

marineblad

nummer 4, juni 2006, jaargang 116

Uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

inhoud

- 3 Column voorzitter KVMO
- 4 Interview
CDR J.W. Ort
- 9 Reacties
- 10 Arbeidsvoorwaarden
Arbeidstijdenwet en Defensie
- 12 Cartoon
- 13 Jaarrede voorzitter
De 11.000 van Johan de Witt
- 19 Uit dienst
KTZ b.d. W.T. Lansink
- 20 Kennis en wetenschap
De Koninklijke Marine heeft het tij mee
- 24 In beeld
LTZ 2 J. van Foreest
- 26 Kennis en wetenschap
Een Joint Logistiek Ondersteuningsschip
- 31 Column
Ko Colijn
- 32 Historie
Oorlogsletsel bij marinepersoneel in de 20^{ste} eeuw
- 36 Boeken
- 37 KVMO Essaywedstrijd
- 38 KVMO-zaken



Het Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren en verschijnt 9 keer per jaar

Colofon

ISSN: 0025-3340

Redactie

Mw. drs. M.L.G. Lijmbach, hoofdredacteur
KLTZ drs. H. Pleijsier

Artikelencommissie

LTZA 1 mr. A.J.A.M. Maas, KTZE ir. V.C.
Rademakers, KTZ b.d. L.J.M. Smit,
LNTKOLMARN drs. A.J.E. Wagemaker MA

Medewerkers:

Mw. drs. Z. Borgeld, ing. LTZA 1 M.E.M. de
Natrís, dr. J. Colijn, J. Margés,
H. Boomstra (cartoon),
AVDD (foto's, tenzij anders vermeld)

Adres redactie

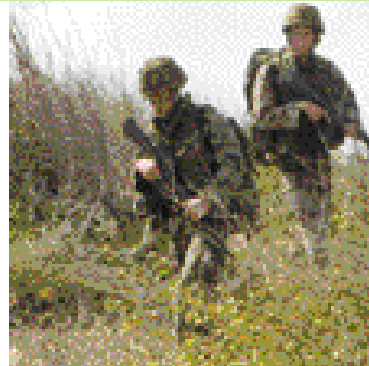
Wassenaarseweg 2-B
2596 CH Den Haag
Tel. 070-383 95 04
marineblad@kvmo.nl
www.kvmo.nl

Vormgeving

Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukwerk

PlantijnCaspary Zwolle
Postbus 1025
8000 BA Zwolle



'We moeten elkaar blijven
aanspreken op ons gedrag'

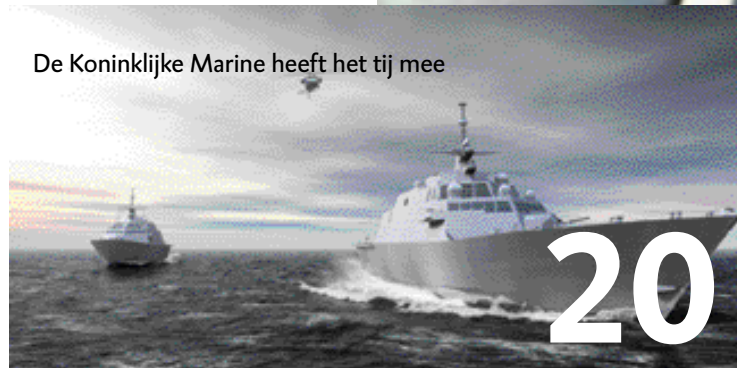
4

De 11.000 van Johan de Witt

13



De Koninklijke Marine heeft het tij mee



20



Oorlogsletsel bij
marinepersoneel

32



Abonnementsprijs (incl. BTW)

Voor leden van de KVMO is het Marineblad gratis
Niet-leden betalen € 49,50 (NL) of € 69,50 (buitenland)

Adreswijzigingen en abonnementen voor niet-leden van de KVMO:

Mw. E.M. Mulder: 035-625 86 66
bep.mulder@rsdb.com

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). De wijze van aanleveren van artikelen is op te vragen bij de redactie.

Adreswijziging

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

Adreswijzigingen doorgegeven aan bureau Commandement etc. worden niet doorgegeven aan de KVMO.

Foto Cover: AVDD

column



Van de afkomende wacht

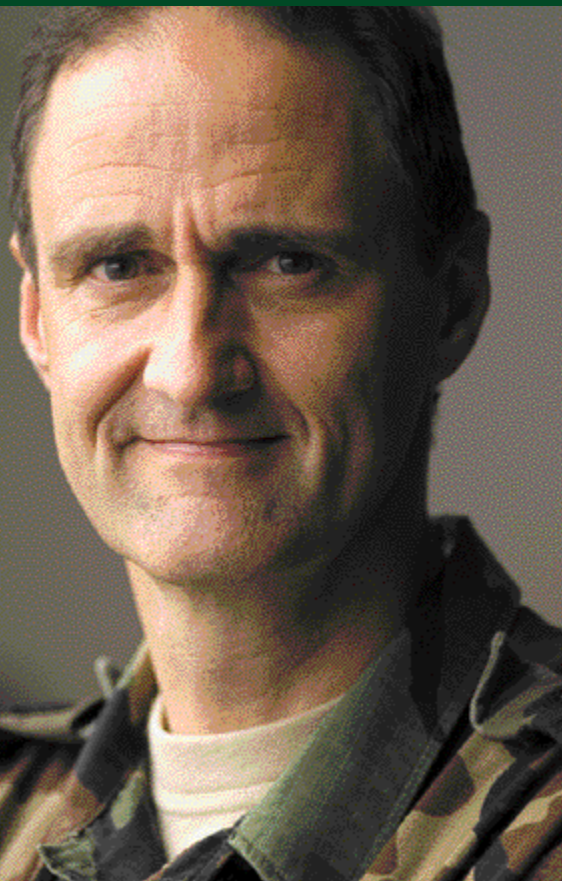
Het voorzitterschap van de KVMO ligt achter mij. Terugkijkend op drie gevulde jaren zie ik vooral de nooit aflatende steun van de mensen *met* wie en *voor* wie je voorzitter bent. En vanuit die positie kon ik zeggen wat gezegd moest worden, doen wat gedaan moest worden. En daar ben ik u dankbaar voor.

En nu is het wel klaar.

Voor u, beste leden en lezers: al het goede!
Ik doe er het zwijgen toe.



KLTZ DR. H. PLEIJSIER,
voorzitter KVMO



CDR J.W. Ort

‘We moeten elkaar blijven aanspreken op ons gedrag’

Veranderingsprocessen vereisen nadenken en reflectie. CDR J.W. (Hank) Ort, commandant NLMARFOR, nam de tijd om, ondanks de zeer drukke operationele activiteiten op zee tijdens de multinationale oefening *Joint Caribbean Lion 2006*, onze vragen te beantwoorden. Op eigen en open wijze geeft hij een kijkje in het topleiderschap op zee, de weg erna toe en de toekomst van operationeel leidinggeven. Dat leidinggeven iets met dilemma's te maken heeft wordt na het lezen van dit vraaggesprek wel duidelijk.

• Waarom koos u ooit voor de marine?

Ik koos voor de combinatie van een interessante studie (elektrotechniek) en een uitdagende en afwisselende baan. Na twee jaar KIM stapte ik over van de elektrotechnische dienst naar de zee-dienst vanwege het bredere, minder technisch specialistische perspectief en het zicht op interessante commandofuncties. Ik trad in 1975 aan op het Koninklijk Instituut voor de Marine in Den Helder.

• Hoe kunt u de mentaliteit omschrijven van het officierscorps in die dagen?

Niet wezenlijk anders dan nu. De taakuitvoering is wel ingrijpend veranderd en dat vergt veel van de moderne militair. De omgeving en de opdrachten zijn complex, wat onzekerheid geeft en soms vragen oproept over nut en noodzaak van het werk wat we doen. We gebruiken technisch ingewikkelde middelen, vooral op het gebied van informatievoorziening. Dat leidt tot de uitdaging van informatiemanagement en een overaanbod aan informatie. Onze bemensing is steeds kleiner geworden, waarbij het steevast lijkt alsof we meer moeten presteren met minder mensen. Mijn grote vraag bij dat alles is: hoe houden we het leuk? Natuurlijk halen we motivatie uit het nut van een missie en voldoening uit het goed uitvoeren van een opdracht, maar hoe zit het met de

ken. Het was ook de eerste ernstmissie waar ik leiding aan gaf, de eerste keer dat ik mijn mensen gewapend aan land stuurde.

CTF150 was uitdagend vanwege de schaal (2,5 miljoen vierkante zeemijl gebied, 14 eenheden uit 8 naties), het aansturen van een internationale coalitie, de verwevenheid met niet-militaire inspanningen om de veiligheidssituatie in de regio te beïnvloeden en de gebeurtenissen op het gebied van piraterij.

JCLo6 was uitdagend vanwege het samensmeden van een nieuw team van 150 specialisten die niet gewend zijn in een groot hoofdkwartier te werken. In dit werk is *joint* (met de andere krijgsmacht-delen) en *combined* (met andere landen) samenwerken onmisbaar, maar ook een uitdaging vanwege de verschillende culturen. Het is heel mooi te zien dat die samenwerking tijdens zo een oefening als *Joint Caribbean Lion* steeds verder groeit. De rode draad door al die uitdagingen is teamwerk, of het nu op een onderzeeboot is of in een grote joint en combined task force.

• Hebt u als leidinggevende wel eens voor lastige dilemma's gestaan?

Met de veiligheid van onze mensen kunnen we uiteraard niet marchanderen, maar leiding geven betekent ook grenzen verkennen en verleggen. Dat betekent dat je in moeilijke situaties komt. Daarbij is het een illusie te denken dat iedereen het altijd met je beslissingen eens zal zijn. Wel kun je je beslissingen altijd open

leiding geven betekent ook grenzen verkennen en verleggen

uitleggen als je naar beste eer en geweten alles overwogen hebt. Maar dan moet je als leider ook kunnen verwachten dat je niet direct op iedere fout wordt afgerekend, want dat zou desastreus zijn voor het initiatief en de creativiteit.

Lastige persoonlijke dilemma's zijn de enkele gevallen geweest waarin ik bemanningsleden naar huis heb moeten sturen omdat ik ze aan boord niet kon handhaven. Normen stellen vereist ook normen handhaven en dat pakt in zo'n geval zwaar uit. Operationeel was bijvoorbeeld het moeten laten gaan van gijzelende Somalische piraten een dilemma. De veiligheid van de gegijzelden en de rechtsregel die optreden in de territoriale wateren van Somalië verbiedt, tegenover je rechtvaardigheidsgevoel en de *drive* van de hele eigen bemanning om een einde te maken aan de gijzeling.

• Merkt u een verschil in leidinggeven onder operationele en onder politieke omstandigheden?

Bij de tegenwoordige operaties in de complexe omgeving van na de Koude Oorlog zijn er altijd operationele en politieke afwegingen.

Als u het verschil bedoelt tussen een bureaubaan aan de wal en een operationele functie, dan zijn er wel in het oog springende verschillen. De operationele omgeving heeft vaak meer diversiteit →



saamhorigheid en de ontspanningsmomenten? Die zijn er minder dan vroeger en daar moeten we iets aan doen.

• Wat zag u als grootste uitdagingen tijdens uw operationele leven tot nu toe?

Als LTZ2OC was de Britse opleiding voor onderzeebootcommandant (SMCC) een grote uitdaging waar ik met veel plezier aan terugdenk. Meer recente uitdagingen waren de Verenigde Naties missie in Liberia met Hr.Ms. Rotterdam (UNMIL), CTF150 in de Arabische Zee en *Joint Caribbean Lion 2006* (JCLo6).

UNMIL was een uitdaging omdat het mijn eerste ervaring was in en met Afrika. Mijn eerste ervaring ook met de VN. UNMIL is tot op heden een van de positieve voorbeelden van VN-missies en het was fascinerend om met zoveel andere nationaliteiten te wer-



aan teamleden, de groepen zijn vaak groter, de omstandigheden wisselen sneller, de potentiële gevolgen van besluiten zijn vaak groter en er is vaker sprake van tijdsdruk.

- **Hoe hebt u leidinggeven ervaren op het breukvlak van politiek en militair (bijvoorbeeld bij Liberia)?**

De inzet van Hr.Ms. Rotterdam tijdens UNMIL was de eerste keer dat amfibische capaciteit volledig gebruikt werd voor een VN-operatie.' Het nut van de operatie was kristalhelder en dat motiveert. Daarnaast was de operatie uitdagend en interessant door het werken met de VN, met een duidelijk verschil tussen de benaderingen van de *Force Commander* (de Keniaanse generaal Opande) en de speciale afgezant van de Secretaris Generaal (de heer Klein) die formeel de leiding had.

- **Welke stijl van leidinggeven staat u het beste: staff-driven of command-driven?**

Ik geloof in situationeel leiderschap. Dat betekent dat je je leiderschapsstijl aanpast aan de taakvolwassenheid van degene die je aanstuurt en de complexiteit van de opdracht. Dit model dragen we uit bij alle managementopleidingen, maar het blijft verleidelijk te kiezen voor die ene stijl waar je het meest vertrouwd mee bent. Ik voel mij het lekkerst bij participatief leiderschap maar dat kan niet altijd. Voor een goed resultaat zijn zowel taakdoelen (leveren we op tijd het juiste product) als teamdoelen (cohesie, motivatie, betrokkenheid; kunnen we bij herhaling goede producten leveren) van belang. Dat levert ogenschijnlijk een spanningsveld op. De meeste

stafleden komen binnen met veel ervaring en expertise in hun vakgebied, maar het werk in een grote staf is een omslag, vergeleken bij het operationele werk op een schip of in een bataljon. Voor het motiveren van deze mensen is een directieve stijl minder geschikt. Het stafwerk moet echter wel op tijd de deur uit, waardoor we ons onbeperkt overleg niet kunnen veroorloven. Omgaan met dit spanningsveld vergt vaardigheden die we nog onvoldoende onderwijzen aan leidinggevendenden.

- **Werkte u nog veel aan uw eigen leiderschapsontwikkeling en, zo ja, hoe?**

Belangrijke bijdragen aan mijn eigen leiderschapsontwikkeling waren een cursus personeelsbeoordelingsadviseur, de SMCC en mijn eerste commando, de hogere krijgskundige vorming op het IDL en een studie bestuurskunde aan de Rijksuniversiteit Leiden. Daarnaast heb ik een serie indringende seminars en workshops gevolgd over communicatie en persoonlijke effectiviteit. De beste leerschool blijft echter toch de dagelijkse praktijk.

- **Doet u veel aan leiderschapsontwikkeling bij uw commandanten en hoge stafofficieren?**

Hieraan besteden we aandacht tijdens het opwerken van schepen onder Sea Training Command en bij FOST. Daarnaast gebeurt het voornamelijk in de praktijk. Op dit gebied wil ik toewerken naar een meer gestructureerde aanpak. Te vaak nemen we nog als vanzelfsprekend aan dat commandanten en hoge stafofficieren zonder voorbereiding of begeleiding in iedere omgeving kunnen functioneren.

- **Welke culturele verschillen in leidinggeven merkt u internationaal op?**

De grootste tegenstelling is er tussen een afrekencultuur waarin geen fouten gemaakt mogen worden (*zero tolerance*) en een leercultuur waarin fouten leermomenten zijn. De afrekencultuur leidt tot risicomijdend en regelgebonden leiderschap. De leercultuur bevordert het opzoeken van grenzen, meer flexibel improviseren en uitbuiten van kansen.

- **Hoe staan de Nederlanders er voor ten opzichte van buitenlandse collega's?**

Zeer positief. Wij zijn meer geneigd om te leren en halen alles uit soms schaarse middelen. Wel moeten we waken voor het risico van onverschilligheid en overschatting en elkaar blijven aanspreken op wat niet goed is, niet alleen in het werk maar ook in ons gedrag.

- **Merkt u het effect van de informatietechnologie op het leidinggeven? Ervaart u dat als positief of negatief?**

Het gevaar van de technologie is dat mensen zich verschuilen achter hun beeldscherm. Daar moeten we voor waken want de beste manier van informatie uitwisselen en “tot elkaar komen” is en blijft het persoonlijke contact tussen mensen. Voor iedere belangrijke fase van een operatie roep ik daarom alle belanghebbenden bij elkaar om elkaar goed in de ogen te kijken. In de staf streven we iedere dag naar zoveel mogelijk contact.

ik voel mij het lekkerst bij participatief leiderschap maar dat kan niet altijd

De ongebreidelde informatievoorziening maakt het mogelijk meer eenheden aan te sturen. Veel systemen zijn tegenwoordig gebaseerd op internettechnieken (*IP-based*) en kunnen softwarematig op een veilige manier gekoppeld worden. Zo redt de stand van de techniek ons uit het probleem dat ieder land zijn eigen technische standaard hanteert. Dat levert wel een enorme toename op van de hoeveelheid te verwerken informatie. Dat vergt een grote inspanning op het gebied van informatiemanagement. Je kunt niet alle informatie tot je nemen. Wat je wel nodig hebt moet onder handbereik zijn in een afgewogen mix van informatie aangeboden krijgen (*push*) en opvragen (*pull*). Daarnaast is er een risico dat met het toenemen van de technologisch mogelijke *span of control* de betrokkenheid vermindert. Ik ervaar de technologische ontwikkelingen als uiterst positief, maar we moeten oppassen voor de mogelijke nadelen.

- **Hoe ervaart u de instelling van jonge officieren in deze tijd?**

Meer dan ooit zien jonge officieren hun baan bij Defensie als een interessante, uitdagende en vormende job, waarbij het overstappen naar andere banen meer regel is dan uitzondering. Dat past in de personeelsopbouw waar we naartoe groeien, maar het leidt tot de vraag hoe we de juiste mensen langer kunnen behouden.

Daarnaast is het duidelijk dat jonge officieren het leven thuis met het gezin en in de maatschappij steeds belangrijker vinden dan “vroeger”. Het gevolg daarvan is teruglopend enthousiasme voor weg zijn van huis. Bij elkaar zijn dit twee zorgwekkende trends. Om mensen te behouden moet het werk inhoudelijk voldoening geven, moet het leuk zijn en moet er voldoende tijd en waardering zijn om te compenseren voor langdurige inzet.

- **Zijn er aspecten van leiderschap die volgens u in de komende jaren moeten veranderen?**

Leiders moeten duidelijk maken waar het om gaat, wat het nut en de noodzaak is van wat wij doen. Op die manier geef je als leider niet alleen richting aan het product, maar geef je ook zin aan de manier waarop mensen hun leven inrichten. Een belangrijk onderdeel van leidinggeven is het aangeven van normen en die vervolgens ook bewaken. Daar hoort bij dat het vanzelfsprekend moet zijn dat je elkaar aanspreekt, niet alleen op zaken die niet kloppen in het werk, maar ook op gedrag. Daarbij zie ik de rol van de onderofficier als steeds belangrijker, maar uiteindelijk moet iedereen zijn verantwoordelijkheid nemen.

Cognitieve vaardigheden worden ook steeds belangrijker om mensen te blijven motiveren in een veeleisende omgeving. Daarnaast moeten we een evenwicht realiseren tussen organisatiebelangen en privé-belangen. Dat begint bij waardering voor de inspanningen en ontberingen van personeel en vooral ook het thuisfront die we nu nog te vaak als vanzelfsprekend zien.

- **Raadt u jonge mensen aan om een baan te kiezen bij de marine?**

Ja zeker. Defensie biedt uitdagend werk met veel persoonlijke ontplooiingsmogelijkheden. Het is niet meer vanzelfsprekend voor iedereen een baan voor het leven, maar het blijft een heel sterk punt dat je met een militaire achtergrond ook zeer welkom bent in de maatschappij.

