

MARINEBLAD

NUMMER 1 | FEBRUARI 2013 | JAARGANG 123

UITGAVE VAN DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN MARINEOFFICIEREN

- *C-ZSK over 525 jaar Marine*
- *Joint Support Ship 'Karel Doorman'*
- *60 jaar na de watersnoodramp*

Nieuw!

- *Ereleden in beeld*
- *Jongere aan het woord*



KVMO 1883-2013
130



inhoud

COLOFON



1 | FEBRUARI 2013

KVMO

ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:
KLTZ ing. M.E.M. de Natris
Mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Eindredactie
Mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Artikelencommissie
drs. A.A. Bon, KLTZA mr. H. Broekhuizen,
LTZT 1 F.G. Marx MSC., KPLADBZ N. de Lange
Bc., LTZE 2OC dr. ir. W.L. van Norden, LTZ2OC
drs. R.M. de Ruiter, LNTKOLMARN dr. A.J.E.
Wagemaker MA, MAJMAARN R.A.J. de Wit

Medewerkers:
Mw. drs. Z. Borgeld-Guman, mr. S. Boeke
prof.dr. J. Colijn, KLTZT H. Boomstra (cartoon)
AVDD (foto's, tenzij anders vermeld)

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

Vormgeving
Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukwerk
EposPress
Postbus 1070
8001 BB Zwolle

Advertenties
070-383 95 04

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

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

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

Foto cover:
Oceangoing Patrol Vessel van de
Hollandklasse.

MARC DE NATRIS, WND. VOORZITTER KVMO

column

Voor u ligt het Marineblad 'nieuwe stijl'. Het is niet toevallig dat deze *restyling* samenvalt met het 130-jarige bestaan van de KVMO. Op 10 april 1883 heeft de toenmalige 'President' de allereerste vergadering van de 'Vereniging tot behandeling van de op de zeemacht betrekking hebbende onderwerpen' in de Marineclub te Den Helder geopend. Sindsdien zijn veel voorzitters hem gevolgd.

In het kader van ons jubileum geven we de komende maanden in het Marineblad het woord aan onze ereleden. Deze maand is de eer aan voormalig secretaris en voorzitter KTZA b.d. Gerard Brand, die in de periode 1974-1984 als eerste vrijgestelde secretaris, en later als voorzitter de vereniging in een boeiende periode heeft geleid.



Het jaar 2013 is ook voor de Koninklijke Marine een jubileumjaar. Op 8 januari jl. ben ik aanwezig geweest bij de feestelijke opening van het jubileumjaar 'KM 525 jaar innovatief'. In dit nummer geeft de commandant der zeestrijdkrachten, vice-admiraal Mathieu Borsboom zijn visie op het verleden, heden en de toekomst van de Koninklijke Marine. Volgens analisten wordt de 21^{ste} eeuw de eeuw van de politieke en militaire krachtmetingen, die zich vooral op zee zullen afspelen.

Kijkend naar het heden, dan zullen de Oceangoing Patrol Vessels (OPV's) een belangrijke rol gaan spelen. De Hr. Ms. Friesland is onder grote belangstelling op 22 januari jl. in dienst gesteld.

De vierde en laatste OPV Groningen is onlangs, op 16 januari, door Damen Schelde Naval Shipbuilding overgedragen aan de DMO.

En dan de toekomst. De vervanger van de Hr. Ms. Zuiderkruis, het thans in aanbouw zijnde Joint Support Ship 'Karel Doorman', is reeds in een ver gevorderd stadium van aanbouw. De verwachting is dat het schip in mei 2014 aan de DMO wordt overgedragen. In het artikel over het Joint Support Ship neemt Projectleider KTZ Paul de Leeuw ons mee in het wel en wee van het proces van behoeftestelling tot indienststelling. De toekomst, dat zijn ook onze jonge marineofficieren. In de nieuwe rubriek '10x aan het woord' verricht Max Borsboom (zoon van, maar dit is geheel toevallig) de aftrap.

Alhoewel de artikelen 'Militaire bijstand tijdens de watersnoodramp van 1953' en 'Nood op zee' ieder vanuit een andere invalshoek zijn geschreven wordt in deze artikelen benadrukt dat de krijgsmacht een belangrijke rol speelt als de nood aan de man is.

Zoals aangekondigd in het vorige nummer vindt u in dit Marineblad nadere informatie over de sollicitatie- en selectieprocedure voor de nieuwe voorzitter KVMO. Het hoofdbestuur hoopt op 15 april as. een advies te kunnen opstellen ten behoeve van de Algemene Vergadering op 13 juni 2013. Ik wens u veel leesplezier.

@voorzitter_kvmo



In het Marineblad komt u op verschillende pagina's een QR-code tegen. Hiermee kunt u met uw smartphone of tablet direct naar de website van de KVMO of andere sites, waar u aanvullende informatie kunt inzien of downloaden.

Om te kunnen scannen heeft u een QR-scanner nodig. Deze kunt u gratis downloaden in de iTunes store (Apple) of Googleplay store (android).



