

PRIORITEITEN STELLEN EN DILEMMA'S BESLECHTEN

MARINEBLAD

KVMO

1883 | 2023

STRONGER TOGETHER

**Zr.Ms. Tromp in Standing
Nato Maritime Group 1**

**Blockchain technologie
voor materieel-logistiek**

**Struisvogelpolitiek in de
Krimoorlog**

**Wargaming in het
Marinemuseum**

1

2023
JAARGANG 133

INHOUD

4

ZR.MS. TROMP IN SNMG1

Yvonne van Beusekom

11

KVMO SYMPOSIUM 2022

Reacties

18

BLOCKCHAIN VOOR DEFENSIE

Ivonne van Vliet

32

JANE NAVAL WARGAME

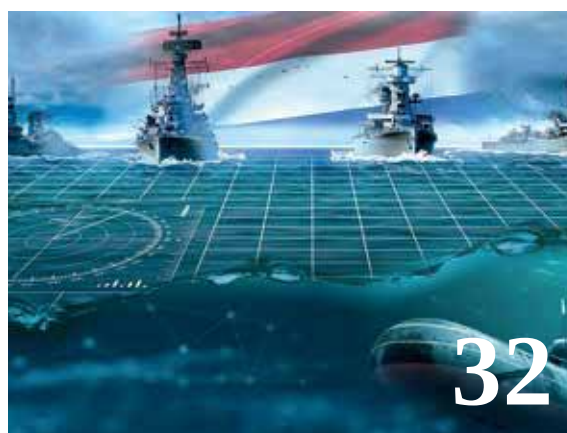
Leon Homburg

EN VERDER

- 03 Voorwoord Voorzitter KVMO
- 11 Cartoon
- 16 Gastcolumn
- 25 Signalementen
- 26 Boekrecensie
- 28 Column Theo Brinkel
- 29 Vanuit het buitenland
- 34 Column Berend van de Kraats
- 35 KVMO-zaken


www.kvmo.nl

Foto cover:
Standing NATO Maritime Group 1. Een NH90-
helikopter van de Koninklijke Marine stijgt
op vanaf Zr.Ms. Tromp. Op de achtergrond
manoeuvrert de Arleigh Burke-klasse destroyer
USS Paul Ignatius, 30 november 2022
(Zr.Ms. Tromp)



Dilemma's en prioriteiten



Wat doen we met de *Pa-triots*? Houden we die zelf of leveren we ze aan Oekraïne? Wat doen we met het personeel, zetten we dat in of laten we ze nieuwe mensen opleiden? Gaan we de focus leggen op het nu verbeteren van de operationele gereedheid, of gaat de aandacht uit naar nieuwbouw- en vervangingsprojecten? Moet mijn eenheid nu helemaal gevuld en afgevoerd zijn, of geef ik mijn mensen ook de gelegenheid om opleidingen voor de toekomst te volgen?

Allemaal dilemma's waar we nu mee te maken hebben. Overigens ook wel een aantal dilemma's waar we eerder al mee te maken hadden, maar toen kwamen ze niet zo pregnant naar voren. Door de oorlog in Oekraïne is, en dat zult u nu waarschijnlijk voor de duizendste keer lezen of horen, pijnlijk duidelijk geworden wat de staat van de Nederlandse krijgsmacht is na jarenlange verwaarlozing die wij ons allen hebben laten overkomen. Zwelgen in ons verdriet kan natuurlijk altijd, maar daar schieten we niets mee op. Hoe gaan we ervoor zorgen dat de Nederlandse krijgsmacht -en in ons geval specifiek de Koninklijke Marine- weer helemaal op haar taak berekend is? En die taak is wat mij betreft primair het verdedigen en beschermen van de Nederlandse belangen, dat hebt u mij vaker horen zeggen. Het handhaven en bevorderen van de internationale rechtsorde en het ondersteunen van lokale overheden zijn ook belangrijk en ondersteunen meestal ook de Nederlandse belangen. Maar die taken zijn wat mij betreft ondergeschikt, zeker als het op zichzelf staande opdrachten zijn.

Goed, terug naar wat te doen met en aan de Nederlandse krijgsmacht. We willen graag alles nu en met-

een, maar dat gaat helaas niet. We zullen prioriteiten moeten stellen. En ik denk dat de prioriteit moet liggen bij het versnellen van een aantal zaken. Bijvoorbeeld de aankoop van nieuw materieel, dat kan allemaal veel sneller. Bij een aantal projecten van Defensie is dat ook al gebeurd, maar er zijn nog veel meer projecten waar het veel sneller kan. Niet iedereen hoeft er zijn of haar plasje over te doen. En ook als er fouten gemaakt worden, dan hoeft dat niet meteen te betekenen dat mensen daar persoonlijk hinder van ondervinden. Als de fouten moedwillig zijn gemaakt, dan is het een ander verhaal, maar waar gehakt wordt vallen nou eenmaal spaanders. Ook bij de werving zou het veel sneller moeten gaan. Nu wachten kandidaten soms maanden op antwoord en met de huidige krapte op de arbeidsmarkt zijn de potentiële kandidaten dan snel weer verdwenen. Ook procedureel kan het allemaal veel sneller. De stuurgroep die namens de regering de vereenvoudiging van regelgeving monitort heeft recent in een rapportage aangegeven dat regels en procedures nog steeds veel te ingewikkeld zijn. Ook daar valt nog veel te winnen.

Om dan de hand in eigen boezem te steken, ook in het georganiseerd overleg tussen de sociale partners mag het een en ander wel versnellen. Binnen de huidige overlegstructuur is dat zeker mogelijk, maar dan moeten we ook zorgen dat er geen misbruik gemaakt wordt van de mogelijkheden. Zeker niet om te vertragen vanwege het vertragen, of om via het ene dossier druk te zetten op een ander dossier. En ook in het georganiseerd overleg moeten de sociale partners prioriteiten stellen. Niet alles wat de sociale partners nog moeten bespreken heeft de hoogste prioriteit, ondanks dat sommige onderwerpen al jaren op behandeling wachten.

Is het eenvoudig? Nee, zeker niet en elke keuze die we maken zal kunnen rekenen op kritiek. Maar dat moet ons er niet van weerhouden om die keuzes te maken, anders komen we nooit vooruit. En dat is nu juist heel hard nodig.

Colofon

ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
C.B. Naafs

Eindredactie:
C.B. Naafs

Artikelencommissie

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

Medewerkers:

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

Adres redactie

Wassenaarseweg 2
2596 CH 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

ER-communicatie
T: 06-27028877
E: info@er-communicatie.nl
I: www.er-communicatie.nl

Copyright Marineblad

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

Adreswijziging

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



MARINEBLAD IS EEN UITGAVE VAN
DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN
MARINEOFFICIEREN

De KVMO maakt deel uit van de



Stronger Together

Zr.Ms. Tromp in Standing

NATO Maritime Group 1

In 2022 was Nederland aanvoerder van het NAVO-vlootverband *Standing NATO Maritime Group 1* (SNMG1). Gedurende het jaar waren verschillende marineschepen van de Koninklijke Marine onderdeel van SNMG1 en fungeerden zij o.a. als vlaggenschip van het vlootverband. In dit artikel komt de taak van SNMG1 in de context van de oorlog in Oekraïne aan bod, waarbij de *deployment* van het Luchtverdedigings- en Commandofregat (LCF) Zr.Ms. Tromp, dat duurde van 11 september 2022 tot 9 januari 2023, centraal staat.

SNMG1 is een van de vier multinationale, staande vlootverbanden van de NAVO. De organisatie van staande vlootverbanden ontstond in de jaren zestig. De katalysator voor het formeren van deze permanente vlootverbanden was de oefening *Matchmaker* in 1965, waarin een multinationaal vlootverband voor een langere tijd moest opereren zonder logistieke steun van het eigen land. Nederland behoorde tot de deelnemers, evenals Canada, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten. De oefening werd een succes en het oogmerk sloot

aan bij de doelstellingen van de NAVO; het formeren van een maritieme taakgroep die kon optreden tijdens een crisis. In 1967 kwam het tot het oprichten van het eerste permanente NAVO-vlootverband.¹

De groep deelnemende landen werd in de loop van de jaren uitgebreid en het vlootverband splitste zich in twee *Standing Naval Forces* (STANAVFOR) die elk een eigen regio besloegen; STANAVFOR-LANT in de Atlantische Oceaan en STANAVFOR-MED in de Middellandse Zee.



‘Sinds de annexatie van de Krim door Rusland in 2014 is er sprake van een koerswijziging van de NAVO en ligt de nadruk op het versterken van de veiligheidssituatie in Europa’

Daarnaast ontstond het mijnenbestrijding-vlootverband STANAVFOR-CHAN in het Kanaal.

In 2005 werden de regio's losgelaten en ontstonden de huidige vlootverbanden SNMG1 en SNMG2 (taakgroepen met fregatten en tankers) en SNMCMG1 en SNMCMG2 (taakgroepen met mijnenbestrijdingsvaartuigen en een ondersteuningsvaartuig). Het commando en bijbehorende staf van elk vlootverband rouleren jaarlijks onder de NAVO-landen waarbij de staf wordt aangevuld met bui-

tenlandse stafofficieren, de zogenoemde *augmentees*. In 2022 leverde Nederland de commandant en de staf voor SNMG1, evenals het bijbehorende vlaggenschip. Begin 2023 nam Duitsland de leiding van deze scheepsmacht over.

De *chain of command* van de maritieme NAVO-eenheden is compact in vergelijking met die van de land- en luchtcomponenten. De commandanten van de vier vlootverbanden acteren op tactisch niveau en zij worden

rechtstreeks aangestuurd door het *Maritime Component Command* (MARCOM) in Northwood, in het Verenigd Koninkrijk (VK). MARCOM is het operationele niveau in het maritieme domein. De NAVO maakt op dit niveau onderscheid in domeinen en regio's. De *Joint Forces Commands* (JFC) Brunssum, Napels en Norfolk zijn de regionale hoofdkwartieren. MARCOM is ondersteunend (*supporting*) aan de regionale JFC indien de operationele situatie daarom vraagt. In de huidige situatie stemt MARCOM de maritieme activiteiten af met de regionaal verantwoordelijke JFCs, maar legt hij als commandant *Maritime Theatre Component* verantwoording af aan het strategische niveau, de *Supreme Allied Commander Europe* (SACEUR) in Mons, België. SACEUR is verantwoordelijk voor de implementatie van de militaire strategie van de NAVO.

Het strategisch concept en taakstelling van de NAVO

In het politieke strategisch concept van de NAVO vormt collectieve verdediging van de alliantie de basis. Sinds de annexatie van de Krim door Rusland in 2014 is er sprake van een koerswijziging van de NAVO en ligt de nadruk op het versterken van de veiligheidssituatie in Europa. Rusland wordt expliciet als dreiging genoemd, naast de dreiging van terrorisme in het algemeen.² In vergelijking met het vorige concept uit 2010 is de terminologie van de taakstelling veranderd van een reactieve houding inzake *defence*, naar *deterrence and defence*: het voorkomen van een crisis door middel van afschrikking en verdediging. In de militaire conceptuele terminologie heet dit *Deterrence and Defence of the Euro-Atlantic area* (DDA). Dit houdt in dat een aanzienlijk aantal maritieme, land- en lucht-eenheden van het Noord-Atlantisch pact gereed en geïntegreerd zijn om pogingen van agressie van een potentiële tegenstander af te wenden.

In 2014 is tijdens de NAVO-top in Wales het *Readiness Action Plan* geïnitieerd. De uitvoering van het plan moest voorzien in voldoende slagkracht op de korte, middellange en lange termijn. In dit plan is de *enhanced NATO Response Force* (eNRF) beschreven met daarin de *Very High Readiness Joint Task Forces* (VJTF); de 'flitsmacht', de *Immediate Follow on Forces Group* (IFFG) om meer massa te creëren, evenals de *Follow on Forces Group* (FFG) die op een bepaalde *notice to move* gereed staat voor inzet. Door de jaren is het denken over versterkte verdediging verder geëvolueerd en is door SACEUR het voornoemde concept voor DDA ontwikkeld voor gebruik van eenheden in vreedstijd en crisis. Na 2014 kwam het besef dat de verdedigingsplannen herzien moesten worden en dat een verdrievoudiging van de troepen nodig was om de plannen uit te kunnen voeren. De benodigde gereede eenheden zijn nu vastgelegd in het *New Force Model* (NFM). Met dit model is het voor SACEUR sneller mogelijk om de intenties van de opponent te interpreteren en kan er snel gereageerd worden op eventuele agressie. Het einddoel blijft steeds de collectieve verdediging van de alliantie.

SNMG1 geactiveerd als VJTF

Na het uitbreken van de oorlog in Oekraïne in februari 2022, zijn de SNMG-vlootverbanden als VJTF-taakgroepen geactiveerd. De Noord Atlantische Raad verleende SACEUR toestemming maatregelen te treffen om de

landen van het bondgenootschap te beschermen –to shield– tegen mogelijke Russische agressie en de militaire gereedheid te verhogen. Het operatiegebied is opgedeeld in twee regio's. SNMG1 en SNMCMG1 richten zich op de noordelijke Europese regio van het verdragsgebied in de operatie *Brilliant Shield* onder regie van het JFC in Brunsum. In de zuidelijke regio varen SNMG2 en SNMCMG2 onder de noemer *Noble Shield* onder regie van het JFC in Napels. Beide operaties hebben als taak de interoperabiliteit, de gereedheid en de cohesie van de alliantie te vergroten en de NAVO-gereedheid en eensgezindheid te demonstrenen als onderdeel van zowel afschrikking als geruststelling. Daarnaast is het belangrijk om een zo goed mogelijk beeld op te bouwen van wat de maritieme eenheden van de Russische Federatie (RF) doen en wat dat betekent. Dit proces verloopt zorgvuldig en beheerst om misperceptie en ongewenste escalatie te voorkomen.

Voor SNMG1 betekent de VJTF-activatie dat het initieel goedgekeurde vaarprogramma wekelijks wordt beschouwd door C-MARCOM en aangepast wanneer de

operationele situatie daarom vraagt. De agenda richt zich nu op flexibele inzet in de regio. Waar eerder het door de NAVO-landen goedgekeurde vaarprogramma leidend was, is het oefenprogramma nu ondersteunend aan de inzet in het operatiegebied.