- **Bevalt het u om COMNLMARFOR te zijn?**

De functie van COMNLMARFOR geeft veel voldoening. Het is zeer motiverend om bezig te zijn met een nieuwe capaciteit. De operationele integratie van mariniers en vloot is wederzijds inspirerend en begint zijn vruchten af te werpen. We hebben de wind ook mee nu joint samenwerking steeds belangrijker wordt en NLMARFOR daarin een duidelijke rol kan spelen. Ook in de groeiende samenwerking tussen Defensie, Buitenlandse zaken en Ontwikkelingssamenwerking is NLMARFOR een steeds effectievere speler.

Daarnaast zijn de internationale contacten heel boeiend. NLMARFOR is een welkome deelnemer in ieder verband. Nationale en internationale commandanten leren elkaar steeds beter kennen en waarderen, wat weer erg belangrijk is voor mogelijk gezamenlijk optreden.

Kortom, we zijn op veel schaakborden actief en dat bevalt uitstekend. ➔



we moeten eraan werken om meer ontspanning in de programma's in te bouwen

Hoe omschrijft u het liefst uw commandoperiode bij TF 150?

Uitdagend en voldoening gevend.

NLMARFOR geeft invulling aan de koerswijziging binnen CZSK van het opereren in Blauw, naar het opereren in Bruin water. Het heeft een hoog ambitieniveau, onder andere de volledige integratie van vloot en mariniers. Geeft u ons de stand van zaken: wat is het afgelopen jaar goed gegaan en wat kan beter?

De koerswijziging gaat veel verder. Dat van blauw naar bruin dat hebben we nu zo langzamerhand wel verwerkt. Begrijp me goed, het blijft een uitdaging - vooral op materieeltechnisch gebied - maar het inzicht dat we meer zullen opereren in kustgebonden gebieden is niet nieuw.

De veranderingen in de krijgsmacht zijn ingegeven door de noodzaak de goede dingen goed te doen. We moeten relevant zijn. Voor CZSK betekent dat dat we met joint maritieme operaties een bijdrage moeten kunnen leveren aan een joint campagne. Het scenario van Joint Caribbean Lion (JCL) is daar een mooi voorbeeld van.

Daarvoor is de samenwerking tussen mariniers en vloot nodig. Ik ga nog een stapje verder: voor een geloofwaardige joint maritieme inzet zijn ook de bijdragen van CLAS en CLS nodig. Denk maar aan het zwaardere materieel en het voortzettingsvermogen van de landstrijdkrachten, de transporthelikopters en joint fires met jachtvliegtuigen. Wat dat betreft zie ik de Nederlandse krijgsmacht ontwikkelen in de juiste richting.

Wat ging goed? De ontwikkeling van NLMARFOR als nieuw organisatiedeel. Goed verlopen en relevante oefeningen als Green Osprey (bij Senegal) en JCL. Het commando van TF150 als onderdeel van Enduring Freedom.

Wat kan beter? We moeten nu onze ambitie evalueren. De activiteiten van het afgelopen jaar waren nodig om NLMARFOR op de kaart te zetten en om zoveel te leren dat we richting kunnen geven aan de komende twee jaar om NLMARFOR volledig operationeel te maken. Maar nu moeten we vaststellen hoeveel werk we, kwalitatief en kwantitatief, langdurig aankunnen. Het is heel belangrijk dat we daarbij voldoende tijd inbouwen voor ontspanning en reflectie.

Heeft u de indruk dat de intensieve inzet van NLMARFOR een zware wissel trekt op het personeel?

De intensieve inzet van NLMARFOR trekt een zware wissel op het personeel en dat zien we ook bij andere operationeel ingezette eenheden. We moeten eraan werken om meer ontspanning in de programma's in te bouwen. Daarnaast moeten we scherp bijhouden wat de individuele inzetdruk is. Dat laatste gaat binnen de staf makkelijker dan CZSK-breed.

Wat ik echter ook zie is dat de mensen in de staf vinden dat NLMARFOR interessant en voldoeninggevend werk biedt. Het is altijd motiverend betrokken te zijn bij het opbouwen van iets nieuws. Daarnaast is het zo dat NLMARFOR duidelijke vooruitzichten biedt op doorgroeien in een organisatie die versmalt aan de top. Kortom: buffelen, maar dan bereik je letterlijk en figuurlijk ook wat.

Wat was het effect van het mediageweld en de politieke reacties op het incident op de Hiddes op het opereren van TF 150?

Op het opereren van TF-150 had het geen effect. Wel heeft het de bemanningen sterk beroerd omdat zij zich niet in de negatieve beeldvorming herkenden. Veel voorkomende reactie was boosheid, omdat ogenschijnlijk alles en iedereen over één kam werd geschoren en niemand voor hen opkwam. Tegelijkertijd heeft het wel geleid tot reflectie. Spreken we elkaar nog wel voldoende aan op gedrag? En dan ook op schijnbaar minder ingrijpende vormen van intimidatie? Ik ben ervan overtuigd dat de gehele krijgsmacht hier uiteindelijk sterker uit komt.

In zee ter hoogte van St. Maarten a/b het vlaggeschip Hr.Ms. Rotterdam, 12 juni 2006

¹ Tijdens UNMEE is Hr.Ms. Rotterdam gebruikt als zeebasis.



Bij de redactie zijn naar aanleiding van de column van de voorzitter ('In het geweer komen') in het Marineblad van mei veel reacties binnengekomen. Enkele daarvan treft u hieronder aan.

In het laatste Marineblad geeft u aan dat u vindt dat er te weinig reactie is op de berichtgeving over de Hiddes en alles wat hierbij is gekomen. Ik wil hier toch nog even op reageren. Verder heb ik als oud-opvarende van de Hiddes een enquête thuisgestuurd gekregen waarin vragen worden gesteld over de gang van zaken aan boord van de Hiddes. Ik begin met gebrek aan reactie.

Als oud-HMD van de Hiddes (april 2003 – aug 2004) ben ik natuurlijk nauw betrokken geweest in het reilen en zeilen aan boord. Ik voel me dan ook erg aangesproken over de negatieve berichtgeving die mijns inziens de plank grotendeels mislaat. Na de eerste berichtgevingen heb ik contact opgenomen met mijn oud-commandant. Met hem heb ik vele uren gediscussieerd; hem was duidelijk gemaakt dat het contact met de pers via Defensie Voorlichting moest lopen. Zelf contact zoeken met de pers mocht, maar dan stond je er wel alleen voor. Toen ik werd gebeld door het AD om commentaar te leveren over de Hiddes-affaire heb ik betrokken journalist dan ook netjes doorverwezen naar Defensie Voorlichting.

In mijn directe omgeving (zowel privé als werk) heb ik wel veelvuldig uitgedragen dat de berichtgevingen niet cf. waarheid waren. In diverse discussies is deze visie ook onderwerp van gesprek geweest. Maar formeel gereageerd heb ik niet. Wel heb ik nog een stuk naar het NRC gestuurd met een algemene vraag wie zij als 'deskundige' aanmerken, onder verwijzing naar het artikel in de Zaterdag Bijlage over de Koninklijke Marine van enkele weken terug. Maar dit is niet geplaatst. Wel een ingestuurde brief met dezelfde strekking.

Reacties genoeg dus, alleen niet formeel i.v.m. afspraken met Voorlichting.

Ten tweede de enquête. Deze heb ik afgelopen week ingevuld, maar het viel me op dat er toch wel veel tendentieuze vragen in stonden. Een voorbeeld: Toen ik op de vraag "Heeft u wel eens seksueel getinte afbeeldingen aan boord gezien" positief antwoordde, kwam ik meteen in een sub-

menu waarin ik deze 'seksuele intimidatie' verder toe moest lichten. Op deze wijze is het natuurlijk erg makkelijk om het optreden van seksuele intimidatie aan boord aan te tonen. Zeker wanneer je alle enigszins aan seks gerelateerde zaken (whatever that may be...) onder deze noemer schuift.

Ik kan me goed voorstellen dat daarom uit deze enquête allerlei zaken kunnen komen die volledig uit de context worden gehaald. Vooralsnog moeten we afwachten wat er aan het einde van de maand wordt gepubliceerd als eerste uitkomst van de commissie. Maar indien hiervoor de enquête gebruikt zal worden als belangrijkste informatiebron, dan kan dit nog wel eens verrassingen opleveren.

P. Flos, LTZT 1, oud-HMD Tjerk Hiddes

Mijn complimenten voor uw stuk (in het geweer komen). BRAVO!!! Er bestaan met mij, gelukkig, nog meer mensen die er trots op zijn bij de Koninklijke Marine te mogen werken.

Ik ben een van de weinigen die in het geweer kwam. Ik heb een stuk geschreven in de krant (NHD). De media regeert in Nederland en daar baal ik en een heel groot gedeelte van het personeel binnen de Koninklijke Marine van. Klok en klepel verhaal.

Ik heb overigens, naar aanleiding van het stuk, veel positieve geluiden mogen ontvangen van mensen binnen en buiten de Koninklijke Marine .

Helaas, het is waar wat u schrijft; de marineman/vrouw is moe gereorganiseerd en gelooft alles wel. De hetze tegen de Koninklijke Marine is wat geen enkele marineman/vrouw leuk vindt maar, helaas, het is als gevolg van reorganisatie op reorganisatie het laatste waar de marineman/vrouw zich druk om wil maken. Hoe vervelend dit ook moge klinken, het is waar. En daar zit hem de kink!

Mensen willen opkomen voor hun geliefde organisatie maar, nu even niet!!! Eerst maar eens in rustiger vaarwater komen, eerst uit de pronawa die reorganisatie, sluiting, afstoting, verkoop etc. heet. De marineman/vrouw is onzeker en angstig over zijn/haar toekomst binnen de organisatie en (...) de toekomst van de organisatie. Ze willen wel maar, ze zijn murw. Moe, onzeker en angstig voor wat de toekomst gaat brengen. Nu maar hopen dat meer marinemensen in het geweer komen en op zullen staan voor wat ook hen dierbaar is; DE Koninklijke Marine.

M. Oostveen, LTZE 2

Als lid van de KVMO heb ik met belangstelling uw column gelezen in het Marineblad van mei 2006. U roept de actief en postactieve marineofficier (waartoe ik behoor voor de periode van 1960-1971, nu lid van de Marinetafel in Sociëteit De Witte en bestuurslid van Kring oud marineofficiëren KROMO) op om in het geweer te komen en op te treden tegen krachten die de KM om laag trekken. Welke acties zou u toelichten die wij als postactieven zouden kunnen uitvoeren? Acties intern de KM liggen moeilijk en gevoelig voor de postactieven, maar extern is goed mogelijk.

Persoonlijk heb ik wel een idee waar momenteel de schoen wringt bij de KM. In meinummer staat het artikel van J. Margés Oude rotten vaak vangnet voor officieren. Op pagina 7 rechter kolom onderaan wordt BRIGGEN-MARNS Van Ede geciteerd als volgt: 'Een schip is een bemand wapensysteem en er gaat veel energie zitten in systeemmanagement' (onderstreping ELD). Bij de mariniers zijn de leidinggevend door de aard van het werk nog indringender bezig met 'people management'.

Naar mijn mening slaat Van Ede de spijker op zijn kop: bij de blauwe marine wordt de laatste jaren de mens (te veel) vergeten dus zonder voldoende 'people management' toe te passen en dat was in mijn tijd wel anders, terwijl bij de groene marine de mens altijd centraal heeft gestaan en kenmerkend nog staat. We moeten de menselijke maat weer terugbrengen in de stevig reorganiseerde cq. afgeslankte KM. Kan ik daar een bijdrage aanleveren? En zo ja, met welke bijdrage, want dat doe ik dan gaarne.

mr E.L. Daae, LTZT 2 OC b.d.

ING. LTZA 1 M.E.M. DE NATRIS,
ONDERHANDELAAR KVMO/FVNO

Arbeidstijden- wet en Defensie

In het Algemeen Militair Ambtenaren Reglement (AMAR) en het Burgerlijk Ambtenaren Reglement Defensie (BARD) worden omstandigheden aangegeven waaronder Defensie niet hoeft te voldoen aan de Arbeidstijdenwet.

Simpelweg kan gesteld worden dat tijdens operationele inzet en aangelegenheden die rechtstreeks betrekking hebben op deze operationele inzet de Arbeidstijdenwet buiten spel wordt gezet. Het is op zichzelf niet moeilijk te begrijpen waarom Defensie gedurende operationele inzet niet kan voldoen aan de Arbeidstijdenwet zoals van toepassing op de burgermaatschappij. Als voorbeeld kan dienen het twee divisiesysteem aan boord van schepen; in dit systeem kan er nu eenmaal niet conform de Arbeidstijdenwet worden gewerkt. Er zou minimaal sprake moeten zijn van een drie divisiesysteem en zelfs dan nog loopt men in de tijd tegen een begrenzing aan. Zou Defensie in dit voorbeeld aan de Arbeidstijdenwet moeten voldoen dan zou de bemanningslijst uitgebreid moeten worden en er zou ook de nodige accommodatie moeten worden gerealiseerd. Dus: grotere schepen en hogere (personele) exploitatiekosten. Een onbegonnen weg, vandaar de claim op een uitzonderingspositie.

Defensie moet continu tussen de ARBO-regelgeving door laveren om te voorkomen dat extra personeel moet worden ingezet. Hieronder volgen enkele voorbeelden. De meeste vloeien voort uit het zogeheten Jaegerarrest uit 2003. In dit arrest bepaalde het Europese Hof dat uren in een aanwezigheidsdienst, ook slaapuren, volledig dienen mee te tellen voor de maximale arbeidsduur. Over de beloning hiervan heeft het Europese Hof geen uitspraak gedaan. De uitspraak heeft grote gevolgen voor de brandweer, zorgsector en Defensie.



Defensie moet continu tussen de ARBO-regelgeving door laveren



Aanwezigheidsdiensten

Voor de Koninklijke Marine (KM) hield dit bijvoorbeeld in dat het wachtlopen aan boord van schepen, in Den Helder, dus volledig gezien diende te worden als het verrichten van werkzaamheden. Het wachtlopen (aanwezigheidsdienst) aan boord van vastwerken tot aanvang scheepstijd was niet meer mogelijk. De KM was in

rep en roer omdat de bedrijfsvoering in problemen zou komen als men aan de regelgeving diende te voldoen. De oplossing werd snel gevonden. Er werd gewezen naar de bijzondere positie van Defensie in de hoop dat het Jaegerarrest niet van toepassing zou zijn op de aanwezigheidsdiensten bij de KM.

Maar wat is die bijzondere positie dan? Het schip ligt in Den Helder tegen de steiger. Er is dus geen sprake van operationele inzet. De bijzondere positie is dat er ten gevolge van compensatie of verplichte rusttijden minder bemanningsleden beschikbaar zijn voor de routinewerkzaamheden aan boord, tenzij er extra personeel wordt ingezet. Dit laatste kost geld en dat heeft Defensie niet. Echter, de brandweer en de zorgsector werden hier ook mee geconfronteerd en hebben extra middelen in moeten zetten om aan de regelgeving te voldoen. Waarom hoeft de Koninklijke Marine niet aan de regelgeving te voldoen? Wat is het verschil tussen de verschillende sectoren? Die is er niet! Defensie heeft door middel van een schrijven aan het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) aandacht gevraagd voor de problematiek. Zij heeft echter nul op het rekest gekregen. Desondanks heeft Defensie geen invulling aan het arrest gegeven en negeert de Koninklijke Marine dus al enige jaren de uitspraak van het Europese Hof.

Gezien de financiële impact van het Jaegerarrest heeft het kabinet maatregelen genomen. Het Arbeidstijdenbesluit waarin de aanwezigheidsdiensten zijn geregeld is op 1 juni jl. aangepast. De maximale toegestane arbeidstijd per week is verruimd naar gemiddeld 48 uur. U mag dus nu gemiddeld 48 uur per week werken. U wordt echter niet voor 48 uur betaald. Immers, het Europese Hof had zich niet uitgelaten over de betaling van de rust/slaapuren.

In de nieuwe regelgeving is een mogelijkheid tot maatwerk (opt out) opgenomen. Dit houdt in dat de gemiddelde arbeidstijd kan worden verlengd naar gemiddeld 60 uur per week. Dit mag alleen als een werknemer schriftelijk te kennen geeft dat hij hiermee vrijwillig instemt. Dit is lastig voor Defensie. Als niemand vrijwillig

gebruik maakt van de opt out dan komt de bedrijfsvoering wederom in de problemen. Defensie heeft daarom de Operationele Commando's verzocht eventuele knelpunten in kaart te brengen. De oplossing ligt wederom voor de hand. Door de knelpunten aan te duiden als 'gezien hun aard ten nauwste verband houdend met de gereedstelling en daardoor ook met de inzet van de krijgsmacht alsmede met de beveiliging van terreinen, goederen en personen van de krijgsmacht' wordt aangegeven dat Defensie niet aan het Arbeidstijdenbesluit hoeft te voldoen. Het wachtlopen aan boord van schepen in Den Helder is als knelpunt opgebracht. Schepen die dus weken in Den Helder afgemeerd liggen hoeven, als het aan Defensie ligt, niet aan regelgeving te voldoen in het kader van de gereedheidstelling van deze schepen! Ook de aanwezigheidsdiensten die worden verricht bij de brandweer van de Operationele Commando's zijn aangemerkt als eventueel knelpunt. Echter, alleen als er sprake is van een overschrijding van de gemiddelde arbeidsduur van 48 uren per week. Dat laatste is logisch want als men het gemiddelde van 48 uur per week niet overschrijdt voldoet Defensie aan het besluit. Kan iemand uitleggen waarom de regelgeving die van toepassing is op de civiele brandweer niet van toepassing is op het brandweerpersoneel, militairen en burgers, bij Defensie? Er wordt door Defensie dus oneigenlijk gebruik gemaakt van de uitzonderingspositie. De reden ligt voor de hand. Als er aan de regelgeving voldaan dient te worden en men wil de bedrijfsvoering op hetzelfde peil houden dan dient er extra personeel in dienst te worden genomen. Dit is een horrorscenario voor de boekhouders van SAMSON omdat hierdoor de personeelsplafonds bij de operationele commando's naar boven bijgesteld dienen te worden.

Bijzondere gelegenheden

In het AMAR en BARD is naast de reeds genoemde operationele inzet en ondersteuning hiervan ook een bepaling opgenomen dat de minister in bepaalde andere gevallen waarin onderdelen van de krijgsmacht worden ingezet de bepalingen omtrent werk- en rusttijden kan opschorten. Bij bijzondere gelegenheden wordt regelmatig gebruik gemaakt van deze opschortende werking. U dient dan bijvoorbeeld te denken aan de inzet van de krijgsmacht bij het overlijden van een lid van het Koninklijk Huis. De opschortende werking wordt dan van kracht verklaard. Dit houdt in dat het betrokken personeel niet aan de Arbeidstijdenwet (ATW) hoeft te voldoen. Gezien de ad hoc basis waarop de defensie-inzet dient te geschieden is dit te billijken. Maar wat als het een gelegenheid betreft die reeds lang gepland is? Zoals bijvoorbeeld de toekenning van de Militaire Willemsorde aan de 1e Zelfstandige Poolse Parachutistenbrigade en de postume toekenning van de Bronzen Leeuw aan de commandant van deze brigade, de Poolse Generaal-majoor Sosabowski. Ook hier werd het betrokken personeel buiten de ATW geplaatst. Dit is een voorbeeld van het oneigenlijk gebruik maken van de uitzonderingspositie. Er is sprake van een lange voorbereidingstijd. Defensie heeft dus de mogelijkheid gehad om een organisatie op te zetten die de genodigden had kunnen bijstaan zonder dat de Arbeidstijdenwet hierbij werd overtreden. Dit wordt echter niet gedaan uit gemakzucht of financiële overwegingen. ➔

waarom is de regelgeving voor de civiele brandweer niet van toepassing op het brandweerpersoneel bij Defensie?