12



24



32



27

COLUMNEN

- 3 **VOORZITTER KVMO**
- 16 **SERGEI BOEKE**
- 23 **KO COLIJN**

MENSEN

- 17 **VACATURE**
voorzitter KVMO
- 24 **ERELEDEN**
Gerard Brand
- 32 **JONGEREN 10X**
Max Borsboom
- 33 **KOMEN EN GAAN**
Mark Heijligers en Tim Timmerman
- 35 **IN MEMORIAM**

ACTUEEL / KENNIS

- 4 **MARINE 525 JAAR**
KM 525 jaar innovatie
- 12 **JOINT SUPPORT SHIP**
Interview Projectleider
- 18 **REDDING OP ZEE**
'Nood op zee'

VASTE RUBRIEKEN

- 9 **REACTIES**
- 11 **CARTOON**
- 27 **HISTORIE**
60 jaar na watersnood
- 34 **KVMO ZAKEN**
KVMO Veteranendag
- 35 **ACTIVITEITEN**

Niet wegduiken voor de uitdagingen van deze tijd

‘525 jaar innovatie als overlevingsstrategie’

Op 8 januari openden wij het jubileumprogramma in het kader van 525 jaar Marine met een feestelijk startschot met vlaggenparades in de historische admiraliteitssteden en marinesteden. Bij het graf van Michiel Adriaenszoon de Ruyter in de Nieuwe Kerk in Amsterdam – de grootste zeeheld uit onze vaderlandse geschiedenis – stonden wij kort stil bij de rol die de Marine al eeuwen vervult in ons land. Een historie om trots op te zijn. Temeer omdat telkens weer nadrukkelijk blijkt hoezeer de welvaart in Nederland verbonden is met de veiligheid op zee. Behalve economisch is de Koninklijke Marine bovendien sociaal vervlochten met de Nederlandse samenleving. Duidelijk is ook: ons werk zit er voorlopig nog lang niet op.

.....
Speciaal voor deze eerste editie van het Marineblad ter ere van het 130-jarig bestaan van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren, het 525-jarig bestaan van de Marine én het feit dat 200 jaar geleden de status Koninklijk aan de Marine werd toegevoegd, geeft Commandant Zeestrijdkrachten, vice-admiraal Matthieu Borsboom, zijn visie op het verleden, heden en de toekomst van de Koninklijke Marine.
.....



Koninklijke Marine
525 jaar Innovatief

Onze economische afhankelijkheid van internationale en zeker ook intercontinentale goederenstromen maakt dat héél

Nederland een groot belang heeft bij wereldwijde veiligheid op en vanuit zee. En ook al ondervinden de meeste Nederlanders het geweld niet aan den lijve, onbeschermd de wereld over varen is nog steeds een risicovolle onderneming. Tal van incidenten en conflicten hebben door de eeuwen heen telkens opnieuw de rol en betekenis van de Marine bevestigd. Maar de tijden zijn wel veranderd in de afgelopen 525 jaar. De aard van conflicten tussen staten verandert en banditisme heeft een ander karakter gekregen. Het gevaar manifesteert zich vandaag de dag op andere plekken. De tegenstanders maken nog steeds gebruik van oorlogsbodems, maar ook van kleine snelle bootjes en drones. Ook beschikken zij over raketten die op zeer lange afstand worden afgevuurd, over vliegtuigen en helikopters, over zeemijnen, torpedo's en onderzeeboten die onzichtbaar naderen en een vernietigende werking hebben, over biologische, chemische en nucleaire strijdmiddelen.

Daarnaast hebben we te maken gekregen met steeds meer irreguliere tegenstanders die in een los verband opereren, vaak in kleine groepjes. Het vermogen om massale vernietigingskracht aan

te wenden is bovendien niet meer alleen voorbehouden aan grote mogendheden, maar voor iedereen voorhanden. Multidimensionaal, multidisciplinair en volledig onberekenbaar manifesteert zich het gevaar. Ook hoger in het geweldsspectrum. Het gevaar is er. Het is echt. En het valt niet te negeren.

Columnist Eric Vrijssen bracht het vorig jaar september in zijn bijdrage in Elsevier puntig onder de aandacht: “Zou het CPB eens kunnen calculeren hoeveel het kost indien Somalische piraten de Golf van Aden – en daarmee de route naar het Suezkanaal – volledig

.....
De realiteit is dat vrede en stabiliteit niet duurzaam zijn gebleken.
.....

domineren? Wat gebeurt er dan in de Rotterdamse haven? En kan het CPB ook eens becijferen wat de gevolgen zijn van een Talibanisering van Afghanistan en de bijbehorende terreuraanslagen op Westerse vliegtuigen? Of een conflict met Iran over de vrije doorvaart in de Straat van Hormuz? Het verbreken van het bondgenootschap met de Verenigde Staten, waardoor ook de handels- en investeringscontacten bevroren?” We hebben de calculatie niet gezien. Iedereen met gezond verstand kan op z'n klompen aanvoelen dat financiële rekensommen – hoe

overtuigend ook – niet het enige antwoord kunnen zijn. Dat heeft de Nederlandse regering al lang begrepen, zo blijkt wel uit de inzet van onder andere de Marine in de afgelopen jaren. Daarmee lijkt de vraag naar de relevantie van huidige inzet van de Koninklijke Marine afdoende beantwoord. Toch moeten wij ons bestaansrecht iedere dag weer bewijzen en verdedigen.

De open zee is van iedereen, zo hield Hugo de Groot de wereld voor 404 jaar geleden, in zijn Mare Liberum. Het principe van vrije handel op zee wordt nog altijd gebruikt als een uitgangspunt in het internationaal recht en het volkenrecht. Nu zien analisten een heel ander beeld opdoemen in de maritieme strategie van militaire grootmachten: de zee als ‘speeltuin’ van de supermachten. Opkomende supermachten als India, China en Brazilië manifesteren zich steeds nadrukkelijker op maritiem gebied, signaleert bijvoorbeeld het *The Hague Centre for Strategic Studies*. De realiteit is dat vrede en stabiliteit niet duurzaam zijn gebleken en zich niet wereldwijd voordoen.