De Oostzee heeft bijzondere aandacht in de operatie *Brilliant Shield*. Met de aanwezigheid in dit gebied laat de NAVO aan de plaatselijke NAVO-lidstaten en aanstaande lidstaten zien dat zij er niet alleen voor staan. De marineschepen zijn zichtbaar aanwezig op zee en tijdens de havenbezoeken. Tijdens dit vlagvertoon wordt er veel aandacht besteed aan de interactie met plaatselijke politieke en militaire vertegenwoordigers. Op zee en aan land vinden eveneens uitwisselingen plaats tussen de verschillende militaire eenheden, zoals de *coastal navy* van Zweden en de *enhanced Forward Presence* (eFP) van het bondgenootschap in Letland. Dit om wederzijdse kennis te vergroten en samenwerking te bevorderen. Ook wordt er regelmatig samengewerkt met de eenheden van de *enhanced Air Policing* (eAP).

Naast de Oostzee is de Noordzee een opkomend aandachtsgedebied voor de NAVO. De aanleiding hiervoor is de mogelijke sabotage aan de Nordstream pijpleidingen in september 2022. Op politiek niveau heeft de NAVO zich uitgesproken over het beschermen van kritische infrastructuur. De taak is echter niet op zichzelf staand en verbonden aan diverse juridische kaders.³ Op het militaire, tactische niveau beperkt de bescherming zich tot beeldopbouw in zowel de Noordzee als de Oostzee. Dit sluit naadloos aan bij de taakstelling van de VJTF-taakgroep om *maritime situational awareness* (MSA) op te bouwen in het operatiegebied.

Inzet Zr.Ms. Tromp

Op 11 september 2022 vertrok Zr.Ms. Tromp vanuit thuishaven Den Helder. Enkele dagen later sloot zij in Lissabon aan bij SNMG1, de VJTF-taakgroep die ingezet is in de operatie *Brilliant Shield*. De Tromp nam de taak van vlaggenschip over van het *Joint logistic Support Ship* (JSS) Zr.Ms. Karel Doorman. Na de gebruikelijke routine van het integreren van de staf en de boordhelikopter ving het

schip aan met de eerste NAVO-oefening genaamd *Dynamic Messenger*. Hierna volgden nog een aantal oefeningen in Noord-Europese wateren voordat de taakgroep koers zette naar de Oostzee.

De opeenvolgende exercities die de Tromp uitvoerde waren *Dynamic Messenger*, *Joint Warrior* en een lanceeroefening nabij Schotland. Een dergelijk oefenschema past in de werkwijze van de NAVO-vlootverbanden om gereede eenheden zo goed mogelijk te integreren en de capaciteiten van eenheden te vergroten en te verbeteren. Gedurende *Dynamic Messenger* oefenden een groot aantal eenheden in het tactisch opereren met onbemande systemen. Het was de eerste keer dat de NAVO op deze schaal met deze nieuwe capaciteiten trainde. De oefening *Joint Warrior* bevatte eveneens noviteiten binnen het maritieme domein, zoals verbeterde trainingsfaciliteiten en inzet in een groot operatiegebied rondom het VK. De lanceeroefening die erop volgde was een soloactie voor de Tromp en droeg bij aan een belangrijke luchtverdedigingscapaciteit die in ontwikkeling is bij de NAVO; *Integrated Air and Missile Defence* (IAMD). IAMD verdedigt tegen conventionele luchtdreigingen en tegen ballistische en kruisraketten.⁴ Nederland behoort tot een select aantal NAVO-landen dat de ambitie heeft om een *Ballistic Missile Defence* capaciteit als onderdeel van IAMD als niche-capaciteit te ontwikkelen.

Inzet in de Oostzee – interactie met RF-eenheden

Eind oktober voer de taakgroep de Oostzee in. Dit betekende meer focus op de bewegingen van Russische eenheden, die oefenen en zich verplaatsen vanuit hun thuishaven cq. thuisbasis in Kaliningrad of de omgeving van Sint Petersburg. Gedurende het verblijf van enkele weken in de Oostzee werd het oefenprogramma voortgezet met de nadruk op interactie met de verschillende marines en luchtmachten van NAVO-landen in de Oostzee, waaronder met de mogelijk nieuwe NAVO-lidstaten Finland en Zweden. Voor de taakgroep betekende dit, dat de MSA-taak continu werd uitgevoerd, gelijktijdig aan het oefenprogramma. Deze manier van werken is kenmerkend voor de SNMG-taakgroep, die gereed is voor inzet en dat ook moet blijven door middel van oefenen. Bovendien bieden de oefeningen met (toekomstige) NAVO-landen een manier om hiermee de interoperabiliteit van de alliantie aan te tonen, te testen en verder te verbeteren.

‘Nederland behoort tot een select aantal NAVO-landen dat de ambitie heeft om een Ballistic Missile Defence capaciteit als onderdeel van IAMD als niche-capaciteit te ontwikkelen’



Naast de interoperabiliteit met partnerlanden is de samenwerking tussen maritieme- en luchtseenheden van de NAVO van groot belang voor het uitvoeren van de taak. Deze samenwerking komt op een steeds beter en hoger niveau. Het opbouwen van het luchtbeeld is een *joint effort* waarin maritieme eenheden op zee en *Combined Air Operation Centers* (CAOC) op het land steeds beter informatie uitwisselen. Moderne communicatiemiddelen bieden een goede infrastructuur en dit resulteert in een vergaande integratie van het *recognised air picture* (RAP). Voor een luchtverdedigingseenheid zoals de Tromp is deze samenwerking een belangrijke stap voorwaarts in het interpreteren van het RAP ten behoeve van *command and control*. Dit betekent dat het luchtbeeld van de eigen sensoren, gedeeld met de informatie van andere eenheden en het CAOC, een compleet en onderbouwd beeld geven van vliegbewegingen in het operatiegebied.

Tijdens de inzet in de Oostzee zijn de militaire ogen vooral gericht op de Oblast Kaliningrad. De RF heeft hier niet zijn grootste, maar wel een aanzienlijk vlootverband gestationeerd en er zijn verschillende luchtmachtbases. Dat geldt ook voor Sint-Petersburg en omgeving, waar een aantal belangrijke scheepswerven zijn en waar toegang is tot het Russische achterland. Tussen de twee locaties vinden veel verplaatsingen plaats, die zijn toegenomen sinds het uitbreken van de oorlog met de Oekraïne. Het observeren en volgen van de bewegingen van Russische militaire schepen en vliegtuigen doet de NAVO met precisie en terughoudendheid. Het uitvoeren van *deterrence and defence* betekent dat de eenheden oplettend moeten zijn, zich strikt dienen te houden aan internationale regelgeving en moeten voorkomen dat een onduidelijke situatie kan uitmonden in een gevaarlijke. De eenheden van SNMG1 varen in alle openheid rond, kondigen zich aan in een oefengebied of luchtvaartgebied en communiceren met RF-eenheden indien zich een mogelijk onveilige situatie voordoet.

Half november werd de taakgroep overvlogen door twee SU-24 Fencer jachtvliegtuigen⁵. Dit gebeurde terwijl de taakgroep aan het manoeuvreren was in een geactiveerd oefengebied. Uit de actie van de RF-eenheden bleek, dat zij zich in mindere mate conformeren aan internationale regelgeving en veiligheid langs hun eigen meetlat willen leggen. Dankzij de samenwerking van meerdere maritieme eenheden en het CAOC hadden de NAVO-eenheden de situatie onder controle. Na het observeren en rapporteren van de RF-bewegingen ging de taakgroep weer over tot de orde van de dag.

De taakgroep heeft met haar aanwezigheid in de Oostzee laten zien waar het goed in is, namelijk samenwerken met de diverse militaire spelers. Door samen te werken met de 'kleine' eenheden van de marines in de Oostzee, die de binnenzee door en door kennen, versterkt een NAVO-taakgroep haar inzetmogelijkheden. Voor de Tromp en de bemanning bood de samenwerking niet alleen een verdieping van tactieken en procedures, maar ook een inzicht in hoe Russische dreiging wordt ervaren door de landen in dit deel van Europa.

Ten slotte

In 1967 besloot de NAVO tot het formeren van permanente vlootverbanden. 55 jaar later behoren deze vlootverbanden tot de snelst inzetbare maritieme eenheden van de NAVO, de flitsmachten die direct gereed zijn voor inzet. Sinds het uitbreken van de oorlog in de Oekraïne worden de SNMG-vlootverbanden ingezet in de wateren rondom en in Europa. In het herziene strategische concept van de NAVO staan *deterrence and defence* centraal om potentiële agressie af te wenden. Nederland speelde in 2022 een prominente rol met het leveren van het commando en de vlaggenschepen voor SNMG1. Zr.Ms. Tromp en haar bemanning droeg afgelopen najaar bij aan de interoperabiliteit en cohesie van de alliantie, en daarmee aan de politiek-militaire ondersteuning en geruststelling van NAVO- en toekomstige lidstaten in het Oostzeegebied. Het credo van de NAVO luidt niet voor niets: *stronger together*.

KLTZ Y.A. (Yvonne) van Beusekom is commandant van het luchtverdedigings- en commandofregat Zr.Ms. Tromp, welke van 11 september 2022 tot 9 januari 2023 als vlaggenschip van SNMG1 voer.

Noten

- 1 Verbeek, R.M., 'Fighting Apart Together', in: *Militaire Spectator*, nr. 2 (2000), p. 70-82
- 2 NATO Strategic Concept 2022
- 3 Fink, M.D., 'Uitdagingen in de diepte', in: *Marineblad*, nr. 8 (2022), p. 4-11
- 4 Defensienota 2022 Actielijn 3: versterken van specialismen
- 5 NATO Media Centre, 'Russian aircraft conduct unsafe, unprofessional overflight of NATO ships in Baltic Sea', 18 November 2022

Op 6 januari 2023 heeft CDR Jeanette Morang het commando over het NAVO-eskader SNMG1 overgedragen aan Flotillen Admiral Deutsche Marine Thorsten Marx.

Na de overdracht ging marineschepen.nl in gesprek met de commandeur, waarin ook het incident met de Russische gevechtsvliegtuigen naar voren komt: 'Wij hadden net een luchtverdedigingsoefening gedaan met Poolse fighters. Dus het gebied waar wij zaten was gereserveerd voor een oefening. Dat was een actieve *danger area*, daar moet je niet in vliegen.'




LEES HET VOLLEDIGE
INTERVIEW MET
CDR MORANG OP
[MARINESCHEPEN.NL](https://marineschepen.nl)



ADVERTENTIE

DE MARINECLUB

VALENTIJDSDAG

14 ♥ 02 ♥ 23

INLOOP 17:30-18:30
ONTVANGST MET FEESTELIJK APERITIEF
RESERVEREN 088 9511440
MARINECLUB@MINDEF.NL
WWW.MARINE-OFFICIERSCLUB.NL

Reactie naar aanleiding van het artikel 'Een perfect storm nadert', door CDR b.d. Pieter Kok in *Marineblad* nr. 8 (december 2022)

Heroriëntatie marine binnen de krijgsmacht

Graag reageren wij als oud-marineofficieren –vanuit de optiek van *maritime air*– op de presentaties tijdens het KVMO-symposium, alsmede op de artikelenreeks die daaruit volgde in het *Marineblad* nr. 8 van december 2022. Wij beogen daarmee een bijdrage te leveren aan de discussie over een heroriëntatie van de Koninklijke Marine (KM) binnen de Nederlandse Krijgsmacht, waartoe de voorzitter KVMO tijdens het symposium opriep. In onze bijdrage willen we ook de rol van langeafstandspatrouillevliegtuigen binnen de marine, en krijgsmacht breed, nog een keer extra onder de aandacht brengen.



Financiën

Door de oorlog in Oekraïne is de 'vreedzame' verhouding tussen het vrije Westen en Rusland voor langere tijd verstoord. Tegelijkertijd baren ontwikkelingen in China en het Midden-Oosten ons grote zorgen. Het gevolg hiervan is een terechte, duidelijke heroriëntatie op de NAVO. Onze bijdrage aan dat bondgenootschap door het leveren van een voor haar taak berekende krijgsmacht is –vooral na de val van de Berlijnse muur, maar ook gedurende vele jaren daarna– door diepgaande bezuinigingen tot een onverantwoord niveau uitgehold. Hierdoor stond Nederland binnen de NAVO te kijk als *free rider*. De bescherming van het Nederlandse grondgebied en de nationale belangen middels een realistische bijdrage aan het NAVO-bondgenootschap, die tevens een adequate deelname aan operaties in het kader van de Verenigde Naties mogelijk maakt, werd hierdoor onmogelijk. Veiligheid bleek toch niet gratis te zijn! De politiek raakte –na Oekraïne– wél overtuigd van de noodzaak om een inhaalslag te maken en bleek bereid meer geld aan Defensie te besteden. Zo zegde zij een weliswaar tijdelijke stijging tot het eerder binnen NAVO afgesproken niveau van 2% BBP toe. In de huidige belabberde situatie bij Defensie is echter voor de korte termijn

aanzienlijk meer geld benodigd om de capaciteiten van de krijgsmacht te repareren tot de vereiste gevechtsgereedheid, met aandacht voor voldoende en op haar taak berekend personeel, logistiek, munitie en dergelijke. Daarnaast moet er extra ruimte beschikbaar komen om de door bezuinigingen verloren gegane capaciteiten te herstellen en waar nodig uit te breiden tot een niveau dat wordt gedictéerd door de dreigingen in een veranderende wereld. Het artikel van Pieter Kok in het *Marineblad* is een 'perfecte stormwaarschuwing' die uitstraalt naar de Nederlandse krijgsmacht. De KM binnen die krijgsmacht opnieuw balanceren, dat is de uitdaging waar we voor staan. Voor de gehele krijgsmacht vergt een dergelijke operatie geschat –gedurende enige jaren– 3 á 4% BBP, waarna in een *steady state* een jaarlijks budget van ten minste 2% BBP nodig is om die gevechtsgereedheid op peil te houden. De centrale vraag bij dit extra budget is: welke capaciteiten zijn nodig om een gebalanceerde krijgsmacht te realiseren die effectief is ingespeeld op zowel de huidige, als de toekomstige veiligheidssituatie met daarbij tevens voldoende aandacht voor de maritieme component?