Operatie 'Knor'

Een ander voorbeeld is een uitbraak van een veterinaire ziekte zoals de varkenspest. Defensiepersoneel wordt dan ingeroepen om de civiele autoriteiten bij te staan (Operatie Knor). Ook dit personeel wordt onder de uitzonderingspositie geplaatst. Zij zijn dus 24-uur per dag inzetbaar. De civiele tegenpolen vallen echter gewoon onder de ATW. De militair die dus gelijktijdig met een politieagent een 'roadblock' bemant ziet de agent na 8 uur, ongeacht of hij wordt afgelost wordt of niet, huiswaarts keren. Immers, zijn werktijd zit er op. Wordt de regelgeving in dit geval goed toegepast? In dit voorbeeld kan gesteld worden dat het verzoek om personeel beschikbaar te stellen, gezien de ervaring, niet uit de lucht komt vallen. Na bijvoorbeeld 48 uur dient de organisatie te staan en dient Defensie gewoon weer aan de Arbeidstijdenwet te voldoen. Ongeacht de kosten die dit met zich meebrengt. Er zal dus meer personeel ingezet moeten worden om de klus te klaren. Bij een voor de mens levensbedreigende situatie, bijvoorbeeld het ophogen van dijken, is het logisch dat de opschortende werking



Groningen, 29 oktober 1998. Militairen helpen met het aanleggen van dijkversterking langs een kanaal bij Groningen. In zo'n situatie is het logisch dat de opschortende werking van de Arbeidstijdenwet van kracht is.

van kracht is en blijft. Er zal met man en macht gewerkt moeten worden totdat de situatie onder controle is.

Gebruik of misbruik?

De overheid en Defensie dienen zich te realiseren dat de afgelopen jaren het vet bij Defensie is weggesneden. De komende jaren verdwijnen er bij Defensie nog duizenden banen. Het zal voor Defensie dus steeds moeilijker worden om binnen de Arbeidstijdenwet de werkzaamheden te kunnen verrichten. Dit laatste kan en mag echter niet inhouden dat te pas en te onpas de opschortende werking van de Arbeidstijdenwet/het Arbeidstijdenbesluit voor het defensiepersoneel wordt geclaimd. Kan Defensie gemakkelijk voldoen aan de inzet van personeel onder ATW-condities bij bijzondere gelegenheden? Ja, want de minister geeft in de Defensiekrant van 1 juni jl. aan dat Defensie continu 4.600 militairen beschikbaar heeft staan voor binnenlandse crisisbeheersing.



Vrouwen aan boord van onderzeeboten?

cartoon



KLTZ P.J. VAN MAURIK

De 11.000 van Johan de Witt



Leden van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren, vrienden en belangstellenden.*

Vorig jaar zette mijn voorganger Hans Pleijsier deze vereniging in de oorlogswacht; stuurboord en bakboord op post. Hij deed dat niet zomaar, volgens hem was maximale waakzaamheid gedurende een lange tijd nodig.

Zijn besluit getuigde van een goed inzicht. De KM, daarmee de vereniging en dus wij als leden hebben het afgelopen jaar stevig onder vuur gelegen. De vereniging heeft zich hard moeten inzetten om haar leden en onze marine te verdedigen tegen negatieve beelden, wanhopige maatregelen en groeiende bureaucratie.

Rasoptimist

Het is na zo'n jaar moeilijk om te blijven geloven in de toekomst. Het makkelijkste is dan om op te geven en de boel maar de boel te laten. Ik weiger daar aan mee te doen. Toegegeven, je vraagt je af of de KM nog verder naar beneden kan. En het antwoord is ja, de KM kan nog verder naar beneden. Maar het antwoord is ook

nee, want de KM kan ook weer omhoog. En ik ben nu eenmaal een rasoptimist, dat is veel leuker.

Natuurlijk is Nederland zijn halve vloot kwijtgeraakt! De gretigheid waarmee onze schepen en vliegtuigen worden gekocht door andere landen zou een signaal moeten zijn. Een signaal dat volgens mij nog niet is opgepikt. Onze schepen en onze concepten zijn blijkbaar een koopje voor niet de minste marines. Blijkbaar hebben wij iets speciaals en dat bestaat niet alleen uit schepen, want we leveren er ook perfecte opleidingen bij. En dat doen vooral wij en onze mensen. En dat is een positief signaal.





KLTZ PJ. van Maurik tijdens zijn jaarrede.

Er moest een nieuw concept, een nieuwe strategie komen, ook wij als vereniging vroegen erom. Hij kwam er in de vorm van de Leidraad Maritiem Optreden. Weer met gedoe en nog niet volmaakt, maar een koers is aangegeven. Blijkbaar kunnen we het wel en dat is een goed teken.

Onze gehele krijgsmacht verschijnt na een omvangrijke reorganisatie in een nieuwe vorm. Uiteraard blijkt de dagelijkse werkelijkheid niet overeen te komen met de “gouden bergen” beloftes waarmee ook dit overheidsproject weer werd gestart. Maar ja, succes is nu eenmaal 10% inspiratie en 90% transpiratie. Zoals het ons betaamt zijn wij het toekomstige succes aan het realiseren door hard te werken. We komen er door enorme loyaliteit weer bovenop. Ondanks een bijna dagelijkse brij aan vervolgbeleid en idiote spreadsheet berekeningen waardoor velen van ons aan het einde van een dag naar adem staan te happen. Maar stap voor stap gaat het beter, dankzij onze kwaliteit. En ook dat is weer een goed teken.

Gewoon en speciaal

Inderdaad, die kwaliteit wordt blijkbaar steeds minder erkend. Als een sluipmoordenaar probeert dit kabinet militairen en onze burgercollega's te reduceren tot “gewone werknemers”. Nou ja, “gewoon”, alleen als er arbeidsvoorwaarden ingeleverd moeten worden dan. Niet als er werk verricht moet worden want dan zijn wij weer speciaal. Maar ook zo'n vreemde redenering levert weer inzicht op. Je gaat vanzelf om je heen kijken en dan merk je dat wij regelmatig worden gevraagd elders te komen werken.

Bijvoorbeeld door marines die onze schepen komen kopen. Je ontdekt vanzelf wat je echt waard bent als je werkgever dat weigert toe te geven. En ook dat is weer positief.

Zelfs de meest recente en gevaarlijkste aanval heeft iets positiefs. Jazeker, zelfs als onze mannen en vrouwen zonder pardon publiekelijk worden opgehangen. Zelfs als ons vertrouwen in Defensie wordt geschaad door een soort collectieve politieke paniekaanval. Zelfs dan kan ik iets positiefs ontdekken. Blijkbaar verwacht Nederland van ons een hoger niveau dan gemiddeld. Want alleen op die manier kan ik deze overreacties verklaren. En dat hoge verwachtingspatroon hebben wij ook. En dat is een goede zaak.

Begrijpt u mij niet verkeerd. Dat er in onze marine en onze krijgsmacht af en toe, misschien soms geregeld, dingen fout gaan is geen geheim. Dat een aantal zaken beter moet is zeker waar. En het helpt ook als de politieke leiding niet steeds in een kramp schiet of als de bestuurstaf zijn informatie op orde krijgt. En als we ambitie en capaciteit eens op elkaar afstemmen. Nu denkt de minister dat hij 5.000 man teveel overhoudt en moet ontslaan, terwijl wij bij de operationele commando's die 5.000 man gewoon tekort komen. Maar ja, je leert zo op jezelf vertrouwen en daarmee worden wij sterker. En ook dat geeft hoop voor de toekomst.

Hans, je ingeving vorig jaar was een hele goede. We hebben er hard voor moeten knokken, soms samen met anderen en regelmatig erg alleen. Dan leek het wel of de KVMO op uiterste flank bezig was te voorkomen dat de linie zou vallen. Maar de linie is niet gevallen en dus zijn we sterker dan we soms denken. Dank daarvoor, dank voor je ingeving en vooral dank voor het opnieuw ontdekken van onze kracht!

De doelstellingen van de KVMO

En beste leden, vanuit die kracht zullen we verder gaan. Een Chinees spreekwoord vertelt ons dat “als je op een tijger bent gaan zitten, je niet halverwege moet willen afstappen”. Dus gaat de KVMO door met het krachtig nastreven van haar drie hoofddoelstellingen.

Ten eerste; met de voor haar taak berekende zeemacht. Minister, generaal, admiraal, u zult onze steun, aanwijzingen en kritiek krijgen. CZSK is nog lang niet af, Defensie ook niet en er is nog veel te verbeteren en uit te breiden. Alleen dan leveren wij de hoge kwaliteit die Nederland van ons verwacht. Wij gaan niet voor het meedoen, wij gaan voor de hoofdprijs.

Ten tweede; het voor Nederland zichtbaar houden van de zee-strijdkrachten. En dan vooral de mensen van de marine, de zee-strijders. Wees gerust beste leden, Nederland is in ons geïnteresseerd. Alleen dan is de teleurstelling van het Nederlandse publiek, die aan de basis lag van het mediakabaal, verklaarbaar. Nederland verwacht namelijk hoge standaarden van haar “Jantjes”, en “Jantines”. Het is aan ons om die standaarden dan ook te halen en dat dagelijks te laten zien. Iedere dag de kwaliteit van de marine-

mensen laten zien. OK, af en toe ook een grijs schip. Maar vooral onze mensen, zij met elkaar zijn de marine, WIJ zijn de marine.

En ten derde; wat goed is verdient waardering en dus goede arbeidsvoorwaarden. Boter bij de vis graag, meneer de Staatssecretaris. Als u ons niet kunt betalen, dan gaat u maar terug naar het kabinet. U kunt ons niet privatiseren toch? Tenzij u de oude prijswetten weer laat invoeren of u ons weer kaperbrieven geeft. Kunnen wij, denk ik, trouwens best mee omgaan. Die kennis is vast nog wel ergens aanwezig in onze vijf eeuwen traditie. En een containerschip van 11.000 TEU is trouwens een behoorlijk lucratieve prooi.

Vergeet nooit dat hoewel veiligheid geld kost, gebrek aan veiligheid kapitalen kost. En wij leveren die veiligheid op zee waar ruim 90% van onze rijkdom dagelijks rondvaart. Wij eisen geen deel van de winst, maar wel een behoorlijke CAO.

Maar goed, hoe realiseren wij dan die drie doelstellingen? Vanmorgen heb ik de leden een eerste glimp gegeven hoe. Ik heb hen vier aanvalslijnen aangegeven: Verkennen – Verdiepen – Vertellen – Versterken.

Verkennen

We gaan verkennen, waar liggen onze kansen, wat doen we goed. Wie zijn onze vrienden en wie onze vijanden. Wie heeft ons nodig en wie wil ons steunen. Waarom steunt iemand ons eigenlijk, uit overtuiging of uit welbegrepen eigenbelang? De eerste vorm is de meest waardevolle op lange termijn. De tweede vorm vereist wat waakzaamheid tegen parasitair gedrag, maar beide zijn welkom.

vergeet nooit dat hoewel veiligheid geld kost, gebrek aan veiligheid kapitalen kost

Waar ligt onze toekomst, wat verwacht Nederland van ons? Wat verwacht Europa van ons, wat verwacht de wereld van ons? Dit vereist reflectie, dit vereist denkkraft. Dit vereist vooral openheid en goed luisteren. Dan moet je jezelf kennen, sterker willen worden en je moet durven. Dan liggen goede ideeën soms voor het oprapen of krijg je ze zelfs gratis.

Laat mij daar een klein voorbeeld van geven. Tijdens een symposium vorig jaar, in de opmaat naar de nieuwe defensie-inrichting, had onze secretaris generaal Annink een mooi verhaal over zijn vader. Hij vertelde dat zijn vader in zijn jonge carrière de opdracht kreeg om kruisbeelden, hele mooie kruisbeelden, te verkopen op Texel. Dat lukte niet, het eiland was protestants christelijk. De boodschap: geen dingen proberen te verkopen die niemand nodig heeft of wil hebben. Dus wat heeft Nederland nodig is onze vraag.

Het verhaal heeft trouwens nog een staartje, recent hoorde ik dat iemand een boek heeft geschreven over de Zoeaven die in de 19e eeuw de paus verdedigden in de periode van het ontstaan van Italië. Veel van die Zoeaven kwamen uit Nederland, meer dan



**succes is nu
eenmaal 10%
inspiratie en 90%
transpiratie**

Het is aan ons om die standaarden dan ook te halen en dat dagelijks te laten zien. Iedere dag de kwaliteit van de marine-mensen laten zien.

Toen de media in de gordijnen hingen over een hopeloos verwarde beschuldiging, waren wij gewoon aan het werk. Toen waren marinemensen op dat moment bezig met het redden van mensen op een brandend containerschip.(AVDD)



gemiddeld zelfs. En geloof het of niet, Texel was een van de belangrijkste leveranciers van katholieke strijders. Een extra boodschap dus; soms moet je gewoon wat beter zoeken dus. Enfin, 2 goede boodschappen in 1 verhaal. U begrijpt nu waarom de SG de Secretaris...Generaal is geworden.

Verdiepen

Vervolgens gaan we onze kennis verdiepen, wat is nu onze echte kracht. Waar is die flexibiliteit van de zeeman op gebaseerd, heeft dat iets met de zee te maken. Waarom is de marinier nu een heel speciale lichte infanterist en veel meer dan dat. Waarom werkt de samenwerking van vloot en mariniers nu goed op toekomstige missies. Wij zullen het antwoord moeten vinden, het laten zien en het moeten kunnen uitleggen. Ik kom uit het onderwijs en weet dus hoe moeilijk het is om begrip en inzicht te krijgen en, nog meer, op anderen over te brengen. Dat vereist veel en hard werk en bezieling en inspiratie, maar daarna is het plotseling ook weer gemakkelijk. Dus wat drijft ons, wat zijn onze echte talenten. En wat moet de politiek dan precies van geld en middelen voorzien.

Zeemanschap, maar wat is dat dan...
en wat kan je ermee op land.
Leiderschap, maar hoe leer je dat...
en waarom is dat zo goed voor de maatschappij
Flexibiliteit, hoe geef je dat de ruimte...
en is dat dan altijd handig.
Maritieme techniek of ICT (NEC), natuurlijk...
maar nu ook met de mens geïntegreerd en niet vervangen.

En ook misschien minder bekende zaken, zoals cultureel inzicht van marinemensen.
Jazeker, wij hebben wat van de wereld gezien en ik vermoed ook begrepen. Maar hoe maken we dat dan bruikbaar. Enfin, werk aan de winkel, verdieping vereist studie, vereist inzet met hart en ziel! Maar dan moeten we onze ziel, ons hart, onze maritieme hart wel behouden. Weer zo'n term, een maritieme HART. Hoe ziet dat eruit? Voorbeeldje dan maar.

Dit jaar vertelde Admiraal Kelder in het programma *Andere Tijden* zijn verhaal over de "Lammie", u weet wel die eerste Hasj Kotter. Nu dagelijks werk, toen bijzonder. Hij was erbij. Als u wilt weten waar? Ga eens bij hem in de gang van het paleis kijken. Er hangt een wonderschone foto van het moment waarop de Wolf net de Lammie een maritiem duwtje heeft gegeven, een stevige beuk dus. In die uitzending kon je zien wat het maritieme hart inhoudt. Met een aantal mannen op weg gaan, iets doen wat nog nooit gedaan is, de boef vangen en een succes boeken. Zonder ingewikkelde beleidsplannen, zonder dagenlang vergadercircus. Gewoon plannetje maken en doen! Gedurende die uitzending zag ik, niet alleen ik vermoedelijk, maar ik zag de twinkeling in zijn ogen. Dat was gaaf! En ik herkende dat gevoel.

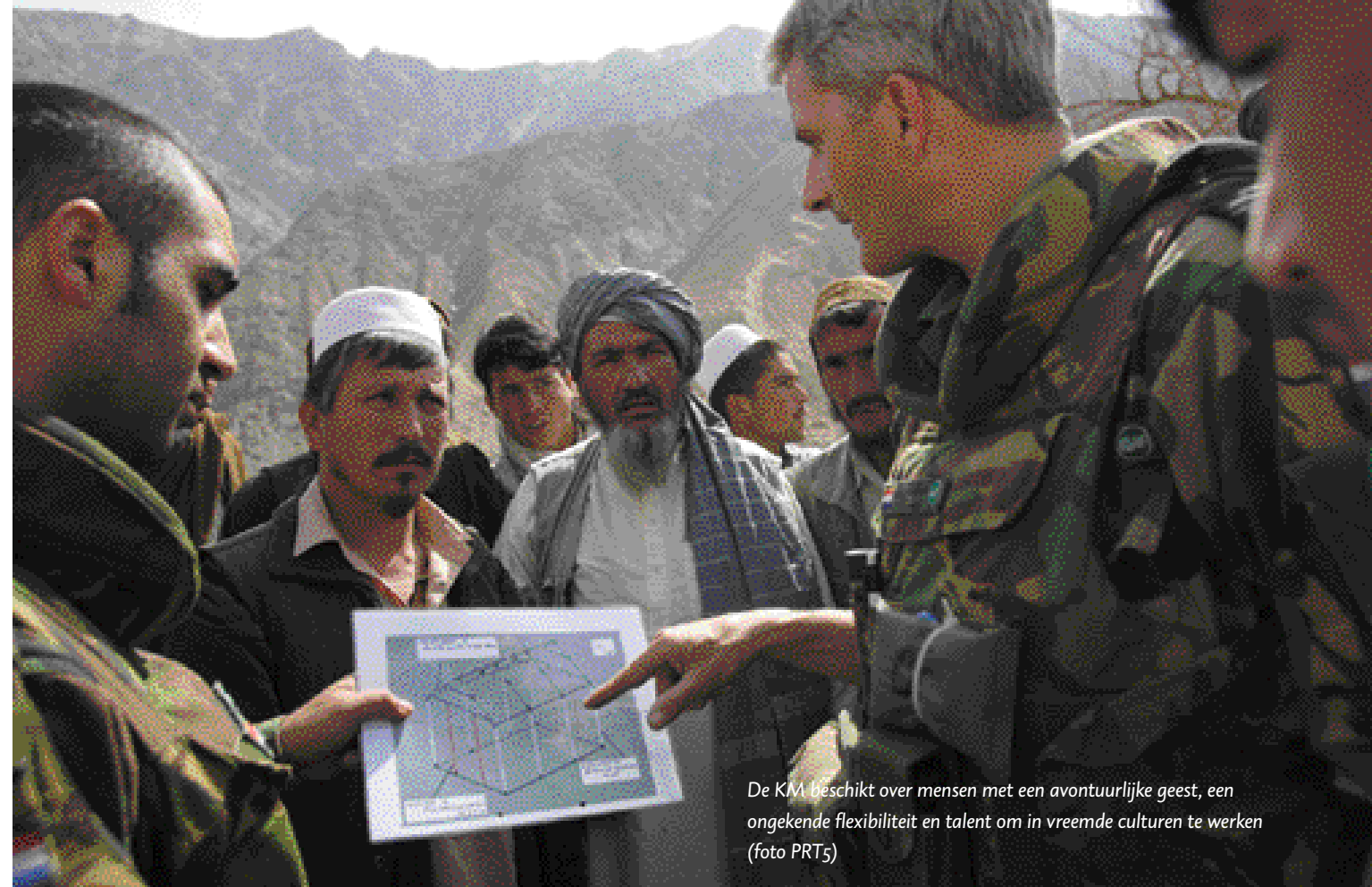
En dat is nu het maritieme hart. Gave dingen doen, dat doen wij dagelijks. Toen de media in de gordijnen hingen over een hopeloos verwarde beschuldiging, waren wij gewoon aan het werk. Toen waren marinemensen op dat moment bezig met het redden

we gaan laten zien dat Nederland niet het schuurtje in de achtertuin van Europa is maar de poort naar de wereld

van mensen op een brandend containerschip. Terwijl de commissie Staal op zoek ging naar structureel wangedrag, lieten onze mensen overal ter wereld zien welk gedrag bij de KM echt structureel is. In het noorden van Afghanistan, in de Arabische Zee en recent in Suriname werden mensen geholpen en werd de wereld een stukje veiliger. Wat wij doen dat doen wij goed, "Ago Quod Ago" het motto van Johan de Witt. Heeft u er veel van gezien? Ik denk in ieder geval te weinig.