Er zijn plekken waar instabiliteit heerst, waar conflicten op de loer liggen, maar ook waar de strijd al in alle hevigheid woedt. Diverse ideologisch geïnspireerde regimes in Afrika, de Arabische wereld en Azië leven op gespannen voet met hun buurlanden. Drugkartels zijn uitgegroeid tot multinationals die beschikken over meer financiële

middelen dan complete landen. Zij vreten zich steeds verder in de sociale en maatschappelijke bovenlaag van staten, bijvoorbeeld in West-Afrika, en maken gebruik van de modernste middelen, zelfs kleine onderzeeboten.

Als we vooruit kijken wordt het beeld niet rooskleuriger voor het maritieme domein. Analisten voorzien dat in de 21^{ste} eeuw politieke en militaire krachtmetingen zich vooral op zee zullen afspelen. Voorbeelden hiervan zien we nu al in het zeegebied van Oost- en Zuidoost-Azië. Met al zijn cruciale scheepvaartroutes en botsende territoriale claims kwalificeert dit zeegebied zich als primaire arena, stelt bijvoorbeeld geopolitiek analist Robert Kaplan. In de Zuid-Chinese Zee liggen grote olie- en gasvoorraden en dit gebied is voor alle Oost-Aziatische landen van groot belang als handelsroute. Door de Straat van Malakka passeert inmiddels al zes keer zoveel olie richting Oost-Azië, als door het Suezkanaal richting Europa. Claims van verschillende landen zijn een actuele bron van spanning in de regio en hun militaire aanwezigheid ontbeert het karakter van vrijblijvendheid. Spanning die ook directe gevolgen heeft voor de Nederlandse economie. Onze handels- en goederenstromen lopen immers dwars door die gebieden. Maar ook het westelijke deel van de

Indische Oceaan zal de nadrukkelijke aandacht van Europa en daarmee Nederland vergen omdat de focus van de VS op de Pacific en het Verre Oosten ons dwingt de vrije doorgang van fossiele brandstoffen naar Europa zelf te waarborgen.

Een ander gebied dat steeds nadrukkelijker in beeld komt is de Noordelijke-IJszee. Door het smeltende poolijs wordt de route 'om de Noord' bevaarbaar en dat ontsluit een belangrijke alternatieve handelsroute naar het Verre Oosten. Maar ook de nieuwe mogelijkheid voor de winning van aanwezige bodemschatten (vooral olie en gas) maakt dat claims een potentiële bron van conflict zijn. Op de zeebodem van de Noordpool is in ieder geval alvast een Russische vlag geplant, letterlijk. De foto daarvan is veelzeggend en vooral niet als een grapje bedoeld, maar als *statement* verspreid.

Het is té gemakkelijk om te doen alsof we die gevaarlijke plekken dan maar het beste links kunnen laten liggen. Te duur ook. Onze olie komt nu eenmaal voor een groot gedeelte uit het Midden-Oosten. Onze import en export verlopen nu eenmaal voor het grootste deel over zee van en naar Azië en Amerika. En we kunnen met goed fatsoen allerlei criminele activiteiten niet op hun beloop

laten. Ook al niet omdat we onszelf daardoor uiteindelijk voor nog veel grotere problemen stellen.

Dat de Marine in Nederland al 525 jaar een permanent inzetbaar karakter heeft, getuigt van de enorme veerkracht van onze organisatie. Door de eeuwen heen lopen namelijk ook bezuinigingen op Defensie als een rode draad door de geschiedenis. Telkens is echter weer gebleken hoezeer investeringen bepalend zijn voor de militaire slagkracht van onze zeemacht. Voordat de meest recente grote bezuinigingsslagen kwamen, hebben wij in 2005 een Marinestudie opgelopen. Daarin hebben we op een rijtje gezet voor welke taken de Nederlandse Marine zich logischerwijze gesteld kan zien. Op basis daarvan hebben wij voorgesteld om bepaalde middelen te reduceren en op andere punten capaciteit op te bouwen. Het resultaat is een diversiteit aan marinemiddelen die elkaar aanvullen en als geheel tot een effectief en efficiënt maritiem product leiden dat wereldwijd in het gehele geweldsspectrum inzetbaar is. Een maritiem product dat gecombineerd wordt door de intensieve samenwerking met de Belgische Marine. Dankzij ons jarenlange ABNL partnerschap hebben we een enorme efficiëntieslag gemaakt op het

gebied van opleiden, onderhouden en opwerken van onze eenheden. Een win-win situatie voor de beide marines die door velen als voorbeeld wordt gebruikt om internationale samenwerking verder op te baseren.

Het operationele concept waar de hedendaagse Koninklijke Marine op is gebaseerd, gaat uit van een logische samenhang tussen verschillende capaciteiten; verschillende eenheden vullen elkaar aan en zijn voorwaardelijk voor effectieve inzet. Zo is de inzet van onderzeeboten van onschatbare waarde voor de bescherming van oppervlakte-eenheden en ingeschepte mariniers, terwijl zij tevens ongezien informatie verzamelen voor de effectieve inzet van bovenwaterschepen en maritieme Special Forces, bijvoorbeeld bij piraterijbestrijding. Mijnenbestrijding is essentieel voor het openhouden van handelsroutes en logistieke lijnen. Luchtverdedigingcapaciteit maakt amfibische operaties mogelijk wanneer hoger in het geweldsspectrum moet worden geopereerd. Marinierseenheden, waaronder maritieme Special Forces, vormen de lange arm van de vloot landinwaarts, niet alleen voor crisisbeheersing maar ook voor 'upstream prevention': een 3D-benadering aan de voorkant van het conflict in plaats van daarna. Ook

vervullen zij een belangrijke rol op zee bij het boarden van gekaapte schepen en het beveiligen van de Nederlandse koopvaardij.

