatiseringsoplossingen om de werkdruk op personeel te verlichten. Denk bijvoorbeeld aan geavanceerde navigatiesoftware, zoals het Integrated Bridge Management System (IBMS), of aan systemen voor machinekamermonitoring, zoals het Integrated Platform Management Sys-

tem (IPMS). Het uitgangspunt is dat taken die complex, repetitief, tijdrovend of gevaarlijk zijn, worden overgenomen door automatisering, zodat de operator zich beter kan concentreren op het daadwerkelijke missiebelang. Bij AAF in de TC gaat het specifiek om het *real-time* bewaken van de status van diverse machinekamersystemen en de gekoppelde noodprocedures. Bij een calamiteit – zoals een brand in de machinekamer – kan AAF automatisch noodprocedures in gang zetten: denk aan het afsluiten van de brandstofaanvoer, het activeren van een blusinstallatie of het uitschakelen van waarschuwingen en vocale alarmen. Hierdoor kan een minder ervaren onderofficier potentieel dezelfde taken uitvoeren als een meer ervaren collega, waardoor de TC met minder personeel bezet kan worden.

Realiteit: acceptatie blijft achter

Ondanks de veelbelovende mogelijkheden van AAF is de brede implementatie tot nu toe beperkt. Een belangrijke oorzaak is dat personeel vaak onvoldoende is getraind in de werking van de software. Hierdoor maken operators ofwel gebruik van het systeem, óf helemaal niet. Daarnaast speelt technologische weerstand een rol. Beman-

‘Traditionele methoden voor het meten van werkdruk – meestal via vragenlijsten – bieden weinig inzicht in wat er tijdens de operatie in het hoofd van de operator gebeurt’

ningsleden die al jaren vertrouwd zijn met een beproefde werkwijze, ervaren de automatisering als een 'zwarte doos' waarin ze geen volledig inzicht hebben. Dit leidt tot scepsis en een gebrek aan draagvlak. Ook de traditionele methoden voor het meten van werkdruk – meestal via vragenlijsten – bieden weinig inzicht in wat er tijdens de operatie in het hoofd van de operator gebeurt, waardoor het moeilijk is om objectief vast te stellen of de mentale belasting daadwerkelijk afneemt of juist toeneemt.

Een recente studie bij de KMTO

Opzet en doel van het experiment

Om meer inzicht te krijgen in de interactie tussen mens en automatisering, is bij de Koninklijke Marine Technische Opleidingen (KMTO) een experiment uitgevoerd in een gesimuleerde maritieme omgeving. Het doel was te onderzoeken of het gebruik van AAF bij een complexe machinekamerbrand daadwerkelijk leidt tot een lagere cognitieve werkbelasting. Daarnaast moest het onderzoek achterhalen welke rol ervaring en training in deze automatiseringssoftware spelen.

Voor dit experiment zijn acht operators geselecteerd die als chef van de wacht (CvdW)² konden optreden. Zij verschilden in leeftijd, rang en eerdere ervaring met AAF. In een realistische simulator, de Multi Platform Procedure Trainer (MPPT)³, moesten zij twee opeenvolgende scenario's uitvoeren:

- Scenario A (manueel): een brand in de gasturbinemodule moest volledig handmatig worden bestreden, zonder enige hulp van AAF;
- Scenario B (geautomatiseerd): exact hetzelfde scenario, maar nu met AAF ingeschakeld om bepaalde stappen automatisch uit te voeren, zoals het afsluiten van brandstofkleppen, het starten van alternatieve voortstuwing en het genereren van meldingen.

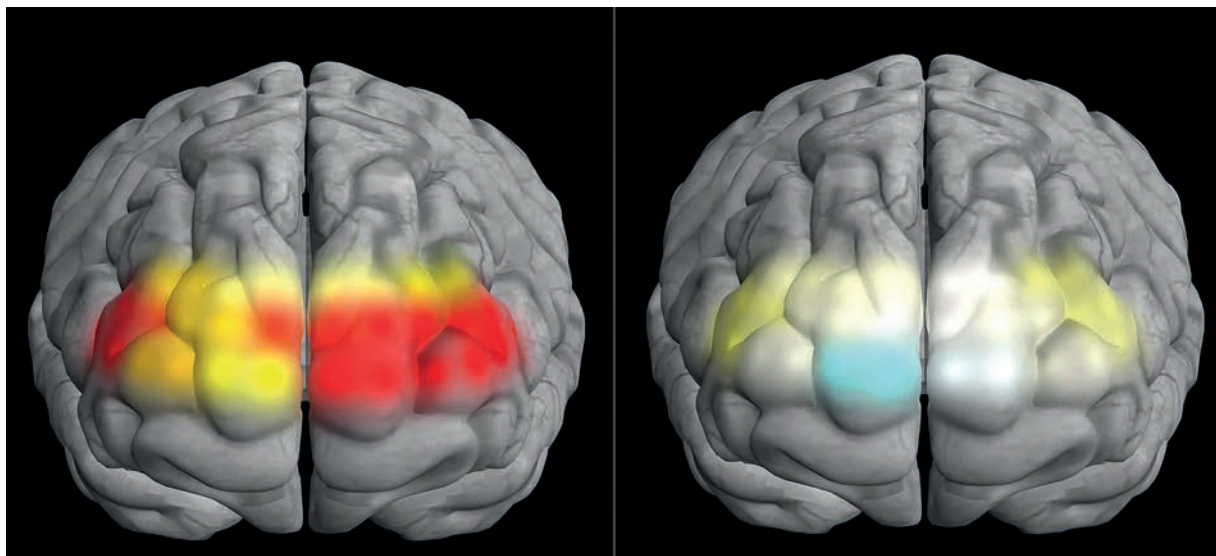
Hoe hebben we gemeten? fNIRS als neuro-ergonomische meetmethode

Om de cognitieve werkbelasting van de bemanningsleden tijdens beide scenario's objectief te kunnen meten, maakten we gebruik van fNIRS. Dit is een draagbare technologie die hersenactiviteit registreert via nabij-infrarood licht. Door lichtbronnen en detectors op het hoofd te plaatsen, kan in *real-time* de zuurstofverzadiging in de bovenste lagen van de hersenen – met name de prefrontale cortex – worden gemeten. Deze hersenregio speelt een cruciale rol bij besluitvorming, focus en aandachtsverdeling. fNIRS heeft verschillende voordelen die het geschikt maken voor simulators en mogelijk ook aan boord van schepen. Zo is de apparatuur compact en draagbaar, waardoor metingen kunnen plaatsvinden in een omgeving die dicht bij de operationele praktijk ligt (zie onderstaande foto). Daarnaast kent het systeem relatief veel bewegingsvrijheid. Hoewel extreme bewegingen worden vermeden, is fNIRS minder gevoelig voor bewegingsartefacten dan



Voorbeeld van een fNIRS-headset die de zuurstofverzadiging in de prefrontale cortex meet. De real-time data wordt direct doorgestuurd naar een datalogger (laptop)

Verantwoorde bemanningsreductie



Verskil in hersenactivatie tussen 'onervaren' (links) en 'ervaren' (rechts) gebruikers

bijvoorbeeld EEG of fMRI. Bovendien geeft het systeem directe, *real-time* feedback. De meetgegevens zijn direct te volgen, zodat pieken in hersenactiviteit op specifieke momenten (bijvoorbeeld tijdens alarmering of procedure-wisselingen) direct te analyseren zijn.

Resultaten

CvdW's met AAF-ervaring profiteren van AAF

CvdW's met eerdere ervaring met AAF vertoonden een meetbaar lagere hersenactiviteit tijdens het bestrijden van de gesimuleerde brand in de gasturbinemodule. Hierdoor konden zij zich beter richten op kerntaken zoals coördinatie en besluitvorming, omdat routinematige handelingen grotendeels automatisch werden uitgevoerd.

Ongetrainde CvdW's raken overbelast

CvdW's zonder, of met weinig AAF-ervaring voelden zich vaak onzeker over wat de software wel en niet deed. Dit werd bevestigd door hogere fNIRS-metingen. Zij combineerden namelijk twee cognitief belastende taken: het uitvoeren van de juiste noodprocedures en het constant monitoren van een voor hen nieuw systeem.

fNIRS biedt real-time inzicht

In tegenstelling tot de achteraf ingevulde vragenlijsten, registreerden de fNIRS-data exact de momenten waarop de mentale belasting piekte tijdens de noodprocedure. In figuur 2 geven de kleuren de mate van activatie (vergeleken met baseline) aan in de prefrontale cortex tijdens een MK-noodprocedure in de MPPT-trainer. De onervaren gebruiker laat duidelijke pieken zien bij het gebruik van de AAF-software, terwijl de ervaren gebruiker stabielere en lagere activering heeft.

De rol van training

Een van de meest opvallende bevindingen uit het onderzoek is het effect van korte, gerichte training. Een CvdW, zonder ervaring met AAF, die in het eerste scenario met AAF hoge pieken in hersenactiviteit vertoonde, liet na slechts vijftien minuten uitleg en oefening een

aanzienlijke daling zien. De hersenactiviteit was daarna vergelijkbaar met die van een ervaren AAF-gebruiker. Dit suggereert dat een groot deel van de mentale belasting voortkomt uit onbekendheid met AAF, en dat zelfs een korte training de effectiviteit van automatisering aanzienlijk kan vergroten.

Kort samengevat

De resultaten tonen aan dat AAF de cognitieve belasting van de CvdW's significant kan verminderen—mits zij goed bekend zijn met de software en begrijpen welke taken geautomatiseerd zijn. Zonder deze kennis kan de werkdruk juist toenemen. Dankzij de inzet van fNIRS, naast traditionele meetinstrumenten zoals de NASA Task Load Index (NASA-TLX⁴), kon het onderzoeksteam in *real-time* vaststellen wanneer en waardoor de mentale belasting piekte. Deze inzichten bieden een stevige basis voor gerichte trainingsprogramma's en de verdere ontwikkeling van automatiseringssystemen binnen de marine.

Kansen voor de Koninklijke Marine

fNIRS als innovatie en meetinstrument

Hoewel de inzet van fNIRS in militaire context, buiten de training van gevechtspiloten, nog relatief nieuw is, biedt deze technologie de Koninklijke Marine grote kansen om cognitieve belasting objectief in kaart te brengen. Denk bijvoorbeeld aan het beoordelen van nieuw ontwikkelde softwaremodules voordat deze op grotere schaal worden geïmplementeerd, of aan het monitoren van trainees tij-

‘Een van de meest opvallende bevindingen uit het onderzoek is het effect van korte, gerichte training’

Over fNIRS en validiteit

fNIRS is al sinds eind jaren negentig in ontwikkeling, maar pas de afgelopen tien jaar zijn de systemen draagbaar en robuust genoeg geworden om buiten het laboratorium in te zetten. Dit betekent dat de Koninklijke Marine zich in een pionierspositie bevindt door de technologie direct toe te passen in realistische of operationele omgevingen. De validiteit van fNIRS als meetmethode voor cognitieve belasting is in tal van wetenschappelijke publicaties bevestigd.⁵ Zo zijn er vergelijkingen gemaakt met fMRI-studies die laten zien dat veranderingen in zuurstofverzadiging in de prefrontale cortex sterk correleren met hogere cognitieve belasting.⁶

Wordt alles gemeten?

Nee, fNIRS meet primair wat er in het bovenste deel van de hersenen (de cortex) gebeurt. Emotionele reacties, stress of vermoeidheid kunnen natuurlijk ook in andere delen van de hersenen spelen. Toch is de pre-

frontale cortex een belangrijke aanwijzer voor 'mentaal werk' rondom beslissingen en planning. Tegelijk moeten de metingen wel correct worden geïnterpreteerd. Een hogere activiteit in de prefrontale cortex is niet per definitie slecht: het kan erop duiden dat een operator geconcentreerd en actief is. Pas bij extreme of langdurige pieken wordt het risicovol.

Koppeling met andere metingen

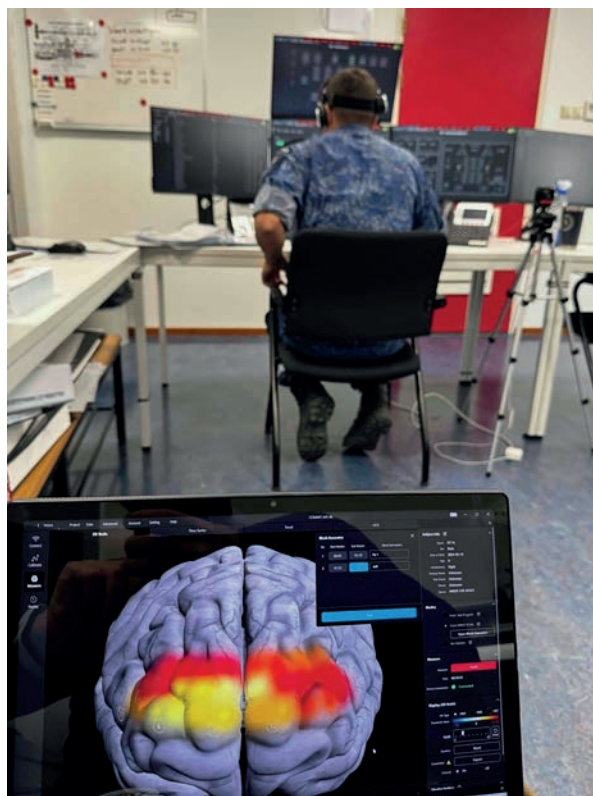
Om een volledig beeld te krijgen, raden we aan fNIRS te combineren met NASA-TLX – een bekende vragenlijst om subjectief de ervaren werkdruk te kwantificeren, prestatiemetingen – bijvoorbeeld hoe snel en effectief een brand is geblust, of hoeveel fouten zijn gemaakt in de procedure, en fysiologische parameters zoals hartslagvariabiliteit (HRV) of pupilgrootte. Door een multi sensorische aanpak te hanteren, ontstaat een holistisch beeld van wat er in het hoofd en het lichaam van de operator gebeurt.

dens simulatorsessies, zodat instructeurs in *real-time* kunnen zien wanneer de mentale belasting te hoog oploopt. In de toekomst zou fNIRS zelfs kunnen worden ingezet aan boord om bemanningsleden tijdens langdurige of kritieke missies te monitoren. Dit zou tijdig signaleren wanneer vermoeidheid of overbelasting optreedt, waardoor gerichte interventies mogelijk zijn en inzichtelijk raakt welke processen verder geautomatiseerd kunnen worden. Deze toepassingen laten zien dat fNIRS meer is dan een experimenteel meetinstrument; het heeft de potentie om een integraal onderdeel te zijn van hoe de marine innovaties implementeert, optimaliseert en onderhoudt.

Nieuwe kijk op training en implementatie

Uit het onderzoek blijkt dat een relatief korte, gerichte training al veel kan bijdragen aan het verminderen van cognitieve belasting bij het gebruik van geautomatiseerde systemen zoals AAF. Dit suggereert dat overgang van overbelasting naar het efficiënt gebruik van automatisering klein kan zijn, mits de bemanning precies begrijpt wat de software wel en niet overneemt. Het ontwikkelen van beknopte, maar effectieve opleidingsmodules die zich richten op kernfuncties, beperkingen en veelvoorkomende scenario's kan daarom van grote meerwaarde zijn. fNIRS kan hierbij worden ingezet om trainees *real-time* inzicht te geven in hun mentale inspanning, zodat zij beter begrijpen wanneer en waarom cognitieve belasting toeneemt.

Daarnaast is het essentieel om automatiseringssoftware grondig te evalueren voordat deze aan boord wordt geïmplementeerd. Dit vergroot de kans op acceptatie binnen de organisatie. Pas wanneer automatisering aantoonbaar effectief is getest in een simulator omgeving, zoals de MPPT, en alle stakeholders betrokken zijn geweest, kan het verantwoord worden ingevoerd. Uit de vragenlijsten bleek bovendien dat een onboard trainingssimulator (OBTS) hierin van grote toegevoegde waarde kan zijn. Hiermee kan de software niet alleen in een simulator, maar ook aan boord worden getest.