Vertellen

Wat we beter moeten leren is vertellen. Dus gaan we vertellen over marineofficieren, en als de FVNO blijft groeien, ook over landmachtofficieren en over marechaussees en ja zelfs over Airpower. We gaan vertellen wat wij doen. Het zal duidelijk worden dat wij geen gewone werknemers zijn, geen VTE'n en al helemaal geen 5.000 "warme lichamen" die je nog moet laten uitstromen door het bureautje Kansrijk. Wij hebben namelijk de verhalen die nodig zijn in Nederland. Ik als optimist geloof dat rotsvast. Naïef, misschien? Maar dat is mijn geval geen verrassing, u kent mij. Klinkt mij veel leuker dan je toekomst te laten bepalen door



De KM beschikt over mensen met een avontuurlijke geest, een ongekende flexibiliteit en talent om in vreemde culturen te werken (foto PRT5)

het opmaken van een te kleine hoeveelheid geld. Alles wat ooit in de wereld is verbeterd is toch begonnen met "naïvelingen" die iets oppakten en er een fiets van probeerden te breien. Het begint met dromen. Wij hebben de dromen, daarom kwamen wij toch, voor het avontuur en de kameraadschap. Wij hebben de plaatsen die wij zagen, Dakar, Istanbul, Kabul, Asmarrah, Kaapstad. Wij hebben de vrienden die wij vonden, Britse, Canadese, Australische, Noorse, Estse, Portugese, Turkse, Griekse, Chileense.

Jazeker, we hebben zelfs een marineofficier met een prachtige Argentijnse vrouw, over dromen gesproken. Wij hebben de daden die wij deden, in Eritrea, in Haïti, zuid van Kreta, bij Djibouti en New Orleans. Op, onder en boven water, voor en achter het strand. Wij hebben de verhalen, de mooie en warme verhalen, die Nederland wil of anders moet horen.

Dat zoals een oud-voorzitter KVMO ooit zei, de wereld niet eindigt bij de kust van Nederland maar daar juist begint. Wij gaan laten zien dat wij voorbij de kust iets nuttigs doen, iets nieuws doen, iets leuks doen. Laten zien dat Nederland niet het schuurtje in de achtertuin van Europa is, maar de poort naar de wereld. En in die wereld kom je marinemensen tegen. De jonge mannen en vrouwen hier in de zaal, de oude trouwens ook nog steeds. De gemiddelde leeftijd van uitgezonden marinemensen, en ex-marinemensen is boven de 35 jaar, dus een ruim aantal is zeker ouder. Let u wel op als u het FPS met een verjongingskuur vergelijkt. Effectiviteit zit niet in de leeftijd, maar in de kwaliteit van mensen. Is volgens mij kabinetsbeleid, toch.

Versterken

Dat gaan we dus versterken, we gaan ons versterken door te ontdekken waar wij nodig zijn. Door te zoeken naar gelijkgestemden. Door onze goede punten beter uit te werken, door onze zwakke punten te verbeteren of te zorgen dat we vrienden hebben die ons daarmee helpen. Zware logistiek kan de landmacht nu eenmaal beter en laten we daar dan ook advies aan vragen. We gaan leren van onze vrienden en van onze zwakheden. En dat gaat hard werken worden en inspiratie vragen. Dat vereist leiderschap.

Officieren als leiders, prima idee maar dan ook echt. Laten zien, laten voelen. Deze vereniging heeft mensen die goede leiders willen zijn, die goed kunnen zijn en die dat van jongs af aan willen leren. Dat vereist durf, dat vereist mentale kracht. Die enkeling die wegkijkt of zich verstopt achter regeltjes; vraagt u zich eens af of u hier wel thuishoort. Met die lafheid, of met uw onbehoorlijk gedrag, haalt u niet alleen uzelf naar beneden maar ons allemaal. Deze vereniging van bijna 5.000 leden, met een grootse traditie verdraagt geen lafheid. Dan liever een vereniging van 100 leden minder.

De KVMO gaat zich de komende jaren versterken, zowel intern als extern. Daarover heb ik u vanmorgen de eerste hints gegeven. De KVMO heeft haar kracht gevonden en die gaan wij versterken en die gaan we delen in de FVNO. En die kracht gaan we gebruiken. Die kunt u, geachte bewindslieden, gebruiken als het nodig is. Want wij zijn geen gewone werknemers. Wij zijn militairen, zeemannen en -vrouwen. Wij hebben kwaliteit en als we een kwaliteit nog niet hebben dan kunnen we het behoorlijk snel





leren. Wij zijn de 11.000 van Johan de Witt, een politicus met een maritieme visie. En wij, de officieren van de KVMO, geven daar leiding aan, geweldig. Wij, mijn beste vrienden, zijn “brothers in arms” en dat voelt geweldig.

De marine onder Links

Maar goed, laat ons vandaag beginnen met verkennen. Links Nederland is vanmiddag aan het woord. Links Nederland heeft ambitie, beste leden. Links Nederland wil dingen gaan doen. Links Nederland heeft een sociale agenda en die heeft hele interessante internationale dimensies. Gooi dat NRC eens in de hoek, lees de discussie in de Volkskrant eens. Links is niet meer tegen, Links is ook ergens voor. En het zou best eens kunnen dat zij ons hard nodig hebben in de wereld. Waarom is eenvoudig te zien. Wij zijn goed opgeleide en eenvoudig te motiveren zelfstandige mensen. Een combinatie van technuten, zeelieden, medici, brandweermannen, beveiligers, infanteristen, organisatoren, ritse-

wij zijn goed opgeleide en eenvoudig te motiveren zelfstandige mensen

laars, koks, mijnopruimers, leiders. Het hogere en middenkader van een gemiddelde stad, gezamenlijk goud waard. Snel inzetbare mensen en met een schip heeft u er zo 100 of meer ter plaatse met hun materiaal en kunt u ze er ook even houden. Mensen met een avontuurlijke geest, een ongekende flexibiliteit en talent om in vreemde culturen te werken. 11.000 mensen voor wie Nederland eigenlijk te klein is, voor wie zelfs Europa te klein is.

Voor wie slechts de wereld groot genoeg is. Ook als die wereld het zwaar heeft. Wij, de 11.000 nazaten van Michiel de Ruyter, die wij volgend jaar gaan herdenken. Wij zijn er. Dat je ons, die 11.000, bij je ambitie niet kunt gebruiken kan ik mij niet voorstellen. En achter die 11.000 zijn nog 50.000 collega's van Defensie, elk met hun specifieke talenten. Wat een geweldig positieve energie, doe er wat mee. Dus geef die 11.000 de erkenning, geef ons de ruimte en geef ons de middelen. En maak er wat mij betreft zo snel mogelijk 12.000 van, of 13.000. Niks 5.000 man ontslaan.

Want het is na jaren het vredesdividend innen nu tijd voor een vredesinvestering. En als dat niet links is, weet ik het niet meer. Dus Links Nederland, ga uw gang. Rechts heeft het op dit moment wat te druk met zichzelf, gaan we later weer wat aan vragen. Belt u maar op.

Links Nederland, hier op het KIM waar ons maritieme hart ontstaat, is vandaag de vloer voor u. Wij hebben de mensen! Hebt u de visie, een visie die niet ophoudt bij de laagwaterlijn van het strand van Callantsoog of Kijkduin? Ik ben benieuwd...

*Deze jaarrede is uitgesproken op 7 juni 2006, tijdens de Algemene Vergadering van de KVMO bij het KIM te Den Helder.

W.T. Lansink

Ruim drie jaar is Lansink, na zijn LOM, actief als vrijwilliger in een bijzonder project in Delfshaven, namelijk de bouw van het 18^e eeuwse linieschip "De Delft". Hij werkt daar als meubelmaker en beeldsnijder en is daarnaast lid van verschillende commissies, zoals de Museale Commissie die het bijbehorend museum in stand houdt en verbetert en de overkoepelende Algemene Commissie die alles coördineert en rechtstreeks onder de leiding van het project staat.

Uit dienst : januari 2001
Laatste rang : KTZ
Laatste functie : Defensieattaché Londen



Waarom dit werk?

Wat te doen met zoveel vrije tijd die mij na mijn LOM in de schoot werd geworpen? Het liefst iets met mijn hobby: houtbewerking, of iets maritiems of iets in de zeilvaart. Toen iemand mij op het toen net gestarte project in Delfshaven wees sprak dit mij onmiddellijk aan: het was immers een combinatie van mijn wensen! Ik werk er in de meubelmakerij en beeldsnijderij waar vrijwilligers en stagiaires het oude ambacht van meubelmaker, scheepstimmerman, beeldsnijder, blokkenmaker, etc. leren van gediplomeerde leermeesters. Werken met je handen geeft veel voldoening, vooral als je de technieken onder de knie krijgt en je werkstukken bewondering oogsten. Naast handwerk benut ik mijn marine-ervaring bij het organiseren van het project.

Wat is het verschil met het werken bij de KM?

De vrijwilligers hebben allen hun eigen achtergrond, arbeidsverleden en motivatie om bij De Delft te werken. De organisatie is daarom veel minder hiërarchisch opgebouwd, waardoor extra leiderschapskwaliteiten nodig zijn om zaken van de grond te krijgen. Op je strepen staan is er niet bij. Het is meer de kunst mensen te "bespelen", motiveren en een beroep te doen op hun verantwoordelijkheden. Een verschil met de KM? Misschien ook niet.

werken met je handen geeft veel voldoening

Wat mist u uit de KM-tijd en wat niet?

De trossen los en de open zee op. De geluiden en bewegingen van het schip, de hechte band met de bemanning, "met z'n allen in hetzelfde schuitje". De vanzelfsprekende teamgeest aan boord, maar ook aan de wal. Wat ik niet mis? Moeilijk te zeggen. Elke nieuwe functie in de KM kende zijn voors en tegens maar was steeds een uitdaging en nieuwe ervaring.

Hoe belangrijk is de KM nu nog voor u?

De periode in de KM is ontegenzeggelijk het belangrijkste deel van mijn leven geweest en van grote invloed op het leven van mijn vrouw en kinderen. Dat vlak je niet zomaar uit en dat draag je altijd met je mee. Maar er is meer in het leven. Wel volg ik op afstand wat er gebeurt bij de krijgsmacht en vooral bij de KM. Ten dele trek ik mij kritiek op de KM dan ook aan. Het was tenslotte ook "mijn" KM.

Heeft u nog een goed advies voor de huidige marine-leiding?

Investeer ruimhartig, in tijd en geld, in uw kostbaarste goed: uw personeel!

Lansink bij het "Nachthuis". Een dubbel uitgevoerd kompashuis (achter de ruitjes, de rechter is nog net te zien, de kompasrozen). In het midden brandt 's nachts een olielamp, vandaar de schoorsteen van koper, die de beide kompasrozen beschijnt. Het nachthuis staat opgesteld vóór het dubbele stuurwiel en is dus door beide roergangers af te lezen.

Hoewel veel geklaagd wordt over de afslanking van de marine en de nieuwe koers die sinds de Prinsjesdagbrief van 2003 is ingezet, slaat de KM internationaal gezien zeker geen slecht figuur. Veel andere landen worstelen nog steeds met verouderde vloten en hun militaire systemen en zijn nog niet geëvolueerd in expeditionaire zin.

DRS. A. BON EN DRS. T. VAN DISHOECK

De Koninklijke Marine heeft het tij mee



Opbrengst van een drugsvangst van de Kustwacht Nederlandse Antillen en Aruba. (www.kustwacht.an)

Veelheid aan taken

Ontwikkelingen die zich voor veel westerse landen aandienen - expeditionair optreden en humanitaire operaties - dwingen marines tot aanpassingen op het gebied van materieel, training en doctrine. Tevens moeten zeemachten een balans vinden tussen deze twee activiteiten.

Marines hebben tegenwoordig een veelheid aan taken, opdrachten die de afgelopen jaren zonder veel ophef in het operationele schema zijn opgenomen. Niet alleen landsverdediging en kustwachttaken, maar ook anti-drugoperaties voor Justitie, het tegengaan van illegale immigratie, het overeind houden van wetten en regels van de nationale staat op en aan zee, de bescherming van

de aanvoer van energie, het naleven van mensenrechten en de promotie van economische belangen zijn tot het takenpakket gaan behoren.

Volgens de Britse First Sea Lord, admiraal Sir Alan West, kan het met die taken ook snel weer zijn afgelopen en moeten strijdkrachten voorbereid zijn op wat hij noemt 'strategic shocks'. West deed deze uitspraken tijdens een conferentie van het *Royal United Services Institute* (RUSI) in Londen in december 2005 over toekomst van de Britse marine.

marines hebben tegenwoordig een veelheid aan taken die zonder veel ophef in het operationele schema zijn opgenomen

Structurele ontwikkelingen

Ook Rear Admiral Chris Parry, baas van het *General Joint Doctrine and Concepts Centre*, de denktank van het Britse ministerie van Defensie stelt dat de toekomst niet lineair zal zijn, maar juist gekenmerkt wordt door plotselinge veranderingen. Op basis van research van het *Concepts Centre* van de afgelopen vijf jaar, oordeelt Parry dat vooral globalisering en klimaatverandering de bron voor de grootste veranderingen op de middellange termijn zullen zijn.

Hoewel globalisering vaak wordt aangehaald als een kracht die de staat ondermijnt, meent Parry dat de genoemde veranderingen in een aantal opzichten juist zorgen voor een versterking van de staat. Tijdens de eerder genoemde conferentie in Londen illustreerde Parry zijn stelling aan de hand van een gedetailleerder

scenario en leidde daaruit meer kansen voor de marine af. Hij noemde zes structurele ontwikkelingen:

- 1 Demografische ontwikkelingen
- 2 Globalisering van individuen en maatschappijen
- 3 Technologische veranderingen en overdracht van technische kennis
- 4 Internationaal terrorisme en wereldwijde conflicten
- 5 Schaarste aan natuurlijke hulpbronnen
- 6 Klimaatverandering



duidelijker geworden dat het tijdperk van de fossiele brandstoffen ten einde loopt. Dat zal leiden tot een toegenomen strijd om nieuwe hulpbronnen tussen bestaande gebruikers. Daar komt nog bij dat zich recent nog een aantal nieuwe oliegebruikers gemeld hebben, waarvan China en India de grootste zijn. Nieuwe olie- en gaswingebieden bevinden zich deels op zee en daar zal dus meer controle en toezicht nodig zijn en bovendien worden ook de andere onderzeese grondstoffen zoals mangaanknollen

Nieuwe olie- en gaswingebieden bevinden zich deels op zee en daar zal dus meer controle en toezicht nodig zijn.

Nieuwe kansen

Volgens de denktank van Parry leveren die zes bedreigingen nieuwe kansen op voor marines. Demografische ontwikkelingen in Europa en de regio daar omheen hebben twee kanten. Aan de ene kant is er de vergrijzing in West-Europa. Een toename van het aantal ouderen leidt tot een grotere vraag naar veiligheid, te leveren door politie en ook de strijdkrachten. Tevens is er de scherpe groei van de bevolking in Noord-Afrika, die net zoals nu een uitlaatklep richting Europa zal vinden, met alle integratie-, terrorisme- en misdaadproblemen van dien. Ook daar zullen politie, justitie en de strijdkrachten een rol moeten spelen. De sterke toename van de internationale zakelijke contacten zorgt voor een enorm transportvolume over zee – ruim 70% van de wereldhandel gaat over de oceanen – en schept een behoefte aan ordening en bewaking. Daar ligt een duidelijke taak voor marines en kustwachten. Voorts is er de versnelling van de technologie-overdracht tussen de eerste en de derde wereld met alle gevolgen van dien voor de veiligheid van West-Europa en het Atlantische gebied.

De huidige ontwikkelingen rond de Iraanse pogingen een atoomwapen te bouwen zijn een illustratie van deze trend, die ook een toenemend beroep doet op marines en andere delen van de strijdkrachten. Marines kunnen een speciale rol spelen omdat de verspreiding van massavernietigingswapens kampen op land kwetsbaar maakt en legering op zee (*sea base*) of inzet vanuit zee waarschijnlijker wordt. De strijd tegen terreurbewegingen van diverse aard doet ook een versterkt beroep op de NAVO-strijdmachten, die meer en meer de taak zullen hebben terroristen het gebruik van lucht, land, zee en de ruimte te ontfangen. Voor de geïndustrialiseerde wereld is de afgelopen jaren steeds

interessanter. Als laatste identificeerde Parry de verwachte stijging van de zeespiegel als gevolg van klimaatverandering als een kans voor zeemachten omdat die in laag gelegen gebieden als redders gezien zullen worden en ook als zodanig moeten optreden.

Meer samenwerken

Het succesvol ombouwen van de NAVO-marines en het uitvoeren van deze taken kan alleen als meer samengewerkt wordt dan nu en op een andere manier. De zekerheden van de Koude Oorlog zijn definitief weg en zelfs de zekerheden van de post-Koude Oorlogwereld, waarin samenwerking met de voormalige vijanden een belangrijke taak was, zijn geaccepteerd en worden al enige tijd normaal geacht.

Zowel de Britse als de Amerikaanse marine hebben de afgelopen jaren stappen gezet om zo'n transformatie te beginnen. Zowel de Britten als de Amerikanen onderkennen het belang van *interagency cooperation*, het samenwerken met een groot aantal (overheids)diensten, zoals ontwikkelingswerk, financiën (douane) en instanties als het Rode Kruis en andere hulpdiensten. Doel van het opzetten van dergelijke samenwerkingsverbanden is het leveren van 'Effect from the Sea', om gebeurtenissen of personen op land te beïnvloeden. Het vernietigen van de doelen is nog slechts een van de taken. De *US Navy* heeft bovendien een omvangrijk plan geïntroduceerd om te komen tot een sterkere aanwezigheid op zee en in de buurt van 'failed states' of staten die op de nominatie staan dat te worden. Washington heeft daartoe de marines van de NAVO-lidstaten, waaronder Nederland, en andere belangstellende overheden uitgenodigd om op vrijwillige basis samen te werken en te komen tot een grotere uitwisseling van gegevens. ➔



De sonar van de Walrusklasse-onderzeeboten zal worden verbeterd. (AVDD)

Nederlandse maritieme ontwikkelingen

Naast bezuinigingen waren deze internationale ontwikkelingen een van de redenen voor de KM om middels de Marinestudie 2005 aan te geven welke schepen zij nodig denkt te hebben om in de toekomst relevant te kunnen zijn. De inhoud sluit aan bij de hoofddoelstellingen in de Prinsjesdagbrief uit 2003, namelijk uitbreiding van het expeditionaire vermogen en inzetbaarheid van de gehele krijgsmacht. Hiertoe neemt de KM de volgende maatregelen.