De Nederlandse marine werkt intensief samen met marines van andere grote landen. Exemplarisch daarvoor is de eerder genoemde samenwerking met België, maar ook de 40-jarige samenwerking in de UK/NL Amphibious Force. Op gebied van de aansturing van anti-piraterijoperaties hebben we de laatste jaren ook zeer intensief samengewerkt met alle grote zeemogendheden van de wereld. Door onze manier van samenwerken, hoogwaardig opgeleid marinepersoneel en het materieel dat wij tot onze beschikking hebben, staat we internationaal bekend als een 'benchmark navy'. Buitenlandse collega's zijn onder de indruk van wat wij aan capaciteiten overeind weten te houden met een relatief klein budget. Als de vervangingsprogramma's doorgaan als gepland, dan hebben wij ook in 2030 nog een marine die gedimensioneerd is om in voldoende omvang de gevraagde inzet te kunnen leveren. Samen met de andere krijgsmachtdelen zullen wij de

bijdrage leveren die met het oog op het Nederlandse veiligheidsbeleid in internationale context van Defensie wordt verwacht.

De enige echte reden dat de Marine al 525 jaar bestaat is het ongeëvenaarde aanpassingsvermogen, dat we door de jaren heen hebben ontwikkeld. Dat is geen verdienste om ons op te laten voorstaan, maar een bittere noodzaak. Innovatie is in feite de kern van onze overlevingsstrategie als organisatie. Als wij niet voortdurend waren blijven vernieuwen, hadden wij er nu heel anders voorgestaan. Dan waren wij ingehaald door de tijd en de veranderende omstandigheden. De diversiteit aan middelen is dus een wel doorgedacht concept. De keten van eenheden kan niet straffeloos worden doorbroken. Als één van de types eenheden wegvalt, dan heeft dat immers directe gevolgen voor

.....

*De diversiteit aan middelen
is een weldoordacht
concept.*

.....

de slagkracht op zee en daarmee de veiligheid van onze mensen en uiteindelijk de maatschappij.

Terwijl wij effectieve middelen in stand houden om ook hoger in het geweldsspectrum te kunnen blijven optreden, investeren we als Nederland in nieuwe innovatieve scheepsconcepten voor inzet lager in het geweldsspectrum. Dat bedenken we niet alleen, want de nieuwe concepten worden in samenwerking met de industrie, onderzoeksinstituten en de gebruikers verder ontwikkeld. Een gouden driehoek, die al jaren tot vernieuwende ontwerpen leidt. De geplande Oceangoing Patrol Vessels (OPV's) van de Hollandklasse zijn inmiddels alle vier in de vaart, waarvan twee formeel in dienst zijn gesteld (de tweede op 22 januari). Verder is er een geavanceerd Joint Support Ship Karel Doorman in aanbouw, ter vervanging van de huidige bevoorraders Hr.Ms. Amsterdam en Hr.Ms. Zuiderkruis. De nieuwe Doorman is een schip dat veel breder inzetbaar is en dat ook is ontworpen om materieel van de andere krijgsmachtdelen te vervoeren. Daarmee wordt de Koninklijke Marine dus nog veelzijdiger en flexibeler inzetbaar. De verwachting is dat de vraag naar het maritieme veiligheidsproduct eerder zal groeien dan afnemen.

Wij moeten ook in de toekomst steeds een passend antwoord hebben op de veiligheidsbehoefte die kenbaar wordt gemaakt. Daarom kunnen ook de huidige investeringen en innovaties niet de laatste zijn. De voorziene behoefte aan platforms met slagkracht, die in de toekomst nodig zijn om nationale en internationale taken te kunnen (blijven) uitvoeren, vereist planning. Maritieme capaciteiten die zijn afgestoten, kunnen immers niet zo snel worden teruggehaald als men zich zou kunnen wensen. De bouw van schepen en gereedstelling van varende eenheden neemt nu eenmaal jaren in beslag. Ondanks, of misschien wel dankzij de bezuinigingen, is het zaak dat wij vooruitdenken en voorbereid zijn. Dat zijn wij als Koninklijke Marine verplicht aan de Nederlandse samenleving.

De wereld lijkt zich toch anders te ontwikkelen dan direct aan het einde van de Koude oorlog werd verwacht. De vooruitblik gebaseerd op huidige trends en ontwikkelingen lijkt de verwachting te rechtvaardigen dat zich nieuwe uitdagingen op veiligheidsgebied zullen voordoen, mogelijk ook hoger in het geweldsspectrum. Vroegtijdige maritiem-militaire inzet kan wellicht nog meer dan nu al het geval is, bijdragen om tegen

relatief lage kosten preventief op te treden. Maritieme eenheden, vloot en mariniers, zijn immers bij uitstek geschikt om wereldwijd flexibel expeditionair te worden ingezet middels ongehinderde nadering van operatiegebieden over zee. In de logistiek die nodig is om ook andere krijgsmachtdelen en internationale partners te ondersteunen, kunnen

.....
Wij moeten ook in de toekomst steeds een passend antwoord hebben op de veiligheidsbehoefte.
.....

onze platforms in de toekomst meer dan ooit tevoren een cruciale rol spelen. Nederland zal steeds meer behoefte hebben aan middelen waarbij wij met een zeer beperkte bemanning belangrijke effecten kunnen sorteren onder de meest uiteenlopende omstandigheden. Wij onderstrepen hierbij het belang om te investeren in onze mensen en behoud van kennis.