Real-time fNIRS-meting in de MPPT-trainer

Vervolgstudie

Naast MK-noodprocedures zijn er veel andere domeinen binnen de Koninklijke Marine waarin cognitieve taken zeer intensief kunnen zijn en waar automatisering een belangrijke rol kan spelen. Denk bijvoorbeeld aan complexe Command and Control (C2), of de bediening van radar-, sonar- en wapensystemen via het *combat management system*. In een geplande vervolgstudie met de Onderzeedienst zal fNIRS worden ingezet waar, gedurende de Chef

Verantwoorde bemanningsreductie

Onderwater Bedrijf (COWB)-opleiding, de hoogste cognitieve belasting bij operators optreedt. De hypothese is dat hier een aanzienlijke winst te behalen valt door automatisering zorgvuldig te integreren en bemanningsleden hierop gericht te trainen. De resultaten van deze studie zullen niet alleen bijdragen aan een beter inzicht in cognitieve werkbelasting, maar ook worden meegenomen in bedrijfsvoering studies voor de ontwikkeling van de toekomstige onderzeeboten.

Deze focus op cognitieve belasting sluit aan bij een bredere trend binnen Defensie en de NAVO, waar systemen steeds verder worden geïntegreerd en gegevensstromen samenkomen in centrale besluitvormingspunten. In zo'n omgeving is het cruciaal dat de mens – vaak de zwakste schakel – niet overbelast raakt. Met behulp van fNIRS kan objectief in kaart worden gebracht waar en wanneer cognitieve overbelasting optreedt, zodat gerichte interventies mogelijk worden. Dit kan variëren van het optimaliseren van interfaces en het verfijnen van procedures tot het bijsturen van personeelsbeleid en trainingsmodules.

Conclusie: automatisering als bondgenoot, niet als tegenstander

De Koninklijke Marine staat voor een toekomst waarin automatisering een steeds grotere rol zal spelen. Van geavanceerde besturingssystemen in de technische centrale tot (semi-)autonome onbemande systemen voor verkenning en bewaking: de inzet van technologie zal alleen maar toenemen. De uitdaging is dat automatisering nooit in een vacuüm functioneert: de mens blijft essentieel om systemen correct te gebruiken, te interpreteren en aan te passen wanneer de omstandigheden veranderen.

Neuro-ergonomisch onderzoek met fNIRS toont aan dat automatisering niet per definitie de werkdruk verlaagt. Waar ervaren, getrainde operators profiteren van AAF, kan bij ongetraind personeel juist een hogere cognitieve belasting ontstaan. Een effectieve implementatie van automatiseringssystemen vereist daarom drie cruciale elementen:

1. Inzicht in mentale belasting: objectieve metingen, zoals fNIRS, bieden concrete data over cognitieve belasting;
2. Gerichte training: korte en effectieve opleidingsmodules zorgen ervoor dat operators snel vertrouwd raken met de software;
3. Bewustwording van de valkuilen: zowel wantrouwen als blind vertrouwen in automatisering kan leiden tot operationele risico's.

‘Neuro-ergonomisch onderzoek met fNIRS toont aan dat automatisering niet per definitie de werkdruk verlaagt’

Naast operationele winst en verhoogde veiligheid kan deze aanpak ook helpen om personeelsdruk, opleidingskosten en ontwikkelkosten op termijn te verlagen. Door fNIRS als instrument te benutten, krijgt de Koninklijke Marine een unieke kans om automatisering strategisch en doelgericht in te zetten. De toekomst ligt niet alleen in meer technologie, maar in slimme toepassing ervan, zodat de werkdruk daadwerkelijk afneemt en de operationele effectiviteit toeneemt. Automatisering kan dan eindelijk de bondgenoot worden die zij belooft te zijn—geen tegenstander, maar een krachtig hulpmiddel dat mens en machine optimaal laat samenwerken.

Dr. Jerome I. Rotgans is professor en directeur van Rotgans Research Pte. Ltd., een bedrijf gespecialiseerd in toegepaste neurowetenschap voor risicovolle beroepen, zoals defensie, de medische sector en de luchtvaart.

LTZ1 David M. Boom werkt als Hoofd Bureau Navigatie bij de Afdeling Maritieme Systemen (COMMIT). In deze functie heeft hij met succes de masteropleiding Maritime Innovations aan het Maritiem Instituut Willem Barentsz gevolgd met als eindinnovatie het hierboven beschreven onderzoek.

SCAN VOOR
DE VOLLEDIGE
REFERENTIELIJST DE
QR-CODE



DOWNLOAD HIER
HET VOLLEDIGE
ONDERZOEK:



Noten

- 1 Neuro-ergonomie bestudeert hoe de hersenen en het zenuwstelsel reageren op taken, werkomgevingen en technologieën, met als doel deze beter af te stemmen op de cognitieve en fysieke capaciteiten van mensen.
- 2 De chef van de wacht (CvdW) is minimaal een KPL TD en draagt zorg voor het bedienen, bewaken, veiligstellen en aanbieden van platformsystemen benodigd gedurende een reguliere wacht(zeewacht).
- 3 De MPPT biedt een veilige trainingsomgeving waarin de bemanning van luchtverdedigings- en commandofregatten (LCF's) procedures voor brandbestrijding, lekkage en motorstoringen kan oefenen, die niet op grote schaal aan boord uitgevoerd kunnen worden, met als doel deze noodsituaties realistisch te trainen.
- 4 De NASA Task Load Index (NASA-TLX) is een veelgebruikt meetinstrument voor het evalueren van de subjectieve werkbelasting, waarbij zes factoren – mentale, fysieke en temporele belasting, prestatie, inspanning en frustratie – worden gewogen om de totale taakbelasting van een operator te bepalen.
- 5 Zie bijvoorbeeld: Fan et al., 2021; Ferrari & Quaresima, 2012; Heinzl et al., 2013; Mark et al., 2022; Pierro et al., 2014; Plichta et al., 2006; Unni et al., 2015.
- 6 Lim et al., 2020; Pinti et al., 2020

Tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn alle Waddeneilanden bezet door de Duitsers. In collectie 409 Gevechtsverslagen en -rapporten mei 1940 van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) zijn de verslagen van Vliegekamp De Mok op Texel te vinden. De Marine Luchtvaartdienst opent hier in 1917 een vliegekamp, dat gaat dienen als opleidingscentrum voor vliegend marinepersoneel

Collectie uitgelicht

WATERVliegTUIGEN, LUCHTALARMEN EN ALLE HENS VOOR DE BOEG

In mei 1940 staan er 23 watervliegtuigen op De Mok. Luchtdoelgeschut en zoeklichtbatterijen moeten het marinevliegekamp tegen luchtaanvallen beschermen. Met al deze middelen kan niet voorkomen worden dat het vliegekamp uiteindelijk in Duitse handen valt.

Vroege vogels

Vliegekamp De Mok van bovenaf gezien, voorafgaand aan de Meidagen van 1940. De aanmeersteigers voor de watervliegtuigen zijn goed te zien in het donkere water.

In de collectie is een lang verslag te vinden van luitenant-ter-zee 1e klasse Johannes Karel Muller, de commandant van het vliegekamp. Hieruit blijkt dat de oorlog voor het personeel van Vliegekamp De Mok uitzonderlijk vroeg begint. Nog voordat het officiële bericht van de Duitse invasie op 10 mei 1940 binnen is, lossen de mitrailleurs al de eerste schoten op onbekende vliegtuigen boven Nederlands grondgebied. Het is dan bijna drie uur 's ochtends. De oorlog heeft Texel bereikt.

In de dagen die volgen klinkt het luchtalarm regelmatig. Duitse vliegtuigen nemen het vliegveld meermaals onder vuur. Consequent wordt er teruggevuurd, hoewel het een enkele keer per ongeluk om een Brits toestel gaat. Echt succesvol lijken de tegenaanvallen niet. In zijn aantekeningen rept Muller één keer over een neergehaald Duits vliegtuig.

'Ten 12.00 schaften'

Op 14 mei komt halverwege de ochtend de order binnen om voorbereidingen te treffen voor de vernietiging van het vliegveld. De mitrailleurs worden afgetuigd en met de belangrijkste administratie in vrachtwagens geladen. Vervolgens is het wachten op de definitieve order

tot vernieling. 'Ten 12.00 schaften', noteert commandant Muller tussendoor droogjes. Om vier uur 's middags komt eindelijk het bevel waar ze op wachten: de bemanning verlaat het kamp, de vlag wordt gestreken en de kazerne in brand gestoken. De militairen vinden nieuwe onderkomens in Den Burg, een dorp verderop op het eiland. 's Avonds komt het bericht van de wapenstilstand binnen. De brand in de kazerne woedt dan nog steeds.

De vernielingen en de brand hebben het vliegveld voor een groot deel verwoest, maar niet helemaal. Op last van de bezetter is het verder vernietigen van Vliegveld De Mok niet toegestaan.



Een beschadigde Fokker C.14W ligt na de Meidagen van 1940 hulpeloos op een strand. Op de achtergrond liggen twee toestellen op de kop in het water.



Een Fokker C.7W met registratienummer L-2 wordt bij Vliegveld De Mok op het droge getrokken.



Vliegveld De Mok voorafgaand aan de Meidagen van 1940. Drie Fokker C.7W- en vijf Fokker C.8W-watervliegtuigen liggen gevechtsklaar aan de aanmeersteigers.

Dagelijks gaat een detachement naar De Mok om op te ruimen. Zij nemen achtergebleven spullen mee terug. Het gaat om stoelen, dekens, kookgerei en privé-eigendommen, maar ook materieel zoals munitie. Intussen wordt het de Nederlandse militairen verboden om het eiland zonder vergunning te verlaten. Zij die dat toch doen, worden aan de Duitsers uitgeleverd.

Een Duits eiland

Stukje bij beetje komt het eiland in Duitse handen. Duitse militairen en officieren moeten op dezelfde manier begroet en benaderd worden als Nederlandse. Hetzelfde geldt als de Duitse vlag 's avonds gestreken wordt. Op 18 mei brengt de Duitse hoofdofficier een bezoek aan De Mok en bewaken Nederlandse militairen de ingang ervan, om plunderingen door eilandbewoners te voorkomen. Een paar dagen later worden zij vervangen door Duitse militairen.

Intussen is de evacuatie van de Nederlandse militairen in voorbereiding. Steeds meer wapens, vaartuigen, gereedschap en ander materieel worden aan de Duitsers overgedragen. Op 22 mei begint de ontruiming van het gebouw waar de Nederlanders ingekwartierd zitten. Muller noteert dat diezelfde dag de sleutels van De Mok aan de Duitse eilandcommandant zijn overgedragen. Ook het grootste Waddeneiland is nu definitief in Duitse handen.



Flinke ravage in één van de hangars van Vliegkamp De Mok. Tussen het puin een uitgebrande Fokker.



Oproep schenkingen

Het militair verleden is van ons allemaal. Juist hierom bewaart het NIMH ons militaire verleden voor de toekomst. Of het nu gaat om brieven, documenten of foto's van een verre voorvader of materiaal van een recente uitzending naar Irak, Afghanistan of Mali: uw materiaal kan een waardevolle aanwinst voor het NIMH zijn. Bel (088-9516655) of mail (nimh@mindef.nl) ons voor meer informatie, wij komen graag met u in contact. Materiaal dat in onze collectie wordt opgenomen is openbaar en te gebruiken voor onderzoek. In overleg met de eigenaar en/of schenker kunnen delen van het archief of de collectie voor bepaalde tijd de status 'beperkt openbaar' krijgen.

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

mei 1940 in beeld

EN INEENS WAS HET OORLOG

Over de meidagen van 1940 is al veel geschreven. Toch weten veel Nederlanders niet (meer) hoe de strijd in Nederland is verlopen en hoe de mobilisatieperiode eruitzag die hieraan voorafging. Niet eerder gepubliceerde foto's uit de collectie van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie en nieuwe kaarten brengen deze meidagen dichterbij dan ooit.

In dit nieuwe boek komen alle plekken in Nederland, waar strijd met de Duitsers is gevoerd, aan bod. Van Limburg tot Noord-Holland en van Friesland tot Zeeland. Na het bombardement op Rotterdam gaat de strijd door, ondanks de ondertekening van de capitulatieovereenkomst op 15 mei. Op 18 mei zijn dan echt de

laatste gevechten voorbij en is Nederland bezet. Wanneer dit foto- en leesboek is dichtgeslagen weet de lezer hoe de meidagen in Nederland zijn verlopen. Van de kleine successen tot de grote gevolgen. Het boek is vanaf 10 mei 2024 verkrijgbaar in de boekhandel.



De torpedobootjager Hr.Ms. *Isaac Sweers* weet, hoewel nog niet geheel afgebouwd, net als vele andere marineschepen in mei 1940 uit te wijken naar Groot-Brittannië. Na in zeer korte tijd te zijn voltooid wordt het schip vanaf juni 1940 op diverse strijdtoneelen ingezet. Op 13 november 1942 – tijdens operatie Torch, de landingen in Noord-Afrika – slaat het noodlot toe. Twee Duitse torpedo's brengen het schip ten noordwesten van Algiers tot zinken.



Strak in het gelid. Gemobiliseerde matrozen beoefenen in Den Helder het exerceren onder leiding van een sergeant-marinier en een 'gewone' marinier (beiden staan links met platte pet).



'Best een joekel he?!' Nederlandse militairen van landmacht en marine inspecteren een Britse H II Mark II-zeemijn bij Petten. Op 16 april 1940 spoelt na een zuidwesterstorm een tiental zeemijnen aan op de kust van Noord-Holland. Alle mijnen worden onder militaire bewaking gesteld en op sommige plaatsen worden kustwegen afgezet. Specialisten van de marine maken de mijnen uiteindelijk onschadelijk.



Onder leiding van een instructeur van het Korps Mariniers klauteren matrozen via een touw omhoog terwijl ze het Leder B-gasmasker dragen. Belangrijkste doel van deze training is te leren functioneren met een gasmasker op het gezicht. Dat hindert niet alleen de ademhaling bij inspanning, maar beperkt ook het zicht.



288 pagina's,
ca. 500 foto's,
gebonden
(24,5 x 31 cm)
ISBN 978 94 625 8695 6
NUR 680 689
€ 44,95 introductieprijs
(na 1 augustus 2025 € 49,95)
WBooks & het Nederlands Instituut
van Militaire Historie

Gleichschaltung

Toen de nazi's in de jaren 1930 aan de macht kwamen, zorgden ze ervoor dat alle instituties van de staat, de pers, maatschappelijke organisaties en kunst en cultuur op lijn waren met hun ideologie en dat deze gelijkgeschakeld werden met de belangen van de leider en de cultus eromheen.

Soms ging deze 'Gleichschaltung' heel snel, omdat men met name door de 'Ausnahmezustand' wetten kon uitvaardigen waardoor de leiding van ministeries en rechters werden vervangen. Duitsland verkeerde immers volgens velen in een diepe crisis. En ook kunst en cultuur werden heel snel in dienst van het regime gesteld. Reeds op 10 mei 1933, enkele maanden na de machtswisseling, werden niet alleen in het hart van Berlijn – recht tegenover de Humboldt Universiteit – boeken van onwelgevallige auteurs verbrand. Hun werd verweten aan het morele verval en de vervalsing van de geschiedenis te werken.

Vandaag de dag zien we steeds meer autocratische regimes handig gebruik maken van soortgelijke fascistische methodes en sentimenten. Umberto Eco schreef al in 1995 een essay, waarin hij veertien kenmerken van het fascisme beschrijft dat ons kan helpen de gebeurtenissen om ons heen te duiden. Hiertoe behoren onder meer de angst voor anders zijn, de obsessie met een plot, minachting voor de zwakken, een beroep doen op een gefrustreerde middenklasse, de overtuiging dat het oneens zijn met de leider verraad is en nieuwspraak.