Specialisatie en taakverdeling in NAVO

Het lijkt logisch om binnen de NAVO te streven naar een taakverdeling waarbij oostelijke, continentaal gelegen landen zich met land- en luchtstrijdkrachten richten op verdediging van de Europese oostgrens, terwijl de westelijke landen –waaronder Nederland– zich meer maritiem profileren, hetgeen ook meer in lijn is met onze nationale belangen als wereldwijde handelsnatie. Verwijzend naar het artikel van Kok zijn voor de marine de volgende taken vitaal.

De Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk leggen zich vooral toe op het leveren van strategische slagkracht met vliegkampschepen, nucleaire onderzeeboten en kruisvluchtwapens, waardoor Canada en de aan de overkant van de Atlantische Oceaan grenzende Europese landen zich kunnen toelagen op bescherming van de *Sea Lines of Communication* (SLOC). Daarbij is –in toenemende mate sinds de Oekraïne-oorlog– de maritieme verdediging

van het NAVO-gebied vanaf de toegang van haar noordelijke vloot naar de Atlantische Oceaan, de Oostzee, de Middellandse Zee en de Zwarte Zee van strategisch belang. Hierbij zijn maritieme patrouillevliegtuigen van bijzonder belang als *force multiplier*, intel-verzamelaar en *shooter* van slagwapens.

Detectie van sabotage op onderzeese leidingen.

Hier ligt een taak voor maritieme helikopters en langeafstandspatrouillevliegtuigen, die op informatie van passieve detectiesystemen worden ingezet. De vliegtuigen zijn vooral geschikt om snel grotere gebieden af te zoeken.

Beveiliging van de SLOC's over de Atlantische Oceaan en de nabije zeeën van Noordwest-Europa.

Deze zijn kwetsbaar en behoeven bescherming tegen luchtdreiging, onderzeeboten en oppervlakte-eenheden. *Barrier*-operaties in de zeestraten tussen Groenland, IJsland en het VK door langeafstandspatrouillevliegtuigen (en nucleaire onderzeeboten) om Russische onderzeeboten (passief) te detecteren, te volgen en zo nodig aan te pakken. Vitale scheepvaart in de SLOC's escorteren met taakgroepen bestaande uit helikopterdragende onderzeebootbestrijdingsfregatten, drones voor de nabije en middellange afstandsverdediging en langeafstandspatrouillevliegtuigen voor de bescherming van het verband buiten ca. 400 zeemijlen.

Mijnenbestrijding.

De aanlooproutes van zeehavens in Noordwest-Europa zijn kwetsbaar voor zeemijnen. Surveillance door schepen, helikopters en patrouillevliegtuigen gericht op detectie

van *covert* mijnenlegoperaties is van groot belang. Voor het ruimen van zeemijnen is een voldoende aantal *Mine Countermeasures Vessels* (MCMV's) een vereiste.

Tekorten

Kok signaleert aanzienlijke tekorten in de maritieme sector, onder meer de aantallen fregatten en MCMV's zijn volstrekt onvoldoende; langeafstandspatrouillevliegtuigen ontbreken volledig. De Defensienota 2022 (DN22) is sterk gefocust op de oorlog in Oekraïne en de operationele behoeften die daaruit voortvloeien, zonder acht te slaan op de behoeften op de langere termijn en met name op maritiem gebied. Dat verklaart de grote aandacht voor gevechtsvliegtuigen, tanks en zware artillerie. Het is verstandiger om prioriteit te geven aan mobiele, snel inzetbare eenheden die op een lager geweldsniveau en wereldwijd kunnen functioneren en tevens voldoende slagkracht in huis hebben om ook in het hogere geweldssegment effectief inzetbaar te zijn. Dat levert meer '*bang for the buck*' terwijl tevens prima kan worden voldaan aan de NAVO-, VN- en nationale behoeften.

De Boeing P8 Poseidon

Bij de uitfasering van de groep maritieme patrouillevliegtuigen werden de ogen en oren van de vloot geofferd. Dat werd binnen de NAVO en bij de marine flink gevoeld. Bij het opstellen van DN22 is –naar verluidt– de verwerving van een viertal Poseidons meegewogen, maar deze behoeftestelling heeft het in de competitie niet gehaald. Dat is o.i. een gemiste kans. De Poseidon (stuksprijs € 250 MLN) is een formidabel platform dat uitstekend de tekortkomingen in de gereedschapskist van de KM en de Nederlandse



Een Poseidon P8-A wordt uitgerust met een Mark 54 torpedo ter voorbereiding op onderzeebootbestrijdingsoefeningen door de US Navy 7th Fleet in de Indo-Pacific regio, februari 2019 (K.A. Finn, US Navy)



‘De Defensienota is sterk gefocust op de oorlog in Oekraïne en de operationele behoeften die daaruit voortvloeien, zonder acht te slaan op de behoeften op de langere termijn en met name op maritiem gebied’

krijgsmacht kan opvullen. Met een vliegsnelheid van 1.000 km/h en een vliegbereik van 10.000 km kan het vliegtuig zeer snel wereldwijd een militaire presentie realiseren en daarmee initiële diplomatieke druk uitoefenen. Tevens kan het fungeren als lange arm van de CDS en ter plaatse *real time* doelinformatie verzamelen voor land-, zee- en luchtstrijdkrachten en fungeren als commandoplatform voor het aansturen van operaties (inclusief UAV's/drones) en cyberoperaties. De Poseidon is tevens inzetbaar voor off-set-operaties boven land ter ondersteuning van land- en luchtstrijdkrachten en in *brown water*-operaties. De Poseidon is het ideale platform voor onderzeebootbestrijdingsoperaties. Dit zowel strategisch, gericht op het passief tracken en volgen van Russische *second strike capability*, als tactisch, gericht op bescherming in diepte tegen onderzeebootdreiging voor een eigen vlootverband. Zowel de positionele informatie, als de akoestische intel en de radar/ESM-intel, die de Poseidon daarbij wereldwijd verzamelt, vormt een belangrijke database voor de KM en de Nederlandse krijgsmacht en kan tevens dienen als ruilmiddel tussen partnerlanden. Met haar formidabele sensor- en wapensystemen is de Poseidon geschikt voor zelfstandig optreden bij daarvoor in aanmerking komen-

de operaties hoog in het geweldsspectrum door de snelle, wereldwijde inzet van slagwapens, te weten torpedo's en geleide(kruisvlucht)wapens. Voorbeelden van inzet laag in het geweldsspectrum zijn: bewaking en bescherming van onderzeese leidingen, bescherming van overzeese gebieden, anti-drugsoperaties, visserij-inspectie, bieden van noodhulp bij rampen en calamiteiten. Voorwaar een indrukwekkende lijst die het de moeite waard maakt om bij een nog niet ingevulde ruimte in de defensiebegroting de verwerving van dit vliegtuig alsnog mee te wegen.

Internationale samenwerking

Zoals bekend hebben de Amerikanen ongeveer honderd Poseidons operationeel vliegen; daarmee is het een bewezen operationeel platform. Enige tijd geleden hebben onder meer de Britten en de Noren gekozen voor de Poseidon en recent ook de Duitsers. Oorspronkelijk gingen de Duitsers voor twaalf stuks, waarvan er uiteindelijk acht zijn overgebleven. Dit vormt o.i. een uitgelezen kans voor een samenwerkingsproject met de Duitsers (en de overige Europese partners), waarbij Nederland met initieel vier Poseidons de oorspronkelijke behoefte van twaalf kisten realiseerbaar kan maken. De verwerving en de instandhoudingskosten kunnen dan worden gedeeld. Indien een geschikte basis in Nederland (bv. Woensdrecht) niet voorhanden is, zouden de vliegtuigen -tijdelijk- op de Duitse basis Nordholz kunnen worden gestationeerd. Door het gezamenlijk exploiteren van simulatoren en de aankoop van opleidingen in Amerika kunnen aanzienlijke economische voordelen worden behaald. De operationele focus van de Duitse MLD ligt van oudsher op de Oostzee; samenwerking met Nederland dat meer ervaring heeft met *blue water*-operaties zou een goede symbiose kunnen vormen.

Vice-admiraal b.d. Erik Kopp, Commandeurs b.d. drs. Kees Leebeek en Anne van Dijk, Kapiteins ter zee b.d. Menno Valentijn, Hans Goemans en Jos Leenders

Reactie naar aanleiding van het artikel ‘Een perfect storm nadert’, door CDR b.d. Pieter Kok in *Marineblad* nr. 8 (december 2022)

In zijn artikel ‘Een *perfect storm* nadert’ maakt CDR b.d. P. Kok zich zorgen over de huidige veiligheid op zee, ofwel het principe van de vrije zee (het ‘Mare Liberum’ van Hugo de Groot). Wij zijn als samenleving sterk afhankelijk van vervoer over zee. Niet alleen vitale aanvoerlijnen over zee moeten beschermd zijn, ook de vitale infrastructuur op en onder het zeeoppervlak, alsmede het domein van de informatie- en communicatietechnologie. Recente voorvallen hebben bewezen hoezeer onze samenleving daarvan afhankelijk is maar ook, hoe kwetsbaar het is. CDR Kok refereert naar de vroegere afdeling Koopvaardijzaken binnen de Marinestaf, die zich over de algemene oorlogsvoorbereiding t.a.v. de koopvaardij bekommerde. De afdeling Koopvaardijzaken was belast met de veiligheidsplannen voor de koopvaardij en voor de organisatie die tijdens buitengewone omstandigheden kon worden ingezet om de koopvaardij te begeleiden.¹ De afdeling hield de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten (BDZ) op de hoogte van alle ontwikkelingen in de civiel-maritieme sector en

had tevens de taak om de KM-organisatie vertrouwd te maken met de koopvaardij, teneinde in buitengewone omstandigheden de samenwerking tussen beide soepel te accommoderen. De veiligheidsplannen hadden betrekking op fysieke beschermingsmiddelen², een systeem van berichtgeving, waarmee de BDZ snel en effectief koopvaardijzaken van informatie en, indien nodig, van orders kon voorzien³, maar ook op het earmarken van schepen die als een speciale aanvulling voor Defensie konden dienen. Daarbij behoorde eveneens het onderhouden van contacten met rederijen, het initiëren van oefeningen met de koopvaardij en het vertegenwoordigen van Nederland binnen de *Shipping Working Group* van de NAVO.

Koopvaardijzaken viel vóór de val van de Muur onder ‘Oorlogsvoorbereiding’ van de Marinestaf, maar verhuisde later naar bureau Plannen en tenslotte naar bureau Operatiën. Naast de oorspronkelijke taken kreeg de afdeling eind jaren negentig te maken met nieuwe bedreigingen

voor de koopvaardij: zeeroof en terrorisme. Toen de Oost-West verhouding leek te versoepelen en de krijgsmacht met alles overheersende bezuinigingen werd geconfronteerd moesten de Haagse Staven verdwijnen en werden geleidelijk ook functionaliteiten opgeheven. Waaronder de afdeling Koopvaardijzaken. Al gauw daarna verhevigden de piraterij-aanvallen rond de Hoorn van Afrika, terrorisme tegen en met koopvaardij werd dreigender en drugsmokkel nam ongekende vormen aan. De koopvaardij-organisatie deed een beroep op de KM, die onder voorwaarden enige bescherming zou kunnen bieden. Rond de Hoorn van Afrika werd door de militaire coalitie een IRTC⁴ ingesteld, waarlangs schepen veilig en meestal in konvooi door het piraterij-gevaarlijke gebied konden varen.

Opnieuw wordt nu de koopvaardij bedreigd in zeegebieden. Niet alleen door piraterij, terrorisme of drugsmokkel, maar ook ten gevolge van oorlogshandelingen of uitbreiding van invloedssferen. Denk hierbij aan de Zwarte Zee en in de toekomst mogelijk de Noordelijke scheepvaartroutes via Noord-Rusland naar het Verre Oosten en de Zuid Chinese Zee. Een afdeling Koopvaardijzaken is er niet meer. Koopvaardijkennis binnen de KM is er nauwelijks, NCAGS-activiteiten zijn gereduceerd tot een minimum en beveiligde communicatie met de koopvaardij is niet meer mogelijk.⁵ Dit is uitermate zorgelijk. Kennis van en zorg over koopvaardij is essentieel voor een vrije en veilige zee. Nederlandse koopvaardijzaken en personeel kunnen ook een belangrijke rol spelen bij het monitoren van maritieme infrastructuur en eveneens bij het vervullen van taken, die de Koninklijke marine niet meer kan uitvoeren. Beleid ten aanzien van en contacten met

de koopvaardij-organisatie zijn, juist in deze tijd van verschuivende machtsverhoudingen en de daarbij behorende bedreigingen van vitale communicatielijnen over zee, van dermate belang, dat het niet mag worden onderschat. De oorspronkelijke taken van Koopvaardijzaken, aangepast aan de huidige tijd zouden daarin goed kunnen voorzien.

H.A. (Henri) L'Honoré Naber was van 1968 tot 2006 Hoofd Koopvaardijzaken van de Marinestaf en is bestuurslid van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij.

Noten

- 1 De *Naval Control of Shipping* (NCS), later *Naval Co-operation and Guidance for Shipping* (NCAGS). Het NCAGS personeel bestond grotendeels uit reserve (KMR-) personeel, veelal met een koopvaardij achtergrond.
- 2 Na WO II waren dat o.a. degaussing en plannen voor kanonfuncties, later slechts plannen op papier.
- 3 BERKO, Berichtgeving Koopvaardij. Daartoe lag in de kluis van de kapitein van ieder koopvaardijzaken groter dan 500 BRT een envelop met unieke instructies en codes.
- 4 *Internationally Recommended Transit Corridor*. Dit was in principe een NCAGS maatregel, evenals de vorig jaar ingestelde controle op graanschepen in de Zwarte Zee met een coördinerend bureau in Istanbul.
- 5 In 2010 is door enkele samenwerkende maritieme adviseurs het programma ‘*Seacure*’ ontwikkeld, waarmee een secure verbinding tussen wal en koopvaardijzaken mogelijk kon worden gemaakt. Het programma is in die tijd bij enkele defensiebijeenkomsten gepresenteerd, maar werd door beleidsmakers niet nodig geacht.