De komende periode wordt binnen de krijgsmacht gewerkt aan een nieuwe toekomstvisie. De resultaten hiervan worden in de loop van 2013 bekend. Misschien komt het daarbij bij sommige mensen vreemd over om in deze tijd van economische crisis en bezuinigingen een pleidooi te houden voor investeren in méér Marine. Als vlootvoogd beschouw ik het echter als mijn plicht om duidelijk te maken dat we alleen in staat zijn om de taken uit te voeren die bij de zwaarmacht zijn belegd indien we verstandig omgaan met de mensen en de middelen die we hebben en in nieuwe concepten blijven investeren. Alleen dan zijn we opgewassen tegen de dreigingen van de 21^e eeuw, volgens sommigen een maritieme eeuw. Onze focus blijft daarbij op het beschermen van de Nederlandse belangen door wereldwijd bij te dragen aan veiligheid op en vanuit zee. Dat doen wij al 525 jaar en zullen we ook de komende 475 jaar blijven doen. <

Reactie

op artikel **“Officiëren Koninklijke Marine tevreden over het eigen leiderschap”**, door prof. dr. Aardema en MAJMARNSKMR ing. Van Riel MSc., Marineblad nr 7, 2012.



‘Vol verwachting begonnen we aan dit artikel over leiderschap. Die verwachting was gebaseerd op eerder werk van Aardema, met name zijn bijdrage “Politieleiderschap: verbinden bovenstroom en onderstroom” in de discussie over het leiderschap bij de politie. De toepasbaarheid daarvan op de KM is o.i. groot, dus we hoopten op een aanzet daartoe.

Na het lezen van het artikel bleef er van de verwachting weinig over. Van dit artikel kunnen wij geen brood bakken. Om even bij deze

metafoor te blijven: Aardema en Van Riel vragen aan de bakker of het brood op smaak is. We hoeven geen wetenschappelijk onderzoek te verrichten om te weten, dat die beroepsgroep best content is met de geproduceerde producten. Als we echt iets willen weten over de smaak, dan moeten we de consument benaderen. Het oordeel van de behoeftesteller is

een betere graadmeter daarvoor, dan het oordeel van de producent, en bovendien van groot belang voor de continuïteit van diens bedrijf.

Met betrekking tot leidinggeven is dat niet anders. De behoeftestellers zijn in dit opzicht degenen die leiding ontvangen. (daarover meer in een binnenkort van onze hand te verschijnen artikel in het Marineblad). We weten uit ervaring dat leiders, die bij hun “consumenten van leiderschap” peilen of “het product” als goed wordt ervaren binnen de KM slechts sporadisch voorkomen. Onderzoekers zouden een voor de KM organisatie waardevolle bijdrage hebben kunnen leveren, door dat voor de leiders te doen en het oordeel van de behoeftestellers te verzamelen. Dit is ons eerste bezwaar tegen het artikel en het onderliggend onderzoek. De uitslag van het onderzoek komt overeen met het algemene gevoel bij leiders binnen de KM. Het klopt allemaal wel, niet te moeilijk, niet te theoretisch, niet te kritisch en laten we maar overgaan tot de orde van de dag. De vruchteloze pogingen, die de KVMO, onze beroepsvereniging, in de loop der jaren heeft gewaagd, dit onderwerp op de agenda te krijgen en inhoudelijk te behandelen, bevestigen dit beeld. Wij hebben in onderwijs en tijdens trainingen echter wél gemerkt, dat na wat meer indringende vragen, veel officieren (gedurende één op één contacten) aangeven moeite te hebben met bepaalde aspecten van leiderschap, waaronder delegeren. De vragen, die Aardema en Van Riel hebben gesteld, nodigen ook niet uit tot een zelfkritische houding en missen o.i. de diepgang, die nodig is om het door ons aangegeven reële beeld te schetsen. Ons tweede bezwaar. Het derde bezwaar is het gebruik van het model

van Aardema. In eerste instantie wordt het gebruikt om inzicht te verschaffen in de complexe materie, die leiderschap nu eenmaal blijkt te zijn. Naar onze mening is dat de functie van een model. De volgende stap kunnen we nog billijken, nl dat er aan de hand van dit schema gezien wordt of de kwadranten herkenbaar zijn in het onderzochte leiderschap. Tegen de daarna gemaakte stap hebben we echter bezwaar. Hoewel de uitkomsten voor auteurs geen aanleiding geven om de waarschuwend vinger op te steken, wordt het model wel gebruikt om de uitkomsten te toetsen. Het vertoont daarmee kenmerken van een blauwdruk, zoals blijkt uit de aanbevelingen die gedaan worden. Het vierde bezwaar is daaraan verwant: één model (en een identieke vragenlijst) voor alle overheidsdienaren is twijfelachtig, indien de buitengewone verschillen tussen organisaties waar die overheidsdienaren werken, niet in ogenschouw worden genomen. Officiëren van de KM vergelijken met leidinggevend bij de gemeente Rotterdam, zonder de organisatie, structuur, doelstelling, aard, werkwijze, doelgroep, omstandigheden, te gebruiken materialen en materieel, personeel en hun competenties, de onderlinge afstemming personeel/ materieel, veiligheidssituaties, fysiek vereisten, taakuitvoering, voorbereiding, wederzijdse afhankelijkheid, gevaar, doorzettingsvermogen, moed, etc. van beide overheidsinstellingen te betrekken is vogels met vissen vergelijken. Het zijn beide dieren, maar daarmee houdt het wel zo’n beetje op.