‘De geschiedenis leert ons dat de instrumenten voor het bekrachtigen van een ideologie variëren van propaganda tot pure intimidatie’

Laat me enkele voorbeelden noemen. De strijd tegen alles wat afwijkt van de norm zoals twee geslachten, het huwelijk alleen tussen man en vrouw, of de marginalisering van de witte man door positieve discriminatie heeft de laatste weken behoorlijk vaart gekregen. Dat Poetin tegen 'wokeness' fulmineert, waardoor hij het Westen als zwak en kwetsbaar ziet, en dat Hongarije recent tot anti LGBTQ-wetgeving heeft besloten is allicht bekend. U weet waarschijnlijk ook dat generaal Charles Q. Brown Jr, voorzitter van de verenigde chefs van staven, recentelijk is ontslagen. Maar heeft u gelezen dat vice-admiraal Shoshana Chatfield, de Amerikaanse militaire vertegenwoordiger bij de NAVO uit haar functie is gezet? Hun vergrijp? Ze zijn een zwarte man en een (witte) vrouw, die in het verleden de diversiteit van de Amerikaanse strijdkrachten hebben geprezen.

De laatste maanden werd veel Amerikaanse advocaten de toegang tot overheidsgebouwen ontzegd, waardoor zij niet meer in staat waren hun werk te doen. Hun vergrijp? Zij hebben onder meer mensen geholpen die met name na de verloren verkiezingen van 2020 verdacht werden gemaakt van verkiezingsfraude, zoals kiesambtenaren in Arizona. Of, zij hebben rechtstreeks aan aanklachten tegen de huidige president van de VS meegewerkt. Een soortgelijke behandeling ondervonden ook de media. Niet alleen AP werd tegengewerkt, omdat het niet aan nieuwspraak wilde meewerken, maar ook onwelgevalige nieuwszenders en kranten werd bedreigd met strafrechtelijke vervolging. De meesten gingen door het stof.

Dit soort methodes herinnert ons eraan hoe fragiel democratische waarden kunnen zijn en hoe belangrijk het is om waakzaam te blijven. De geschiedenis leert ons dat de instrumenten voor het bekrachtigen van een ideologie variëren van propaganda tot pure intimidatie. Boekenverbrandingen, zoals die in 1933, zijn wellicht verleden tijd, maar de essentie van censuur blijft bestaan in gemoderniseerde vormen van huidige autocratieën, waarin een kleine groep op kosten van de meerderheid steeds machtiger en rijker wordt.

Dr. J.E. (Jörg) Noll (1967) is politicoloog en luitenant-kolonel (r) bij de Bundeswehr. Sinds 2007 is hij universitair hoofddocent Internationale Conflictstudies aan de Nederlandse Defensie Academie (NLDA).



Not Just Another Cold War
The Global Implications of the US-China Rivalry

Auteurs	Bard Nikolas & Vik Steen (red.)
Uitgever	Oxford University Press, 2025
Omvang	400 blz
Prijs	£ 22,99
ISBN	9780197799901

Not Just Another Cold War vergelijkt de opkomende rivaliteit tussen de VS en China met de Koude Oorlog en analyseert de gevolgen hiervan voor de wereldpolitiek. Internationale experts onderzoeken economische en militaire aspecten, de impact van technologie, geopolitieke gevolgen, de relatie tussen China en Rusland, de toekomst van de NAVO en het risico op een conflict over Taiwan. Ze benadrukken overeenkomsten met de Koude Oorlog, maar juist ook de verschillen. De rivaliteit tussen Washington en Beijing wordt gezien als minstens zo gevaarlijk en ingrijpend als de vorige, maar mag niet gezien worden als herhaling van de Koude Oorlog.

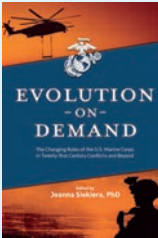


Hoge golven, diepe dalen
De Nederlandse scheepsbouw 1870-2020

Auteur	Hein Klemann
Uitgever	Waanders Uitgevers, Zwolle (2025)
Omvang	256 blz
Prijs	€ 45,00
ISBN	9789462626232

De Nederlandse scheepswerven uit de 19e eeuw, gevoed door industrialisatie en koloniaal belang in Nederlands-Indië, verloren hun functie na de Indonesische onafhankelijkheid en de neergang van grote rederijen. Tankerbouw hield hen tot de jaren '60 overeind, maar concurrentie uit lagelonenlanden leidde tot hun ondergang in de jaren '80. Nederland transformeerde naar een wereldleider in technisch geavanceerde en complexe scheepsbouw, waar hoogopgeleide technici en moderne

technologie centraal staan. *Hoge golven, diepe dalen* beschrijft deze transitie van een traditionele naar een moderne industrie, gebaseerd op uitgebreid onderzoek naar de economische, sociale en technologische veranderingen in de Nederlandse scheepsbouw.



Evolution on Demand
The changing roles of the U.S. Marine Corps in Twenty-First century conflicts and beyond

Auteur	Joanna Siekiera (red.)
Uitgever	Marine Corps University Press, Quantico VA (2025)
Omvang	316 blz
Prijs	Gratis PDF download via usmcu.edu
ISBN	9798987336281

De toekomstige strijdruimte zal complex en onvoorspelbaar zijn, wat diepgaand en innovatief denken vereist over de evolutie van oorlogvoering, aldus het recent uitgebrachte *Evolution on Demand*. Deze contemporaine studie biedt inzichten van experts van het Brute Krulak Center over de strategische, operationele en technologische factoren die toekomstige conflicten bepalen. Elk hoofdstuk analyseert specifieke uitdagingen en geeft praktische aanbevelingen voor het U.S. Marine Corps en bondgenoten om toekomstige gevechten te winnen. De bijdragen benadrukken de noodzaak voor legers, met name de *marines*, om zich aan te passen en voorop te blijven lopen in innovatie en strategie.



Punk's Force
A Novel

Auteurs	Ward Carroll & Tony Peak
Uitgever	Naval Institute Press, Annapolis MD (2025)
Omvang	280 blz
Prijs	\$ 27,95
ISBN	9781682476611

In *Punk's Force* staat de toekomst van het vliegkampschip USS *Gerald Ford* op het spel nu Punk het moet beschermen tegen geavanceerde hypersonische raketten. Bij falen dreigt de vervanging van vliegdekschepen door bommenwerpers. Punk stelt een team samen voor Operatie Blue Aegis, waarbij ze een geavanceerd energiewapen met *machine learning* inzetten. Terwijl hij bureaucratische en persoonlijke problemen overwint, ontdekt hij een sinister complot van techmagnaat Justin Wolfe, die drones aan terroristen levert en uit wraak de *Ford* wil vernietigen om een nieuw technologisch tijdperk in te luiden. Het verhaal is een spannende mix van loyaliteit, verraad en innovatie, waarin menselijke connectie en teamwork cruciaal blijken voor de overwinning.



The Royal and Russian Navies
Cooperation, competition and confrontation

Auteurs	Davied Fields & Robert Avery
Uitgever	Manchester University Press (2025)
Omvang	264 blz
Prijs	£ 20,00
ISBN	9781526184597

Vóór de politieke breuk tussen Rusland en het Westen werkten de Britse en Russische marine samen in een complex militair programma. Vanaf 1988, eerst met de Sovjetmarine en later de Russische, leidde dit in 1998 tot een Memorandum of *Understanding*. Dit boek onderzoekt deze unieke periode, hoe beide marines opereerden en welke lessen Rusland trok over maritieme macht voor zijn mondiale belangen. Gezien het conflict in Oekraïne en de oplopende spanningen blijft de maritieme sector cruciaal voor defensie, afschrikking en mogelijke militaire dialoog. De lessen uit deze periode van samenwerking bieden waardevolle inzichten voor een onzekere toekomst.

Jan Maarten Doorman & Jaap Anten

Een geval van hardnekkige misvorming:

Karel Doorman,
functie elders?

Aan het einde van het artikel 'Een geval van hardnekkige misvorming?' in het *Marineblad* van maart 2024 kondigden auteurs dezes een tweede, afsluitend artikel aan.¹ In het bijzonder over de krijger, SBN K.W.F.M. Doorman.

Deel 1 richtte zich op de ernstige beschuldigingen van auteurs Rob Enthoven en Peter C. Boer in de *Militaire Spectator* jegens marinehistoricus KLTZ Ph.M. Bosscher.² Hij zou in diens historische analyses over het handelen van SBN Karel Doorman in de jaren 1941-42, deze de hand boven het hoofd hebben gehouden door nadelige zaken weg te laten. En dat in wetenschappelijke publicaties. Zoals in deel 1 van dit tweeluik is aangetoond, bleek de onderzoeksmethode van beide beschuldigers vooral te bestaan uit het onvermeld laten dat Bosscher allerlei controversiële kwesties over Doorman juist wel beschreef. Dit kun je misvorming noemen.

Om te bezien of hun aanpak als structureel valt te kenschetsen, houdt deze tweede en laatste bijdrage een andere publicatie van beide critici tegen het licht. Uit de reeks kritische artikelen is gekozen voor de publicatie die het beeld van Doorman zeer zwaar aantast: 'De benoeming van Karel Doorman tot schout-bij-nacht en eskadercommandant. Hoe was dat mogelijk?', is de weinig vleiende titel boven het stuk van Enthoven en Boer in het militair-historisch tijdschrift *Mars et Historia* (nr. 2, 2021). Beide critici richten hierin niet zozeer hun pijlen op de geschiedschrijver Bosscher, maar direct op de krijger Doorman. Deze zou onder meer voor de in 1941-1942 gepleegde oorlogsinzet hebben gedysfunctioneerd. Ons onderzoek beziet derhalve of Enthoven en Boer opnieuw gegevens hebben weggelaten, waarmee zij hun beschuldigingen kracht bij konden zetten.

Zogenaamd disfunctioneren

In het genoemde *Mars et Historia*-artikel veronderstellen de critici dat SBN Doorman disfunctioneerde en dat er een vertrouwenscrisis bestond tussen hem en zijn leidinggevende VADM C.E.L. Helfrich. Hun aanpak om tot deze twee conclusies te komen, geeft uitstekend weer hoe beide auteurs hun bronnen hebben gebruikt en geïnterpreteerd.

In hun inleiding stelt het tweetal critici dat Helfrich, commandant Zeemacht in Nederlands-Indië, al sinds voorjaar 1941 van mening zou zijn dat Doorman niet functioneerde. Als bron hiervoor gebruiken zij de brief- en telegramwisseling tussen Helfrich en de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten VADM J.T. Furstner te Londen, die daarheen in mei 1940 was uitgeweken toen de Duitsers Nederland onder de voet liepen. Op 21 april 1941 schrijft eerstgenoemde aan Furstner over de bevordering van marineofficieren in Nederlands-Indië.³ Punt 2 van die brief gaat over Doorman, waarin Helfrich het onwenselijk vindt dat er andere vlagofficieren in de Aziatische kolonie zijn met dezelfde rang als hij zelf, vice-admiraal. Furstner is het met hem eens, want in de kantlijn heeft hij de opmerking geschreven: 'Deze bevordering is niet nodig'.

Maar Doorman was sinds 16 mei 1940 schout-bij-nacht en gezien de normale periode van bevordering tot vice-admiraal destijds (doorgaans twee jaar), zou die pas een

'Van een disfunctioneren van SBN Doorman, of vertrouwenscrisis met zijn leidinggevende VADM Helfrich, was in 1941 helemaal geen sprake'

jaar later, in mei 1942, werkelijk aan de orde komen.⁴ De opmerking in de kantlijn van Furstner is dan ook goed te begrijpen, de kwestie was eenvoudigweg nog niet urgent. Beide critici stellen evenwel in hun artikel dat 'Helfrich lijkt te suggereren Doorman bij mogelijke bevordering tot vice-admiraal buiten Indië te plaatsen.'⁵ Zij opperen deze suggestie binnen de door hun eerder in het artikel gecreëerde sfeer als zou Doorman incompetent zijn, met als implicatie dat zijn superieur van hem af wilde. Voor die stelling is geen enkel bewijs. Het enige wat de bronnen zeggen, is dat Doorman door Helfrich juist competent genoeg werd geacht om voor bevordering in aanmerking te komen. Als dat (in 1942, een jaar later) aan de orde was, wenste Helfrich geen ondergeschikte in gelijke rang als hijzelf.

Invulling chef van de Marinestaf in Londen: Doorman functie elders?

Ter verdere beantwoording van hun vraag hoe het (nou toch) mogelijk was dat Doorman tot eskadercommandant werd bevorderd, beroepen beide critici zich op correspondentie over het overplaatsen van KTZ J.W. Termijtelen vanuit Nederlands-Indië naar Londen. Furstner zag Termijtelen graag in Londen om daar als chef van de Marinestaf te gaan functioneren. Helfrich antwoordde in zijn telegram; '... dat anderen waaronder twee vlagofficieren, beschikbaar zijn.'⁶ Deze niet met name genoemde vlagofficieren zijn SBN Doorman en SBN G.W. Stöve. Helfrich wilde Termijtelen graag behouden en hij herhaalde deze beschikbaarheid in een brief aan Furstner gedateerd 23 juli 1941.⁷

Furstner hield evenwel vast aan zijn voornemen Termijtelen naar Londen te halen. In de jaren 1936-1939 had hij, toentertijd zelf chef Marinestaf, zeer goed met Termijtelen kunnen samenwerken in zijn functie van souschef Marinestaf.⁸ Helfrich betreurde zeer het vertrek van deze ook door hem gewaardeerd hoofdofficier, die tot 19 juli 1941 als commandant van de flottieljeleider Hr.Ms. *Tromp* uitstekend voldeed.⁹

Beide vice-admiraals waren dus aan het touwtrekken om Termijtelen, waarbij Furstner aan het langste eind trok. Uit het beschikbaar zijn voor de – niet geringe – functie van chef Marinestaf in Londen van zowel Doorman als Stöve, kan niet de conclusie worden getrokken, zoals

< Portret Karel Doorman 1889-1942, gemaakt in de fotostudio van Henri Berssenbrugge, Zeemanstraat 65 in Den Haag (collectie J.M. Doorman)

Een geval van hardnekkige misvorming



Op 13 juni 1940 neemt SBN Stöve als aftredend eskadercommandant afscheid van KTZ Termijtelen (links) aan boord van Hr.Ms. kruiser *De Ruyter* te Soerabaja (foto: collectie NIMH)

Enthoven en Boer suggereren, dat eerstgenoemde niet functioneerde. Over een eventueel disfunctioneren van Doorman is in de correspondentie uit 1941 niets te vinden; integendeel, Helfrich hield er juist rekening mee dat hij te zijner tijd werd bevorderd. Dat Stöve voor de aangehaalde post in Londen beschikbaar was, kwam evenmin voort uit incompetentie. Hij zou namelijk eerder, in mei-juni 1940 naar Nederland worden overgeplaatst, iets waar de Duitse bezetting een stokje voor had gestoken. Stöve was de voorganger van Doorman als commandant van het eskader in Nederlands-Indië. Noodgedwongen bleef eerstgenoemde in Zuidoost-Azië en moest het doen met wat daar voorhanden was: hij werd commandant van het pas opgerichte KIM in ballingschap te Soerabaja. Iets wat geen recht deed aan zijn rang en eerdere functies.¹⁰

Ook Doorman had in voorgaande jaren in andere (staf) functies naar wens gefunctioneerd; het polsen van beide vlagofficieren door Helfrich voor de belangrijke functie in Londen in mei en juni 1941 mag dan niet bevreemden. Dat Helfrich geenszins aan disfunctioneren dacht inzake Doorman, blijkt uit een brief van hem aan Furstner gedateerd 3 oktober 1943. Hierin beschrijft hij de inmiddels in de Slag in de Javazee omgekomen Doorman als 'een zeer goede kracht', die 'vermist' is.¹¹ Wel ontstond er in februari 1942 verschil van strategisch inzicht tussen Doorman en Helfrich (Doorman wilde terugtrekken om later met meer kans op succes te vechten), maar dat stond los van de door Enthoven en Boer aangehaalde correspondentie van 1941.¹²

Bevoegdheid Helfrich bij disfunctioneren

Beide critici beweren dat Helfrich als commandant Zee-macht in Nederlands-Indië geen eigen bevoegdheid zou hebben gehad om slecht functionerende hoge marineofficieren te ontslaan of over te plaatsen.¹³ Wellicht proberen zij hiermee aannemelijk te maken dat de in hun ogen weinig competente Doorman op zijn post bleef. Het is eigenaardig dat Enthoven en Boer over het hoofd zien dat VADM Helfrich, gelijk zijn voorgangers, naast commandant Zeemacht Nederlands Indië ook het hoofd van het Departement der Marine was. Dit was een van meerdere ministeries binnen de koloniale regering van Nederlands-Indië. Zo'n Indisch ministerie mocht slechts 'departement' worden genoemd met aan het hoofd geen minister – hoewel lid van de regering van Nederlands-Indië –, maar een departementshoofd. Anders zou de kolonie te gelijkwaardig worden aan de koloniale overheerser, Nederland.