Reactie naar aanleiding van het opiniestuk ‘Marineofficieren van Nederland verenigt u!’, door KTZ Henk Warnar in *Marineblad* nr. 8 (december 2022)

In zijn artikel in het *Marineblad* van December vorig jaar breekt KTZ Henk Warnar naar mijn mening terecht een lans voor een brede en meer openbare discussie van de collega's over het wat en hoe om te komen tot een samenhangend maritiem-strategisch denken voor ons land. Met de opsplitsing naar diverse staven en locaties van de denkkraft die voorheen in de Marinestaf en bij de Commandant Zeemacht was gebundeld is die potentie gedeels uitgehold en nu wel zeer dun. Marineofficieren van Nederland, verenigt u! Hear, hear!

Een prachtige *pass* in de richting van het doel, zo niet een voorzet. Is het nu niet aan de KVMO om de bal in te schieten en hiervoor een actief podium te creëren? Bijvoorbeeld door het organiseren van een structuur van een werkgroep bestaande uit leden, met een heldere doelstelling en regelmatige rapportages in het *Marineblad*. Het *Marineblad* zelf is met zijn betrekkelijk lage verschijningsfrequentie waarschijnlijk minder geschikt voor de actuele en slagvaardige discussie van de werkgroep maar leent zich prima voor de rapportage en aanvullingen op de discussie. Mij dunkt, een reëel concept, te organiseren door de KVMO en in te vullen door enthousiaste leden. Een tweede voortreffelijke voorzet werd geschreven

door onze columnist Sergei Boeke. Hij suggereerde de organisatie van een Chatham-diner. Een puik middel om de maritieme geschiedenis levend te houden en de marinewaarden en binding te recreëren, te stimuleren en in stand te houden. Ca. 25 jaar geleden heb ik als Vlagofficier Operationele Dienst dit idee voorgesteld aan de Commandant Zeemacht Nederland en de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten. Mijn voorstel was iets breder, namelijk een Chatham-dag voor de hele KM voor alle rangen met een ceremoniële Alle Hens, een traditionele maritieme sportdag en 's avonds een diner per verblijf met bijpassende peptalk. Zij vonden dat toen respectievelijk 'oubollig' en 'niet opportuun' gezien het sterke streven naar verpaarsing van de krijgsmacht waarin een dergelijke manifestatie van een krijgsmachtdeel ter bevordering van de *esprit de corps* storend door het paarse beeld zou fietsen. De tijdgeest zat tegen.

De tijden zijn nogal schokkend veranderd. Een oorlog woedt dichtbij, een *perfect storm* nadert en we hebben een sterke marine met een goede korpsgeest nodig. De tijd lijkt er rijp voor. Wie kopt deze voorzet in? CZSK?

CDR b.d. Pieter Kok



Struisvogelpolitiek

Arabat Strelka, Oostelijke Krim-Schiereiland, 24 februari 2015

‘Niemand meer’, zegt Albatros, terwijl hij grijnst met dichtgeknepen lippen. ‘Maar waar zijn ze dan gebleven’, vraag ik? ‘Weg’, zegt hij. In een brede beweging veegt Albatros de rug van zijn hand over het verlate winterlandschap – zijn vingers wijzen overal en nergens. Dan leunt hij tegen zijn Kamaz en rolt een sigaret. Ik blijf zwijgend naast hem staan.



Een situatie van inmiddels acht jaar geleden, lang voordat op 24 februari 2022 oorlog in Oekraïne uitbrak, op een moment waarop het in Oekraïne al lang oorlog was. In die winterdagen leerde ik Albatros kennen. In goudgestikt Cyrillisch las ik zijn naam af van zijn uniform. Een *nom de guerre*, zijn werkelijke naam zou ik nooit weten. Wel dat hij commandant was in het Oekraïense leger en sinds de inname van de Krim op Arabat Strelka was geplaatst. Daarvoor werkte hij in de haven van Berdians'k en ging hij dagelijks de zee op met een mijnenveger. Van zeventig jaar vrede slaan op de Zee van Azov de zeemijnen los. Albatros schepte ze eruit met zijn bemanning. ‘Dirty job’, was alles wat Albatros erover kwijt wilde.

De Russische inname van de Krim maakte van hem een landdier. Mijn ontmoeting vond plaats nadat een vanuit de Krim gevluchte Tataar tijdens de *Mejlis* -de Hoge Raad der Krim-Tataren- op zenuwachtige toon had gesproken over de situatie op de Arabat Spit. De Tataar had gehoord van de territoriale verliezen op de Krim waardoor leden van zijn volk hun huizen kwijtraakten. De Tataar tipte erover op het moment dat het hem zelf ook te heet onder de voeten werd en hij zag dat de Tataren het gingen verliezen. De tip trok de aandacht van de OSCE *Special Monitoring Mission*, waar ik in die jaren voor werkte. Ik belde met de OSCE *High Commissioner on National Minorities* in Den Haag, die mij vervolgens adviseerde met een patrouille de situatie te inspecteren. Het was tijdens deze patrouille dat het eerste contact met Albatros werd gelegd.

Het onder Albatros' bevel staande compagnieonderdeel had de achterliggende maanden zware gevechten geleverd tegenover een tegenstander die kon rekenen op vuursteun vanuit het Russisch achterland. De strijd speelde zich af op de flinterdunne landtong langs de Zee van Azov, de Arabat Strelka. Bijna 100 kilometer lang, maar nergens breder dan 5000 meter. Aan de ene kant zie je de blauwe golven van Azov, aan de andere kant de brakke Shvash meren. Het woord Arabat is van oorsprong Turks en behelst een oude militaire post, bemand door Krim-Tataren die lang geleden in deze omgeving heeft gestaan. Ook in 2014 moesten de Tataren op de vlucht.

‘Dagelijks de zee op met de mijnenveger, want van zeventig jaar vrede slaan op de Zee van Azov de zeemijnen los’

De bebouwing van de landtong leek de afgelopen jaren in niets op die van de militaire post van toen, tot aan deze wintermaanden. Vorige zomer nog hadden gezinnen ontspannen zomervakantie op Arabat beleefd, soms wel twaalf weken lang, de lengte van uitgestrekte zomer-oogstseizoenen. Ze waren met hun auto's gekomen en sommigen ook met de trein. Die trein reed tot Novooleksiivka, waar het in de zomers een krioelen van badgasten was geweest, afkomstig uit meer noordelijk gelegen streken. ‘Begonnen in Mariupol, Donetsk, Moskou’, stond in krijt op de treinwagons geschreven. Wat de zomerweken op Arabat zo genoeglijk maakte was het strandleven aan de Zee van Azov. In de morgen zwemmen in het ondiepe water, in de middag samen iets gezelligs doen. Een uitje naar het Dolfinarium, joelen wanneer poedels en paarden in de circustent hun trucjes deden. En naar de struisvogelfarm. Laatste lag naast Hotel Walok. Het exotisch pluimvee had een enorme aantrekkingskracht, voor vijftig Kopeken kon je met de dieren op de foto. Vaders aten een tafel verder hun struisvogelsteak.

Maar sinds de inname van de Krim waren er geen badgasten meer en werd Arabat een snerpende oorlogszone. De struisvogels werden daarbij soldaat gemaakt. De bestandslijn kwam na wekenlange gevechten muurvast te liggen ter hoogte van het hotel. Sindsdien legeren Albatros en zijn mannen ten noorden ervan en ligt de tegenstander ingegraven pal daar onder. *Schachmatt*.

Het is vanaf dat moment dat zich op initiatief van de struisvogelboer een listig proces af gaat spelen. Die had er al die tijd een winterbaantje op na gehouden als onderhoudsmonteur. Voor de energiemaatschappij hield hij het transformatorhuis lopende, een installatie gelegen rechtstreeks naast Hotel Walok. Dan konden de badgasten straks terugkomen zei hij. Dat met het behoud van het transformatorhuis ook de cruciale energie-infrastructuur voor alle Oekraïense dorpen hoger op de landtong behouden zou blijven zegde hij er niet bij, maar wij wisten wat hij bedoelde. Zo kwam de boer met het voorstel om vanuit zijn Hotel Niemandslaan onderhandelingen te gaan voeren. Een ronde tafel met Albatros aan het hoofd en daar omheen afgevaardigden vanuit de tegenpartij. De OVSE-waarnemers zouden de rol van mediator op zich nemen, om zo te onderhandelen over het verleggen van de *lines of control*. Hotel Walok als Hof van Arbitrage, op basis van een blauwdruk die ik in Den Haag had gezien.

Volgens Albatros hadden de Russische militairen het voorstel in eerste instantie volledig afgewezen, om er vervolgens tegenin te gaan. ‘Om tijd te winnen’, volgens Albatros. Vervolgens concentreerden de prille onderhandelingen zich op de vraag of Hotel Walok zich wel werkelijk op het grondgebied van de Kherson Oblast bevond, of dat het ging om delen van het Krim-schiereiland, regio Lenin. Albatros vormde daarvoor een speciale werkgroep, om de zaak rond de te verschuiven meters op te nemen. En tijdens die gesprekken kwamen de partijen uiteindelijk overeen dat geen van beide het hotel voor zijn enige doel zou claimen. Vrede op de vierkante meter, met als inzet de struisvogelfarm.

‘Dat met het behoud van het transformatorhuis ook de cruciale energie-infrastructuur voor alle Oekraïense dorpen hoger op de landtong behouden zou blijven zegde hij er niet bij, maar wij wisten wat hij bedoelde’

Na al die weken onderhandelen kwam uiteindelijk de dag dat Albatros mij zei: ‘Niemand meer, ze zijn allemaal weg’. Dat betekent een cruciale energievoorzieningsstrook terug in Oekraïense handen. Hij nodigt mij uit om samen met hem als eerste het gedemilitariseerde gebied in te rijden; 9,5 kilometer voormalige *battle ground turned into a bufferzone*. Wanneer we de *reconnaissance* starten gaat Albatros voorop. Zo'n 50 meter achter hem volg ik hem in onze gepantserde wagens. In het schrille licht van de wintermiddagzon doemt een kraterlandschap voor ons op. Gappende greppels strekken zich uit, de tegenstander heeft er haar vastgelopen tanks achtergelaten. Toblerones maken dat wij slalomend een weg door het struikgewas moeten banen. Ik ban de gedachte uit dat de onderzijde van de gepantserde Nissan zo zacht is als een schildpadbui. Naast een nest van spades liggen dikke rollen concertina, het bordje *Straus* verwijst naar de struisvogelfarm. Surrealistische boodschap onder de gegeven omstandigheden. Tsjechische egels blokkeren de weg waar Albatros uiteindelijk rechtsomkeert moet maken. Het opgehangen bordje *miny* dwingt zelfs hem tot een halt. Zonder was hij zeker doorgereden.

Terug bij Hotel Walok, al in het schemerduister, pakt Albatros ten teken van afscheid mijn beide handen in de zijne. Ik bedank hem voor zijn vasthoudendheid en voor het aan de gang houden van de transformator. ‘Gedaan wat we konden’, antwoord hij gelaten. Ik gebaar naar mijn team om terug te keren naar onze wagens. Als we nu vertrekken zijn we voor middernacht voorbij de laatste blockpost van Mariupol. ‘Hitler kaput!’, wordt Albatros' laatste groet.

KLTZ (SD) Caecilia Johanna van Peski (1970) studeerde Onderwijs- en Cultuurpsychologie. 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

Veranderingen in de samenleving hebben ervoor gezorgd dat de Nederlandse defensieorganisatie sinds 2018 een vijfde domein gedefinieerd heeft, namelijk het digitale domein. Het doel is zich te wapenen tegen de ontwrichting van onze samenleving door cyberattacks. Dat nieuwe technologieën zorgen voor extra dreiging is bekend, maar in hoeverre kunnen de voordelen van deze nieuwe technologieën ook bijdragen aan een betere defensie-industrie? Dit artikel onderzoekt of blockchaintechnologie gebruikt kan worden binnen de Nederlandse defensie-onderhoudsindustrie.

Blockchain als toekomstperspectief voor onderhoud van het Nederlandse defensiematerieel

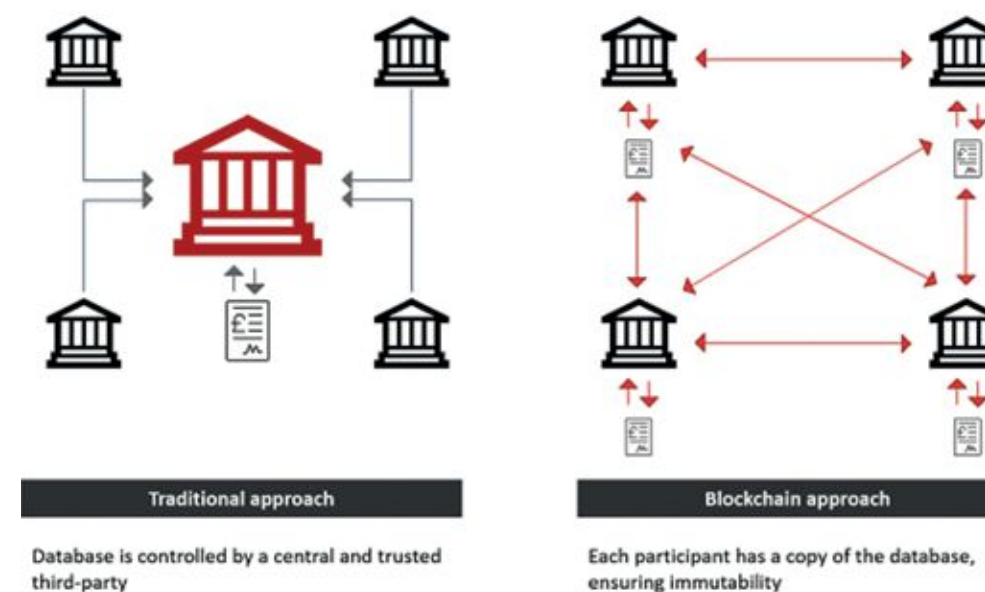
Veiligheid van informatie

Het feit dat nieuwe technologie een vijfde domein vraagt binnen de Nederlandse krijgsmacht zet aan tot denken. Bedreigingen in het informatiedomein zijn een negatief gevolg uit nieuwe technologie, maar wellicht kan deze nieuwe technologie juist bijdragen aan de efficiency van de defensie-industrie. De meeste defensieplatformen en -systemen zijn technisch zeer complex. Doordat ze wereldwijd ingezet kunnen worden is het, logistiek gezien, een uitdaging om ze operationeel te houden en gereed voor gebruik. Er zijn meerdere schakels betrokken in de *supply chain*, te weten de defensieorganisatie zelf, de fabrikant en de diverse toeleveranciers. Deze logistieke keten wordt gekenmerkt door traditionele, vaak manuele processen.¹ Voor de aanschaf van de nieuwe onderzeeboten heeft de Nederlandse defensieorganisatie bijvoorbeeld aangegeven dat het streeft naar meer strategische autonomie door gegarandeerde toegang tot -en beschikbaarheid van- kennis, rechten, mensen en middelen die noodzakelijk zijn om de onderzeeboten in stand te houden en operaties uit te voeren. In ditzelfde document wordt aangegeven dat er zorgen zijn ten aanzien van de gehele keten van grondstoffen en materialen.²

Wat is blockchain?