Tot slot nog wat inhoudelijke aspecten. Misschien dat het 40 jaar geleden zinvol was geweest een onderscheid te maken tussen mariniers bestuurlijk en vloot bestuurlijk. Binnen het huidige Commando Zeestrijdkrachten bezetten mariniers en vloot officieren (veelal bij toerbeurt) dezelfde stoelen, voeren dezelfde taken uit en zijn dan geheel uitwisselbaar. Daarmee vervalt o.i. de basis voor onderscheid. Contrair aan wat auteurs vinden bestrijkt de definitie van leiderschap van Defensie meer dan het resultaatgerichte kwadrant (blz. 31 en 34). Hoewel stimuleren geen synoniem is van inspireren zal toch moeilijk te ontkennen zijn, dat inspireren thuishoort in het collega gerichte kwadrant. Daar waar de uitkomsten afwijken van het beeld van de gemiddelde overheidsdienaar gaan auteurs op zoek naar verklaringen. Het antwoord is simpel: wanneer organisaties op vrijwel alle aspecten van elkaar verschillen, mag het niet verwonderlijk zijn, dat op het gebied van leidinggeven eveneens verschillen zichtbaar zijn. Ook het verschil in kijk op de cultuur komt



Ceremoniële start van ‘Marine 525’ op de Dam, op 8 januari 2013.

KOLMARNS b.d. C.P.M. van Egmond en
LNTKOLMARNS KMR A.R. van Willigenburg

In hun reactie geven Van Egmond en Van Willigen aan dat hun verwachting niet uitkwam, na het lezen van ons artikel. De vraag dient zich dan aan of hun verwachting niet erg subjectief was? Ons onderzoek pretendeert namelijk niet het antwoord op alle (leiderschaps) vragen te geven, maar een bijdrage te leveren aan het debat rondom het thema leiderschap. Een onderzoeker kiest een bepaalde invalshoek, dat deze niet overeen komt met het perspectief dat Van Egmond en Van Willigenburg zouden kiezen, hoeft niet vreemd te zijn. Het staat de heren vrij om hun eigen bijdrage aan het debat te leveren. Van Egmond en Van Willigenburg gebruiken voor de materie rondom het thema leiderschap een wel erg eenvoudige metafoor van “vragen aan de bakker of zijn brood op smaak is”. Om

Het derde en vierde bezwaar hebben betrekking op het model. Geen enkel model doet 100% recht aan de werkelijkheid, maar biedt wel een kader om die werkelijkheid te toetsen. Daarnaast is het juist wel relevant om jezelf door middel van een model te vergelijken met andere organisaties. Met een “bij-ons-is-alles-anders-show” isoleer je jezelf en dat beperkt je blik. Niet verstandig als het gaat om het thema leiderschap. Het getuigt juist van professionele volwassenheid (die ik weldegelijk bij de KM) om jezelf te meten met organisaties waar je, op het oog, niet zoveel mee hebt. Ook al is dat de stad Rotterdam (waar zeker mariniers het nodige mee hebben).

Aan het eind van hun commentaar classificeren Van Egmond en Van Willigenburg het niet gevonden onderscheid tussen mariniersbestuurlijk en vloot-bestuurlijk als een open deur. Dat is niet terecht. Nog steeds bestaat binnen tenminste delen van de KM-organisatie het beeld dat er een groot verschil zou zijn

organisatie en haar product, terwijl zij eerder in hun commentaar aangeven dat de vergelijking van defensie met andere overheidsorganisatie op het gebied van leiderschap niet mogelijk is ("geen vissen met vogels vergelijken"). Dit is wel erg selectief.

Van Egmond en Van Willigenburg verwijzen in hun commentaar naar een nog te verschijnen artikel van hun hand rondom het thema leiderschap. In die zin kan hun commentaar op ons artikel als opmaat voor hun eigen artikel worden gezien. Wij zijn benieuwd naar de invalshoek die Van Egmond en Van Willigenburg hierbij kiezen en met name óf en zo ja wélk empirisch bewijs ze kunnen aandragen om hun voorstelling van zaken te staven.'

Mede namens prof. dr. H. Aardema,
Majoor der Mariniers KMR ing. R.L. van Riel
MSc

1 Aardema en van Riel, 2012. Marineblad November 2012. blz 35.
2 Nederlandse Defensie Doctrine. 2005. blz 50-51.

CARTOON





KTZ Paul de Leeuw

Op dit moment vindt bij Damen Shipyards in Galati, Roemenië de bouw plaats van het nieuwe Joint Support Ship 'Karel Doorman'. Met bijna 205 meter lengte en een maximum waterverplaatsing van bijna 28.000 ton wordt dit het grootste schip van de Koninklijke Marine.

Het Joint Support Ship is vernoemd naar schout-bij-nacht K.W.F.M. Doorman, die als eskadercommandant tijdens de Slag in de Javazee, op 28 februari 1942 om het leven kwam toen zijn schip, het vlaggenschip Hr. Ms. De Ruyter, tot zinken werd gebracht.