Vervanging van de Zuiderkruis voor een Joint Logistiek Ondersteuningsschip. Een schip dat in staat is om meerdere helikopters mee te nemen en tevens als helikopterbasis kan dienen. Het schip zal beschikken over twee landingspots. Daarnaast kan het schip gebruikt worden voor het strategische zeetransport van landgebonden materieel en kan het als logistieke basis dienen in de eerste fase van een operatie en ingezet worden voor humanitaire missies. (Zie ook het artikel “Vervanger Hr. Ms. Zuiderkruis: een Joint Logistiek Ondersteuningsschip”, door ir R. Brouwer, elders in dit Marineblad.)

Uitbreiding van de mariniersbataljons waarmee deze eenheden hun capaciteiten op het gebied van *command & control*, mobiliteit, zelfbescherming, vuursteun en logistiek kunnen versterken. Hiermee wordt de capaciteit om op te treden tegen internationaal terrorisme en wereldwijde conflicten vergroot.

Verbetering van de sonar van de Walrusklasse-onderzeeboten waardoor ze dichter onder kust kunnen opereren teneinde hun verkenningstaken uit te voeren.

Uitbreiding van de mijnenjaag- en veegcapaciteit. Mijnen zijn een relatief goedkoop en makkelijk middel om in te zetten. Ze kunnen

de uitvoering van expeditionaire operaties ernstig bemoeilijken. Het gevaar dat deze mijnen leveren voor de scheepvaart en operaties in de kustgebieden vragen om een uitbreiding van de huidige capaciteit. Nederland heeft in 1997 de laatste mijnenveger uit dienst gesteld. Mijnenbestrijdingsvaartuigen kunnen een belangrijke rol spelen bij het veiligstellen van vaarroutes ten behoeve van goederen en fossiele brandstoffen naar Europa. Voorts garanderen dergelijke vaartuigen bewegingsvrijheid in operatiegebieden.

Vervanging van M-fregatten voor zogenaamde Oceangoing Patrol Vessels (OPV). Na de Koude Oorlog hebben taken in het lagere deel van het geweldsspectrum aan belang gewonnen ten koste van gevechtstaken. Hieronder vallen taken als de bestrijding van terrorisme en piraterij, patrouillering en interdictie. Dergelijke taken moeten in beginsel overal ter wereld moeten kunnen worden uitgevoerd. De OPV kan tevens worden ingezet ter ondersteuning van operaties geleid vanaf een LPD, maar moet dan net als de LPD’s beschermd worden door fregatten.

Versterking van de expeditionaire capaciteiten van de LC-fregatten door de bestrijding van tactische ballistische raketten en de bestrijding van landdoelen.

Enkele maatregelen die in de marinestudie worden genoemd waren al langer voorzien, de laatste was al opgenomen in de begroting voor 2006.

Leidraad Maritiem Optreden

In januari van dit jaar is de Leidraad Maritiem Optreden (LMO) uitgekomen waarin de KM ook ingaat op de ontwikkelingen in de wereld en dan met name de veranderingen in de veiligheidssituatie en de rol van de krijgsmacht in Nederland. De LMO geeft aan hoe de KM in de veranderende wereld een bijdrage wil leveren aan de veiligheid op en vanuit zee. Ook de KM besteedt hierbij aandacht aan het sorteren van effecten in tegenstelling tot het centraal stellen van middelen of activiteiten. Het uitgangspunt is dat een effect op verschillende manieren, met eventueel verschillende middelen kan worden gerealiseerd. Een eventuele vaste koppeling tussen middel, activiteit en effect levert dan ook eerder een beperking op in de mogelijkheden iets te bereiken. De LMO onderscheidt in de ‘klassieke’ marinetaken twee concepten: ‘veiligheid op zee’ en ‘veiligheid vanuit zee’. Het creëren van veiligheid vanuit zee ‘...omvat die militaire operaties die vanuit

zee worden geïnitieerd en uiteindelijk effect op het land hebben dan wel in een militaire aanwezigheid op het land resulteren.’ Uit twee aspecten blijkt dat de KM een duidelijke keuze heeft gemaakt. Allereerst introduceert de KM in de LMO het concept *Sea basing*. Daarnaast wordt in de LMO gesproken over het leveren van vuursteun voor de ondersteuning van landoperaties. Ten aanzien van het leveren van vuursteun voor de ondersteuning van landoperaties heeft de KM internationaal een voorsprong genomen in het klassement door de LCF uit te gaan rusten met



Een artist impression van het Littoral Combat Ship, een van de capaciteiten ten behoeve van het concept Seabasing. (www.lockheedmartin.com)

Tactical Tomahawks (TACTOM) en de ontwikkeling van speciale *Vulcan* munitie die de effectieve dracht van de boordkanons moet vergroten. De ontwikkeling van deze zogenaamde *littoral combat ships* die met hun *land attack capability* effect moeten sorteren op het land ligt in andere landen nog op de tekentafel. De Amerikanen hebben de DD(X) en de Britten hebben zojuist de eerste in een serie van acht Type 45 Destroyers op 1 februari 2006 gelanceerd. Hierbij dienen echter nog wel een paar kanttekeningen te worden geplaatst. Het schip beschikt weliswaar over een boordkanon voor kustbeschietingen maar zal niet zoals de LCF worden uitgerust met kruisraketten (Tomahawks) en antiballistische raketten voor de bescherming van grondgebied of grondtroepen. De T45 biedt heeft wel de mogelijkheid om deze raketten mee te nemen maar vooralsnog is daar geen geld voor vrijgemaakt. Tijdens de conferentie van RUSI in Londen werd aangegeven door Britse Admirals dat de Britse marine wel zou moeten beschikken over deze zogenaamde *land attack capability* om als springplank te kunnen fungeren voor landoperaties.

Sea Basing

Het concept *Sea basing*, zoals in de LMO ook van toepassing verklaard voor de KM, is ook al uitgebreid besproken in het artikel ‘Seabasing: a global maritime strategy’ van KTZT ir. V.C. Windt (Marineblad, nr. 9, 2005). In principe komt het concept *Sea basing* erop neer dat een landoperatie vanuit zee wordt ondersteund. Deze ondersteuning geldt niet alleen voor logistiek maar ook voor *command & control* en vuursteun. Deze ondersteuning

maakt het mogelijk om landingseenheden direct het doel te laten aanvallen zonder eerst een bruggenhoofd op te bouwen. Dit heet in het jargon *Ship To Objective Manoeuvre (STOM)*.

Bij het oorspronkelijke concept zoals dat door de Amerikanen is bedacht (waarbij de gehele logistieke ondersteuning en de vuursteun vanuit zee plaatsvinden) worden nu al de nodige kanttekeningen geplaatst. Zowel de Amerikanen als de Britten spreken nu nog liever over ‘*optimized footprint ashore*’. Door de beperkte beschikbaarheid van met name helikopters en de nog beperkte dracht van de boordkanons voor kustbeschietingen willen de landingseenheden vooralsnog toch nog enige logistiek aan land brengen.

Conclusie

De KM heeft een moderne vloot en een op toekomstige taken ingesteld operationeel concept, dat al rekening houdt met de zes structurele ontwikkelingen, zoals verwoord door Parry en is opgeschreven in de LMO. Nederland heeft hiermee zijn marine succesvol omgebouwd voor toekomstige taken. Nodig zijn echter nog wel de uitwerkingen op het gebied van *Sea Basing* en STOM. Voorts moet nog gewerkt worden aan *interagency cooperation*

de KM heeft internationaal een voorsprong genomen in het klassement door de LCF uit te gaan rusten met Tactical Tomahawks

waardoor in samenwerkingsverbanden daadwerkelijk *effect from the sea* gecreëerd kan worden. De samenstelling van de vloot van de KM en het concept zijn zeer geschikt voor de toekomst, voor zowel het hoogste als laagste geweldsspectrum. Maar de KM moet samen met de andere krijgsmachtdelen werken aan een *joint logistic support system* waarmee landoperaties vanuit zee ondersteund kunnen worden. Daarnaast dient de KM en eigenlijk de hele krijgsmacht over voldoende middelen te beschikken om operaties volgens het STOM-concept uit te kunnen voeren. Met name de beschikbaarheid en het aantal maritieme helikopters is van groot belang om de landingseenheden aan land te kunnen zetten en ze gedurende de operatie logistiek te kunnen ondersteunen. ←

Drs. A. Bon en drs. T. van Dishoeck zijn als docent verbonden aan het Koninklijk Instituut voor de Marine te Den Helder.

Voetnoot

1. LMO,CZSK, Den Helder, 2005, pp. 60

Als uitwisselingsofficier een jaar aan boord van USS Curts

De ervaringen van LTZ 2 J. van Foreest staan deze keer centraal in de rubriek In Beeld. Van 13 april 2005 tot 23 april 2006 nam hij deel aan het Personal Exchange Program (PEP-programma) en was hij geplaatst aan boord van het Amerikaanse fregat USS Curts.

In het kader van het PEP-programma wordt ieder jaar een Nederlandse officier geplaatst aan boord van een Amerikaanse eenheid. Voor de duur van een jaar wordt deze officier volledig ingezet aan boord. Van 13 april 2005 tot 23 april 2006 was ik de gelukkige en werd ik geplaatst aan boord van USS Curts, een fregat van de Oliver Hazard Perry Class. Het schip wordt sinds enkele jaren ingezet voor *Counter Drug Operations* in Midden- en Zuid-Amerika. De USS Curts is gestationeerd in San Diego California. Gedurende mijn plaatsing zou ik hier een jaar werken en wonen

Geschiedenis van USS Curts

USS Curts werd in dienst gesteld op 8 oktober 1983. Na in dienst stelling werd het schip ingezet voor het volgen van Russische onderzeeërs wat zij met veel succes deed. In 1988 werd het schip overgeplaatst naar Yokosuka in Japan waar het een van de eerste *forward deployed* schepen was. Daarna werd zij in 1991 ingezet tijdens *Operation Desert Storm* waarbij het 51 Irakezen gevangen nam, twee zeemijnen vernietigde en een Iraakse mijnlegger tot zinken bracht. In 1997 werd het schip wederom overgeplaatst, dit keer naar San Diego California. Vanaf 1999 is het schip ingezet voor *Counter Drug Operations*. Tijdens haar CDO-reis in 2004 heeft het de grootste drugsvangst in de maritieme historie gedaan, waarbij 12 ton cocaïne werd buitgemaakt.

De USS Curts vaart zijn thuishaven San Diego binnen. (US Navy photos)

Mijn functie aan boord

Tijdens mijn jaar was ik aan boord geplaatst als *training officer*. Aangezien het schip net was terug gekomen van een reis van 6 maanden moest het opnieuw opwerken om te worden klaar gestoomd voor een nieuwe reis die begon in April van dit jaar. De *training officer* is verantwoordelijk voor het plannen van het opwerkschema en het naar school sturen van al het aan boord geplaatste personeel. Het hele opwerktraject duurt gemiddeld 5

Amerikaanse marinemensen zijn er trots op te werken voor Defensie. Door de overheid worden zij neergezet als de helden van Amerika

maanden en is daarom minder intens dan het opwerktraject dat we bij de Nederlandse marine kennen. Gedurende 5 maanden komt het er op neer dat het schip zichzelf opwerkt door middel van *trainingteams* aan boord. Deze teams worden voor het opwerken officieel geëvalueerd door een team van the *Afloat Training Group Pacific* dat beslist of het schip in staat is zichzelf op het juiste niveau te krijgen. Wanneer het schip gereed is wordt er door de *training officer* een scenario samengesteld dat gebruikt wordt voor het zogenaamde FEP (Final Evaluation Problem) en deze wordt beoordeeld door mensen van buiten het schip. Aan boord van USS Curts werd begin februari het opwerkprogramma en dus het FEP met succes afgesloten.

Verschillen in mentaliteit

Verschillend ten opzichte van de KM zijn de manier waarop aan boord van een Amerikaanse eenheid het personeel met elkaar omgaat en de instelling waarmee men te werk gaat. De houding tussen mensen is wat afstandelijker en het verschil in rang sterker aanwezig. Een LTZ 3 spreekt een 2 OC over het algemeen steeds aan met Sir en ook onderling spreken zij elkaar aan als Mister waarna de achternaam volgt. Misschien is dit een gevolg van het feit dat er weinig sociale interactie is aan boord. Alle officieren hebben een TV in hun hut en komen buiten maaltijden ook niet in de longroom. Een longroomleven dat wij aan boord kennen bestaat er niet. Aan boord heerst een sfeer waarbij duidelijk is dat een officier altijd aan het werk is en eigenlijk ook niet mag slapen. Naast de manier van werken is de instelling van het personeel erg verschillend van wat ik bij de Nederlandse marine heb ervaren. Het lijkt wel of mensen er meer plezier in hebben. Bovendien zijn ze er trots op om te werken voor Defensie. Zij zijn de belichaming van de veel gebruikte slogan “Land of the free home of the brave”.

Geheel rechts LTZ 2 J. van Foreest met enkele bemanningsleden van de USS Curts. (collectie auteur)



Dit is waar zij voor vechten en veel Amerikaanse burgers zijn ze daar dan ook oprecht dankbaar voor. Verschillende malen ben ik zelfs persoonlijk bedankt voor het werk dat ik doe. Defensiepersoneel wordt door de overheid neergezet als de helden van Amerika. Op deze manier krijgen zij de steun van veel burgers en zo ontstaat er een positieve interactie tussen militairen en burgers.

Dit is een groot contrast met Nederland waar Defensie voor de meeste burgers vaak een mysterie blijft. Militairen hier worden niet opgehemeld zoals dat daar gebeurt. Een goed voorbeeld van het eren van militairen was mijn bezoek aan het amusementspark Sea World waar je als militair gratis naar binnen kunt. Het park staat bekend om zijn Orka show en voordat deze begint wordt er gevraagd of alle militairen die aanwezig zijn willen opstaan, waar-

na zij bedankt worden voor hun werk en een daverend applaus in ontvangst nemen.

De moeite waard?

Toen ik mij opgaf voor het PEP-programma met Amerika hoorde ik na enkele maanden dat ik de enige was die zich had opgegeven en dus de plaatsing zou krijgen. Iets waar ik zeer verbaasd over was. Zelf dacht ik dat er tientallen jonge officieren zouden staan

ik denk dat het deelnemen aan het PEP-programma carrière-bevorderend kan werken

trappelen om dit te mogen doen. Iemand vertelde mij dat het voor OT-officieren niet ideaal is omdat zij hun carrière een jaar stopzetten en dit niet wenselijk is. Ik denk dat het deelnemen aan het PEP-programma juist carrièrebevorderend kan werken.

Een marineofficier met dit soort internationale ervaring op jonge leeftijd zal dit later in zijn carrière zeker kunnen gebruiken. Bij een volgende buitenlandplaatsing of zelfs gewoon aan boord van een varende eenheid. Naast alle ervaring op professioneel gebied is er ook genoeg ruimte om veel nieuwe vrienden te maken in San Diego en wat van het land te zien. Ik werd bijvoorbeeld uitgenodigd om Thanksgiving te komen vieren bij een van m'n collega's thuis in New York. Daarnaast ben ik nog in een aantal andere steden geweest. Het is daarom ook iedereen aan te raden om wanneer mogelijk te strijden voor de plaatsing als uitwisselingsofficier. Ik kan me niet voorstellen dat het ooit nog een probleem zal zijn om hiervoor geschikte mensen te vinden.



Vervanger Hr.Ms. Zuiderkruis:

Een Joint Logistiek Ondersteuningsschip

Hr.Ms. Zuiderkruis, één van de twee bevoorradingsschepen van de Koninklijke Marine is 30 jaar oud en aan vervanging toe. Bovendien voldoet zij als tanker niet meer aan de internationale regelgeving ter voorkoming van verontreiniging door schepen (o.a. MARPOL). De initiële behoeftestelling voor vervanging in 2002 werd al in 1995 goedgekeurd, om budgettaire redenen werd deze vervanging echter uitgesteld tot 2012.

Inleiding

Naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen in de Kamer eind 2003, werd in 2004 de studie “Grote oppervlakte schepen KM” (GOS KM) uitgevoerd. Eén van de vragen was of de vervanger van Hr.Ms. Zuiderkruis, naast maritieme bevoorradingscapaciteit, ook zou moeten beschikken over voorzieningen voor helikopteroperaties en logistieke ondersteuning van eenheden op het land. De conclusie was dat deze aanvullende voorzieningen weliswaar een operationele meerwaarde zouden hebben, maar dat hierin doelmatiger op andere wijze, bijvoorbeeld door inhuur, kon worden voorzien. De aanbeveling was dus om Hr.Ms. Zuiderkruis te ver-

in de Marinestudie werd het toenemende belang van ondersteuning van landoperaties vanuit zee erkend

vangen door een vergelijkbaar schip met als primaire taak “bevoorrading op zee”.

De begrotingsbesprekingen eind 2004 leidden echter tot een opdracht van de minister van Defensie om vanuit een breed perspectief de gewenste samenstelling van de Koninklijke Marine te beschouwen (Marinestudie 2005). Eén van de vragen betrof de vervanging van Hr.Ms. Zuiderkruis door een defensiebreed inzetbaar ondersteuningsschip. In de studie werd het toenemende belang van ondersteuning van landoperaties vanuit zee erkend en

werd geconcludeerd dat op de markt in te huren schepen enerzijds schaars waren en anderzijds niet de mogelijkheid boden om in alle dreigingsscenario's te kunnen worden ingezet. De aanbeveling om de functionaliteiten van de vervanger van Hr. Ms. Zuiderkruis te verruimen werd door de Kamer overgenomen.

Uitgaande van parlementaire goedkeuring voor de uitvoering van het project, is de verwachting dat het schip medio 2012 in de vaart zal komen. Het doel van dit artikel is een indruk te geven van de gewenste eigenschappen en voorlopige kenmerken van dit nieuwe schip.

Structuur

In dit artikel wordt ingegaan op het globale platformontwerp van het Joint Logistiek Ondersteuning Schip (JLOS), dat momenteel nog wordt uitgewerkt. De eerste paragraaf zal kort ingaan op de behoeftestellingsfase en de rol die de DMO daarin vervult. Daarna worden de gewenste capaciteiten op een rijtje gezet. Op basis daarvan zal de “tussenstand” van het platformontwerp worden geschetst.

Behoeftestellingsfase

De activiteiten binnen DMO Ressort Zeesystemen richten zich ondermeer op het vaststellen van het meest geschikte concept om de behoeftestelling te kunnen vervullen. Voor zover concepten niet op de markt beschikbaar zijn worden deze binnen het eigen Ressort ontwikkeld. Hiertoe worden verschillende alternatieven

gemaakt en op haalbaarheid getoetst. In deze vroege fase is het nog relatief eenvoudig om, met een klein team, grote wijzigingen door te voeren en in samenspraak met de behoeftesteller (CDS), evenwicht te bewerkstelligen tussen de operationele behoefte enerzijds en de technische en financiële haalbaarheid van alternatieve concepten anderzijds. In elk ontwerpproces zijn compromissen onvermijdelijk, daarom is de samenwerking met de behoeftesteller van groot belang. Het concept dat op de meest doelmatige wijze invulling geeft aan de behoeftestelling wordt vervolgens als uitgangspunt gekozen voor het specificeren van het gewenste product zoals dit door de industrie moet worden geleverd.