In 'How blockchain can transform defence assets' benoemt Parker Sealy (e.a) blockchaintechnologie als een mogelijke toepassing om in de defensieketen voordeel te behalen uit cybertechnologie.³ Ook de luchtvaartindustrie, een industrie die nauw verbonden is met de defensie-industrie, heeft blockchain geïdentificeerd als een technologie die de komende jaren belangrijk wordt, zeker daar waar het gaat om het veilig uitwisselen van informatie. Generiek wordt gesteld dat blockchain gebruikt kan worden in alle gebieden waar het noodzakelijk is dat er vertrouwen tussen partijen nodig is.⁴

Vrij vertaald staat blockchain voor een 'keten van knooppunten'. Binnen een logistieke keten zou iedere schakel daarvan, iedere leverancier en iedere ontvanger, als eigenaar van een knooppunt gezien kunnen worden. Waar traditionele informatiestructuur bestaat uit de eigenaar, die informatie verdeelt onder de diverse, geautoriseerde, schakels binnen een logistieke keten, knoopt een blockchain alle eigenaren van de informatie aan elkaar vast. Iedere deelnemer aan de blockchain ontvangt de geva-



Schematische weergave van een informatiestroom in blockchain (Mendi. A.F., 'Evaluation of Advantages and Creative Aspects of Blockchain Architecture' (2018))



'Ondanks de genoemde voordelen wordt ook duidelijk dat de luchtvaartindustrie aarzelt om de stap te zetten om over te gaan naar de blockchain-technologie' (Foto: Roy Luck, Flickr)

lideerde informatie op hetzelfde moment. Met andere woorden, er zijn evenveel (versleutelde) kopieën van de informatie als er knooppunten zijn. Een algoritme gebruikt de gegevens in een bepaald knooppunt om de sleutel voor het volgende knooppunt te genereren, en als iemand probeert om de gegevens in een veld te veranderen zonder toestemming, dan wordt dit onmiddellijk duidelijk voor alle deelnemers, omdat de keten van knooppunten dan doorbroken wordt.⁵ De bijgevoegde figuur laat deze informatiestroom zien.

Gelet op de logistieke uitdaging voor de toeleveringsindustrie aan Defensie is het interessant om de vraag te beantwoorden in hoeverre blockchain geïntegreerd kan worden in de onderhoudsprogramma's van het Ministerie van Defensie. Om deze vraag te kunnen beantwoorden

'De fabrikant is een belangrijke schakel in de onderhoudsketen en een intensieve samenwerking tussen defensieorganisatie en de civiele organisaties is onontbeerlijk'

wordt in eerste instantie gekeken naar de eisen die Defensie stelt aan de logistieke ketens voor het onderhoud van het materieel. Daarna wordt inzichtelijk gemaakt welke blockchain toepassingen reeds door onderhoudsbedrijven van de luchtvaartindustrie worden gebruikt. Tot slot wordt beoordeeld waar, bij de implementatie van een blockchain-toepassing binnen de militaire logistieke keten, rekening moet worden gehouden.

Eisen aan de logistieke keten

Alle activiteiten in het logistieke proces dienen ervoor te zorgen dat Defensie haar taken kan uitvoeren. De prestatie indicatoren (lever-)betrouwbaarheid en beschikbaarheid staan hierbij centraal.⁶ Kenmerkend aan militaire operaties is dat het werk uitgevoerd wordt in gebieden en situaties waar stabiliteit ontbreekt en hoge eisen aan mens en materieel gesteld wordt. De doelstellingen voor 2035 voor de Nederlandse krijgsmacht zijn 1) dat operaties met nationale- en internationale partners plaatsvinden in alle domeinen en dat geïntegreerd denken de norm is, 2) dat er inzicht is in mogelijke hybride campagnes die zich op verschillende vlakken, gelijktijdig, kunnen afspelen en 3) dat onze apparaten, systemen, processen en diensten uitwisselbaar zijn en samen met partners gebruikt kunnen worden.⁷

Voor de logistieke vraag in 2035 betekent dit dat de logistieke keten in staat moet zijn een snelle en autonome inzet van eenheden mogelijk te maken. Voorwaarde hiervoor is dat het eigenaarschap van middelen zo dicht mogelijk bij het uitvoerende niveau ligt. Onderhouds- en bevoorradingsprocessen dienen getrapd ingericht te wor-

den, zodat het aantal schakels tussen behoefte en aanbod inzichtelijk ingericht is.⁸ Verder is gesteld dat data snel, efficiënt en foutloos tussen de verschillende schakels in de keten uitgewisseld kan worden. Essentieel hierin is het elektronisch uitwisselen van materieel-logistieke gegevens.⁹ Een derde punt dat wordt aangestipt is dat de hoogwaardige kennis, die nodig is om defensiematerieel te onderhouden, vaak alleen bij de fabrikant aanwezig is. Deze is dus een belangrijke schakel in de onderhoudsketen en een intensieve samenwerking tussen Defensie en de civiele organisaties is onontbeerlijk.¹⁰

Samenvattend kan er gesteld worden dat het Ministerie van Defensie een visie heeft die erop gericht is om samen met partners de gehele logistieke keten te onderhouden, waarbij uitwisselbaarheid een thema is, datamanagement plaatsvindt door middel van elektronische data-uitwisseling en waarbij de verantwoordelijken zo laag mogelijk in de keten hun rol zien en nemen. Dit kan alleen als er een goede keten gedefinieerd is, waarbij samenwerking en vertrouwen hand in hand gaan.

Huidige toepassingen in de luchtvaartindustrie

In 'An Exploratory Research on Blockchain in Aviation' geeft universitair docent Aviation Management dr. Marina Eftthymiou (e.a.) een praktisch voorbeeld op welke

wijze de luchtvaartonderhoudsbedrijven gebruik zouden kunnen maken van de blockchain technologie.¹¹ Gegevens die de 'blokken' over gebruikte vliegtuigonderdelen kunnen bevatten zijn (1) waar komt het onderdeel vandaan; (2) welke luchtvaartmaatschappij exploiteert het; (3) hoeveel gebruiksuren zijn er geregistreerd; (4) welk onderdeel faalde en wanneer; (5) waar en door wie is het onderdeel gerepareerd? Deze gegevens zijn vitaal voor de traceerbaarheid van onderdelen. In de huidige werkwijze wordt de veiligheid van deze gegevens gegarandeerd door handtekeningen, maar in een blockchain toepassing worden de handtekeningen vervangen door cryptografie.

Veiligheid is de nummer één prioriteit in de luchtvaartindustrie. Het gebruik van de juiste, geverifieerde onderdelen ter vervanging van beschadigde of versleten onderdelen is een vitaal onderdeel van controles in de logistieke keten. Omdat er veel geld te verdienen is op de zwarte markt voor vliegtuigonderdelen -de zogenaamde 'counterfeit parts'- en deze frequent worden aangeboden, is het belangrijk voor de onderhoudsbedrijven deze delen tijdig te onderscheppen. In 2016 is door de *Federal Aviation Administration* (FAA) bij de fabricage van Boeing 777 passagiersvliegtuigen maar liefst 273 maal het gebruik van *counterfeit parts* vastgesteld. Eftthymiou stelt dat door gebruik van blockchain dit voorkomen kan worden.¹²



'Het grootschalig gebruik van blockchain kent nog de nodige uitdagingen, onder andere het vergroten van vertrouwen in de logistieke keten' (Foto: Gerben van Es, MCD)



'Militaire operaties vergen het nodige van de logistieke keten en de toeleveranciers die hierin werkzaam zijn' (Foto: John van Helvert, MCD)

In het onderzoek worden de volgende voordelen van de blockchain technologie genoemd:

- Het stelt concurrenten in staat om samen te werken, omdat eenvoudig gegevens kunnen worden opgevraagd van eerdere storings of gepleegd onderhoud;
- Blockchain verhoogt de kwaliteit van de vliegtuiggegevens. Papier kan immers kapotgaan, onleesbaar worden of kwijtraken. Blockchain zou de gehele vliegtuigadministratie kunnen verzorgen;
- Het opzoeken van data wordt efficiënter, omdat er geen stapels papier moeten worden doorzocht;
- Het gebruik van *smart contracts* bespaart tijd en geld, zowel in de uitvoering als tijdens de onderhandelingen.

Ondanks de genoemde voordelen wordt ook duidelijk dat de luchtvaartindustrie aarzelt om de stap te zetten om over te gaan naar blockchain-technologie. Volgens Efthymiou is er een gebrek aan vertrouwen tussen de partijen en is er een drempel om daadwerkelijk informatie te delen met partijen waarmee men niet direct verbonden is.¹³ Daarnaast wordt een grotere openheid en transparantie ook als bedreiging gezien, omdat men in het geval van problemen eenvoudiger aansprakelijk gesteld kan worden. Een ander obstakel vormen de wet- en regelgeving, omdat elektronische bestanden nog niet overal geaccepteerd worden. Als laatste wordt het kostenaspect genoemd. Ook kleine bedrijven zijn onderdeel van de logistieke keten, maar kunnen mogelijk de investeringskosten niet opbrengen.

Verschillende wetenschappelijke onderzoeken belichten de mogelijke toepassingen van blockchain in de luchtvaartindustrie. Allen benoemen de voordelen voor de logistieke ketens, maar er worden geen reeds geïmplementeerde toepassingen besproken.¹⁴¹⁵ Reden hiervoor kan zijn, dat er nog weinig *real-life* voorbeelden zijn. In 2018 heeft Honeywell het eerste online platform opgericht: GoDirect Trade, waarin zij kopers en verkopers aan elkaar verbinden gebruikmakend van blockchain-technologie. Inmiddels zijn, volgens Honeywell, al duizenden transacties afgesloten¹⁶. Een ander initiatief door de MRO *Blockchain Alliance* probeert de aftermarket luchtvaartindustrie aan elkaar te verbinden, maar zij geeft aan dat het lastig is om echte vorderingen te maken. Ondanks de vele positieve bijdragen van blockchain, is het voor de *early-adapters* lastig een goed platform te creëren door gebrek aan standaarden.¹⁷

'Het is mogelijk om een paar duizend blockchain-transacties per seconde te maken, maar om het echt werkbaar te maken, is een veelvoud hiervan noodzakelijk'

De voordelen van blockchain-technologie worden erkend binnen de luchtvaartindustrie en de eerste stappen zijn gezet, maar het grootschalig gebruik ervan kent nog de nodige uitdagingen, waarbij onder andere het vergroten van vertrouwen in de logistieke keten en het opstellen van goede regelgeving en standaarden aandachtsgebieden zijn.

Onderhoud van militair materieel door blockchain technologie

Wetenschappelijk onderzoek naar de relatie tussen leveranciers en het Amerikaanse *Department of Defense* heeft een *user case* opgeleverd voor het gebruik van blockchain-technologie om reserveonderdelen geïdentificeerd, geïdentificeerd en real-time te kunnen traceren en te kunnen gebruiken.¹⁸ Dit onderzoek kan gezien worden als *proof-of-concept*: ja, het is mogelijk om met deze technologie een militair reserveonderdeel aan te leveren. Echter, het onderzoek toont ook aan wat er allemaal geregeld moet zijn om één enkel onderdeel te kunnen volgen. Het rapport vermeldt 'honderden operaties, tientallen data-systemen, honderden dataschema's, en meerdere data warehouses', welke allemaal geïntegreerd samen moeten werken. Op basis van de huidige status is het nog niet economisch rendabel om blockchain-technologie te gebruiken in logistieke ketens waarbij geheimhouding van data belangrijk is. De geïdentificeerde hiaten hebben te maken met de volwassenheid van blockchain-platforms en met het beveiligen, delen en identificeren van data. Momenteel zijn er geen gestandaardiseerde methodes om de gegevens uit databases, zoals SQL-servers, ERP en MES, in een blockchain-toepassing over te zetten. Daarnaast is het haalbare aantal transacties ook nog niet op het juiste niveau.