Het is het vierde schip bij de KM dat naar Karel Doorman is vernoemd. Daarvoor heeft de marine twee vliegdekschepen gehad die Karel Doorman heetten, een van de van de Activityklasse (1946-1948) en een van de Colossusklasse (1948-1968). Van 1991 tot 2006 voer het eerste M-fregat – en daarmee naamgever van deze klasse – onder zijn naam. Het leek de redactie van het Marineblad passend om in de maand februari, waarin traditiegetrouw de Slag in de Javazee wordt herdacht, aandacht te schenken aan het meest recente schip met de naam Karel Doorman: het in aanbouw zijnde Joint Support Ship.

In onderstaand interview geeft de Projectleider, KTZ ir. Paul de Leeuw antwoord op onze vragen over de voortgang van het project en over de gevolgen van de bezuinigingen.

Projectleider KTZ Paul de Leeuw over het Joint Logistic Support Ship 'Karel Doorman':

'Indrukwekkende maritieme logistieke capaciteit voor de hele krijgsmacht'

Artist impression Joint Support Ship



JOINT SUPPORT SHIP IN HET KORT

Aanleiding. De aanleiding voor de ontwikkeling en bouw van de Karel Doorman is gelegen in de Marinestudie uit oktober 2005. Deze studie bevatte maatregelen waarmee de samenstelling van middelen van het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) beter zou worden afgestemd op de toekomstige taakstelling.

De Marinestudie onderstreepte ook het toenemende belang van de ondersteuning van landoperaties vanuit zee. Dit heeft ertoe geleid dat de opvolger van Hr. Ms. Zuiderkruis, die na 36 jaar aan vervanging toe was, naast de klassieke taak van bevoorrading op zee ook voorzieningen moest krijgen voor de logistieke ondersteuning van eenheden op het land. Daarnaast is in het kader van de bezuinigingen op Defensie in de Beleidsbrief 2011* gesteld dat het Joint Support Ship ook de taken van het tweede bevoorradingsschip van de marine, Hr. Ms. Amsterdam, zal overnemen. Hr. Ms. Amsterdam zal dan net als Hr. Ms. Zuiderkruis van de sterkte worden afgevoerd.

Taken. De Karel Doorman richt zich op drie hoofdtaken, die wereldwijd zowel in het hoge als in het lage deel van het geweldsspectrum moeten kunnen worden uitgevoerd:

- **bevoorrading** op zee, waarbij maritieme eenheden worden ondersteund. Hiermee vervangt het schip Hr. Ms. Zuiderkruis en Hr. Ms. Amsterdam;
- **strategisch zeetransport**, inclusief het debarkeren en (re)embarkeren van personeel en materieel wanneer geen of beperkte havenfaciliteiten beschikbaar zijn;
- **sea basing**, waarbij landoperaties (initieel) vanuit zee worden ondersteund.

Welke gevolgen heeft de Marinestudie gehad op het project, dat al voor 2005 gestart was?

'Al in 1995 is begonnen met het opstellen van stafesen voor de opvolger van Hr. Ms. Zuiderkruis. Door opeenvolgende bezuinigingen schoof dit project steeds verder op.

Toen verscheen in 2005 de Marinestudie en werd naast de behoefte aan bevoorrading op zee en transportcapaciteit het toenemende belang van de ondersteuning van landoperaties vanuit zee onderkend. De studie leidde tot een herijking van de behoeftestelling voor de opvolger van Hr. Ms. Zuiderkruis. Naast bevoorrading moest het nieuwe schip ook *sea basing* operaties kunnen uitvoeren en het strategisch zeetransport kunnen verzorgen, ter ondersteuning van expeditieaire operaties. Denk hierbij

Het Joint Support Ship is de vervanger van Hr. Ms. Zuiderkruis, invulling van de Marinestudie 2005.

aan het vervoeren van bijvoorbeeld een *Patriot* batterij van de luchtmacht en pantservoertuigen van de landmacht. Dit strategisch zeetransport is belangrijk omdat in tijden van crisis de gegarandeerde beschikbaarheid van eigen vervoerscapaciteit essentieel is. Dan wil je niet afhankelijk zijn van commerciële, derde partijen. Deze herijking zorgde ervoor dat opnieuw achter de tekentafel moest worden plaatsgenomen, want de eisen die aan het nieuwe schip werden gesteld waren anders dan die aan een bevoorradingsschip.

Hoe is de fase tot de bouw van het project verlopen? Er was toch sprake van kostenoverschrijding bij het ontwerp?

'In 2006 is de Tweede Kamer akkoord gegaan met de nieuwe behoeftestelling en met de bouw van een Joint Support Ship voor de marine. In april 2006 is het huidige project gestart, toen onder leiding van mijn voorganger, KTZE (b.d.) ir. W.F.A. Roëll.

Tussen 2006 en 2009 werd het nieuwe ontwerp op een paar punten aangepast omdat de kosten te hoog waren. Ik noem twee voorbeelden van versobering, maar er

waren er veel meer. Aanvankelijk waren in het ontwerp 5 grote dieselgeneratoren gepland. Dit zijn nu 4 grote en 1 kleine geworden, hetgeen gevolgen heeft voor het voortstuwingsvermogen en hiermee de maximale vaart van het schip. Een ander voorbeeld van versobering is die van een speciale ruimte die was gepland voor het verbranden van afval van andere marineschepen, zoals fregatten die veel minder ruimte aan boord hebben. Zo'n verbrandingsruimte met een *incinerator* (vuilverbrander) bleek veel te duur, nu wordt het afval compact gemaakt en opgeslagen.