Benodigde capaciteiten

In de behoeftestelling voor de “Vervanger Zuiderkruis” staan de hoofdtaken van het JLOS beschreven. Deze kunnen als volgt worden samengevat:

1. Het “ondersteunen van maritieme eenheden”. Dit is de traditionele rol als bevoorradder in een maritieme taakgroep;
2. Het “uitvoeren van strategisch zeetransport”. Hiermee wordt bedoeld het transport van diverse soorten materieel naar een operatiegebied, inclusief het debarkeren en (re)embarkeren van personeel en materieel;
3. Het “ondersteunen van operaties op land”, met name de ondersteuning van de logistieke ketens op land vanuit zee. De belangrijkste functionaliteiten zijn het voorzien in:
 - opslag capaciteit voor diverse goederen en materieel op zee;
 - onafhankelijke laad/los capaciteit voor de getransporteerde goederen en materieel, zowel in de haven als op zee;
 - organieke (tactische) transportcapaciteit voor goederen, materieel en personeel vanuit een veilige “zeebasis” naar de eenheden op land;
 - uitgebreide technische en medische ondersteuning voor de eenheden op land;
 - accommodatie voor opstappers (logistiek, medisch, helikopters, troepen).

Deze hoofdtaken leiden tot een aantal op het schip benodigde capaciteiten. In tabel 1 wordt een kwalitatief overzicht gegeven.

Tabel 1. Overzicht van capaciteiten per hoofdtak

Hoofdtak versus vereiste type capaciteit	1. Ondersteunen maritieme eenheden	2. Strategisch zeetransport	3. Ondersteunen van operaties op land
Opslag vloeibaar	Brandstof (F76, F44) en water	n.v.t	Als 1
Opslag vast	Voeding, munitie, wapens 20' containers, afval, reservedelen	Rollend materieel 20' containers	Als 1 en 2 plus: Helikopters
Laad/los/afgifte	Bevoorrading op zee, zowel grote als kleine eenheden	Onafhankelijk laden en lossen in de haven en op zee	Als 2.
Organieke transportcapaciteit	Maritieme helikopter(s)	n.v.t.	Middelzware transport-helikopters, landingsvaartuigen
Technische ondersteuning	T.b.v.maritieme eenheden	n.v.t	T.b.v joint eenheden
Medische ondersteuning	Life-and-limb-saving	n.v.t.	Als 1 + aanvullende tijdelijke verzorging en behandeling
Accommodatie aanvullend	Vliegploeg, Medisch team	Logistiek team	Als 1 plus Logistiek team, troepen, technisch support team

Naast de functionaliteiten, volgend uit de gedefinieerde hoofdtaken, geldt er voor dit marineschip ook een aantal functionaliteiten die in zekere zin onafhankelijk zijn van de uit te voeren missies. Zo moet het schip altijd in staat zijn om bijvoorbeeld beeldopbouw te kunnen doen, zichzelf en haar bemanning te kunnen beschermen en haar bemanning van “life-support” te voorzien. Deze functionaliteiten zullen in dit artikel echter niet verder worden besproken.

Multifunctionele transportcapaciteit

De gewenste samenstelling van de mee te nemen lading zal per missie verschillen. De ene keer zal er meer behoefte zijn aan transport van voertuigen een andere keer aan ruimte voor helikopters of containers met proviand. Voor een optimale inzet van het schip gedurende haar levensduur en om te voorkomen dat het schip te groot wordt, zal daarom maximale flexibiliteit van de

voor een optimale inzet en om te voorkomen dat het schip te groot wordt zal maximale flexibiliteit van de transportcapaciteit worden nagestreefd

transportcapaciteit worden nagestreefd. Concreet betekent dit dat, in plaats van specifieke ruimten voor elk type lading, een multifunctionele capaciteit moeten worden gerealiseerd. Het spreekt voor zichzelf dat dit alleen op gaat voor het transport van vaste lading of goederen en niet voor vloeistoffen, zoals water en olie, waarvan de opslagruimten (tanken) niet kunnen worden gecombineerd. Hoe één en ander praktisch wordt vorm gegeven zal duidelijk worden uit de beschrijving van het voorlopige ontwerp verderop in dit artikel.

Bovenstaande overwegingen hebben geleid tot de omvang van de transportcapaciteit als getoond in tabel 2.



Capaciteit	Totale omvang
Opslag vloeibaar	F76: 8000 m3 F44: 1000 m3 Water: 125 m3/dag t.b.v. afgifte
Opslag vast	2000 lms t.b.v. alle soorten lading 150 ton munitie
Laad/los/afgifte	2 BOZ posities onafhankelijk laden en lossen in de haven en op zee (bijv. roro klep, kraan, zijramp)
Organieke transportcapaciteit	(Hangaar)ruimte voor ten minste 6 middelzware transporthelikopters (Chinook). Waarvan 2 gelijktijdig in onderhoud. Dubbel spots helidek Voorzieningen t.b.v. inzet van 2 kleine landingsvaartuigen (LCVP)
Medische ondersteuning	behandeling van 30 patiënten per dag, 2 Operatiekamers en Intensive care voorzieningen
Accommodatie	Totaal 300 personen

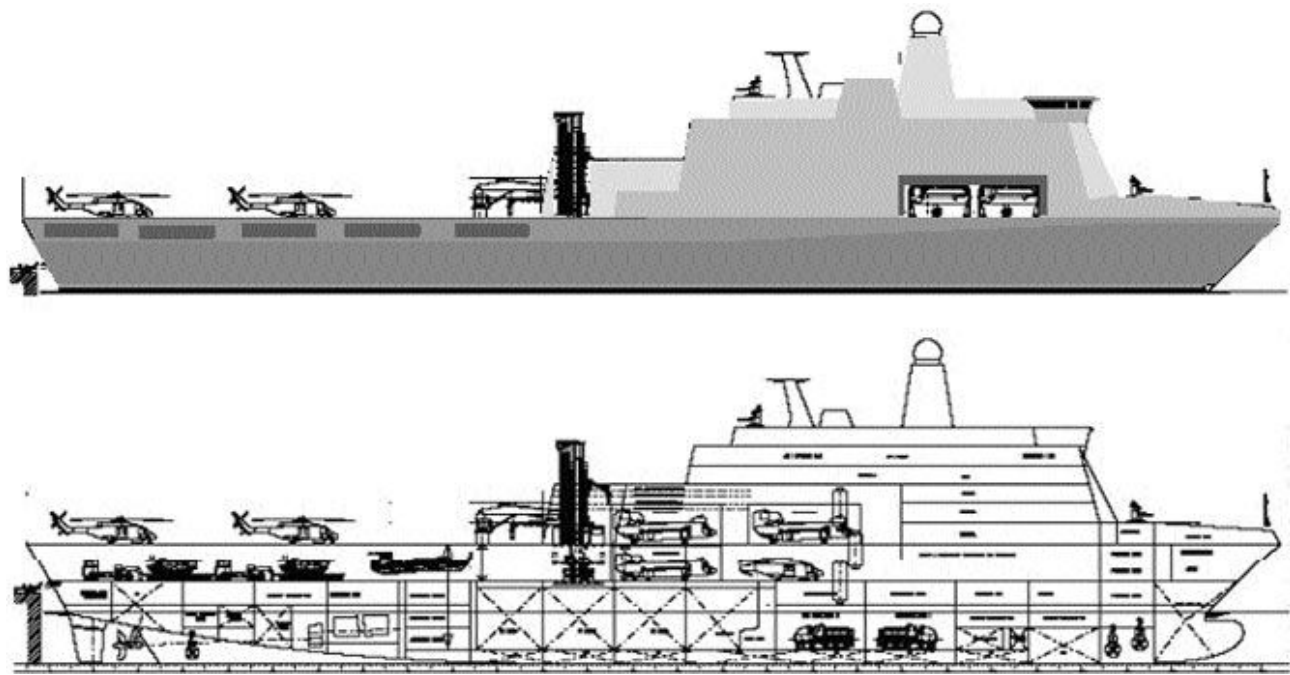
¹ Lms =lane meters. Een eenheid van dekoppervlak van 1 m lang en hier 2.80 m breed t.b.v. rijdend materieel en containers. 2000 lms komt ongeveer overeen met het oppervlak van 1 voetbalveld.

Tabel 2. Overzicht van totale omvang capaciteiten.

Indeling van het nieuwe schip: “ de tussenstand”

Op basis van de in de vorige paragraaf genoemde capaciteiten is een concept gegenereerd met de afmetingen en hoofdkenmerken zoals gegeven in tabel 3.

Figuur 1, voorlopige indeling van JLOS.



Kenmerken	
Lengte over alles	195 m
Breedte over alles	30.40 m
Diepgang vol beladen	7.80 m
Deplacement vol beladen	24500 ton
Holte tot bovendek	19.20 m
Holte tot RoRo dek	12.50 m
Snelheid in SS 4	20 kn
Voortstuwing	Dieselelektrisch, 2 assen
Manoeuvreren	2 roeren, boeg en hekschroef

Tabel 3. Kenmerken voorlopige ontwerp.

De voorlopige indeling wordt in figuur 1 getoond. Hieronder worden enkele onderdelen van dit globale platformontwerp besproken.

Vliegdek

De eis voor het gelijktijdig kunnen inzetten van 2 helikopters (dual-spot) is bepalend voor de afmetingen van het vliegdek. In missies ten behoeve van strategisch zeetransport kan het vliegdek als ladingdek voor voertuigen en containers worden gebruikt.

Hangaar

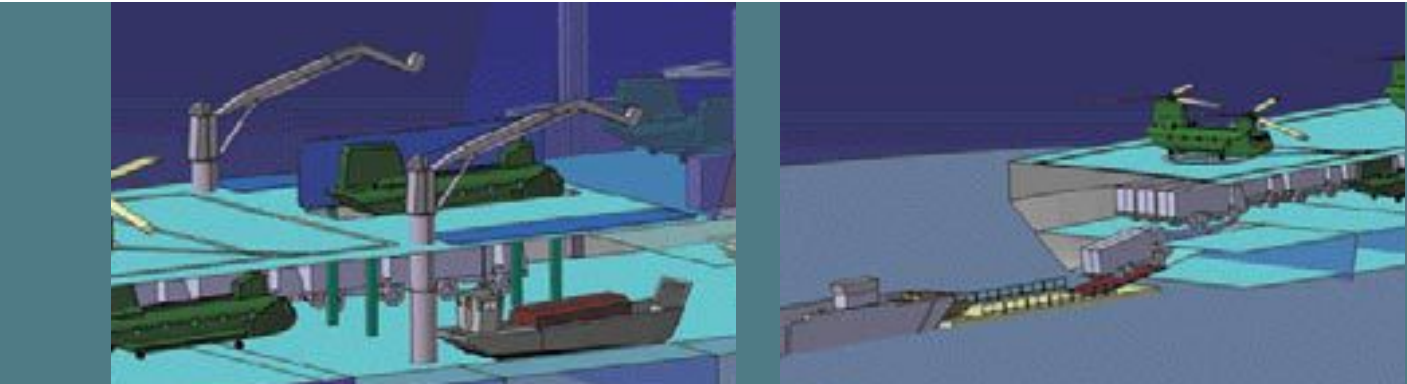
In de hangaar kunnen 6 NH90 of bijvoorbeeld 4 Chinook helikopters geplaatst worden. Een deel van deze helikopters kan gelijktijdig worden onderhouden. Ook op het ladingdek kunnen helikopters worden vervoerd. In missies ten behoeve van strategisch zeetransport kan de hangaar als ladingdek voor voertuigen en containers worden gebruikt.

Helikopter en voertuigenlift

Ten behoeve van het intern transport van en naar het bovendek is een grote lift nodig. De afmetingen en capaciteit van deze lift zijn afgestemd op grote voertuigen, zoals het wisselaarsysteem, helikopters en landingsvaartuigen (zie figuur 2). De lift bevindt zich in lengterichting tussen het feitelijke vliegdek en de hangaar,

de BOZ voorzieningen zijn gepositioneerd aan de achterkant van de hangaar. Dit is een vrij ongebruikelijke positie

- waardoor een verlenging van het vliegdek ontstaat. Dit heeft diverse voordelen:
- verticaal transport van lading via de lift kan plaatsvinden buiten de hangaar, waardoor laad en los activiteiten niet interfereren met activiteiten in de hangaar;
 - de afstand van de hangaar tot de eerste spot wordt vergroot, waardoor de inzetbaarheid van helikopters wordt verbeterd;
 - de extra deklengte geeft ruimte voor het plaatsen van de ladingkranen. Met deze ladingkranen kan tevens de lift worden bereikt en is er redundantie t.b.v. verticaal transport;
 - de extra deklengte biedt tevens de mogelijkheid, goederen en materieel op het bovendek gereed te zetten voor transport of afgifte.



Figuur 2, voertuigen en helikopterlift.

Voorzieningen voor bevoorrading op zee (BOZ)

De BOZ voorzieningen (1 mast aan elke zijde) voor het bevoorraden van maritieme eenheden zijn gepositioneerd aan de achterkant van de hangaar. Dit is een vrij ongebruikelijke positie in vergelijking tot bestaande bevoorraders, waar de BOZ masten (2 aan elke zijde) tussen de hangaar en de vooropbouw worden geplaatst. Dit is mogelijk, omdat traditionele bevoorraders slechts één helikopterspot hebben. De huidige positie van de BOZ masten is voor de aan en afvoer van goederen, gunstig gelegen ten opzichte van de lift, de kraan en het vliegdek. Een meer voorlijke positie van de BOZ masten zou de bereikbaarheid niet ten goede komen en nadelige gevolgen hebben voor de indeling van de hangaar. Een meer achter liggende positie zou te veel interfereren met het vliegbedrijf en daardoor tot een langer schip leiden.

Accommodatie

In het huidige ontwerp worden woon- en werkverblijven zoveel mogelijk geconcentreerd in het voorste deel van de opbouw en de romp. Deze voorlijke positie van de accommodatie wordt vooral bepaald door de noodzakelijk afmetingen van vliegdek en hangaar. In het accommodatieblok is ruim plaats gereserveerd voor de medische voorzieningen. Operationele ruimten zijn, overeenkomstig LPD-2, boven de hangaar gedacht. In de accommodatie wordt rekening gehouden met totaal 300 personen, waarvan 175 vaste bemanning en 125 opstappers. Verder is er in het schip voldoende ruimte om met behulp van veldbedden tijdelijk slaapplaatsen voor evacués te realiseren.

Ladingdek

Het ladingdek bevindt zich direct onder het bovendek en moet ingericht worden voor de opslag van verschillende vormen van vaste goederen en materieel, zoals voertuigen, helikopters, containers, tanks etc. Voor strategisch zeetransport moet het JLOS samen met de LPD's in staat zijn om een licht infanteriebataljon voor vredesoperaties, de voorstellijnseenheden van een gemechaniseerd bataljon of een samengestelde geleidewapeneenheid (onder andere twee Patriot batterijen) in één keer naar het inzetgebied te vervoeren. Ook voorraden en proviand voor maritieme of joint eenheden (voor ten minste één maand) zullen op dit dek worden opgeslagen. Uitgegaan wordt van het gebruik van koel/vries containers, die door leveranciers vol beladen in de haven

Figuur 3, laden en lossen van een LCU via de Ro-Ro ramp.

afgeleverd kunnen worden en direct aan boord kunnen worden gezet. Voor de opslag van proviand voor eigen gebruik zijn er wel specifieke ruimten. Deze ruimten zijn immers altijd nodig.

Zoals eerder aangegeven zal het ladingdek multifunctioneel en flexibel in gebruik moeten zijn. Daarom wordt gedacht aan een geheel doorlopend Ro-Ro dek (roll-on/roll-off). Het achterste deel van het RoRo dek tot aan de lift is hoog genoeg voor het plaatsen van helikopters en vrachtwagens. Voor kunnen twee verlaagde dekken worden aangebracht, aangezien een deel van de mogelijke lading de volledige hoogte niet nodig heeft en op deze wijze meer laadoppervlak wordt gecreëerd. Voor optimale flexibiliteit is een deel van het verlaagde dek hijsbaar. Eén en ander is conform oplossingen op civiele schepen.





Hr. Ms. Zuiderkruis

Hoewel er wel specifieke munitiebergplaatsen aan boord zullen komen (hiervoor gelden bijzondere eisen), zal het ook mogelijk zijn, afhankelijk van de soort, munitie in containers op het ladingdek mee te nemen. Ook kan het ladingdek gebruikt worden voor het plaatsen van aanvullende medische voorzieningen, de KL heeft bijvoorbeeld reeds mobilisabele hospitaal voorzieningen (MOGOS), of kan een grote hoeveelheid evacués tijdelijk onderdak worden geboden.

op basis van deze specificatie kan het contract voor de bouw van het JLOS medio 2007 worden getekend

Een bijzonder type “lading” vormen kleine landingsvaartuigen (LCVP's), welke als organieke transportcapaciteit voor de schipwal verbinding vanuit zee kunnen worden ingezet. Momenteel wordt nog nagedacht of deze vaartuigen, zoals op LPD2 in een nis aan de buitenkant van het schip zullen worden meegenomen (incl. eigen hijsvoorzieningen), of dat ze geplaatst zullen worden

op het ladingdek, waarbij gebruik zal kunnen worden gemaakt van de reeds aanwezige hijsvoorzieningen (kranen en liften). Ten behoeve van het beladen en ontladen van het ladingdek zal aan de achterzijde een Ro-Ro klep (“ramp”) worden aangebracht. Deze voorziening zal tevens geschikt moeten zijn voor het op zee laden en lossen van een landingsvaartuig (bijv. LCU, zie figuur 3). Omdat niet alle havens faciliteiten hebben om via de spiegel te laden of te lossen, kan ook voorzien worden in een ramp in de zijde van het schip.

Lading en waterballast tanken

De brandstoflading wordt opgeslagen in tanken onder het ladingdek. Internationale wetgeving (bijv. MARPOL) vereist dat rondom de brandstofladingtanken een dubbele huid en bodem wordt aangebracht.

Machinekamers

Door het grote vliegdek en de plaatsing van de lift achter de hangaar zijn er beperkingen om de machinekamerschacht in het achterschip omhoog te brengen. Dit bemoeilijkt toepassing van een dieseldirecte voortstuwinginstallatie. Een geïntegreerde diesel-elektrische voortstuwing en energieopwekkinginstallatie biedt

de mogelijkheid de voortstuwingselektromotoren in het achterschip en de dieselgenerator sets in het voorschip te positioneren. Dit heeft tevens het voordeel dat de uitlaatgassen ver van het vliegdek omhoog worden gebracht. Daarnaast is diesel-elektrische installatie minder gevoelig voor variaties in het gevraagde vermogen voor boordnet en voortstuwing.

Bergplaatsen

Alleen die zaken waarvan redelijkerwijs kan worden gesteld dat ze te allen tijde op het schip beschikbaar zullen zijn, worden in scheepsvaste bergplaatsen opgeslagen. De rest zal op het ladingdek terecht komen. Zoals al gezegd vormen de munitiebergplaatsen, vanwege de bijzondere eisen een uitzondering. Onder het ladingdek zijn daarom specifieke munitiebergplaatsen gepositioneerd. Deze ruimten kunnen, indien nodig, echter wel weer voor andersoortige lading worden gebruikt.

Tenslotte

Getracht is een beeld te schetsen van de mogelijke kenmerken van de vervanger van Hr. Ms. Zuiderkruis. Op dit moment worden de specificaties op basis van het hiervoor beschreven concept uitgewerkt. De verwachting is dat op basis van deze specificatie het contract voor de bouw van het JLOS medio 2007 kan worden getekend. Tot die tijd kan er echter nog veel veranderen, maar in ieder geval zal getracht worden om binnen de gegeven kaders een multifunctioneel en defensiebreed inzetbaar schip te maken, dat voldoet aan de wensen van de klant. ←

Ir. R. Brouwer is werkzaam bij de Directie Materieel Organisatie, Ressort Zeesystemen, afd. Ondersteunen Behoeftestelling en Integratie.