Het is mogelijk een paar duizend blockchain-transacties per seconde te maken, maar om het echt werkbaar te maken, is een veelvoud hiervan noodzakelijk. Ook zijn er nog geen standaarden om de authenticiteit van een onderdeel en/of eigenaar vast te stellen. Hieraan wordt wel gewerkt, dus wellicht dat het in de (nabije) toekomst mogelijk is om de identificatie van onderdelen op de juiste manier te bewerkstelligen en daarmee voor onderling vertrouwen te zorgen.¹⁹

Naast voornoemde bezwaren wordt gesteld dat er heden nog weinig kennis binnen de Amerikaanse overheid over blockchain-technologie aanwezig is. De aanbeveling is te werken aan kennisgroei en samen te werken met de industrie om een expert-gremium op te bouwen. Tot slot wordt een aanbeveling gedaan voor het ontwikkelen van een *governance-centered* blockchain-netwerk, waarbij de defensieorganisatie zal optreden als beheerder en waarbij alle transacties gecontroleerd worden en dus veilig plaatsvinden. Dit helpt ook bij problemen met privacy, aangezien de defensieorganisatie op die manier kan bepalen wie wat ziet en wie welke acties mag uitvoeren. Er wordt geadviseerd om goede afspraken te maken met alle partijen in de keten inzake de vastgelegde informatie en metadata van een onderdeel. Vooral daar waar systemen afhankelijk zijn van manuele input zal dit een efficiënte informatieketen verstoren. Het *single source of truth*-principe valt of staat immers met de correctheid van de data.²⁰

Toekomstperspectief voor de Nederlandse defensie-industrie

Blockchain-technologie kent al een paar toepassingen binnen de onderhoudsindustrie in de luchtvaart.²¹ Voordelen van deze technologie zijn dat er eenvoudig samengewerkt kan worden door de gehele keten, ook tussen concurrenten, dat de kwaliteit van de informatie betrouwbaarder is dan bij papieren bewijzen, dat er een efficiëntieslag gemaakt kan worden in het zoeken van gegevens (ten opzichte van de huidige papieren systemen) en dat er door middel van de zogenaamde *smart contracts* geld en tijd bespaard kunnen worden.²²

Militaire operaties vergen het nodige van de logistieke keten en de toeleveranciers die hierin werkzaam zijn. De toekomstige behoefte van de Nederlandse krijgsmacht richt zich op een flexibel ingerichte keten, waarbij gesteund wordt op de toeleveranciers en waar datamanagement plaatsvindt door middel van elektronische-data uitwisseling en waarbij uitwisselbaarheid van onderdelen belangrijk wordt geacht. Evident is de integriteit van de data, zeker als de operationele eenheden, op een zo laag mogelijk niveau, verantwoordelijk worden voor de uitvoer van het onderhoud en er sprake is van getrapte onderhouds- en bevoorradingsprocessen, met zo min mogelijk schakels tussen behoefte en aanbod.²³

Noten

- 1 Parker Sealy, R., Gray, C., Brady, G., Thompson, S., Denosky-Smart, M. & Lemasson, M., How blockchain can transform defence assets and give armed forces an advantage on the battlefield (2020), zie: <https://www.pwc.com/gx/en/industries/aerospace-defence/publications/blockchain-can-transform-defence-assets.html>
- 2 Ministerie van Defensie. (2022). Vervanging onderzeebootcapaciteit (V-OZBT), zie: <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2022D16286&did=2022D16286>
- 3 Parker Sealy, R. (2020)
- 4 IATA, Blockchain in aviation exploring the fundamentals, use cases and industry initiatives (2018), zie: <https://www.iata.org/contentassets/2d997082f3c84c7cba001f506edd2c2e/blockchain-in-aviation-white-paper.pdf>
- 5 Mendi, A.F. & Cabuk, A., Evaluation of Advantages and Creative Aspects of Blockchain Architecture (2018), p. 1–20, zie: <https://www.researchgate.net/publication/338740958>
- 6 Keers, B., 'Perspectief op de toekomst van onze materieellogistiek', in: *Marineblad* (augustus 2021), p. 14-19.
- 7 Defensievisie 2035 – Vechten voor een veilige toekomst, p. 33 zie: <https://www.defensie.nl/onderwerpen/defensievisie-2035/downloads/publicaties/2020/10/15/defensievisie-2035>
- 8 Keers, B. (2021), p. 16
- 9 Ibidem, p. 16
- 10 Ibidem, p. 16
- 11 Efthymiou, M., McCarthy, K., Makou, C. & O'Connell, J.F., An Exploratory Research on Blockchain in Aviation: The Case of Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) Organizations.

Ten slotte

Hoewel in de Defensievisie 2035 en het artikel van Keers niet gesproken wordt over de mogelijkheid van blockchain-technologieën in de logistieke ketens, lijkt de toepassing van deze technologie een mogelijk antwoord te zijn op de uitdagingen die in de nabije toekomst gesteld worden aan bevoorradings- en onderhoudsprocessen bij Defensie. Zeker de mogelijkheid van verschillende organisaties, die op eenvoudige wijze kunnen samenwerken en data kunnen uitwisselen, waarbij het vertrouwen in de gehele keten gewaarborgd blijft²⁴, lijkt een belangrijk argument om blockchain-technologie als toekomstige toepassing te overwegen. Het advies is dan ook om te investeren in een pilot binnen de Nederlandse defensie-industrie, waarbij de reeds genoemde zorgen betreffende de volwassenheid van blockchain-platformen, dataprivacy en het gebrek aan standaarden verder onderzocht kunnen worden.

Ivonne van Vliet is Risk Manager bij Damen Naval en student-onderzoeker Master Risicomanagement aan de The Hague Graduate School. Dit artikel is geschreven op persoonlijke titel.

- Sustainability (2022), p. 1-17, zie: doi.org/10.3390/su14052643
- 12 Efthymiou, M. (2022), p. 14
- 13 Ibidem
- 14 Zie hiervoor o.a. Ahmad, R.W., Hasan, H., Yaqoob, I. & Salah K., Blockchain for Aerospace and Defense: Opportunities and Open Research Challenges, in: *Computers & Industrial Engineering* (januari 2021), p. 151; Lopes, D.P., Rita, P. & Treiblmaier, H., 'The impact of blockchain on the aviation industry: Findings from a qualitative study', in: *Research in Transportation Business & Management* (September 2021), p. 41, zie: [doi:org/10.1016/j.rtbm.2021.100669](https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2021.100669)
- 15 Zie ook: Efthymiou, M. (2022) & IATA (2018)
- 16 Kearney, K., Five Ways GoDirect Trade Changes the Aircraft Parts Game (2022), zie: <https://aerospace.honeywell.com/us/en/learn/about-us/blogs/five-ways-godirect-trade-changes-the-aircraft-parts-game>
- 17 Canaday, H., The Progress of Blockchain in MRO (2022), zie: <https://aviationweek.com/mro/aircraft-propulsion/progress-blockchain-mro>
- 18 Asuncion, F., Brinckman, A., Cole, D., Curtis, J., Davis, M., ... Warren, D., 'Connecting supplier and DoD blockchains for transparent part tracking. Blockchain', in: *Research and Applications* (2022), p. 2, zie: doi.org/10.1016/j.bcra.2021.100017
- 19 Asuncion, F. (2022)
- 20 Ibidem
- 21 Zie: Canaday, H. (2022) & Kearney, K. (2022)
- 22 Efthymiou, M. (2022), p. 14
- 23 Keers, B. (2021), p.16
- 24 Zie: Mendi, A.F. (2018) & Parker Sealy, R. (2020)



Ukraine's unnamed war Before the Russian invasion of 2022

Auteurs	Dominique Arel & Jesse Driscoll
Uitgever	Cambridge University Press (2023)
Omvang	320 blz
Prijs	£ 26,99
ISBN	9781009055949

De annexatie van de Krim in 2013-2014 door Rusland is onlosmakelijk verbonden met de invasie van februari 2022. Gebruikmakend van sociaalwetenschappelijke studies naar de politieke impasse van de periode 2015-2022 argumenteren Arel en Driscoll in *Ukraine's Unnamed War* dat de annexatie een reeks ontwikkelingen in gang heeft gezet die leidde tot een grotere sociale cohesie onder Oekraïners. Het Kremlin reageerde door troepen te sturen naar gebieden waar zij relatief weinig weerstand zouden ondervinden (oostelijke Donbas), wat de misinterpretatie van pro-Russische sentimenten in de hand heeft gespeeld. Een boeiende studie, toegankelijk voor eenieder die geïnteresseerd is in het huidige conflict.



Anti-Access Warfare Countering A2/AD Strategies

Auteur	Sam J. Tangredi
Uitgever	US Naval Institute Press, Annapolis MD (2023)
Omvang	320 blz
Prijs	\$ 45,00
ISBN	9781682478981

Anti-access & Area Denial (A2/AD) wordt door Amerikaanse strategische planners gezien als de meest voorname vorm van oorlogvoering in een toekomstig conflict met bijvoorbeeld Iran en/of China. Sam Tangredi benadert de gevolgen van A2/AD op het strategische concept van *sea power* en Amerikaanse *power projection* vanuit zee in joint-verband. Het belangrijkste argument uit Tangredi's uitgebreide

maritiem-historische analyse van *area denial*, is dat een behoorlijke maritieme capaciteit juist de sleutel vormt in het doorbreken van *anti-access* strategie door kleinere spelers. Dit staat haaks op de overtuiging dat A2/AD-tactiek het bestaansrecht van een machtige *brown water fleet* in toenemende mate in de weg staat.



Grote idealen, smalle marges Een parlementaire geschiedenis van de lange jaren zeventig

Auteur	Carla van Baalen & Anne Bos (red.)
Uitgever	Boom, Amsterdam (2022)
Omvang	1000 blz
Prijs	€ 49,90
ISBN	9789024443994

De jaren zeventig van de vorige eeuw waren de jaren van idealisme, activisme en hoog-gestemde verwachtingen over welzijn, welvaartsverdeling en democratisering. Het was ook het decennium van diepe maatschappelijke en politieke tegenstellingen', aldus uitgevrij Boom over dit omvangrijke werk dat eind 2022 is gepubliceerd. Het boek beschrijft de buitengewoon kleurrijke politieke periode van de kabinetten Biesheuvel, Den Uyl en Van Agt. Een periode waarin de welvaartsstaat ter discussie kwam te staan en onzekerheid en instabiliteit aan ruimte wonnen. Een indrukwekkende studie van, zo mag gezegd worden, indrukwekkende omvang. Niet in de minste plaats door de talrijke illustraties en vignetten.



Xi Het ware verhaal van de man die de toekomst van de wereld in handen heeft

Auteur	Ties Dams
Uitgever	Prometheus, Amsterdam (2023)
Omvang	232 blz
Prijs	€ 22,50
ISBN	9789044651959

Ties Dams is als research fellow verbonden aan Instituut Clingendael en heeft politieke theorie gestudeerd in Utrecht, Hongkong, Xiamen en Londen. Geïnteresseerd hoe grootmachten geopolitieke ambities projecteren in invloedrijke narratieven, duikt Dams in de lange historische lijnen die hebben geresulteerd in het wereldbeeld van Xi Jinping. Belangrijkste conclusie daarbij is dat Xi de belichaming is van de Chinese macht en dat zijn wereldbeeld gestoeld is op rancune, ambitie, paranoia en hoogmoed. Daarbij leeft niet alleen China in het tijdperk-Xi, maar ook wij als Westerlingen. Of wij dat nu willen, of niet.



Ongekend en onderscheidend De geheime geschiedenis van de MIVD

Auteur	Bob de Graaff
Uitgever	Boom, Amsterdam (2022)
Omvang	464 blz
Prijs	€ 34,90
ISBN	9789024444649

Het duurde tot eind jaren tachtig tot de gezamenlijke inlichtingendiensten van de Land- Lucht- en Zeemacht na de Tweede Wereldoorlog samengevoegd werden tot één dienst. In *Ongekend en onderscheidend* onderzoekt professor Bob de Graaff, hoogleraar *intelligence & security studies* aan de Universiteit Utrecht, de totstandkoming van de Militaire Inlichtingen- en Veiligheidsdienst vanaf het prille begin in 1912 met het studiebureau Vreemde Legers, tot de huidige tijd. De geschiedenis van de veiligheidsdienst(en) is altijd bepaald door het dreigingsbeeld, van neutraliteitspolitiek tot crisisbeheersingsoperaties en terrorismebestrijding. De Graaff brengt deze chronologie met fijne schrift in beeld.



Politieke leiders die
het moderne Europa
veranderden

PERSOONLIJKHEID EN MACHT

Maken politieke leiders de geschiedenis of worden zij door de geschiedenis gemaakt? Is persoonlijkheid belangrijk bij het uitoefenen van macht? Of drijven individuen slechts mee op de golven van de politieke, sociale en economische omstandigheden? In *Persoonlijkheid en macht*. Politieke leiders die het moderne Europa veranderden probeert de Britse historicus Ian Kershaw een antwoord te geven op deze klassieke vraag.

Hij doet dit aan de hand van twaalf Europese leiders in de twintigste eeuw: Lenin, Mussolini, Stalin, Hitler, Churchill, De Gaulle, Adenauer, Franco, Tito, Thatcher, Gorbatsjov en Kohl. Zes dictatoren, vijf democratisch gekozen leiders en één – Gorbatsjov – die hoewel afkomstig uit een communistisch regime, zijn land ingrijpend trachtte te hervormen. Margaret Thatcher is de enige vrouw in de rij. Dat weerspiegelt het feit dat politiek in de vorige eeuw voornamelijk het domein van mannen was.

De keuze van het twaalfstal was niet gemakkelijk. Omdat de auteur zich tot Europeanen wilde beperken, viel bijvoorbeeld president Franklin Roosevelt af ondanks diens rol tijdens de Tweede Wereldoorlog. Ook iemand als bondskanselier Willy Brandt kwam niet in aanmerking omdat Kershaw vooral wilde kijken naar de rol van personen op cruciale veranderingsmomenten. De lezer kan vrede hebben met de keuze. Meer vragen roepen de vergelijkingen in het boek op. Kan een dictatuur als Hitler-Duitsland wel naast een democratie als Churchills Verenigd Koninkrijk worden gelegd? En is – om bij het VK te blijven – de existentiële crisis van mei 1940, toen Churchill aan de macht kwam, wel vergelijkbaar met de economische problemen die Thatcher aantrof toen zij in 1979 aantrad als *prime minister*? Kershaw geeft toe: 'Er

bestaat geen wiskundige formule om relatief gewicht toe te kennen aan persoonlijke en onpersoonlijke factoren bij de beoordeling van historische verandering.' Zijn conclusies liggen daarom nogal voor de hand. Zo is het weinig verrassend te lezen dat alle twaalf 'gedreven' individuen waren en buitengewoon doelbewust. Ook het antwoord op de hoofdvraag ligt voor de hand. De persoonlijkheid van de leider speelde zeker een belangrijke rol. Elk van de twaalf leiders leverde 'een unieke (en in sommige gevallen rampzalige) bijdrage' aan de Europese geschiedenis. Maar de context was niet minder belangrijk: de leiders 'maakten de eeuw niet alleen, ze werden er ook door gemaakt'.

Dat alles maakt Kershaws exercitie echter niet minder interessant. Als kenner van de Europese geschiedenis is hij bij uitstek in staat vergelijkingen te maken. Zijn biografie van Hitler is een standaardwerk. En zijn geschiedenis van Europa in de twintigste eeuw is terecht veelgeprezen.