In dit kader is het van belang dat de bevelhebber der Zee-strijdkrachten Furstner op 27 juli 1941 tegelijk als minister van Marine was aangesteld. Let wel, als bewindsman in de voor de Duitse bezetters uitgeweken Nederlandse regering te Londen. De extra werkdruk van deze nieuwe functie zal hebben gemaakt, dat hij graag Termijtelen als chef Marinestaf naast zich zag. Hoe dan ook, in beide functies had Furstner hiërarchisch geen zeggenschap over Helfrich; deze viel onder de gouverneur-generaal, officieel de opperbevelhebber van Land- en Zeemacht in de kolonie. Helfrich en Furstner waren dus tot elkaar veroordeeld om

logischerwijs goed samen te werken. Als departementshoofd had Helfrich de bevoegdheid voor overplaatsingen binnen zijn jurisdictie, inclusief hoofd- en vlagofficieren, zoals Termijtelen.¹⁴ Mits de gouverneur-generaal geen bezwaar maakte natuurlijk.

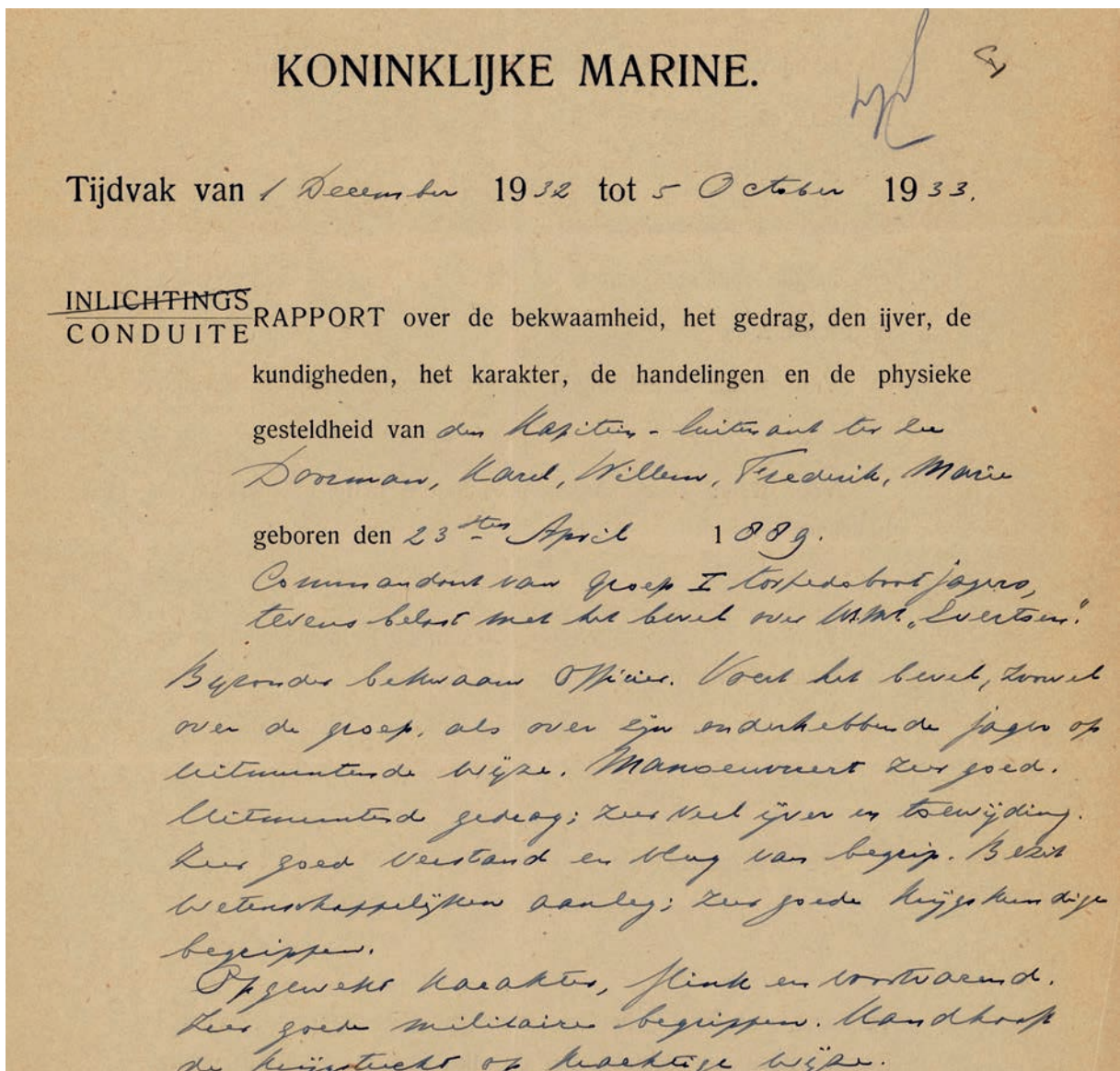
Dat Helfrich bereid was in te grijpen, blijkt bijvoorbeeld toen de beoogde commandant voor de kruiser Hr. Ms. *De Ruyter* in april 1940 vanuit Nederland arriveerde in Nederlands-Indië. Deze KTZ werd na een negatief schrijven van de toenmalige eskadercommandant, niemand anders dan SBN Stöve, door Helfrich niet in deze functie geplaatst, maar aan wal als commandant van de Marinekazerne Oedjoeng in Soerabaja. Volgens Stöve miste deze marineofficier de eigenschappen om als oudste kruisercommandant bij ziekte of afwezigheid van de eskadercommandant deze te vervangen.¹⁵ Als het moest, trad Helfrich echt wel op, dit in tegenstelling tot wat de critici beweren in hun artikel: 'Hoewel Helfrich wilskrachtig en besluitvaardig was, trad hij soms weifelachtig op daar waar dat leidinggevenden betrof die in zijn ogen niet goed functioneerden.'¹⁶

Merkwaardig gebruik van conduiterapporten als bron

Merkwaardig is ook zowel de interpretatie als het selectieve gebruik door beide auteurs van twee conduiterapporten van Doorman uit 1932 en 1933.¹⁷ 'Doorman was een streng commandant die een scherpe tucht handhaafde op de schepen onder zijn commando. Hij was impopulair bij het lager personeel', aldus de auteurs na analyse van de conduiterapporten.¹⁸ Dit weinig vleienende beeld van Doorman ontstaat doordat ze de rest van deze rapporten simpelweg weglaten. Dit valt makkelijk aan te tonen.

Het eerste conduiterapport van Doorman betrof de periode van 7 juni tot 1 december 1932. Dit rapport werd diezelfde 1 december opgesteld door toenmalig eskadercommandant SBN J. Bosma. Doorman was toen commandant van de torpedobootjager Hr.Ms. *Witte de With* en tegelij-

Deel van het conduiterapport van Doorman opgesteld door eskadercommandant M.H. van Dulm (bron: collectie NIMH)



Een geval van hardnekkige misvorming



In de maand november 1932 verleenden de torpedobootjagers Hr.Ms. *Witte de With* en Hr.Ms *Van Galen* logistieke assistentie aan drie Dornier Wal vliegboten (foto: collectie NIMH)

kertijd belast met het bevel over Groep I Torpedobootjagers. Bosma's oordeel: 'Manoeuvreert en navigeert goed met zijn schip zowel als met de groep. Beijvert zich om groep en schip tot oorlogsgereedheid op te voeren. Heeft een helder verstand en een goed tactisch en strategisch inzicht. Is voortvarend en opgewekt. Levendig karakter. Handhaaft orde en tucht op krachtige wijze. Zeer goed gedrag'.

‘Doorman handhaafde de krijgstucht op krachtige wijze’

Het tweede conduiterapport van 5 oktober 1933 is opgesteld door de nieuwe eskadercommandant, SBN M.H. van Dulm en blikt terug op de dramatische periode 1 december 1932 tot 5 oktober 1933.¹⁹ Dramatisch, want op 4 februari 1933 brak in Nederlands-Indië muiterij uit op Hr.Ms. *De Zeven Provinciën*. Het was de climax van een door bezuinigingen op de gage en navolgende dienstweigeringen op meerdere schepen en in kazernes, zeer gespannen situatie. Doorman handhaafde de krijgstucht op krachtige wijze in zijn gecombineerde functie van groepscommandant torpedobootjagers alsook commandant van Hr.Ms. *Evertsen* gedurende die lastige tijd, aldus Van Dulm. Gezien de dienstweigeringen die zich ook hadden voorgedaan op de *Evertsen*, was dat ook zeer wenselijk.²⁰ Verder was ook Van Dulm te spreken over Doorman. 'Bijzonder bekwaam officier, voert het bevel, zowel over de groep als over zijn onderhebbende jager op uitstekende wijze. Manoeuvreert zeer goed. Uitmuntend gedrag; zeer veel ijver en toewijding. Zeer goed verstand en vlug van begrip. Bezit wetenschappelijke aanleg; zeer goede krijgskundige begrippen.' Van Dulm beveelt hem bijzonder aan voor leidende en staffuncties en voegt eraan toe dat vanwege Doorman zijn verleden '...bij de Marine Luchtvaartdienst bijzonder geschikt (is) voor commandant van een vliegkamp.'



Niet alleen zijn leidinggevend en wisten Doormans optreden blijkbaar te waarderen in die roerige tijd. In een schrijven van LTZ2 Gerhard Kruys aan zijn broer LTZ2 Wim Kruys, gedateerd 30 april 1933, blikt de eerste terug op de periode van dienstweigeringen in Soerabaja. 'Er is er eigenlijk maar één die goed militair is opgetreden en dat is overste Doorman geweest. Zonder enige speculatie op gezin en ontslag heeft hij gewaarschuwd voor de gevolgen en toen persoonlijk stuk voor stuk (hetgeen voorgescreven was!) de order gegeven naar baksgewijs te gaan en die het niet deden (ongeveer 30 man) in arrest gesteld. Dit verliep zonder enige moeilijkheid.'²¹

Deze uitstekende beoordelingen van Doorman blijven in het artikel van Enthoven en Boer onbenoemd, waardoor de lezers een onvolledig beeld krijgen. Iets wat voor de strekking van hun artikel 'De benoeming van Karel Doorman tot schout-bij-nacht en eskadercommandant. Hoe was dat mogelijk?', essentieel is. De volledige context van die periode – het was een tijd van muiterij – laten zij achterwege, waarmee zijn ingrijpen en het als gevolg daarvan niet bij iedereen geliefd zijn een onvolledig en ronduit verkeerd perspectief krijgt.

Ledigheid van Doorman begin jaren dertig?

Een daarmee samenhangende tekst uit hetzelfde artikel wekt eveneens verbazing. 'Begin jaren dertig werd door de economische crisis brandstof gerantsoeneerd en een aantal oppervlakteschepen langdurig opgelegd. In die

tijd zou er door de marineofficiëren niet veel zijn gedaan, maar wel veel gelezen en gepraat. Dat zou ook gegolden hebben voor Karel Doorman.'²²

Dit is nu net de periode (1932-1933) waarin Doorman als commandant van zowel Hr.Ms. *Witte de With* als Hr.Ms. *Evertsen* en tevens als groepscommandant torpedobootjagers de eerder besproken positieve conduiterapporten mocht ontvangen. Ongetwijfeld heeft hij veel gelezen en gediscussieerd, maar juist ook gevaren en geoefend in de uitgestrekte Indische archipel. Voor Doorman liet de dienst dat toe; gedurende de periode die beide critici voor ogen hebben, doorkruiste hij veelvuldig de archipel. Zijn Groep I torpedobootjagers maakte deel uit van het eskader en ondanks de economisch ongunstige tijden, was er ruimte voor de noodzakelijke oefeningen en vlagvertoon. Gelukkig zijn de scheepjournaals van de torpedobootjagers Hr. Ms. *Witte de With* en Hr. Ms. *Evertsen* uit die periode raadpleegbaar.²³ Een representatieve samenvatting van de activiteiten is als volgt te construeren.

In de periode van juni 1932 tot eind december 1933 werd continu geoefend in eskaderverband.²⁴ Altijd met een andere torpedobootjager in divisieverband, naast de kruisers Hr.Ms. *Sumatra* of Hr.Ms. *Java* met aan boord de eskadercommandant. Samenwerking met de divisie onderzeeboten van het eskader werd dikwijls gezocht, al dan niet om te fungeren als doelschip. Bijzonder was ook de logistieke assistentie bij een tocht van drie Dornier-Wal vliegboten in de archipel in november 1932.²⁵ Diverse variërende schiet-, vuurleidings-, torpedolanceer- en neveloefeningen werden ondernomen, maar ook nabijbescherming bij aanvallen door onderzeeboten tegen kruisers werd beoefend. Niet alleen in de omgeving van de marinehaven Soerabaja, maar ook daar ver vandaan. Het eskader opereerde van Tarakan tot Timor en van Celebes tot Sumatra: een enorm gebied. Daarnaast was er het nodige vlagvertoon, waarin onder meer de gouverneur van Celebes, de sultan van Bima op Soembawa en de resident van Timor werden bezocht, wat bijna altijd tot tegenbezoeken leidde. Ook op de Koninginnedagen (toen nog op 31 augustus) van 1932 en 1933 lag het eskader in Tandjong Priok bij Batavia om *acte de présence* te geven, met daarbij bezoek van de commandant Zeemacht van Nederlands-Indië en zijn staf in 1933. Tussentijds deden zich regelmatig inspecties van de eskadercommandant voor, die ook oefeningen bijwoonde. De periode is dus zeker niet af te doen als een met weinig activiteit of waarbij op de lauweren werd gerust, in ieder geval niet voor Doorman.

Doormans benoeming tot eskadercommandant

Het meest opvallende aan het onderzochte artikel van Enthoven en Boer betreft hun conclusie. Doorman zou gehandhaafd zijn als eskadercommandant omdat: 'Er sprake kan zijn geweest van een zekere mate van protectie in die zin dat het vanwege disfunctioneren ontheffen uit zijn functie van een persoon als Doorman tot een ongewenste geachte blamage voor zijn familie en kennissenkring zou leiden. Dat zou een negatieve uitwerking kunnen hebben op de gemeenschap van marineofficiëren en hun gezinnen in Nederlands-Indië.'²⁶ Wederom suggereren beide auteurs iets waarvoor elk bewijs ontbreekt.

Een geval van hardnekkige misvorming

Mocht iemand op de positie, die Doorman bekleedde, niet hebben voldaan of zelfs hebben gedysfunctioneerd, dan zou de marineleiding (lees: Helfrich) zeker hebben ingegrepen. De kwaliteit en de voortgang van de dienst en het landsbelang, gingen uiteraard voor een eventuele blamage voor familie of kennissenkring. Van een disfunctioneren of wegpromoveren van Doorman is gezien de aangehaalde bronnen geen sprake geweest. Aan zijn benoeming tot eskadercommandant met de daarbij behorende rang van schout-bij-nacht ging een proces vooraf waarin hij werd beoordeeld op zijn kwaliteiten. Kwaliteiten trefend weergegeven in 1933 door de eskadercommandant schout-bij-nacht M.H. van Dulm.