DR. J. COLIJN

De Kofi Annan top-10

Regeringen en internationale organisaties bedenken zich meestal wel drie keer voordat ze journalisten de les lezen. Ik heb het niet over aperte fouten, waarvoor rectificatie kan worden bedongen.

Ik doel op inhoudelijke sturing: een brief van de premier waarin staat dat een krant minder over de zorgpremies moet schrijven en méér over de terugdringing van het financieringstekort brengt het niet ver op de redactie en dat beseft de premier ook bij voorbaat. Er is een uitzondering. Ieder jaar krijgen alle journalisten van de wereld een tik op de vingers van de VN. Dan publiceert de hoogste organisatie ter wereld een top-10 van verwaarloosde conflicten en vergeten ellende, nieuws dat de krant ten onrechte niet haalt. Burgeroorlogen in Liberia, Congo en Ivoorkust zijn even uit beeld omdat ze pauzeren, maar de ellende is er niet of nauwelijks minder om. Vredesmachten zijn uitgedund of vertrokken, het land is failliet. De koning van Nepal is weg, leve de koning, maar niemand beschrijft het lot van tienduizenden kinderen die door opstandige rebellen uit scholen waren ontvoerd, werden gehersenspoeld en gedwongen tot meevechten. En waarom schrijft nooit iemand, zucht de VN, over alle kinderen ter wereld waarvan er een miljoen achter de tralies zitten. Omdat ze misdrijven pleegden, maar vaak ook alleen omdat ze bedelden, vluchteling zijn of tot de ‘verkeerde’ minderheidsgroep behoren.

Tien jaar droogte en bende-oorlog maken Somalië tot een van de verschrikkelijkste landen – eigenlijk is het dat niet eens - ter wereld. Het kan niet meer zonder internationale hulp, zonder zouden duizenden mensen per week sterven van honger en dorst. Trouwens, dorst: wie schrijft daarover? De VN zegt dat de afgelopen vijftig jaar 500 conflicten tussen landen uitbraken over water. Dat zal alleen maar toenemen, voorspelt de VN, naarmate de wereldbevolking groeit dus de behoefte aan water toeneemt. Er zijn meer dan 250 grote bassins, meren of rivieren, die zich niets van landgrenzen aantrekken, dus waarover ruzie gemaakt kan worden.

De VN is verbaasd dat landen in dergelijke situaties daar niet verstandiger, maar juist hebberiger en conflictueuzer van worden. Dat is het lijstje dat de VN in 2006 aan journalisten ter overdenking meegeeft. In deze tijd van nominaties, shortlists, Idols, en ‘rankings’ een wat navrante, maar slimme zet van het UN Department of Public Information, want de Kofi Annan Top-10 valt wel op.

Wie meer wil weten: <http://www.un.org/events/tenstories/>

Dr. J. (Ko) Colijn is defensiespecialist, redacteur van Vrij Nederland en verbonden aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. ←

Een van de vroegste boeken over oorlogschirurgie – H. von Gersdorf’s *Feldtbuch der Wundartzney* (Straatsburg 1530) – geeft een illustratie van een zogenaamde ‘wondenman’: een mansfiguur die door allerlei lansen, dolken, bijlen en zwaarden wordt doorboord en bovendien te maken krijgt met kogels en een knots. De diversiteit in oorlogswapens zou in de navolgende eeuwen aanzienlijk uitbreiden.

DRS. A.J. VAN DER PEET

Oorlogsletsel bij marine- personeel in de 20^{ste} eeuw

Doden en gewonden van de Mariniersbrigade nabij Soerabaja, juni 1946. (Collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie)

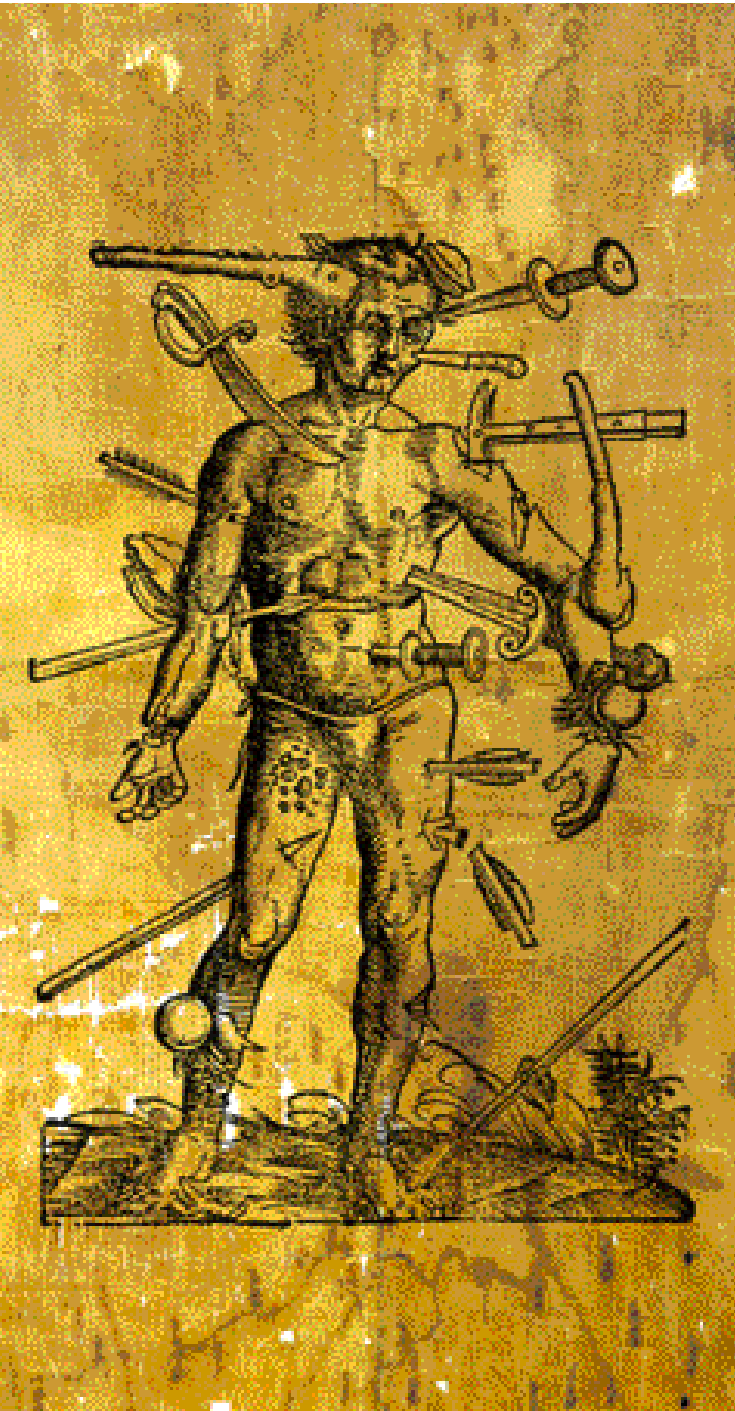


Om inzicht te krijgen in de fysieke gevolgen van de inzet van dit wapentuig bij militaire acties, kan onder meer worden afgegaan op statistieken waarin niet alleen de lokalisaties van het lichaam zijn opgenomen, maar zo mogelijk ook de oorzaak én de afloop.

In dit artikel wordt ingegaan op oorlogsletsel waarmee personeel van de Koninklijke Marine de afgelopen honderd jaar werd geconfronteerd. Sommige van de ingezette wapens richtten hierbij lichamelijke schade aan bij acties op de wal, andere in de strijd op zee. Beide inzetgebieden passeren hieronder de revue, na een onderverdeling te hebben gemaakt wat betreft de acties van de mariniers en die van de vloot.

Verliezen bij de mariniers

Volgens het in 1952 op last van de inspecteur van de Geneeskundige Dienst der Koninklijke Landmacht uitgegeven boek *Frontchirurgie*, waren in de Tweede Wereldoorlog de verwondingen bij de Britse en Amerikaanse landstrijdkrachten - in afnemende frequentie - het gevolg geweest van artillerie- en mortiervuur, lichte wapens (mitrailleur, geweer, pistool), mijnen en handgranaten, bommen en blanke wapens. Ongeveer 25% van de gewonden was getroffen terwijl zij lagen. In een staande houding werden 50-60% van de verwondingen geïncasseerd. Als lokalisatie van de verwondingen scoorden de onderste en bovenste ledematen (respectievelijk 34,6 en 28,2%) het hoogst.



‘Wondenman’ in: H. von Gersdorf, *Feldtbuch der Wundartzney* (Straatsburg, 1530)

Het onderdeel van de Koninklijke Marine waarvan de gegevens het meest met de informatie uit *Frontchirurgie* te vergelijken val, was de Mariniersbrigade, die in de jaren 1945-1949 in Nederlands-Indië inzet had gekend. De mariniers waren daar grotendeels aan het geweld van kleine vuurwapens blootgesteld, aan granaten, mijnen en *Improvised Explosive Devices*. Het aantal gesneuvelden en personen die door ziekten of ongevallen waren overleden, bedroeg 163. In de periode 21 juli 1947 tot eind september 1947 sneuvelden 32 mariniers. In figuur 1 een overzicht van de niet dodelijk verwonden in dit tijdsbestek, voor zover bekend.

In het tijdvak 19 december 1948 tot 19 december 1949 sneuvelden 41 mariniers, overleden er 7 ten gevolge van ziekte en 1 als gevolg van een ongeval. Door vijandelijke acties raakten 193 man gewond. De figuren 2 en 3 tonen de verliezen die terug te voeren waren op vijandelijke actie, ook weer voor zover bekend.

Wanneer we deze gegevens overzien, lijken zij de opmerkingen in de publicatie *Frontchirurgie* op hoofdlijnen te bevestigen. Circa 22% van deze mariniers raakte immers gewond aan de benen, 15% aan de armen, 10% aan de romp en 10% aan het hoofd. ➔

ongeveer 25% van de gewonden was getroffen terwijl zij lagen, 50-60% werden verwond in staande houding

	kogel	granaat	blank wapen	onbekend	totaal
hoofd	1	2	2	-	5
borst	2	2	-	-	4
benen	13	8	-	-	21
armen	12	5	-	1	18
rug	1	2	-	-	3
onbekend	7	11	-	-	18
totaal	36	30	2	1	69

Figuur 1, Oorlogsverwondingen 21 juli 1947 - eind september 1947

	kogel	mijn/bom	blank wapen	onbekend	totaal
hoofd	3	2	-	-	5
borst	4	-	-	-	4
benen	-	-	-	-	-
armen	-	-	-	-	-
buik	2	1	-	-	3
gehele lichaam	4	5	-	1	10
onbekend	4	11	1	3	19
totaal	17	19	1	4	41

Figuur 2, Dodelijke oorlogsslachtoffers 19 december 1948 - 19 december 1949

Figuur 3, Oorlogsverwondingen gedurende december 1948 tot december 1949

	kogel	granaat	mijn/bom	blank wapen	onbekend	totaal
hoofd	5	1	17	1	1	25
borst	8	-	2	1	2	13
benen	18	3	14	-	1	36
armen	19	1	9	-	2	31
buik	5	-	2	-	-	7
gehele lichaam	11	1	23	1	2	38
onbekend	5	1	17	1	19	43
totaal	71	7	84	4	27	193

Landmijnen

In de twintigste eeuw werden vrijwel overal ter wereld landmijnen als passieve wapens ingezet. Zijn landmijnen eenmaal gelegd, dan worden ze dikwijls niet meer geruimd, ook niet nadat een conflict is beëindigd. Enkele landen, zoals Bosnië-Herzegovina en Cambodja, zijn wat het mijnengevaar betreft berucht. En dit waren nu precies landen waar Nederlandse mariniers in de jaren 1991-1995 in het kader van VN-operaties werden ingezet. Cambodja had de twijfelachtig eer het land met het hoogste percentage mutilaties te zijn, die aanwijsbaar het gevolg waren van landmijnen. Helaas deden zich bij de Nederlandse mariniers die daar werden ingezet, ook enige mijn-incidenten voor. Op 6 juni 1993 verloor het hoofd van de marine *Mine Cleaning Training Unit* door de explosie van een anti-personeelsmijn een deel van zijn voet, terwijl op 25 juli een anti-tankmijn explodeerde onder een voertuig, waardoor de inzittenden eruit werden geslingerd en twee mariniers werden verwond. Naar zeggen was ernstiger letsel voorkómen door de zware Kevlar-mat die in het voertuig was gelegd.

Tegen het gevaar van deze sluipmoordenaars kon de marinier zélf niet veel meer doen dan mijnenruimen en uiterst behoedzaam opereren. Wat de persoonlijke bescherming van de marinier betrof, werd in de laatste decennia van de twintigste eeuw wel de nodige vooruitgang geboekt. Kogelvrije Kevlar- of Twaron-vesten bleken bescherming te bieden tegen kogels uit een pistool of een geweer, maar ook tegen rondvliegende scherven van een landmijn.

Oorlogswonden bij het vlootpersoneel

Grotendeels is geboekstaafd welke marinemensen de Tweede Wereldoorlog niet hebben overleefd en soms zelfs wáár zij aan boord overleden aan hun verwondingen. Minder bekend is welk wapen hen had gedood. Niettemin tonen de opgetekende ervaringen van Nederlands marinepersoneel welke voor handen zijn, inhoudelijk overeenkomsten met publicaties over het letsel dat bemanningen van de Royal Navy in de Tweede Wereldoorlog opliepen. Afgaand op getuigenissen van Nederlands marinepersoneel wordt hieronder ingegaan op het type letsel dat door oorlogswapens in de zeeoorlog kon ontstaan.

Kleine vuurwapens

Letsel ten gevolge van beschietingen met geweren en mitrailleurs zouden volgens sommige bronnen een mortaliteit kennen van ongeveer 10%. Tijdens de meidagen van 1940 werden onze marineschepen vanuit de lucht en vanaf de wal door mitrailleur- en geweervuur bestookt. Hoewel scheepswanden soms doorzeefd raakten, waren de gevolgen voor de opvarenden veelal gering. Wel moest het demoraliserend effect van dergelijke beschietingen niet worden onderschat.

Granaatvuur

Tijdens de twintigste eeuw had de artillerie bij zeegevechten vaak het beslissende woord. Wanneer een granaat insloeg, trad bij de detonatie in een milliseconde een gecompriëerde gasbel op, die zich vanuit het centrum van de explosie in alle richtingen uitbreidde met een snelheid van 800-1000 meter per seconde. Door

de explosie vlogen granaatfragmenten in een opwaartse baantientallen meters in het rond. De meeste verwondingen deden zich dan voor bij het aan dek aanwezige personeel dat aan de bovenzijde van het lichaam werd geraakt. Een ander probleem aan boord betrof de expansie van de drukgolf – de *blast* – die meer dan 20.000 kilo per cm² kon bereiken. Deze bleef dikwijls besloten binnen de compartimenten van het vaartuig, waarbij granaatfragmenten in een afgesloten metalen ruimte enige tijd bleven ricochetteren. Dit laatste gebeurde op 18 februari 1942 toen een geschutstoren van de kruiser Hr.Ms. *Tromp* door een granaat getroffen werd. De rondkaatsende fragmenten werden fataal voor het bedienende geschutspersoneel.

de effecten van de detonatie van een zeemijn op een schip en zijn bemanning zijn enorm

Bommen

Bovenstaande uitleg over de explosieve werking van een granaat, gold evenzo voor een bom. Tijdens de Tweede Wereldoorlog brachten luchtbombardementen tal van Nederlandse marineschepen grote schade toe. Hierbij moet worden bedacht dat ook een *near miss* voor de bemanning en het schip funest kon zijn. Het personeel werd vaak omver geworpen, hetgeen kon leiden tot botbreuken van benen, wervels en schedel. Zelfs wanneer een schip niet direct door beschietingen was getroffen of de bemanning geen *near miss* had ondervonden, kon bij het betrokken personeel een sterke *mental torpor* optreden. Dit geestelijk onvermogen tot reageren leidde tot passiviteit en maakte dat sommige bemanningsleden geruime tijd niet op eigen kracht konden bewegen.

Zeemijnen

De effecten van de detonatie van een zeemijn op een schip en zijn bemanning zijn enorm. Naast het verlies van het vaartuig, geldt dit evenzeer wanneer een schip niet tot zinken wordt gebracht. Wat gebeurt er namelijk tijdens een onderwaterexplosie van een mijn? Een paar honderd kilogram springstof verandert in gas. In enkele milliseconden stijgt in het explosiepunt de druk tot ongeveer 70.000 atmosfeer. Deze gasbel met een extreem hoge druk zet uit, waarbij het omringende water wordt weggedrukt met een snelheid van ongeveer 1.500 meter per seconde. Deze uitzetting duurt voort totdat de druk in de gasbel tot die van het omringende water is gedaald. Daarna perst het omringende water de gasbel weer samen. Dit fenomeen doet zich enkele malen voor. De gevolgen variëren al naar gelang de plaats wáár de explosie bij een schip plaatsvindt. Is het trefpunt voorin een schip gelokaliseerd, dan treedt daar de meeste schade op, maar de explosiegolf wordt hier vandaan via de scheepshuid voort geleid. Dit kan ertoe leiden dat het schip begint te ‘zwiepen’ en zelfs breekt. Dit zwiepen of *whipping* gaat zeer snel en geeft een heftigere sensatie dan de allereerste klap. Ontploft een mijn diep onder het middenschip, dan voelt men ter plaatse de zwaarste

schok, maar trilling treedt dáár vermoedelijk niet op. Die vindt wel plaats op hogere dekken, waar het aanwezige personeel tegen het bovenliggende dek wordt geslingerd, de benen breekt, of ruggenwervelfracturen oploopt.

Dieptebommen

De gevolgen van een dieptebom kennen overeenkomsten met die van een zeemijn. Het was hierbij geenszins noodzakelijk dat een onderzeeboot direct door een afgeworpen dieptebom getroffen werd. De explosieve kracht van een *near miss* kon de boot soms 5 meter naar alle kanten heen en weer werpen. De gehele bemanning en het instrumentarium vlogen door elkaar en er kwamen scheuren in de platen en de leidingen van de boot. Het aantal verklaringen van onderzeebootbemanningen over de angsten en de spanningen bij dieptebomaanvallen is legio. Maar over hetgeen in de diepte van de zee plaatsvond wanneer de scheepshuid het begaf of wanneer de onderzeeboot niet meer in staat was aan de oppervlakte te komen, doen de bronnen er begrijpelijkerwijs het zwijgen toe.

Torpedo's

Ook bij torpedotreffers hing het er qua effect vanaf wáár het aan-gevallen schip geraakt werd. Een treffer bij de waterlijn deed meestal een groot gat ontstaan waardoor het zeewater naar binnen spoot. Experimenten toonden aan dat een explosie aan de zijkant van een schip een geringere uitwerking had dan een diepere explosie aan de onderzijde van het schip, ter hoogte van de kiel. Dit kwam doordat de zijwand van het schip – waar veelal de brandstoftanks waren ingebouwd – als een soort van buffer werkte, indien een torpedo daar doel trof. Een treffer in de brandstoftanks kon echter ook leiden tot een heftige oliebrand.