Elk hoofdstuk is op dezelfde manier opgezet. Allereerst komen de persoonlijke aspecten aan bod alsmede de historische omstandigheden. Aan het eind volgt een inschatting van de erfenis van de hoofdpersoon. 'Het zijn nadrukkelijk geen minibiografieën', waarschuwt Kershaw. Toch schetst hij telkens in ongeveer 35 bladzijden een mooi, afgerond portret van de hoofdpersoon. Hij heeft daarbij oog voor detail. Zoals over de obsessieve Lenin die stipt vasthield aan pieteputerige regels en in woede kon uitbarsten als zijn keurig gerangschikte potloden door elkaar lagen. Of over de paranoia van Stalin die aan het eind van zijn leven zei dat hij niemand vertrouwde, niet eens zichzelf. Of over Helmut Kohls verbondenheid met de regio waar hij opgroeide; in zijn favoriete hotel in de Palts hield hij regelmatig hof aan zijn stamtafel. Of over Thatcher die haar grote charme kon combineren met een intimiderende stijl.

Het gaat Kershaw steeds om de verklaring van het specifieke geval. En dan blijkt dat handelingen van individuen er wel degelijk toe doen. De rol van een individu is het grootst, zo stelt hij, tijdens crisisperiodes zoals oorlogen en revoluties, 'wanneer bestaande bestuursstructuren ineensstorten of vernietigd worden'. In Rusland zou in 1917 vermoedelijk sowieso een revolutie uitgebroken zijn. Maar alleen Lenin, met zijn politieke timing, zorgde ervoor dat deze eindigde in een bolsjewistische dictatuur. En hoewel terreur vrijwel vanaf het begin een centraal onderdeel van het bolsjewisme was, was het Stalin, met zijn giftige combinatie van ideologische toewijding en paranoia, die ervoor zorgde dat er zoveel miljoenen doden vielen. Duitsland was in de jaren dertig waarschijnlijk altijd naar nationalistisch rechts overgeheld, maar alleen Hitler kon, geobsedeerd door oorlog en antisemitisme, het land zo volledig de afgrond in leiden. Hij was, aldus Kershaw, 'de drijvende kracht achter de grootste ineenstorting van de beschaving in de moderne geschiedenis'. Ook Gorbatsjovs leiderschap werd gevormd door de omstandigheden. Begin jaren 1980 was de Sovjet-Unie zowel politiek als economisch verzwakt. Maar wie anders dan deze laatste Sovjetleider had kunnen toezien op de vreedzame ontbinding van Lenins nalatenschap en het herstel van de democratie in Oost- en Midden-Europa?

'Persoonlijkheid en macht is een erudiete en onderhoudende studie'

Het mooiste portret in het boek is misschien dat van Churchill. In de jaren 1930 was de Tory-politicus een buitenstaander geworden in zijn partij, onder meer door zijn scherpe waarschuwingen voor het gevaar van nazi-Duitsland. De karaktertrekken die hem tot dan toe parten hadden gespeeld – zoals zijn uitbundigheid, opstandigheid en emotionele patriotisme – kwamen in mei 1940, toen zijn land aan de afgrond stond, ineens van pas. Zijn rol was beslissend. De minister van Buitenlandse Zaken, Lord Halifax, pleitte voor onderhandelingen met Duitsland om de oorlog te beëindigen. Churchill wilde doorvechten en slaagde erin het kabinet te overtuigen. Kershaw schrijft: 'Er zijn maar weinig voorbeelden waarin de invloed van persoonlijkheid op een beslissing met vitale gevolgen zo duidelijk is. [...] Zonder hem [Churchill] zou de geschiedenis er anders uit hebben gezien.' Onder de meest waarschijnlijke alternatieve premier, Halifax, zou Groot-Brittannië waarschijnlijk een Duitse satelliet zijn geworden.

Tot slot een opmerking over de vertaling van het boek. Daar zijn nogal wat foutjes in geslopen. Soms zijn zinnen onbegrijpelijk omdat er woorden ontbreken. En af en toe lijkt de vertaalmachine op hol geslagen. Zo schrijft Kershaw dat Churchill na de machtsovername van Hitler in 1933 zijn haat tegen het bolsjewisme opzijzette en pleitte voor een alliantie met de Sovjet-Unie 'om verzoening tegen te gaan en oorlog te voorkomen'. Als – in plaats van 'verzoening' – uit het origineel het woord 'appeasement' was overgenomen, zou de tekst minder raadselachtig zijn geweest. Dat is jammer want *Persoonlijkheid en macht* is een erudiete en onderhoudende studie: de recente Europese geschiedenis verteld aan de hand van twaalf puntige portretten.

J.W.L. Brouwer, Centrum voor Parlementaire Geschiedenis Nijmegen



Auteur	Ian Kershaw
Uitgever	Het Spectrum, Amsterdam (2022)
Omvang	524 blz
Prijs	€ 39,99
ISBN	9789000378067

¹⁰ Downing Street, 16 maart 1953. De Joegoslavische president Josip Broz Tito ontmoet de Britse premier Winston Churchill (Foto: Alamy)

De omgekeerde wereld

Het kan verkeren. Toen Turkije in 1952 lid werd van de NAVO waren er bij de destijds bestaande lidstaten aarzelingen met betrekking tot het democratische karakter van het land. De strategische ligging van Turkije en de wil om weerstand te bieden aan de Sovjet-Unie gaven toen de doorslag om het land toch toe te laten. Griekenland, destijds ook bepaald geen democratie, werd tegelijk lid, trouwens. De afschrikking was belangrijker dan de bezwaren.

Nu is het omgekeerd. Zweden en Finland willen weerstand bieden aan de Russische dreiging en hun traditionele neutraliteit laten varen. Er zijn tal van redenen om hen in de Verdragsorganisatie met open armen te ontvangen. Niet ten minste wegens de strategische ligging en ook nu weer de wil om weerstand te bieden tegen Rusland. Over het democratisch karakter van beide landen bestaat geen twijfel. De zittende lidstaten moeten met die aanvraag instemmen. Dat proces is vorig jaar snel en soepel verlopen. De Turkse en Hongaarse instemming is geen vanzelfsprekendheid gebleken. President Erdogan heeft de nodige voorwaarden geformuleerd, alvorens Ankara zijn definitieve instemming zou geven. En op de achtergrond doet de Hongaarse premier Orban, Poetins geestverwant, ook moeilijk.

Hoezeer ergerlijk, is het de moeite waard om daar even bij stil te staan. Komend voorjaar zijn er verkiezingen in Turkije, voor parlement en president. Erdogan wil die natuurlijk winnen door zich te presenteren als machtig politicus op het internationaal toneel. Daar past het stellen van voorwaarden aan Zweden bij. Als hij Stockholm, met haar ruime vluchtelingenbeleid voor Koerden en Turkse dissidenten, op de knieën kan krijgen, of op zijn minst stevige concessies kan afdwingen, maakt hij meer kans in het stemhokje, zo hoopt hij. Mocht Zweden aan die eisen voldoen, dan schroeft Erdogan ze nog eens op. Zweedse demonstranten werken daarbij niet mee. Kringen die zich meer verwant voelen met Poetin kunnen de Zweedse kans bij Turkije saboteren door Erdogan op de kast te jagen. Een koranverbranding voor de deur van de Turkse ambassade in Stockholm is niet alleen kwetsend voor moslims, maar kan geheid een Turks NAVO-lidmaatschap in de weg staan. Verzet tegen Zweeds NAVO-lidmaatschap kan ook komen uit kringen die de traditionele Zweedse neutraliteit niet willen opgeven. Turkije heeft een bezoek van de Zweedse minister van Defensie inmiddels afgezegd.

Hoe vervelend dit allemaal ook is, dit soort zaken moeten hun loop hebben. Niet voor niets is er instemming nodig van alle lidstaten, als de NAVO wordt uitgebreid; het is immers geen kleine beslissing. Erdogan moet bereid zijn Zweden te verdedigen als het wordt aangevallen. De veiligheid van Trabzon is dan verbonden met die van Vittangi. Die van Mardin met de veiligheid van Imatra. Zweden moet bereid zijn Turkije te verdedigen als het wordt aangevallen. Dat is het wezen van de NAVO-solidariteit van artikel 5. En dat werkt alleen als de verbintenis gemeend is. Kennelijk heeft dat tijd nodig.

De ene lidstaat kan de andere niet dwingen zijn mensenrechtenbeleid op te geven. De andere lidstaat kan de ene het recht niet ontzeggen zelf een besluit te nemen een nieuw lid op te nemen. Al die landen moeten voor elkaar opkomen als ze aangevallen worden. NAVO secretaris-generaal Stoltenberg loopt op spitsroeden. In een persconferentie eind vorig jaar riep hij de landen die de toetreding nog niet geratificeerd hebben, op om dat zo snel mogelijk te doen. Zweden voldoet aan de Turkse voorwaarden, zei hij, het land heeft zijn terrorismewetgeving aangescherpt, de grondwet veranderd en verklaard dat er geen beperkingen zijn op de wapenexport naar Turkije. 'Ik weet niet wanneer', zei Stoltenberg, 'maar ik vertrouw erop dat het gaat gebeuren.'

‘NAVO-secretaris Stoltenberg loopt op spitsroeden’

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



LTZ2 Kenneth Lelieveld

In deze rubriek komen leden aan het woord die zijn uitgezonden of in het buitenland zijn geplaatst. Deze keer is dat LTZ2 Kenneth Lelieveld (24). Momenteel is hij, met een tijdelijke bevordering naar LTZ2OC, geplaatst als Public Affairs Officer (PAO) bij het *European-led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz* (EMASoH) in Abu Dhabi.

Wat houdt de missie in?

'EMASoH heeft tot doel de maritieme handel gerust te stellen door een veilige navigatieomgeving te bevorderen, bij te dragen aan de escalatie, en een inclusieve, regionale dialoog in de Straat van Hormuz te faciliteren. De maritieme missie wordt uitgevoerd met marinevaartuigen en luchtvaartuigen, die als bijdrage worden geleverd door deelnemende landen. De marine- en luchtvaartuigen handelen in overeenstemming met het internationaal recht, waaronder het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee. EMASoH is opgericht op 20 januari 2020, en vierde dit jaar zijn derde verjaardag. Dit ge-

beurde destijds na de inbeslagneming van diverse schepen in 2019. Frankrijk, samen met zeven andere Europese landen (en Noorwegen, dat later aansloot), besloten toen het EMASoH initiatief te starten om handelsbelangen te beschermen.'

Hoe is de voorbereiding verlopen?

'Voordat ik afreisde naar de Emiraten heb ik de kans gekregen om twee cursussen te volgen bij de NATO-school Oberammergau op het gebied van communicatie. De eerste cursus, de *StratCom Foundation Course*, gaf me een goed beeld over communicatie in de militaire context. Welke keuzes komen kijken bij effectieve communicatie en waarom is dit belangrijk? De vervolgcursus ging hier verder op door en bevatte werkwijzen en praktijkvoorbeelden. Iets dat op mij indruk maakte uit de cursus was de volgende casus:

Guerrillastrijders vochten bijna een volledig jaar tegen een overheid vanuit de wildernis. Rond de kerstperiode besloot de overheid een boom te decoreren als kerstboom met een verzoenend bericht dat opriep tot het neerleggen van de wapens. Daarop besloot een groot deel van de strijders de

‘Goede communicatie kan een beeld van een missie maken of breken en het gewenste (militaire) effect behalen’



Het Italiaanse offshore patrol vessel Thaon di Revel (onder) en het Franse fregat Aconit (boven). Foto genomen vanuit de Italiaanse SH90 Helikopter (Foto: EMASoH)

wapens neer te leggen en terug te keren naar hun familie. Het belang van communicatie en de effecten die dit potentieel kan behalen werden mij door voorbeelden zoals de voornoemde duidelijk. Om de in de cursus opgedane kennis enigszins toe te passen in de praktijk maakt me enthousiast. (Strategische) Communicatie wordt vaak gezien als een neventaak van een LD-officier of wanneer iemand tijd over heeft. Na deze cursussen geloof ik echter dat het cruciaal is voor een missie/organisatie.

Hoe zien jouw werkzaamheden eruit?

'Aan het begin van deze missie had ik de kans om twee weken mee te varen op een offshore patrol vessel: het Italiaanse schip Thaon di Revel. De staf van Operation Agenor was namelijk voor de duur van tweeëneenhalve maand aan boord van dit schip geplaatst. De staf waarin ik terecht kwam bestond uit Italianen (in grotere getalen aangezien zij het commando van de missie hadden), Fransen, Belgen, Denen, Noren, een Griek en twee Nederlanders. Dit ervaar ik als een unieke werkomgeving. Niet alleen zijn er culturele verschillen en overeenkomsten, maar binnen de staf heeft iedereen ook zijn eigen expertise en vakgebied.

Het varen zelf, ondanks dat het maar twee weken was, heb ik als zeer positief ervaren. Het was voor mij een unieke kans om te zien hoe het eraan toe gaat aan boord van een Italiaans schip. Het eten was er geweldig (twee keer per dag pasta) en er viel veel te leren over Italiaanse maritieme traditie. Dit toonde zich in ceremonieel op het helikopterdek, elke dag een maritiem verhaal uit de Italiaanse geschiedenis bij zonsondergang en gebruiken in de longroom. Ook is het voor een PAO goed om in ieder geval kort mee te krijgen hoe de realiteit aan boord van de eenheden is. Nor-

maal worden deze namelijk aangestuurd vanaf een hoofdkwartier aan wal. Vanaf begin november was dit dan ook weer het geval. Op een Franse marinebasis in de Verenigde Arabische Emiraten bevinden zich de hoofdkwartieren van Operation Agenor. Op het Force Headquarters (FHQ) ben ik nu al ruim tweeëneenhalve maand actief.