Ook daarna heeft Doorman als chef van de staf der Zeemacht in de Stelling van Den Helder (1934-1937), als kruisercommandant (1937-1938) en commandant van de Marineluchtvaartdienst in Nederlands-Indië (1938-1940) uitstekend voldaan. Geheel conform het eerdere conduiterapport als opgesteld door Van Dulm. Het is dan ook weinig verrassend dat Doorman al in maart en mei 1939 in de pers werd aangekondigd als de toekomstige eskadercommandant in Nederlands-Indië.²⁷ Meer dan een jaar voordat hij op 13 juni 1940 deze functie ging bekleden.

Tot slot

In een reeks publicaties, te beginnen met een in het vaktijdschrift *Militaire Spectator* en daarna in het militair-historische verenigingsblad *Mars et Historia* voerden auteurs Enthoven en Boer een campagne tegen wijlen Karel Doorman. Daar meenden wij op te moeten reageren gelet op door ons geconstateerde onvolkomenheden in deze publicaties. Allereerst in een artikel in het *Marineblad* (nr. 1, 2022), 'Waarom het goed is Karel Doorman en de Slag in de Javazee niet te vergeten.'²⁸ Daarin wordt beschreven hoe zwaar de taak van Doorman was gedurende de Slag in de Javazee.

Daarna verscheen in 2024 het eerste artikel van ons tweeluik, waarin wij aantoonde dat de kritiek van beide critici in de *Militaire Spectator* op het wetenschappelijk werk van de marinehistoricus Bosscher - die de krijger Doorman tegen beter weten in verdedigd zou hebben -, onjuist is. Zij verweten Bosscher, bijvoorbeeld, zaken weg te laten over de controverse of Doorman niet te vroeg omdraaide bij zijn inzet tegen Japanse landingen op Zuid-Sumatra. En dat terwijl Enthoven en Boer in deze casus van wetenschapskritiek zelf weglieten dat Bosscher uitvoerig op deze controverse ingaat. Een beeld wat wordt bevestigd door de recensie van Caspar Dullemond over hun boek over de Javazee-campagnes, waarin hij aannemelijk

maakt dat zij bronnen niet geheel juist interpreteren.²⁹ Door hun discutabele aanpak ontstaat juist een incorrect beeld, niet alleen van de historicus Bosscher zelf, maar ook van de door hem beschreven inhoudelijke krijgshistorie. Met als belangrijkste teneur het wegzetten van de krijger SBN Karel Doorman als een weinig capabel militair commandant.

De Amerikaanse historicus SBN Samuel E. Morison schetsen zij daarbij als uiterst kritisch over Doorman, zonder te vermelden dat deze in latere publicaties dit beeld bijstelde en zeer lovende woorden uitte voor Doorman.³⁰ In een reactie het *Marineblad* (nr. 1, 2022), verdedigde Boer de aanpak van hun door er op te wijzen dat het standaardwerk van de kritische Morison ongewijzigd werd gedrukt (wat niet ongebruikelijk is). Hij verzuimde evenwel op te merken, zo constateerden wij in onze reactie op hem, dat de publicatie waarin Morison Doorman prijst evenzeer ongewijzigd werd herdrukt.³¹ Wij constateerden daarin verder dat zij kritiek van de Amerikaanse historicus Arthur J. Marder op Doorman (overtrokken) weergaven, maar weglieten dat de Britse admiraliteit Doormans eskader tijdig had willen laten terugtrekken, precies wat Doorman voorstond.³² Anders gezegd, *to fight another day*, maar het geallieerde eskader viel niet onder de admiraliteit.

Het voorliggende tweede deel van ons tweeluik, dat zich op de krijger Doorman richt, toont dat beide critici eenzelfde discutabele aanpak hanteerden om Doorman als incompetent voor te stellen. Naast zaken suggereren zonder een duidelijke historische basis, benoemden Enthoven en Boer meerdere zaken niet, met als meest flagrante voorbeeld Doorman's conductestaten. Deze zijn in tegenstelling tot wat de beide critici beweerden zeer prijzend over betrokkene. Ook deze tweede analyse van de onderzoeksmethodiek van Enthoven en Boer toont de (ook toekomstige) lezer wederom, dat het onverstandig is om zich te baseren op de genoemde werken van Enthoven en Boer, zonder zelf hun bronnen te bestuderen.

Jan Maarten Doorman doet al meer dan dertig jaar onderzoek naar de marine en in het bijzonder marienefficiënten vanaf de Eerste tot de Tweede Wereldoorlog, mede gestimuleerd door zijn familieband met Karel Doorman.

Dr. Jaap Anten is maritiem historicus en promoveerde in 2011 op het proefschrift 'Navalisme nekt onderzeeboot.' Hij is verbonden aan de denktank Defensiebeleid en Krijgsmacht van de Gezamenlijke Officierenverenigingen (GOV/MBH).

'Door hun discutabele aanpak ontstaat juist een incorrect beeld'

SCAN DE QR-CODE
VOOR DE VOETNOTEN
BIJ DIT ARTIKEL



SCAN DE QR-CODE
VOOR DEEL I VAN DIT
TWEELUIK



Niet meelopen, maar koers uitzetten

Mijn vader is geoloog en denkt in processen van 10.000 jaar. In combinatie met zijn analytisch vermogen maakt dat hij met veel overzicht rustgevend en leerzaam over thema's zoals klimaatverandering, stikstofproblematiek en geopolitieke verschuivingen praat. Wanneer ik als puber bij hem kwam voor een snel advies over een vriendinnetje, moest ik vaak eerst luisteren naar hoe ik omging met mijn moeder in de box, mijn mede-crèchegenoten en de basisschoolgemeenschap alvorens we uitkwamen bij de erkenning dat ik wellicht wel eens verliefd kon zijn.

‘Er is een verhaal nodig dat groter is dan BNP-percentages, een kabinet, of wisselingen in de top’

Berend van de Kraats is oud-onderzeeboot-commandant. Met Xplorit/OceansX, werkt hij nu aan whole-of-society concepten waarbij het collectief menselijk potentieel optimaal benut wordt om te doen wat ons dierbaar is. Reageren op deze column? Mail naar berend@oceansx.nl.

Met dit in mijn genen, las ik afgelopen weekend twee Defensie-gerelateerde berichten. Het bericht dat Defensie vier keer zo groot wil worden in combinatie met het bericht van Follow the Money. Deze laatste had in de samenwerking met de Triangular Group toch wel wat financiële eigenaardigheden, onder de mantra van ‘innovatie’, ontdekt.

Triangular Group is een civiel trainingsinstituut voor militaire opleidingen. Als Defensie hier gebruik van maakt, met een inkoopprocedure, heet dat ‘outsourcing’. Daar is niets innovatiefs aan en zou, in de regel, dan ook geen innovatieve financiering mogen genieten. Vanuit noodzaak zou een versnelling in dit inkoopproces te verantwoorden zijn. Hoe dan ook, aangezien de opleidingen voornamelijk gegeven worden door oud-militairen, kan ik me voorstellen dat ze in elke aanbestedingsprocedure sowieso als winnaar uit de bus komen. Het gaat dus niet om geld.

Waar gaat het dan wel om? Dat oud-militairen blijkbaar kiezen om een operationele loopbaan om te zetten naar een, in hun ogen, stabielere werkomgeving. Dat kan. Wat ‘operationeel’ en wat ‘stabiël’ is, is een individuele interpretatie. En deze interpretatie wordt beïnvloed. Hoe deze wordt beïnvloed is waar het interessant wordt. Iets wat trendy is, iets wat floreert, waar veel (snel) geld in omgaat, kán heel aantrekkelijk en inspirerend zijn. Helemaal afgezet tegen een stoffig reservisten-imago. Echter, de grens bewaken waar inspiratie overgaat in manipulatie is zeer complex. Als het wordt geframed in termen van ‘thuiskomen’ en een (exclusief) ‘groepsgevoel’, dan loop je significante risico's op de lange termijn. Het blijft een soort verliefdheid. En die gaat regelmatig over. Het gaat dus over de intentie achter de motivatie (extrinsiek of intrinsiek) of we daar op kunnen bouwen voor de lange termijn.

Defensie zit op een lage(re) frequentie. De Koninklijke Marine bestaat dit jaar 537 jaar. Daar zit een vorm van tijdloosheid in. Het heeft meer weg van ‘houden van’. Al heel veel ervaringen van verliefdheid en liefdesverdriet zijn gepasseerd. Vier keer zo groot worden is een ambitie die gemakkelijk een generatie duurt. Een collectieve beweging die schaal is dus nodig. En deze is alleen vol te houden door de intrinsieke motivatie -van de maatschappij- te faciliteren. Daarvoor is een héél groot verhaal nodig (en dus niet alleen opleidingscapaciteit in een trendy en goed betaald jasje). Een verhaal dat groter is dan BNP-percentages, een kabinet, of wisselingen in de top. Een verhaal dat de *whole-of-society* langdurig intrinsiek aanspreekt.

‘Bescherming tegen dreiging’ als verhaallijn is niet genoeg. Dan gaan we elkaar overtuigen, met de Clingendael voorop, welke dreiging het belangrijkste is. Het moet holistisch en boeiender. Inderdaad, dat kan dan niet vanuit één organisatie-verantwoordelijkheid of sector alleen. Dat moet vanuit de hele maatschappij. Het moet ontkokert. Wie of wat formuleert en bewaakt dat adaptieve boeiende verhaal? Let's Xplorit.

Nederland heeft een unieke kans. Niet meelopen, maar koers uitzetten. Xplorerend voorwaarts. Dat is woest aantrekkelijk. Dan hoeven we ons niet op te winden over de incidentele verliefdheid. Die laten we lekker over aan Follow the Money.

Oud-KVMO bestuurslid Aad van Gils koninklijk onderscheiden

MAJMARNIS b.d. A van Gils is benoemd tot Lid in de Orde van Oranje-Nassau. Van Gils krijgt de onderscheiding voor zijn vrijwilligerswerk op het gebied van sport en media en voor de extra inspanningen die hij leverde in zijn werk voor Defensie. Namens de KVMO was KLTZ b.d. B. Fritzsche bij de uitreiking aanwezig.

Bij het Korps Mariniers was Van Gils jarenlang betrokken bij het Marine Waterkamp voor jongeren. Velen kennen hem nog als 'amfipief'. Na orkaan Luis in 1995 Sint Maarten verwoestte, organiseerde Van Gils veilingen voor de wederopbouw van de St. Dominic Primary School. Hij zat eveneens in het hoofdbestuur van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren. Sinds 2017 is hij penningmeester en coördinator Lief en Leed voor het Contact Oud- en actief dienende Mariniers (COM).

Samen met Dirk Oosterhof nam Van Gils twintig jaar geleden het initiatief om het monument voor de tien Texelaars, die in 1945 bij het uitbreken van de Georgische Opstand werden gefusilleerd, te renoveren. Sinds 2008 is hij bestuurslid, trainer en vrijwilliger van handboogvereniging de Eilandschutters, hij is voorzitter van de stichting die schietsportcentrum Odysseus beheert en hij is betrokken bij de organisatie van de Winteranimal, de jaarlijkse handboogwedstrijd op Texel. Daarnaast was hij actief in de organisatie van de Ronde van Texel en is hij sinds acht jaar nauw betrokken bij Radio Texel als voorzitter, presentator, technicus en verslaggever.

Van Gils is plichtsgetrouw, enthousiasmerend voor jongeren en voert zijn opgenomen taken uit met militaire precisie. Aad is samen met vele onderscheiden vrijwilligers een voorbeeld voor ons allen.



Bezoek het *Marineblad* op Veteranendag 2025!

Zaterdag 28 juni vindt in Den Haag de Nederlandse Veteranendag plaats. Namens de KVMO is het *Marineblad* voor het eerst met een eigen stand op het Malieveld aanwezig. De vereniging werkt hard aan een prachtige verzamelplek voor KVMO-leden, trouwe lezers, auteurs, medewerkers en natuurlijk alle geïnteresseerden die speciaal voor Veteranendag naar het Malieveld afreizen. U bent allen van harte welkom!

Het Malieveld staat in de laatste zaterdag van juni bol van activiteiten voor jong en oud. Het biedt voor veteranen een plaats van samenkomst en voor de jongere generaties een plek om kennis te maken met de krijgsmacht en de vele daaraan gelieerde organisaties en industrieën. Marine, marechaussee, land- en luchtmacht bundelen onder begeleiding van het Nederlands Veteraneninstituut (NLVi) de krachten voor een onvergetelijke dag. Inzake de bereikbaarheid van de hofstad in navolging van de NAVO-top, werkt de organisatie nauw samen met de gemeente Den Haag.

Meer informatie over Veteranendag 2025, waaronder het programma, kunt u vinden op www.veteranendag.nl. De KVMO kijkt ernaar uit u te ontvangen bij de *Marineblad*-stand!



Succesvol verlopen Seapower Symposium European Navies & Global Challenges

Op maandag 7 april jl. trapte een door de maritieme afdelingen van de Faculteit Militaire Wetenschappen (FMW) en het Nederlands Instituut voor Militaire Historie georganiseerde tweedaagse internationaal Seapower Symposium af, op de Rotterdamse Van Ghentkazerne.

In het openingswoord door het hoofd van de FMW, BGEN KL Han Bouwmeester, benadrukte deze dat de bredere reikwijdte ervan het maritieme domein uniek maakt. Deze tijd van snel toenemende internationale dreiging en nieuw VS-beleid, alsook de onderkende afhankelijkheid van Westerse economieën, Nederland inclusief, van zeelijnen en vitale infrastructuur op en onderzee, vraagt, nee roept, om een verzekerde bescherming hiervan. Het betreft in Nederland, maar ook andere landen, niet alleen meer marine/defensie inbreng maar ook inzet van meerdere ministeries, (werf)industrieën, pop-up bedrijven van moderne (wapen)technologie en maritieme onderzoeksinstellingen. Kortom: een multi-domeine aanpak.

Al deze elementen passeerden tijdens het symposium in vijf panels verspreid over twee dagen de revue. Nationale en internationale experts van verschillende snit, van marineofficiërs, politicologen, historici tot scheepsbouwingenieurs, presenteerden papers en discussieerden onderling en met enige back benchers (KVMO-voorzitter KLTZ Joris te Berg inclusief) in Q&A's over deelonderwerpen als Russische dreigingen in de Noord- en

Oostzee, de trans-Atlantische relatie, militaire ontwikkelingen in de Indo-Pacific alsook marinescheepsbouwproblematiek. BRIGGENMARNs Rob de Wit, redactielid van dit tijdschrift en Directeur Integrale Bedrijfsvoering en Bestuur CZSK, sloot het symposium af met een uitgebreide wrap-up. De papers verschijnen in 2026 in een bundelvorm als harcopy publicatie.

Anselm van der Peet



IN MEMORIAM

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

Dhr. **A.C.C. Boland** († 29 maart 2025)
KTZT b.d. **A. van Duijvendijk** († 10 april 2025)
LTZVK2OC b.d. **W. den Haan** († 7 maart 2025)
LTZVK2OC b.d. **P.M. de Keijzer** († 9 maart 2025)
KOLMARNs b.d. **H.T.F.M. Mallant** († 21 april 2025)
LTZ2OC b.d. **H. de Wilde** († 7 maart 2025)

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



Ereleden:

KOLMARNs b.d. A.H.P. Knoppen
KTZ b.d. L.J.M. Smit
KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek
KLTZ b.d. mr. O.W. Borgeld
KTZ b.d. ing. M.E.M. de Natris
KLTZ (LD) b.d. H.M.J. van de Burgt

Hoofdbestuur:

Voorzitter:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Vice-voorzitter:
KLTZ drs. M.M.H. Heijligers
Secretaris:
LTZ2OC (LD) K.W. Lelieveld
Penningmeester:
KTZ (LD) C.M. van der Pijl
Namens Afdeling Noord
LTZ1 (LD) T.E. Scheeper-Schoon
Namens Afdeling Midden
KLTZ drs. M.M.H. Heijligers
Namens Afdeling Zuid
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
Namens Afdeling Caribisch gebied
Vacant
Namens Werkgroep Postactieven
KLTZ b.d. J.B.M. Ouwens
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 b.d. ir. M.R.J. van 't Holt MBA
Namens Werkgroep Jongeren
LTZ3 F.F.O. van Dunné
Namens de Werkgroep Gender
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:

Noord:
LTZ1 (LD) T.E. Scheeper-Schoon
KLTZ b.d. B. Fritzsche
LTZ1 S.M. Duineveld
LTZ2OC (TD) R. Brink
KTZ b.d. J. Goedknegt

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

Zuid:
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
KLTZ (SD) b.d. A.J. Zwiers
KTZA b.d. P.A. Brons (postactieven)

Caribisch Gebied:
Vacant

KVMO-leerstoel
Universiteit Leiden:
Vacant

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

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

De Beschrijvingsbrief 2025 geeft inzicht in de relatie tussen de doelstellingen, plannen, activiteiten, begroting en resultaten van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren (KVMO). Hierbij wordt teruggekeken naar 2024 en vooruitgeblikt naar 2025 en verder.