De schade op het dek van het pantserschip Hr.Ms. De Zeven Provinciën na het bombardement door een Nederlandse vliegboot, 10 februari 1933. Deze actie maakte een einde aan een munitierij aan boord. (Collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie)



Raketinslagen en NBC-strijdmiddelen

In de Koude Oorlog diende door de ontwikkeling op wapentechnisch gebied rekening te worden gehouden met inzetmiddelen als raketten of nucleaire, bacteriologische of chemische (NBC) wapens. Met name waar het aanvallen van raketten betrof, konden er doden en gewonden worden verwacht bij een aanval op

meer dan eens bleek iemand die ogenschijnlijk geen enkel uitwendig letsel had in zijn geestelijke functioneren te zijn gestoord

het schip. Bij een gemiddelde aanval moest rekening worden gehouden met tientallen slachtoffers. Er werd ingeschat dat gewonden naast mechanische traumata, vooral te kampen zouden hebben met inhalatieproblemen en brandwonden. In dezen werd binnen de NAVO voor voorbeelden al snel na het einde van de Falklandoorlog van 1982 teruggegrepen op Britse ervaringen. Bij een raketinslag op een van de ingezette fregatten, vielen 20 doden en 43 gewonden. Bij de laatste groep was er vooral sprake van gevallen met brandwonden, die gecompliceerd werden door mechanische schade met delen van projectielen of afgeleiden daarvan.

Wat betreft de inzet van NBC-strijdmiddelen, onderscheidde de dreiging voor navale eenheden zich van die voor landeenheden. Marineschepen konden gasdicht op zee opereren zonder dat er iemand aan dek hoefde te zijn. Wel was aan boord kennis voor handen betreffende de detectie, diagnostiek en behandeling inza-ke de uitwerking van genoemde inzetmiddelen.

Brand, flash en blast

Door welk wapen een schip ook getroffen werd, een van de grootste gevaren was en bleef toch de brand. Wanneer brandstoftanks, een munitiebergplaats of de gereedheidsmunitie werden geraakt, veranderde het schip vaak in één enorme vlammenzee. Tevens hadden bemanningsleden te maken met de gevolgen van *flash* en van *blast*. De eerste is een hitte-explosie die slechts kort duurt en de niet door kleding bedekte lichaamsdelen treft. Deze had veelal tweedegraads verbrandingen tot gevolg. Onder *blast* wordt het gecompriëerde gas verstaan dat door een explosie ontstond en zich met een snelheid van ongeveer 1.000 meter per seconde verspreidt. Trof een dergelijke drukgolf een hol orgaan zoals de darmen of een long, dan traden daarin niet zelden levensbedreigende bloedingen en scheuren op. Ook perforaties van het trommelvlies werden gemeld. De *blast* kon ook gevolgen hebben voor het centrale zenuwstelsel. Meer dan eens bleek iemand die ogenschijnlijk geen enkel uitwendig letsel had, in zijn geestelijke functioneren te zijn gestoord.

Triage

In klassieke militaire scenario's was berekend dat 30% van een ingezette militaire eenheid zou eindigen in de categorie gedood, gevangen of vermist. Ongeveer 2% van de gevechtsverliezen zou vallen in de groep met de hoogste prioriteit, waarbij direct



medisch ingrijpen levensreddend kon zijn, dan wel ernstige invaliditeit kon voorkomen. De behandeling van 80% van de gevallen kon worden uitgesteld. Verder moest er rekening mee worden gehouden dat 20% uitviel door *battle stress*. Deze percentages komen gelukkig niet meer overeen met de gevolgen van militaire inzet aan het einde van de twintigste eeuw, maar maken duidelijk dat bij een grootscheepse militaire inzet het aantal slachtoffers de beschikbare geneeskundige hulpvoorzieningen mogelijk overtreft. In dezen dient dus een triage van de slachtoffers te worden doorgevoerd. Dat wil zeggen dat een keuze moet worden gemaakt inzake de volgorde en de aard van de te behandelen patiënten met hun kwetsuren. Op zee brengt de triage andere problemen met zich mee dan die op het land. In het verleden brachten gevechtshandelingen in een kort tijdspanne grotere aantallen gekwetsten tweeweg, dan het beschikbare medische personeel kon verwerken. De triage was dan toegepast door die een of twee artsen aan boord, die zich in het heetst van de strijd al bezighielden met de behandeling. Deze situatie vroeg van het medische personeel het uiterste van hun kunnen en een vergaande mate van professionaliteit.

Slotwoord

Het voorgaande geeft aan dat de Koninklijke Marine in de afgelopen honderd jaar zowel op het land als ter zee te maken kreeg met zeer onderscheidende vormen van oorlogsletsel. Hierbij valt op dat de (mogelijke) kwetsuren aan wal veelal anders waren dan die op zee. De diverse ervaringen die de marine opdeed, van een treffen tussen kruisers, de voorbereiding op een wereldwijd nucleair conflict, tot *low intensity conflicts* in geacidenteerd terrein, maken dat de zeestrijdkrachten zowel terdege bekend zijn met, als in hoge mate kunnen anticiperen op gevaren waarmee de huidige experimentele krijgsmacht wordt geconfronteerd. ➔

Drs. A.J. van der Peet is historicus en verbonden aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) te Den Haag.

Gebruikte literatuur

Voor dit artikel werd grotendeels geput uit :

G.T. Haneveld, A.J. van der Peet (red.), *Van stiefkind tot professionele wasdom. De medische zorg bij de Nederlandse zeemacht in de twintigste eeuw* (Amsterdam, 2005).

Overige bronnen:

- J.L.S. Coulter, *The Royal Naval Medical Service*, volumes 1 & 2 (London, 1954).
- M.J.J. Hoejenbos, 'Het militair-geneeskundig concept van triage' in: J.J.L.M. Bierens e.a. (red.), *Urgentiegeneeskunde en triage* (Maarssen 2004), 159-177.
- J.K.W. Neuberger e.a., *Frontchirurgie* Ministerie van oorlog (z.p., 1952).

boeken

De mythe van 1918. De werkelijkheid over de laatste honderd dagen van de Eerste Wereldoorlog



Auteur : J.H.J. Andriessen
Uitgever : Aspekt bv, Soesterberg
Omvang : 223 pagina's
Prijs : € 22,95
ISBN : 90-5911-118-4

Hans Andriessen kreeg bekendheid met zijn opzienbarende studie "De andere waarheid, over het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog". Hierin zette hij kanttekeningen bij het te eenzijdige beeld van de Duitse "alleenschuld".

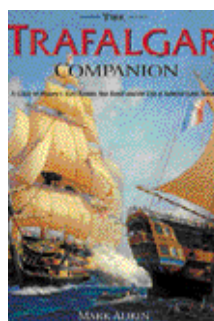
In dit boek gaat Andriessen verder op dit spoor en staat hij stil bij het einde van de oorlog. Was het Duitse leger inderdaad in het veld verslagen zoals de geallieerden meenden? Of hebben we ons beeld over het einde van de Grote Oorlog teveel laten beïnvloeden door het werk van Angelsaksische geschiedschrijvers?

Andriessen gaat terug naar de feiten en presenteert een opvallend nieuw geluid. Hierdoor wordt een ander licht geworpen op de dolkstootlegende. In het hoofdstuk conclusies laat hij zijn belangrijkste bevindingen de revue passeren.

Hans Andriessen is voorzitter van de Stichting Studiecentrum Eerste Wereldoorlog en heeft met Martin Ros en Perry Pierik zitting in de redactie van de serie "De grote oorlog, kroniek 1914 – 1918", waarvan inmiddels twaalf delen uit zijn.

L.J.M. Smit

The Trafalgar Companion. A Guide to History's most Famous Sea Battle



Auteur : M. Adkin
Uitgever : Aurum Press Ltd, 2005
Omvang : 448 blz.
Prijs : € 75,00
ISBN : 1845130189

De ultieme gids over de slag bij Trafalgar in 1805. Vol met wetenswaardigheden over de zeeslag, de schepen. Door het boek heen loopt tevens het levensverhaal van Admiraal Nelson. Prachtige illustraties en leuke kleine artikeltjes over de Royal Navy in deze periode zijn overal in dit boek ondergebracht.

Grondig speurwerk van de auteur geeft dit boek een diepe rijkdom, waar ook na tien keer lezen nog nieuwe zaken in te ontdekken zijn. Mooie gegevens, zoals de totale hoeveelheid bommen die vermoedelijk nodig zijn geweest om de meer dan 60 schepen te bouwen of de totale hoeveelheid staal die op HMS Victory werd afgevuurd tijdens de aanloop tot het doorbreken van de Frans-Spaanse linie. Inclusief details en achtergronden over het beroemde vlaggenssein "England expects every man to do his duty" of het beroemde sein 370 van HMS Sirius.

Een "must have" voor liefhebbers en een voorwaarde om Engelse collega-officieren de loef af te steken bij tafeldiscussies, mocht u ooit een "Trafalgar night diner" mogen bijwonen.

P.J. van Maurik

Pak de pen op en win €1000,-!

Doe ook mee aan de KVMO Essaywedstrijd!

Naast "eeuwige roem" als winnaar van de grote Vice-admiraal van der Moer-prijs kunt u er € 1000,00 mee verdienen.

Het thema:

Wie durft er hier nog de leiding te nemen?!

- Kun je als leidinggevende nog op je strepen gaan staan?
- Wat is een goede leider en wat is een slechte?
 - Vragen deze tijden om crisismanagers of om begeleiders?
- Gaan we voor robuust of voor coachend leiderschap?

Heel wat vragen, heeft u het antwoord? Geef uw visie/oplossingen in een kort essay (800-2.400 woorden).

Let op: de sluitingsdatum is 1 juli 2006

Naast de VADM A. van der Moer-prijs met een beloning van € 1000,00 bedraagt de 2e prijs € 500,00 en de 3e prijs € 250,00.

Een onafhankelijke jury beoordeelt de essays en wijst de winnaars aan.

Teksten aanleveren op diskette of per e-mail:
Adres: KVMO Essaywedstrijd
Wassenaarseweg 2b
2596 CH Den Haag
e-mail: marineblad@kvmo.nl (o.v.v. Essaywedstrijd).

Vergeet niet uw naam, adres, telefoonnr. en e-mailadres te vermelden

92^e Algemene Vergadering KVMO

Op 7 juni jl. vond bij het Koninklijk Instituut voor de Marine te Den Helder de 92^e Algemene Vergadering van de KVMO plaats. Net als vorig jaar kon de bijeenkomst rekenen op een grote opkomst van de leden.

Het ochtendprogramma
In de ochtend, die bestond uit het besloten verenigingsdeel voor leden, werd een voor de KVMO bewogen jaar afgesloten; de vereniging heeft in 2005 op veel gebieden voor de leden moeten opkomen. Daarnaast werd onder meer stilgestaan bij het gevoerde beleid, de actuele ontwikkelingen (Commissie Staal, rechtspositie e.d.) en de toekomstvisie van de KVMO. Tevens vonden de benoemingen plaats van de nieuwe hoofdbestuurdersleden. In het bijzonder werd er stilgestaan bij de overdracht van het voorzitterschap van de KVMO. KLTZ drs. H. Pleijsier



KLTZ P.J. van Maurik en (rechts) KLTZ drs. H. Pleijsier

droeg de voorzittershamer formeel over aan KLTZ P.J. van Maurik. De scheidende voorzitter werd bedankt voor zijn grote inzet en de wijze waarop hij zich gedurende zijn zittingstermijn aan de KVMO heeft gewijd.

Het middagprogramma
Het openbare middagdeel van de Algemene Vergadering stond in het teken van het thema “De marine onder links”. Tijdens deze middag gaven linkse oppositiepartijen hun visie op de toekomst van de Koninklijke Marine, door middel van een aantal voordrachten. Onder leiding van debatleider mevr. Violet Falkenburg vond een levendig debat plaats tussen de politici, waaronder Tweede-Kamerlid mevr. A. Eijssink van de PvdA, en de leden van de KVMO over onder meer de uitvoerbaarheid van de visies op de toekomst.



De dag werd afgesloten met een borrel/receptie waar formeel afscheid werd genomen van de voorzitter KVMO H. Pleijsier en kennis kon worden gemaakt met zijn opvolger.

P E R S B E R I C H T
Nieuwe expositie in het Marinemuseum:
Onderzeeboten !

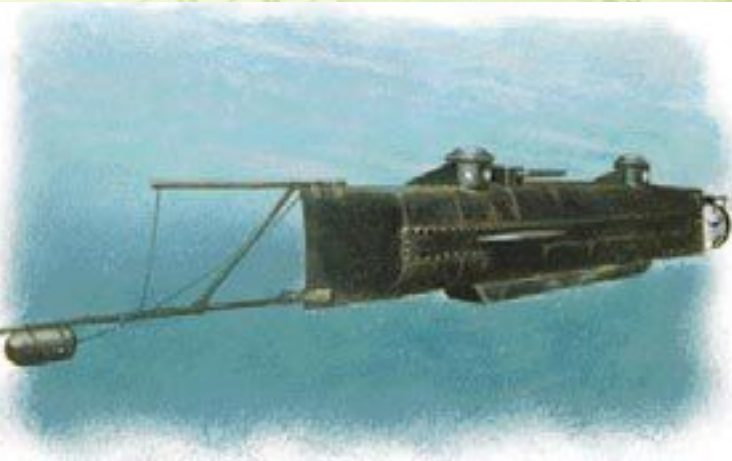
Op 10 juni heeft in het Marinemuseum te Den Helder de officiële opening plaatsgevonden van de expositie **Onderzeeboten !** De tentoonstelling *Onderzeeboten!* laat zien hoe de onderzeeboot zich van een primitief vaartuig ontwikkelde tot een geducht en geavanceerd aanvalswapen. In 325 voor Christus liet Alexander de Grote zich enkele ogenblikken in een glazen ton onder water zakken om naar een walvis te kijken. Uitvindingen en prototypes van onder andere Leonardo da Vinci, Cornelis Drebbel en John Holland volgden daarna. Allen met één en dezelfde wens: het bedenken of produceren van de perfecte onderzeeboot.

100 Jaar Nederlandse onderzeeboten
Onderzeeboten ! wordt georganiseerd ter gelegenheid van honderd jaar Nederlandse onderzeeboten. Op 21 december 1906 werd de eerste Nederlandse onderzeeboot *Luctor et Emergo* (O 1) in dienst gesteld. Anno 2006 leveren Nederlandse onderzeeboten, vaak in het geheim, nog steeds een waardevolle bijdrage aan militaire missies. De tentoonstelling maakt die ‘onzichtbare’ bijdrage zichtbaar.

Onderzeeboten ! is een tentoonstelling voor jong en oud. Avontuurlijk, verrassend en leerzaam. Een echte aanrader voor het hele gezin!

Onderzeeboten ! is te zien van 11 juni 2006 tot en met 25 februari 2007. Gedurende deze periode zullen allerlei extra activiteiten rondom het thema Onderzeeboten worden georganiseerd. Houd hiervoor de website van het museum (www.marinemuseum.nl) in de gaten.

Marinemuseum, Hoofdgracht 3, 1781 AA Den Helder



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

J. van Haaften, KTZSD b.d. († 26 mei 2006)

J.J.P. de Boer, KTZ b.d., oud voorzitter KVMO († 5 mei 2006)

B.R. Herfkens, LTZ 1 († 28 april 2006)

Ir. J.A. Dijkstra, LTZE 2 KMR. († 19 maart 2006)

A.A. Bijers, LTZSD 1 b.d.

Mevr. M.J.W. Krijger-Burghard, weduwe († 29 april 2006)

Mevr. W.F.M. Bagchus-Farman, weduwe († 16 april 2006)

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

Afdelingsactiviteiten

Afdeling Noord

4 juli 5 sept 3 okt 7 nov	PA borrels voor oud officieren Aanvang 17.30 uur
------------------------------------	---

12 juli 13 sept 11 okt 15 nov	Speciaal voor KVMO-leden: KVMO borrels Tijd: van 17.00 - 18.30 uur
--	--

20 sept	Ledenafdelingsvergadering Tijd: van 17:00 - 18:30 uur
---------	--

Alle activiteiten vinden plaats in de Marineclub te Den Helder.

Afdeling Midden

11 juli	Borrel
---------	--------

De borrel wordt gehouden in de Coffeecorner van gebouw 35 van de Frederikkazerne in Den Haag. Aanvang: 17:00 uur.

Afdeling Zuid

16 juni	Barbecue + Jeu de Boules Locatie: Jeu de Boulesterrein Middelburg Aanvang: 18.00 uur
---------	--

27 sept	Ontmoetingsborrel Locatie: longroom MK Vlissingen Aanvang: 13.00 uur
---------	--

18 okt	Afdelingsvergadering Locatie: vergaderzaal MK Vlissingen Aanvang: 14.00 uur
--------	---

2 nov	Mosselmaaltijd Locatie: MK Vlissingen Aanvang: 18.00 uur
-------	--

8 dec	Winterbal Locatie: MK Vlissingen Aanvang: 20.00 uur
-------	---

Opgave voor deelname uiterlijk 5 werkdagen van te voren bij bestuurslid P. van der Laan, tel/fax: 0118-602677.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

Ere-leden:
Ir. S.J.J. Hoffmann, KTZT b.d.
drs. G. Brand, KTZA b.d.
K.G. Spaans, LTZSD 1 b.d.
A.H.P. Knoppies, KOLMARN b.d.
L.J.M. Smit, KTZ b.d.
Drs. T.G.D. Steenbeek, KTZA b.d.

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
P.J. van Maurik, KLTZ
Vice-voorzitter:
D. Bosch, LNTKOLMARN
Hoofd Sectie Georganiseerd Overleg:
ing. M.E.M. de Natris, LTZ 1
Secretaris:
R. Annema, LTZA 1
Penningmeester:
H.M.J. van de Burgt, KLTZA

Leden:
Afdeling Noord
A. van Gils, MAJMARN
Afdeling Midden
K.F.J. Henkelman, KLTZ
Afdeling Zuid
J.T. van Elsen, LTZ 1
Werkgroep Postactieven
A.J. Zwijnenburg, KLTZ b.d.
Werkgroep KMR's
vacant
Werkgroep Jongeren
ir. M. de Visser, LTZE 1

Aanspreekpunten:
Noord:
A. van Gils, MAJMARN
mw. J.S.I. Bisdonk - van Vugt, LTZE 1
H.T. van Wilgenburg, LTZVK 2 OC b.d.
mw. A.L.P. Vrijburg, LTZSD1 b.d.
J. Goedknegt, KLTZ
ing. F.J.J. Schoonhoff, LTZE 1
W.L. van Norden, LTZE 2

Midden:
K.F.J. Henkelman, KLTZ
J. de Jonge, KLTZ
T.H. van der Steen, LTZE 1
P.J.G. van Sprang, KTZA b.d.
H. Plug, LTZ 1
B.B.M. Keers, LTZA 2

Zuid:
D. Bosch, LNTKOLMARN
J.T. van Elsen, LTZ 1
A.J. Mors, LTZSD 2 OC b.d.
H. Willems, KLTZSD b.d.
P. van der Laan, Maj KL b.d.

Caribisch Gebied:
mw. drs. S.M. van Westing, LTZA 2 OC
mw. mr. V. Vorstenbosch
drs. W. Blijleven, LTZA1

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

De KVMO heeft een samenwerkingsverband met Onderlinge Bijstand. Voor nadere informatie of het verkrijgen van aanvraagformulieren kunt u contact opnemen met het secretariaat KVMO: 070-3839504, of secretariaat@kvmo.nl

De deadline voor het aanleveren van bijdragen voor de rubriek KVMO-zaken voor het julinum­mer is 4 juli 2006.



Foto: AVDD

IN DIT NUMMER:

- Interview met CDR J.W. Ort
- Arbeidstijdenwet en Defensie
- Het Joint Logistiek Ondersteuningsschip
- De KM heeft het tij mee

EN VERDER:

- Jaarrede voorzitter KVMO
- *Uit dienst*, KTZ b.d. W.T. Lansink
- *In beeld*, LTZ z J. van Foreest