Het is voor mij uitdagend en ook leuk om als PAO met name de externe communicatie van de missie te organiseren. Werkzaamheden die ik doe bestaan onder andere uit vier à vijf updates per week op Twitter, Instagram en LinkedIn, het verzorgen van voorlichtingen voor eenheden, communicatie met eenheden voor het leveren van beeldmateriaal, het adviseren van de commandant op communicatiegebied en het maken en bewerken van beeldmateriaal. Dit laatste is in principe niet iets wat de PAO doet, maar gezien de omvang van de missie en een kleine staf wél voor de hand liggend. Ook werk ik als PAO veel samen met de NCAGS (Naval Cooperation and Guidance For Shipping) cel. Deze cel is verantwoordelijk voor het contact met de maritieme sector en fungeert als een connectie tussen de civiele en militaire wereld. De PAO en NCAGS zijn binnen de staf degenen die contact hebben met de buitenwereld en dus doen aan externe communicatie. Dit vereist afstemming.

In mijn werkzaamheden werk ik ook veel samen met de Force Commander, de Belgische Admiraal Renaud Flamant. Als PAO functioneer ik direct onder hem en bespreken we regelmatig wat de goede koers zou moeten zijn op het gebied van StratCom. Dit betekent ook dat ik sterk betrokken ben bij zijn activiteiten en sporadisch ook officiële gelegenheden. De Force Commander bezoekt regelmatig instanties, schepen, organisaties en hoogwaar-



Het Franse rugbyteam op bezoek in het FHQ en op de foto met militairen uit zeven landen van Operation Agenor (Foto: EMASoH)

digheidsbekleders. Operation Agenor heeft er baat bij om een sterke band te onderhouden met de maritieme sector en daarom zijn dit soort bezoeken cruciaal. Als PAO is het mijn rol deze bezoeken achteraf goed onder de aandacht te brengen. Af en toe ontvangt EMASoH zelf ook hoogwaardigheidsbekleders. De periode op de Thaon di Revel werd vanaf Italiaanse zijde maximaal gebruikt voor het organiseren van recepties en ontvangsten van regionale leiders. In de periode dat dit schip voor EMASoH voer heeft het de hele Golfregio rondgevaren en havenbezoeken gehad in vrijwel alle landen. Als Nederlander viel voor mij het hoogtepunt van ontvangsten echter op 11 janu-

ari. Toen bezocht minister van Buitenlandse Zaken Wopke Hoekstra de Franse marinebasis en de hoofdkwartieren van Operation Agenor. Die dag werd hij ontvangen door de Franse- en Italiaanse Admiraal en door de Nederlandse militairen aanwezig. De Minister ontving een uitgebreide presentatie over de missie en de regio en werd rondgeleid door de Force Headquarters.

Hoe zul je op de periode terugkijken?

'Goede communicatie kan een beeld van een missie maken of breken en het gewenste (militaire) effect behalen. Maar zo nu en dan kan het tegelijkertijd ook gewoon erg leuk zijn. Naast het werk op het FHQ, dat zeven dagen per week plaatsvindt, hebben we ook de kans gekregen om bekend te raken met het leven in de Emiraten. Ik was vooral onder de indruk van alle bouwprojecten, de steeds meer open cultuur en de vele expats die zich hier ook bevinden.

Al met al verwacht ik straks aan het einde van mijn periode hier terug te kijken op een unieke periode. Onlangs is de Italiaanse rotatie tot een einde gekomen en hebben de Belgen het commando overgenomen. De laatste maand van mijn uitzending is er op PAO-gebied dus nog genoeg te doen. Een nieuwe Force Commander betekent ongetwijfeld ook iets voor de communicatie.

Wat me vooral zal blijven als ik straks in Nederland terug zal keren zijn de eerste twee weken op de Thaon di Revel, de vele situaties op het FHQ waarin al die culturen samenkomen en het leven in de Emiraten. Maar bovenal, de mensen die ik heb mogen leren kennen door deze uitzending.'



Op 11 januari bezocht minister van Buitenlandse Zaken, Wopke Hoekstra de Franse marinebasis en de hoofdkwartieren van Operation Agenor (Foto: EMASoH)

Het Jane Naval War Game in het Marinemuseum

Trouwe lezers van het *Marineblad* zullen bekend zijn met de jaarlijkse verschijning van *Jane's Fighting Ships*. Slechts weinig mensen weten dat dit polsdikke totaaloverzicht van alle marineschepen ter wereld is ontstaan als naslagwerk voor een spel: het Jane Naval War Game.

Samen met uitgeverij Sampson, Low, Carston & Co. Ltd bracht de Engelse journalist Fred T. Jane (1865-1916) het bordspel en boekwerk op de markt in 1898. Met het spel, waarbij spelers elkaar met mini-atuuroorlogsscheepjes te lijf gingen, was het mogelijk om kennis op te doen met betrekking tot de toenmalige stand

van marinetactiek in samenhang met de uitwerking van artillerie en torpedo's. Uitgebreide spelregels hielden rekening met afstand, geschutskaliber, munitietype, vuursnelheid, pantserdikte en accuratesse. Tijdens 'het gevecht' opgelopen schade verminderde de gevechtskracht. Of zoals Fred Jane het stelde: 'Nothing may be done contrary to what could or would be done in actual war'.

‘Ondanks het feit dat meerdere marines rond 1900 beschikten over het Jane Naval War Game, is vandaag de dag slechts één andere complete set bekend’

De meeste marines ter wereld schaften exemplaren van het spel aan, zo ook de Nederlandse. In 1899 ontving het Departement van Marine een kist met inhoud, waaronder een aantal handgemaakte miniatuurtjes van Nederlandse marineschepen. Op het Departement wilden de beleidsmakers nagaan '... in hoeverre door verstrekking [van het spel] de gelegenheid kan bevorderd worden om de aandacht van de zeeofficieren te vestigen op de tactische en strategische vraagstukken, die zich in den zeeoorlog kunnen voordoen.' Kennelijk werd die vraag bevestigend

beantwoord, aangezien in februari 1901 extra sets van het spel werden besteld, ter verspreiding over de verschillende marine-etablisementen en enkele kapitale schepen.

De rol van het spel binnen de Koninklijke Marine bleef echter beperkt. Her en der meldden bronnen dat officieren ermee bekend waren, maar de vermeldingen gingen steevast vergezeld van de mening dat er niets ging boven het echte werk: de oefeningen op zee. De complexe spelregels en het feit dat de gebezigde scheepstypen ongeveer twintig jaar na het verschijnen uitfaseerden, beïnvloedden de speelbaarheid sterk in negatieve mate. In Nederland verdween het spel volledig uit beeld, een aantal andere landen ontwikkelden afgeleide versies. Op de achtergrond behielden de hersenspinsels van Fred Jane echter hun waarde. Ieder modern marinespel, of dat nu is ontwikkeld voor amusement of training, houdt in de basis nog altijd rekening met de principes zoals Jane die aan het einde van de negentiende eeuw ontwierp.

Ondanks het feit dat meerdere marines rond 1900 beschikten over het Jane Naval War Game, is vandaag de dag slechts één andere complete set bekend. Deze bevindt zich in de collectie van de *Naval History and Heritage Command* in Washington. Dat maakt het Nederlandse exemplaar, dat tevens het eerste door het departement van Marine gekochte spel is, extra bijzonder. Het is de aankomende jaren te bewonderen in de tentoonstelling 'Navy Games. Meer dan een spel' in het Marinemuseum in Den Helder.

De tentoonstelling is dagelijks te bezoeken van 10.00 tot 17.00. Scan voor meer informatie de onderstaande QR-code.



Een gegeven paard

'Een gegeven paard mag je niet in de bek kijken.' Als commandant maakte ik dankbaar gebruik van dit gezegde. Soms onbewust, soms juist heel bewust.

Een voorbeeld was een mindfulness-training die ik als een 'cadeautje' gaf tijdens een missie-voorbereiding. Impliciet verplichtte ik zo aanwezigheid van de gehele bemanning. Iedereen accepteerde het. Het paste bij de 'impulsiviteit' van de commandant. Mijn oprechte intenties kwamen over. De oudste officier integreerde het in het krappe programma en zo leerde iedereen, op een lacherige manier, om naar zijn eigen ademhaling te luisteren wanneer hij daar behoefte aan had.

De missie werd spannend. En op het moment dat de bemanning 48 uur onder druk had gestaan zagen we de sonar operators, die 'scheel' van post kwamen, in het cafetaria de mindfulness-oefeningen met elkaar oppakken. Het zijn van die dingen die je pas leert waarderen op het moment dat je ze nodig hebt. Maar als je er pas aan begint op het moment dat je ze nodig hebt, is het vaak te laat. Hoe gaan we dingen met elkaar toch doen zonder dat we precies hard kunnen maken wat het ons oplevert? Wie omarmt de onzekerheid die 'een (oprechte) intentie' altijd met zich meebrengt? Hoe houden we vol om collega's, stakeholders en ander *human capital* te inspireren zonder het zelf ook zeker te weten? De intentie verpakken als een cadeautje helpt daarbij. Immers een gegeven paard, mag je niet in de bek kijken.

De gedachte achter het cadeautje moet je oprecht formuleren. Waarbij de beste bedoelingen om de ander 'te faciliteren' oprecht overkomt. Een heel concreet en gebruikelijk voorbeeld hiervan is een opleiding of training. Maar ook een 'procedure' of een 'proces' kan een cadeautje zijn. Het zorgt er immers voor dat iemands inbreng, creativiteit of potentie een plek kan krijgen. Het schept een structuur waarin *human capital* omgezet kan worden in (collectief) *human potential*.

Van oudsher is 'hard op de inhoud, zacht op de persoon' een bekend gezegde. Maar deze uitspraak is mijns inziens verouderd. Voor de complexiteit van de hedendaagse uitdagingen is de inhoud hoogst onduidelijk en werkt een (te) strakke definiëring van de inhoud in het begin averechts. Een voorbeeld is de ontwikkeling in de bouw van nieuwe schepen. Traditioneel geven we onze ingenieurs strakke kaders mee in het ontwerpen van nieuwe schepen. Dat is nog altijd zwaar op de inhoud en levert functioneel materiaal voor een aantal gekozen scenario's anno nu. Nieuwe ontwikkelingen, zoals *modular design*, laten veel ruimte voor de inhoud. Waardoor optimalisatie altijd nog kan voor het scenario wat zich ontvouwt. De uitdaging van *modular design* is daarmee minder 'de inhoud' maar des te meer 'het proces'. Immers een stelsel met afspraken is benodigd om de compatibiliteit en (langdurige) samenwerkingen te faciliteren. Daarmee vind ik 'hard op het proces, zacht op de inhoud' in deze tijd een passender uitspraak.

Het proces is géén Poolse landdag. Het is een super strak georganiseerde keten van events waardoor juist iederéén kan samenwerken. Het stimuleert én bewaakt inclusiviteit, diversiteit, creativiteit en ondernemerschap van alle betrokkenen. Het is een oprecht cadeautje aan iedereen in de omgeving. Dat cadeautje geven is spannend. Het is kwetsbaar, je steekt je nek uit. Maar als jij het niet geeft wie dan wel? Het vraagt lef. Het kan al beginnen met het opnieuw initiëren van het wekelijks koffiemoment door de taart te kopen. Wie durft?

'Op het moment dat de bemanning 48 uur onder druk had gestaan zagen we de sonar operators, die 'scheel' van post kwamen, in het cafetaria de mindfulness-oefeningen met elkaar oppakken'



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

BLIJF
IN CONTACT



ACTIVITEITEN WINTER/LENTE 2023

AFDELING NOORD

POSTACTIEVEN BORREL

Datum: 7 maart
4 april
Locatie: Marineclub. Den Helder
Aanvang: 17:30
Info: www.kvmo.nl

AFDELING MIDDEN

BORREL

Datum: 16 februari
16 maart
13 maart
Locatie: Grand café De Tijd
Aanvang: 17:00 uur
Info: www.kvmo.nl

AFDELING ZUID

OPLOOP MET NASI-MAALTIJD

Datum: 22 februari
29 maart (met lezing vooraf)
Locatie: Faradayweg 1, Vlissingen
Aanvang: 10:30 uur
Info: www.kvmo.nl

IN MEMORIAM

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

KLTZ b.d. **W. Boer** († 23 juni 2022)
MAJMARN b.d. **G.C. Kamerling** († 25 december 2022)
H.E. Koke († 12 december 2022)
Mw. **J.J.C. Mahieu-Hoogstrate** († 5 december 2022)
Mw. **C.M. Metselaar-Bolten** († 2 december 2022)
LTZVK2OC b.d. **B. Moerbeek** († 24 december 2022)
LTZSD1 b.d. **P. van Staveren** († 1 januari 2023)
J. Tuinstra († 28 november 2022)

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

ONDERLINGE BIJSTAND

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



Ereleden:
KOLMARN b.d. A.H.P. Knoppien
KTZ b.d. L.J.M. Smit
KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek
KLTZ b.d. mr. O.W. Borgeld
KTZ b.d. ing. M.E.M. de Natris

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
Vice-voorzitter:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Secretaris:
LTZ2OC (LD) H.M. Krul
Penningmeester:
KLTZ (LD) b.d. H.M.J. van de Burgt
Namens Afdeling Noord
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Namens Afdeling Midden
LTZ1 drs. M.M.H. Heijligers
Namens Afdeling Zuid
Vacature
Namens Afdeling Caribisch gebied
LTZ2 (LD) M.E.A. Römer
Namens Werkgroep Postactieven
KLTZ b.d. J.B.M. Ouwens
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 b.d. M. van 't Holt
Namens Werkgroep Jongeren
LTZ2 (LD) K.W. Lelieveld
Namens de Werkgroep Gender
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens

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

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

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

Caribisch Gebied:
LTZ2 (LD) M.E.A. Römer

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

Nuldelijnsondersteuner (NOS) KVMO
KLTZ b.d. Theo Zelisse
nos.kvmo.tz@gmail.com
06-41464319

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

GAME-ON!

Van strategie tot uitvoering



De mogelijkheden van *serious gaming* nemen in hoog tempo toe. Ook voor Defensie, die met dit thema bovendien aansluit bij de belevingswereld van jonge mensen als potentiële werknemers. Op het Kooy symposium gaat men in op nieuwe en nog onbekende en ongekende mogelijkheden van gaming en de technologische ontwikkelingen daarachter. Van strategie tot uitvoering.

Organisator:	Koninklijk Instituut van Ingenieurs Afdeling Defensie & Veiligheid
Datum:	woensdag 12 april 2023
Duur:	10:00 – 19:00
Locatie:	Gen. Maj. Kootkazerne, Stroe