In hoofdstuk I is in het statutaire jaarverslag een terugkoppeling op de drie statutaire doelstellingen van de vereniging opgenomen. Hoofdstuk II omvat het secretariael jaarverslag, waarin de bestuurlijke samenstelling en staat van de vereniging is beschreven. In hoofdstuk III zijn de bestuurlijke activiteiten, inclusief die van de afdelingsbesturen, beschreven.

Hoofdstuk IV gaat in op de plannen voor het huidige jaar met een doorkijk naar de komende jaren. Het normaliter in hoofdstuk V opgenomen financiële beleid 2025 en de financiële verantwoording over 2024 zijn voor leden op te vragen bij het secretariaat en worden ter inzage uitgedeeld bij de Algemene Ledenvergadering. In het laatste hoofdstuk zijn de statutaire personele wijzigingen van het hoofdbestuur opgenomen.

Hoofdstuk I Statutair Jaarverslag 2024

1.1 De Zeemacht

De KVMO zet zich in voor een op haar taak berekende zeemacht. In 2024 heeft de vereniging zich opnieuw ingespannen om bij te dragen aan een goede positie voor de zeemacht en, via de GOV|MHB, voor de gehele defensieorganisatie. De samenwerking met de andere officierenverenigingen is voortgezet, zodat namens de gezamenlijke officierenverenigingen (resp. KVMO, NOV en KVNRO) een krachtig geluid kan worden afgegeven. Deze samenwerking verliep ook in 2024 in goede sferen. Meer informatie over de voortgang van de GOV|MHB is te vinden in hoofdstuk 1.3.

1.2 De zichtbaarheid

In de afgelopen jaren is hard gewerkt om de zichtbaarheid van de vereniging te vergroten. Evenwel is duidelijk dat de KVMO nog altijd meer tijd en aandacht kan investeren om dit te bewerkstelligen. Net als in 2023 is in de externe communicatie veel aandacht uitgegaan naar de voortgang in de arbeidsvoorwaardengesprekken. Hieromtrent zijn nieuwsberichten geplaatst, zijn er online voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd en is de achterban via digitale formulieren geraadpleegd in toenadering naar een akkoord. Rond het arbeidsvoorwaardenakkoord is in de communicatie veel samengewerkt met de drie verenigingen in de GOV|MHB.

1.2.1 *Marineblad*

Het *Marineblad* is in 2024 acht keer verschenen. Verder verschenen in maart de Beschrijvingsbrief en in mei het jaarverslag van de vereniging Onderlinge Bijstand als bijlage. In februari is de redactie samen met het secretariaat verhuisd van de Wasenaarseweg naar de Koninginnegracht. Hoewel dit een hectische periode is, kenmerkt 2024 zich verder als een rustig jaar. De in januari 2023 geïntroduceerde vormgeving is ongewijzigd

gebleven; de vaste rubrieken (Vanuit het buitenland, KVMO-zaken, columns en cartoons) hebben gezorgd voor het herkenbare 'geluid'. Gezien de positieve terugkoppeling op de gastcolumns, is besloten deze voor 2024 aan te houden. Ook is er de herintroductie van betaalde advertenties. In samenwerking met de firma SalesPress is een begin gemaakt met de acquisitie van adverteerders, wat in *Marineblad* 7 (november 2024) heeft geresulteerd in een *advertorial* van de firma Saab. Bedrijven die interesse tonen zijn naast het Zweedse consortium onder andere 3M en Signify. Speciaal voor adverteerders is een *Marineblad* mediakit gemaakt met alle informatie over het blad en de tarieven. Traditioneel levert Zorgzaam een advertentie voor in het decembernummer.

Gezien groeiende internationale spanningen en hieruit resulterende investeringen in de krijgsmacht, verschijnt meer kopij op de redactietafel dat gericht is op het ter discussie stellen van de taak van de vloot, het materieel waarmee het die taak moet uitvoeren en wat de rol van de krijgsmacht in de maatschappij is. Dit zien we terug in artikelen over het ASW-fregat, de wereldreis van Zr.Ms. *Tromp*, de ontwikkeling van het Capability Plan en bijdragen over het Whole of Society-concept. Daarnaast zijn de vele historische bijdragen complementair aan de actualiteit. Zo is aandacht besteed aan 80 jaar sinds de oprichting van de Marine Vrouwenafdeling (MARVA), 75 jaar NAVO, 125 jaar Hydrografische Dienst en 350 jaar sinds de inzet van het Korps Mariniers in de Slag bij Seneffe (1674).

Op de achtergrond wordt nog altijd hard gewerkt aan het vergroten van de digitale ontsluiting. Dit onder andere middels digitalisatie van de jaargangen 1947 t/m 2000 door de Koninklijke Bibliotheek. Deze jaargangen komen tegen 2027 beschikbaar via de database *Delpher*. Ook zijn grote stappen gemaakt met het ontwikkelen van de *Marineblad*-website. 2024 is besteed aan het optuigen van het digitale 'skelet' en de vertrouwde vormgevingselementen. In de eerste helft van 2025 voegt de redactie

alle relevante content toe. Dit moet het online delen van artikelen bespoedigen en het voor geïnteresseerden makkelijker maken *Marineblad*-artikelen digitaal te lezen en/of te gebruiken als naslagwerk. Doel is om tijdens de ALV van 18 juni 2025 de website te lanceren. Na lancering zullen de verrichtingen van *Marineblad.nl* in de Beschrijvingsbrief worden toegevoegd onder 1.2.2. Websites & social media.

1.2.2 Websites & social media

KVMO-website en weblogs

Via *kvmo.nl* informeert de vereniging een breder publiek over haar activiteiten en standpunten. In 2023 is een kleine afname in web-activiteit bemerkt. Deze afname heeft in 2024 doorgezet. Het best bekeken artikel in 2024 betrof 'Defensie en bonden bereiken onderhandelaarsresultaat arbeidsvoorwaarden 2025-2026' (resp. 650 weergaven). De weblogs van de KVMO-voorzitter zijn in 2024 gestagneerd. Dit vanwege de functieoverdracht halverwege het jaar, de focus op het nieuwe arbeidsvoorwaardenakkoord en prioritering (zie hoofdstuk III). De weblogs worden op de KVMO-website en LinkedIn-pagina van de voorzitter geplaatst. De best bekeken blog is 'En wat is (ons) dan dierbaar?' (700 weergaven). In totaal leverden de weblogs 1800 hits. De activiteitenpagina is als vanouds goed bezocht, met gebruikelijk ruim 100 weergaven per toegevoegde activiteit. Het is dan ook belangrijk dat deze tijdig worden toegevoegd aan de website.

Social Media

Facebook/Instagram. Al enige tijd is de facebookpagina van de KVMO niet geüpdatet. De hoeveelheid interactie is dermate laag, dat hierin geen informerende functie is. Besloten is om met een Instagram (IG)-pagina een groter bereik te creëren, met name onder jongeren. In 2024 is de lijn van vorig jaar doorgezet inzake het gebruik van dit medium. Het volgersaantal is gegroeid naar 320. In 2024 vielen de communicaties van de KVMO op IG in te delen in vier categorieën: bezoeken aan eenheden, informatie over arbeidsvoorwaarden, publicatie van het *Marineblad* en overige mededelingen. De verenigingsinteractie op dit medium is relatief goed bekeken, zeker gezien het aantal volgers. De meeste berichten hebben rond de 950 kijkers. Vooral de berichten over bezoeken aan eenheden deden het goed. In 2025 zal de KVMO doorgaan met de huidige koers en zal het medium ondersteuning bieden bij het promoten van activiteiten.

Twitter. Zowel de voorzitter KVMO (@Voorzitter_KVMO) als het HSGO van de GOV|MHB (@HSGO_GOV|MHB) zijn ook in 2024 actief geweest op Twitter. Berichten op de KVMO- en ProDef-websites worden gebruikelijk getweet, waardoor het bereik en de betrokkenheid vergroot wordt. Het arbeidsvoorwaardenakkoord in het najaar van 2024 bleek het drukste moment op zowel de social media-pagina's als de website. Wel is een verschuiving gaande van Twitter naar LinkedIn. De grote verdeeldheid, dat via de algoritmes onbetrouwbaar en contraproductief is, doet de bestuurders steeds minder plaatsen op Twitter en meer via LinkedIn, waar de activiteit van de vereniging om die reden is toegenomen.

LinkedIn. De voorzitter is onder zijn eigen naam actief op LinkedIn. Gebleken is dat de artikelen die op LinkedIn worden geplaatst het grootste bereik hebben. Zowel de voorzitter KVMO,

als de voorzitter NOV genieten een groot netwerk dat communicatie van verenigingsnieuws aan een grotere doelgroep helpt. Het *Marineblad* heeft sinds 2021 een eigen LinkedIn-pagina opgezet om de digitale artikelen in een breder netwerk te publiceren. In 2024 is het aantal volgers gegroeid van 670 naar 900.

Nieuwsbrieven KVMO

Met de geregeld uitgebrachte digitale KVMO-nieuwsbrief via Mailchimp worden leden, die zich hiervoor hebben aangemeld, geïnformeerd over de belangrijkste actuele onderwerpen. De brieven hebben ook in 2024 een relatief hoog 'openings'- en 'klik'-percentage gehad. Vorig jaar zijn er in totaal twaalf nieuwsbrieven verstuurd met een gemiddelde 'click-rate' van 62%. Dat betekent dat ruim de helft van alle geadresseerden de nieuwsbrief heeft geopend. Dit hoge percentage valt toe te wijzen aan de belangrijke communicatie rond het nieuwe arbeidsvoorwaardenakkoord. De nieuwsbrieven vormen een cruciaal onderdeel van met name de achterbanraadpleging.

1.2.3 KVMO-leerstoel

Het zwaartepunt van de KVMO-leerstoel militair-wetenschappelijke studies aan de Universiteit Leiden, die is ingesteld in 2007, ligt op bijdragen aan het onderwijs binnen het Instituut Politieke Wetenschap, zowel in de bachelor- als in de masterfase. Daarbij betreft het vakken die militair-maatschappelijke vraagstukken in den brede behandelen, inhakend op de actualiteit. Namens de KVMO nemen KTZ b.d. N. Woudstra en KTZ b.d. K. Turnhout zitting in het curatorium. Namens de KVMO is prof. dr. T.B.F.M. Brinkel bijzonder hoogleraar Militair-Maatschappelijke Studies aan de Universiteit Leiden. Brinkel is tevens universitair docent internationale veiligheidsstudies aan de Nederlandse Defensie Academie en in die hoedanigheid columnist voor het *Marineblad*. In 2025 gaat prof. Brinkel met pensioen en zal het curatorium op zoek gaan naar een opvolger.

1.2.4 Coalitie voor Veiligheid

De KVMO maakt, evenals haar zusterverenigingen NOV en KVNRO, deel uit van de Coalitie voor de veiligheid (CvV). De coalitie groeit gestaag en bestaat uit zeventien vakbonden en beroepsorganisaties uit de veiligheidssector en vormen samen de Coalitie voor Veiligheid. De coalitie heeft tot doel een sterk front te vormen en de politiek te bewegen meer te investeren in veiligheid. De CvV organiseerde op woensdag 20 maart 2024 het symposium 'Geweld richting het uniform'. Tijdens dit symposium kwamen sprekers vanuit onder meer de politie, Taskforce Onze Hulpverleners Veilig en het Nederlands Veteraneninstituut aan het woord.

1.2.5 Denktank Defensiebeleid en Krijgsmacht (D&K)

De KVMO levert een bijdrage aan de werkgroep Defensiebeleid en Krijgsmacht (D&K). Deze bestaat uit leden met interesse in internationale veiligheidsaspecten en de krijgsmacht en streeft drie doelen na:

- Het fungeren als denktank voor het hoofdbestuur van de KVMO en GOV|MHB bij het geven van 'een professionele mening over de krijgsmacht en het meedenken over vrede en veiligheid'.
- Het actief stimuleren van officieren om mee te denken over het beleid van Defensie en de Krijgsmacht.
- Het bieden van een platform voor de meningsvorming over het militaire beroep.

De denktank bestaat uit een aantal marineofficieren, wat zorg-

draagt dat het maritieme aspect van de krijgsmacht voldoende onder de aandacht wordt gebracht.

1.2.6 Activiteiten

In 2024 heeft de KVMO minder evenementen georganiseerd dan in het jaar daarvoor. De vaste activiteiten zoals de ALV, de 64-jarigendag en de regioborrels vonden plaats in dezelfde hoedanigheid als in 2023. Het KVMO-symposium en het Maritiem Evenement vonden geen doorgang.

Op **maandag 11 maart** vond het KVMO-concert plaats in samenwerking met het Winnubst- en KLM-orkest. Sinds 2006 geeft Harmonieorkest Winnubst concerten in 't Zaalte van het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) in samenwerking met de KVMO. In 2023 bestond de KVMO 140 jaar en in 2025 bestaat Winnubst 125 jaar. Ter gelegenheid hiervan is een dubbelconcert georganiseerd met het KLM-orkest: het muzikale visitekaartje van onze nationale luchtvaartmaatschappij. Beide orkesten brachten een gevarieerd programma onder leiding van dirigent Bert Willemsen.

Op 3 juli was er de **110^e Algemene Vergadering** op de Van Braam- Houckgeestkazerne te Doorn. Tijdens deze vergadering zijn voorzitter KLTZ R.O.P. Pulles en penningmeester KLTZ (LD) b.d. H.M.J. van de Burgt opgevolgd door KLTZ (LD) J.L. ten Berg en KLTZ (LD) C.M. van der Pijl. Met het doorstromen naar de voorzittersfunctie is het vicevoorzitterschap opgevolgd door KLTZ M.M.H. Heijligers. In de middag verzorgde KOLMARNES E. Thomeer een presentatie over het Korps Mariniers *Force Design*. De dag werd afgesloten met een borrel.

Op woensdag 2 oktober vond de traditionele **64-jarigendag** 'Van UKW naar pensioen' plaats in het Marine Etablissement Amsterdam. Doelstelling van die dag is het informeren van deelnemers over alle onderwerpen die relevant zijn bij het passeren van de pensioengerechtigde leeftijd. In de middag werden officieren en partners bijgepraat over de laatste ontwikkelingen bij het CZSK.

1.3 De collectieve belangenbehartiging

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

Het Georganiseerd Overleg sector Defensie

Na het afsluiten van een nieuw arbeidsvoorwaardenakkoord eind 2023, stond het eerste kwartaal van 2024 in het teken van het formaliseren van de gemaakte afspraken én het ophalen van signalen uit de organisatie. We bezochten diverse locaties en gingen met collega's in gesprek. We gaven uitleg over het akkoord en vroegen naar ledenwensen voor een volgende cyclus. Nog voor we goed en wel gestart waren, haalde de actualiteit ons in. De politieke context – en het besef dat de urgentie hoog was – maakte dat de bonden al in april 2024 opnieuw in gesprek gingen met de werkgever en de staatssecretaris. We verkenden – eerder dan gepland – de ruimte voor een nieuw akkoord. De eerder opgehaalde input uit het land bleek hier goed van pas te komen.

Gezien de tijdsdruk en urgentie spraken we als sociale partners af te mikken op een akkoord op hoofdlijnen, met de nadruk op een stevige loonimpuls. Het resultaat mocht er zijn: in juni 2024 presenteerden we een nieuw akkoord voor de periode 1 januari 2025 tot 31 augustus 2026. Het akkoord werd na een positieve ledenraadpleging in juli formeel vastgesteld. Het zwaartepunt van dit akkoord ligt bij de looncomponent. Collega's ontvingen in oktober, november en december 2024 een incidentele loonsverhoging van 5%, die vanaf januari 2025 structureel is ingebed. In 2026 komt daar nog eens 2% bij. Ook zijn er twee eenmalige uitkeringen opgenomen: in september 2024 een uitkering van € 500,- bruto en in juli 2025 een van € 350,- bruto. Een mooie stap vooruit – eentje die vertrouwen geeft in toekomstige onderhandelingen.

Pensioen: transitie en vernieuwing

Parallel aan dit arbeidsvoorwaardenakkoord liepen gesprekken over het militaire pensioenstelsel. In dezelfde periode bereikten we als sociale partners, samen met Defensie, overeenstemming over een transitieplan voor het nieuwe pensioenstelsel in lijn met de Wet Toekomst Pensioenen (WTP). In dit akkoord is vastgelegd hoe de nieuwe pensioenregeling eruitziet, hoe bestaande afspraken in het nieuwe stelsel landen en welke compensatie voor bepaalde groepen militairen beschikbaar is. Na positieve raadpleging van de achterban bij drie van de vier centrales, werd het akkoord officieel ondertekend door de Hoofd-directeur Personeel en de centrale vertegenwoordigers.

Dossiers in uitvoering

Als gevolg van het vroeg geformuleerde arbeidsvoorwaardenakkoord, ontstond ruimte om de tweede helft van het jaar te benutten voor het uitwerken van eerder gemaakte afspraken en openstaande dossiers. Het gaf ademruimte om niet alleen vooruit te kijken, maar ook daadwerkelijk stappen te zetten op dossiers die al langer op tafel lagen.

Zo zijn we verdergegaan met de uitwerking van de Regeling Militaire Inzet (RMI). Hoewel hierover in eerdere akkoorden al afspraken zijn gemaakt, bleek de inhoudelijke invulling complexer dan gedacht. In de gesprekken stond steeds de balans centraal tussen een eerlijke financiële compensatie voor het personeel, voldoende herstel mogelijkheden na inzet, en de noodzaak voor de organisatie om haar taken verantwoord te kunnen blijven uitvoeren. Op dit dossier zijn al veel meters gemaakt, maar we zijn er nog niet. Ook de toelage voor onregelmatige dienst is een onderwerp dat veel aandacht vraagt. De oorspronkelijke afspraak om deze te harmoniseren met de systematiek voor burgerpersoneel blijkt in de praktijk lastig uitvoerbaar. Door allerlei vertragen is de implementatie inmiddels verschoven naar de zomer van 2025. Wel is overeengekomen dat met terugwerkende kracht vanaf januari 2023 wordt bijgehouden wie waarvoor in aanmerking komt, zodat collega's alsnog correct vergoed worden.

Verder is in 2024 intensief gewerkt aan de invoering van het Individueel Keuzebudget. Deze maatregel, die per 1 januari 2025 in werking treedt, markeert een belangrijke verandering in het denken over arbeidsvoorwaarden. Het geeft medewerkers meer regie over hun eigen keuzes, bijvoorbeeld op het gebied van verlof, uitbetaling van het vakantiegeld en de eindejaarsuitkering. De voorbereidingen voor deze invoering zijn in volle gang, en de GOV|MHB blijft scherp op de vraag of het systeem straks ook daadwerkelijk doet wat we beogen.

In dezelfde periode zijn ook stappen gezet voor onze reservisten. De uitspraak van de rechtbank over het recht op vakantie-verlof voor reservisten leidt tot een regeling waarin elk gewerkt uur recht geeft op verlof, met terugwerkende kracht tot vijf jaar terug. Hoewel dit veel vraagt van de bedrijfsvoering, is het een belangrijke stap in het versterken van de rechtspositie van deze groep. Tegelijkertijd zijn we binnen het Technisch Werkverband Reservisten (TWRES) begonnen met bredere gesprekken over harmonisatie van de rechtspositie ten opzichte van beroepsmilitairen. De eerste contouren daarvan beginnen zich inmiddels af te tekenen.

Terugblik en vooruitgang

Al met al kijkt de GOV|MHB tevreden terug op de voortgang, maar realiseren we ons ook dat het werk nog lang niet af is. Veel afspraken zijn nu in uitvoering, maar vragen blijvende aandacht

om te zorgen dat ze in de praktijk goed landen. Vooruitkijkend naar 2025 is het jaar gestart met een gezamenlijke ‘heidag’, waarin we als CMHF-centrale de belangrijkste pijlers voor het komende jaar hebben vastgesteld. Deze bieden houvast in een overleglandschap dat steeds in beweging is. De gekozen speerpunten zijn terug te lezen in de eerste editie van *Professional Defensie* (maart 2025). Tegelijkertijd realiseren we ons dat de wereld om ons heen in rap tempo verandert. De geopolitieke spanningen nemen toe, de dreiging is reëel en voelbaar. Juist daarom is het van belang dat we als sociale partners niet alleen koersvast zijn, maar ook flexibel blijven. Flexibiliteit in de onderwerpen die we bespreken, in de volgorde van prioriteiten én in onze manier van samenwerken met de werkgever. Alleen zo kunnen we snel inspelen op nieuwe ontwikkelingen, zonder de belangen van onze achterban uit het oog te verliezen.

Hoofdstuk II
Secretarieel jaarverslag 2024

2.1 Hoofdbestuur

2.1.1 De samenstelling van het hoofdbestuur was op 1 januari 2024 als volgt:

KLTZ R.O.P Pulles	Voorzitter
KLTZ (LD) J.L ten Berg	Vicevoorzitter
LTZ2OC (LD) K.W. Lelieveld	Secretaris
KLTZ (LD) b.d. H.M.J. van de Burgt	Penningmeester
KLTZ (LD) J.L ten Berg	vertegenwoordiger
Afdeling Noord	
KLTZ M.M.H. Heijligers	vertegenwoordiger
	Afdeling Midden
Vacant	vertegenwoordiger
	Afdeling Zuid
LTZ2 (LD) M.E.A. Römer	vertegenwoordiger
LTZ2 (LD) K.W. Lelieveld	vertegenwoordiger
	Afdeling Caribisch gebied
	vertegenwoordiger
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens	Werkgroep Jongeren
	vertegenwoordiger
KLTZ b.d. J.B.M. Ouwens	Werkgroep Gender
	vertegenwoordiger
	Werkgroep PA
LTZ1 b.d. M.R.J. van 't Holt	vertegenwoordiger
	Werkgroep EA
LTKOLMARNs T.A. van Dishoeck	vertegenwoordiger
	Korps Mariniers

Naast het hoofdbestuur werd de KVMO mede-vertegenwoordigd in het Sectoroverleg Defensie. De KVMO werd via de GOV|MHB vertegenwoordigd door het Hoofd Sectie Georganiseerd Overleg, Maj A.R. Oosting-Klock.

2.1.3. Tijdens de 110e algemene vergadering op 3 juli 2024 traden statutair af en werden voorgedragen voor herbenoeming:
n.v.t.

2.1.3. Tijdens de 110e algemene vergadering op 3 juli 2024 traden af:

KLTZ R.O.P Pulles	Voorzitter
KLTZ (LD) b.d. H.M.J. van de Burgt	Penningmeester

2.1.4. Tussentijds zijn afgetreden:
n.v.t.

2.1.5. Tijdens de 110e vergadering op 3 juli 2024 werden benoemd:

KLTZ (LD) J.L ten Berg	Voorzitter
KLTZ M.M.H. Heijligers	Vicevoorzitter
KTZ (LD) C.M. van der Pijl	Penningmeester
KLTZ R.O.P Pulles	vertegenwoordiger
	Afdeling Zuid
LTZ3 F.F.O Van Dunné	vertegenwoordiger
	Werkgroep Jongeren

2.1.6 De samenstelling van het hoofdbestuur was per 31 december 2024 als volgt:

KLTZ (LD) J.L ten Berg	Voorzitter
KLTZ M.M.H. Heijligers	Vicevoorzitter
LTZ2OC (LD) K.W. Lelieveld	Secretaris
KTZ (LD) C.M. van der Pijl	Penningmeester
LTZ1 (LD) T.E. Scheeper-Schoon	vertegenwoordiger
	Afdeling Noord
KLTZ M.M.H. Heijligers	vertegenwoordiger
	Afdeling Midden
KLTZ R.O.P Pulles	vertegenwoordiger
	Afdeling Zuid
Vacant	vertegenwoordiger
	Afdeling Caribisch gebied
LTZ3 F.F.O Van Dunné	vertegenwoordiger
	Werkgroep Jongeren
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens	vertegenwoordiger
	Werkgroep Gender
KLTZ b.d. J.B.M. Ouwens	vertegenwoordiger
	Werkgroep PA
LTZ1 b.d. M.R.J. van 't Holt	vertegenwoordiger
	Werkgroep EA
LTKOLMARNs T.A. van Dishoeck	vertegenwoordiger
	Korps Mariniers

Naast het hoofdbestuur werd de KVMO mede-vertegenwoordigd in het Sectoroverleg Defensie. De KVMO werd via de GOV|MHB vertegenwoordigd door het Hoofd Sectie Georganiseerd Overleg, Maj A.R. Oosting-Klock.

2.2 Ledenbestand

De KVMO had op 31 december 2024 in totaal **3361 leden**, onderverdeeld in 1285 actieve leden, 1188 PA-leden en 888 overige leden.

2.3 Afdelingsbesturen

De vier afdelingsbesturen vormen de bestuurlijke basis van de KVMO. De bezetting van de afdelingen Noord, Midden, Zuid en het Caribisch gebied was in 2024 goed. Wel is in het jaar 2024 de vertegenwoordiger in het Caribisch gebied afgetreden. Deze werkgroep is momenteel niet actief meer en zoekt bestuursleden. De afdelingen hebben een gestandaardiseerd bestuur van twee tot vier leden. De bestuursleden behartigen zoveel mogelijk de belangen van de vier doelgroepen: jongeren (tot 35 jaar), actieven, elders-actieven en de postactieven.

2.4 Werkgroepen

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

2.4.1. Werkgroep Postactieven

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

Namens de KVMO behartigt de WGPA ook de belangen van alle leden die veteraan zijn. Onder andere neemt een lid van de werkgroep zitting in het Veteranenplatform. De werkgroep organiseert periodiek verschillende activiteiten gericht op postactieven en veteranen in het ledenbestand van de KVMO. Deze evenementen omvatten o.a. de jaarlijkse 64-jarigendag en waar mogelijk een Maritiem Evenement. Door een aantal vacatures binnen de werkgroep was er in 2024 geen capaciteit om laatstgenoemd evenement te organiseren. Het gebrek aan leden binnen de werkgroep blijft een punt van zorg. De 64-jarigendag vond wel doorgang.

2.4.2. Werkgroep Jongeren

De Werkgroep Jongeren (WGJ) heeft sinds 2024 een nieuwe voorzitter. Onder het bestuur van LTZ3 F.F.O. van Dunné zijn diverse evenementen georganiseerd voor (jonge) officieren en adelborsten. Tijdens deze evenementen besteedde de werkgroep aandacht aan de KVMO als beroepsvereniging en werden maritiem-strategische onderwerpen besproken. Wel is de werkgroep nog altijd op zoek naar nieuwe leden die bij willen dragen aan het organiseren van evenementen.

Doel van de WGJ is onder andere het betrekken en informeren van de jongere leden van de KVMO door het organiseren van borrels, lezingen en werkbezoeken. Komend jaar zal de werkgroep zich gaan inspannen voor het opzetten van een aantal bijeenkomsten. Eventuele input van leden is welkom en de werkgroep staat open voor nieuwe initiatieven. Eventuele geïnteresseerden voor de WGJ kunnen zich altijd bij de KVMO melden.

2.4.3. De Werkgroep Elders-Actieven

Elders Actieven zijn leden van de KVMO die een achtergrond hebben bij het CZSK, hetzij als ex-beroeps, hetzij als (oud) KMR en die nog actief werkzaam zijn. Laatstgenoemde kwalificatie onderscheidt hen van de postactieve KVMO leden, die als zodanig een eigen geleding vormen binnen de KVMO. Gezien de omvang van het aantal leden met de status elders actief, maar ook gezien de potentie van deze leden om een bijdrage te leveren aan de doelstellingen van de KVMO, is er de specifieke Werkgroep Elders Actieven (WGEA).

Met deze Werkgroep beoogt de KVMO:

- de onderlinge verbondenheid van elders actieve leden te vergroten;
- de band tussen elders actieven en het CZSK te verstevigen;
- het debat inzake ontwikkelingen die deze doelgroep betreffen volgen en voeren;
- het onderhouden van het netwerk van gelieerde organisaties zoals de KVNRO en KIMAV;
- activiteiten te ondersteunen en te faciliteren die bijdragen aan het bevorderen van bovengenoemde punten.

De werkwijze van de WGEA is onder meer gericht op:

- het vertegenwoordigen van de doelgroep in het bestuur van de KVMO;
- het actief benaderen van leden van de doelgroep voor activiteiten en evenementen;
- het bieden van een platform voor initiatieven van leden van de doelgroep en;
- het promoten van ProDef als interactief platform.

In 2024 heeft de WGEA verdere oriënterende gesprekken gevoerd, zowel intern als extern, en is het idee ontstaan voor een gezamenlijk evenement met KIMAV bij CZSK. Hiermee zouden meerdere, zo niet alle, bovenstaande doelstellingen kunnen worden bereikt. Begin 2025 staat een verkennend gesprek gepland met PC-ZSK.

2.4.4. De Werkgroep Gender

De Werkgroep Gender heeft in 2024 contacten gelegd met P&O, CZSK en met het Nederlands Veteraneninstituut. Met beide instanties zijn onderwerpen zoals diversiteit & inclusiviteit (D&I), respectievelijk de transitie van vrouwelijke militairen naar de burgermaatschappij, onder de aandacht gebracht en zijn mogelijkheden voor nader onderzoek geïnventariseerd. De website van de KVMO en (later) het *Marineblad* kunnen daarbij een ondersteunend platform zijn. Uit deze contacten is nog geen concrete samenwerking, publicatie of activiteit voortgekomen. Gelet de berichtgeving over de radicale ommezwaai in de VS inzake onderwerpen en D&I-beleid, is het des te belangrijker om de aandacht voor D&I positief vast te houden. De Werkgroep Gender ziet de noodzaak voorgenomen activiteiten en ontwikkelingen binnen Defensie te volgen en waar nodig te ondersteunen.

Hoofdstuk III

Bestuurlijk jaarverslag 2024

3.1 Algemeen

De eerste helft van 2024 stond intern in het teken van de verhuizing naar het nieuwe kantoor aan de Koninginnegracht. Na vele jaren aan de Wassenaarseweg was het, gedwongen door omstandigheden, tijd voor een nieuwe locatie. De verhuizing betekende ook een grote opruiming, waarbij grote hoeveelheden papier en ongebruikte items zijn afgevoerd. Met de inrichting van het nieuwe kantoor is meteen ook een grote stap gezet richting verdere samenwerking met de NOV en KVNRO.

3.2 Hoofdbestuur

Het bestuur heeft diverse overleggen gevoerd over de nieuwe structuur van de GOV|MHB en wat dit voor de KVMO tot gevolg heeft. Doel van de verdergaande samenwerking is en blijft om het kleine team van de Koninginnegracht zo effectief en efficiënt mogelijk in te kunnen zetten en de procedures binnen de verenigingen en dus ook de KVMO zo eenvoudig en transparant mogelijk te maken.

Inzake de beroepsvereniging heeft het bestuur getracht het geluid van de KVMO zo veel mogelijk door te laten klinken. Dit gebeurde door contacten met de pers, weblogs van de voorzitter en (in)formele contacten met beleidsmakers. De situatie in de wereld vraagt een sterke en volledig inzetbare zeemacht en daar is nog veel werk te verrichten. Hoogtepunt, in ieder geval voor de voorzitter, was het optreden in Goedemorgen Nederland op 25 maart 2024, over de inzet van Zr.Ms. *Tromp* in de Rode Zee en diens wereldreis Pacific Archer.

Op het gebied van arbeidsvoorwaarden stonden de onderhandelingen met de werkgever over een nieuw arbeidsvoorwaardenakkoord op de rol in de eerste helft van het jaar. Het akkoord 2023-2024 was al ruim op tijd. Om vóór het verlopen van het oude akkoord een nieuw akkoord voor 2025-2026 gereed te krijgen, zou een extra mooi signaal zijn richting het personeel. Met gepaste trots is het akkoord ook begin juli gepresenteerd. De gesprekken over het nieuwe pensioenstelsel zijn ook grotendeels afgerond in de eerste helft van 2024. Daarbij is door de inzet en vasthoudendheid van onder meer de KVMO zeker gesteld dat bij de overgang naar het nieuwe stelsel voldoende compensatie is voor met name de groep 40- tot 55-jarigen. Helaas is het niet gelukt om meer (na)indexatie te bewerkstelligen, de achterstand in indexatie blijft helaas bestaan.

Bestuurswissel

Naast de adreswijziging was het op de ALV van 3 juli 2024 tijd om ook het bestuur te vernieuwen. De voorzitter, vicevoorzitter en penningmeester wisselden, zodat het bestuur weer vol energie aan de uitdagingen van de tweede helft van het jaar kon beginnen. De bestuurswissel is niet gepaard gegaan met grote koerswijzigingen in het beleid van de vereniging. Wel zijn enkele aandachtspunten verlegd. Aangezien nu voor het eerst in lange tijd voor de curve uitgelopen wordt inzake het vastleggen van een arbeidsvoorwaardenakkoord, is ruimte ontstaan voor achterstallig onderhoud. In het kader van het Georganiseerd Overleg betekent dat vooral het aanpakken van restpunten van eerdere akkoorden en afspraken af te ronden. Maar ook om punten waar we eerder niet uit kwamen toch weer op de agenda te zetten om uit te werken (zie paragraaf 1.3). Ook is meer tijd en

ruimte voor aandacht aan de KVMO als beroepsvereniging. De vereniging heeft belang bij het weer op de kaart zetten van het maritieme denken in Nederland. Dat begint bij de marine: we dienen het maritieme denken onder marineofficieren te stimuleren. De voorzitter bezocht daarom een aantal operationele eenheden waarbij een boekenkast met maritieme literatuur aan de Longroom is aangeboden. Het eerste kistje ging naar het Korps Adelborsten. Verder is er nog een kistje uitgereikt bij de Onderzeedienst aan commandant Zr.Ms. *Mercurius*. In 2025 zet het bestuur dit initiatief door.

De KVMO was vertegenwoordigd bij de Johan de Witt-conferentie en aansluitend de receptie van de Wereldhavendagen. Op die manier halen we de band aan met het maritieme netwerk. Groepscommandanten bij het Commando Zeestrijdkrachten zijn benaderd voor samenwerking bij een aantal themanummers van in 2025 te verschijnen *Marinebladen*. Ook met de groepsoudste van de Marineluchtvaartdienst is overleg geweest. Aanvullend zijn de weblogs van de voorzitter een belangrijke manier om discussies aan te jagen. Om toch eerst goed beslagen ten ijs te komen, zijn er na maart 2024 geen nieuwe weblogs verschenen, na het winterverlof is daarmee gestart.

3.3 Afdelingsbesturen

2024 zag wederom de gebruikelijke bijeenkomsten. Zo heeft afdeling Noord de Heildronk weer kunnen organiseren en is de Werkgroep Postactieven maandelijks welkom bij de PA-borrels in de Marineclub. Ondanks de tot juli 2024 vacante voorzittersfunctie van afdeling Zuid, zijn onder leiding van Maj KL b.d. P. van der Laan diverse activiteiten geïnitieerd, zoals een maandelijks oploop met nasi-maaltijd, een mosselmaaltijd en een koningsdagborrel.

3.4 Samenwerking KVMO-OB

Al vele jaren bestaat een uitstekende samenwerking tussen de KVMO en de vereniging Onderlinge Bijstand (OB) waarbij beiden zich enerzijds zelfstandig manifesteren, maar wel in hecht verband optreden. Deze samenwerking heeft vorm gekregen in onder andere de Regeling Tegemoetkoming Thuiszorg (RTT), de Regeling Reiskosten Ziekenhuisbezoek (RRZ) en het Uitzendcertificaat. Daarnaast biedt OB via de Stichting Notaris Eduard S. Lansberg Studiefonds (SNLS) de mogelijkheid voor kinderen van KVMO-leden studiebeurzen te verstrekken in de vorm van renteloze leningen. De KVMO is OB bijzonder erkentelijk en vertrouwt op een voortzetting van de samenwerking. In 2024 heeft de OB in *Marineblad* traditiegetrouw de aankondiging en de uitnodiging tot de Algemene Ledenvergadering opgenomen. Daarnaast is een losse bijdrage over OB en het SNLS opgenomen, om beide instanties extra onder de aandacht te brengen.

3.5 Krachtige Inbreng

Krachtige Inbreng is een adviesorgaan dat het KVMO-bestuur ondersteund bij de organisatie van haar evenementen. In 2023 droeg zij bijvoorbeeld bij aan het seminar 'Onbemind maakt onbemand'. In 2024 heeft de vereniging geen bijeenkomst van dien aard georganiseerd en is Krachtige Inbreng daarom niet bij elkaar gekomen voor overleg.

Hoofdstuk IV Plannen 2025

4.1 Algemene doelstellingen 2025

Geopolitieke ontwikkelingen in 2024 en begin 2025 brengen grote gevolgen op het gebied van veiligheid. Allereerst razen de conflicten in Oekraïne en het Midden-Oosten door en zorgt de nieuwe koers van de Verenigde Staten voor grotere urgentie en vraag naar meer Europese defensie. Deze ontwikkelingen brengen ook voor de KVMO veranderingen met zich mee.

Defensie en de Koninklijke Marine zullen de komende jaren hoe dan ook moeten groeien. De organisatie staat midden in een enorme transitie. Voor de KVMO is het belangrijk waar het kan deze groei zo goed mogelijk te begeleiden, vooral met oog op het personeel. Vanuit onze rol als beroeps- en vakvereniging is het onze taak de transitie met een positief kritische houding te analyseren en daar waar nodig te becommentariëren. Dit gebeurt in formele zin aan de overlegtafel met de werkgever, maar niet alle onderwerpen lenen zich daarvoor. Daar waar nodig wordt informeel gesproken met belanghebbenden bij Defensie of de Koninklijke Marine om onze standpunten uit te dragen. De totstandkoming daarvan gebeurt middels inbreng van de afdelingen en werkgroepen, alsook via werkbezoeken. Voor 2025 staan meer van deze bezoeken aan eenheden en afdelingen van de Koninklijke Marine gepland. Bij werkbezoeken aan de operationele eenheden wordt een boekenkast uitgereikt met vakliteratuur om het maritieme denken aan te jagen.

Zoals in de statuten benoemd, is voor de KVMO nog steeds het doel bij te dragen aan de instandhouding van een op haar taak berekende zeemacht. Dit is in 2025, rekening houdend met het bovenstaande, misschien wel actueler dan ooit. In 2025 organiseert en faciliteert de KVMO een aantal evenementen. Op 18 juni vindt de jaarlijkse ALV plaats, verwachten we de jaarlijkse 64-jarigendag, organiseren we weer een Maritiem Evenement en treffen we voorbereidingen voor een symposium. De herdenking van Zr.Ms. *Adder* wordt in 2025 als gebruikelijk bijgewoond door een delegatie van het bestuur. Verder organiseren de verschillende afdelingen en werkgroepen eigen activiteiten. Voor de werving van nieuwe leden heeft het bestuur in 2024 op uitnodiging van de senaat het KIM bezocht en neemt zich voor dit in 2025 opnieuw te doen.

Op het gebied van collectieve belangenbehartiging is 2025 een druk jaar voor de HSGO. Maj (KMar) A.R. Oosting-Klock schuift aan bij het Georganiseerd Overleg om te werken aan liggende dossiers en de eerste verkenningen te doen voor een nieuw voorstel. Het huidige akkoord loopt namelijk tot 2026. De KVMO zal haar leden als gebruikelijk actief op de hoogte houden van eventuele ontwikkelingen inzake dit akkoord. Individuele belangenbehartiging blijft een belangrijke pijler van de serviceverlening van de KVMO. Diverse individuele cases, variërend van vragen over toelagen tot conflicten met de werkgever, zijn naar tevredenheid opgelost. We blijven hiermee doorgaan, het is nog steeds nodig.

4.2 Personeel en middelen

Medio 2024 kende de vereniging een grote personele wisseling. Voorzitter KLTZ R.O.P Pulles trad af en maakte plaats voor KLTZ (LD) J.L. ten Berg, de positie van vicevoorzitter werd door laatstgenoemde overgegeven aan KLTZ M.M.H. Heijligers en KTZ (LD) C.M. van der Pijl loste penningmeester KLTZ (LD) b.d. H.M.J. van

de Burgt af. In 2025 staan geen grote personeelsswissels gepland. Wel is de vereniging op zoek naar een hoofdbestuurslid in het Caribisch gebied. Inmiddels zijn nieuwe bestuursleden benoemd als voorzitter Afdeling Noord (LTZ1 (LD) T.E. Scheeper-Schoon) en Werkgroep Jongeren (LTZ3 F.F.O Van Dunné).

Defensie heeft meer geld beschikbaar gesteld voor de centrales waarmee de collectieve belangbehartiging verder uit kan breiden en we kunnen werken aan de snelheid van het proces. Gelet op het aantal dossiers dat op de overlegtafel ligt is met Defensie overeengekomen dat er in 2024 en daarna op zogenoemde parallelle tafels onderhandeld kan worden. In 2024 is dat in eerste instantie gedaan met een beperkte aanvullende capaciteit en een herverdeling van portefeuilles. Dat is echter geen duurzame oplossing. Aangezien deze afspraak zich doorzet voor komende jaren, en er faciliteiten beschikbaar zijn, is de GOV|MHB nu doende met het zoeken en aanstellen van een tweede onderhandelaar. Dit moet in 2025 gerealiseerd zijn.

Financieel gezien is de KVMO nog steeds een gezonde vereniging. De overdracht van de voormalig penningmeester naar de huidige is soepel verlopen en de nodige kennis is overgedragen. De vereniging beschikt over genoeg financiële reserves en een beleggingsportefeuille. Daarnaast is in 2024 met interesse gekeken naar de realisatie van de kosten van het nieuwe kantoor. Deze kosten bleken niet significant te verschillen van de situatie op de Wassenaarseweg. In 2025 verwacht de KVMO geen bijzondere kosten en uitgaven nu de verhuizing achter de rug is.

Met het pensioen van prof. T.B.F.M. Brinkel is per 1 april 2025 de leerstoel van de KVMO bij de Universiteit Leiden vacant. Het is de wens van het bestuur inzake de invulling van de leerstoel meer aandacht te geven aan maritieme strategie en maritieme ontwikkelingen. Daartoe zal in 2025 via de vertegenwoordigers van de KVMO in het curatorium (zie paragraaf 1.2.3) gekeken worden naar het aanpassen van de leeropdracht.

4.3 Processen

In 2024 zijn veel processen binnen de KVMO en GOV|MHB gewijzigd. Zo leerden de verschillende verenigingen anders samenwerken op de nieuwe locatie. Inmiddels gaan de processen soepel en is het team op elkaar ingespeeld. In 2025 wordt deze lijn doorgezet om de Koninginnegracht 19 echt het nieuwe 'thuis' van de vereniging te maken.

In eerdere beschrijvingsbrieven is het onderzoek naar de bedrijfsvoering binnen de GOV|MHB benoemd. Het definitieve rapport, de orgaanbeschrijving GOV|MHB, is in 2024 opgeleverd en besproken binnen de verschillende verenigingen. Na akkoord van de hoofdbesturen zijn in 2024 vervolgplannen ontworpen, die verder 2025 verder vormkrijgen. Dit alles zal uitmonden in een nieuwe verenigingsstructuur waarbinnen de nieuwe GOV|MHB, genaamd ProDef (Professionals Defensie), de koepel vormt van vier verenigingen. De vierde vereniging is de nog op te richten MHB (beroepsvereniging voor Middelbaar en Hoger Burgerpersoneel bij Defensie). In 2025 werkt een werkgroep, met leden vanuit alle verenigingen, aan statuten en een huishoudelijk reglement voor de ProDef. In 2025 verwacht de GOV|MHB deze nieuwe structuur aan de Algemene Ledenraad (ALR) te kunnen presenteren en voor te kunnen leggen aan de verenigingen.

Hoofdstuk V
Begroting 2025 en realisatie 2024

De begroting voor het lopende jaar is, inclusief toelichting, voor leden per e-mail op te vragen bij het secretariaat van de KVMO. Ook zullen hand-outs beschikbaar zijn tijdens de 111e Algemene Vergadering voor behandeling en vaststelling.

Hoofdstuk VI
Benoeming leden hoofdbestuur

- 6.1

Tijdens de 111e Algemene Vergadering op 18 juni 2025 treden statutair af en worden voorgedragen voor herbenoeming:

n.v.t
- 6.2

Tijdens de 111e Algemene Vergadering op 18 juni 2025 treden af:

n.v.t
- 6.3

Tussentijds afgetreden:

LTZ2 (LD) M.E.A. Römer

vertegenwoordiger
Afdeling Caribisch gebied
- 6.4

Tijdens de 111e Algemene Vergadering op 18 juni 2025 worden benoemd:

LTZ1 (LD) T.E. Scheeper-Schoon

vertegenwoordiger
Afdeling Noord

UITNODIGING

KVMO

voor de 111e Algemene Vergadering op woensdag 18 juni 2025

Verdere informatie over de locatie volgt via de communicatiekanalen van de KVMO. Tijdens het (besloten) huishoudelijk gedeelte staan de vereniging, het verenigingsbeleid, de begroting 2025 en het jaarverslag van 2024 centraal.

De Algemene Vergadering begint om 10:00 uur. Verdere details over de locatie en het programma worden spoedig medegedeeld.

Huishoudelijk deel

Agenda (ovb)

1.

Opening en mededelingen voorzitter
2.

Goedkeuring verslag 110e Algemene Vergadering dd. 3 juli 2024
3.

Beschrijvingsbrief 2025
4.

Gevoerd beleid 2024
5.

Strategie 2025
6.

Marineblad
7.

Financieel Jaarverslag 2024
8.

Verslag kascommissie 2024
9.

Begroting 2025
10.

Benoeming kascommissie 2025
11.

Benoeming hoofdbestuursleden
12.

Rondvraag en sluiting

Na afloop van het huishoudelijk gedeelte wordt gezamenlijk een lunch genoten.



Locatie huishoudelijk deel
verdere informatie volgt



Aanmelding

De aanmelding voor de Algemene Vergadering volgt spoedig. Hierover wordt u via de website, nieuwsbrief en het Marineblad op de hoogte gehouden. Aanmelding zal geschieden via een opgavelink of contact met het secretariaat.

De vergadering is voor alle KVMO-leden toegankelijk. Het hoofdbestuur van de KVMO nodigt haar leden dan ook van harte uit hierbij aanwezig te zijn!



Vlag jij ook voor **ONZE VETERANEN?**



**NEDERLANDSE
VETERANENDAG**
28 JUNI 2025