Ondanks de versoberingen bleven de kosten te hoog. Dat was wel frustrerend, want daardoor moest er verder worden bezuinigd. De overschrijding van de kosten lag echter ook aan verschillende prijsindexaties, die stijging van de kosten in de scheepsbouwindustrie, waarvoor over de jaren niet was gecompenseerd en die niet in de begroting waren opgenomen. Uiteindelijk zijn we er in 2009 toch in geslaagd het project in de buurt van de begroting te brengen. Er zijn nog wat kleine bezuinigingen op het ontwerp toegepast en het was uiteindelijk de toenmalige staatssecretaris De Vries die tijdens de bespreking van de kostenoverschrijding in de Tweede Kamer, november 2009, de Kamer waarschuwde dat het schip er in kwaliteit en operationele capaciteiten op achteruit zou gaan als nog meer op de kosten zou worden beknipt: de maximum besparing op het project was bereikt.

De Kamer ging akkoord met de bouw, waarna het contract met de hoofdaannemer, Damen Schelde Naval Shipbuilding (DSNS), kon worden getekend. Ook kon worden begonnen met de meer gedetailleerde engineeringsfase waarin onder meer de leveranciers worden geselecteerd voor de systemen aan boord. Dit speelde zich af in 2009-2010.'

Wat zijn de gevolgen geweest van de bezuinigingen op Defensie voor het project?

'Bezuinigingen bij Defensie spelen zeker een rol, ze drukken op het budget en hebben op een bepaald moment ook



de voortgang bemoeilijkt. Begin 2011 was er bij Defensie een bestedingsstop: ieder meerwerk dat zich tijdens de bouw voordeed moest breed worden gemotiveerd en verantwoord. Dit leidde tot extra papierwerk dat veel tijd in beslag nam, waardoor het project dreigde te stagneren. Dit was ook voor DSNS vervelend, stagnatie vormt een risico en kon hen geld gaan kosten.

Op een gegeven moment zijn betrokken partijen (DSNS en Defensie) bij elkaar gaan zitten om de mogelijkheden te bekijken om het project weer vlot te trekken. De bestedingsstop werd versoepeld waardoor we weer verder konden. En dat was hard nodig.

De bezuinigingen op Defensie worden ook merkbaar binnen de projectorganisatie zelf. Het kernteam bij DMO Projecten bestaat uit 3 mensen: projectleider, manager systeemintegrator en manager Integrated Logistic Support. Zij worden ondersteund door 5 mensen die ook voor het patrouilleschip werken: een planner, exploitatievoorbereider, controller, verwerver en algemene project ondersteuner. Samen vormen zij het Projectteam. Daaromheen houden, ook binnen DMO, zich nog gemiddeld zo'n 30 mensen bezig met het project. Binnen CZSK zijn daarnaast nog vele anderen betrokken bij de bouw en ontwikkeling, veelal vanuit hun specialistische, technische en logistieke kennis. Echter, veruit de meeste mensen werken slechts voor een deel voor dit project. En voor bepaalde expertises, bijvoorbeeld voor Integrated Logistic Support (ILS), moeten we inmiddels mensen van buiten inhuren omdat we nu en in de toekomst, door toedoen van de bezuinigingen en gemaakte keuzes, die kennis niet of nauwelijks meer in huis hebben.'

Wat zijn de gevolgen van de bezuinigingen voor de bedrijfsvoering aan boord?

'Daar is CZSK verantwoordelijk voor, maar ik kan er wel iets over zeggen. In de behoeftestelling van de Karel Doorman is gesteld dat de basis voor de bedrijfsvoering die van de Zuiderkruis en de LPD's genomen moest worden. Logisch, omdat taakelementen van beide type schepen in de Karel Doorman terugkomen. De behoeftestelling vormt ook de bron voor de stafes en het bestek, volgens welke het schip wordt gebouwd. Bestek en bedrijfsvoering zijn dus

op elkaar afgestemd en kunnen niet los van elkaar worden gezien. Sleutelen aan de een brengt een verstoring aan de ander en omgekeerd.

In het kader van de lopende bezuinigingen, die ook tot minder personeel leiden, heeft CZSK de bedrijfsvoering van het nieuwe schip tegen het licht moeten houden. Hierbij hebben ze ter vergelijking ook gekeken naar die van de nieuwe patrouilleschepen. Echter: naast de hierboven uiteengezette reden, is de Karel Doorman een ander type schip, arbeidsintensief, het is een werkschip, daar kun je niet met maar 50 man uit de voeten. Zo is het schip ook niet ontworpen. Uiteindelijk komt de bedrijfsvoering van de Karel Doorman uit op een behoefte van een vaste bemanning van rond de 160 mensen. Ik denk dat dit een reëel aantal is.

Om tijdens het project, onder druk van personeelsreducties, dit aantal op voorhand verder terug te brengen lijkt mij niet verstandig. Begin met standaard bemanningslijst, evalueer het bemanningsconcept tijdens de proefvaarten van het schip en pas daarna eventueel aan. Zo is dat ook met de Hr. Ms. Rotterdam gegaan, waar ik toen eerste officier van was. Die zou met 129 mensen gaan varen, maar na afloop van de proefvaarten werden dat er 146.

Kijk, met dit schip kun je, afhankelijk van de taakstelling, de opdracht, met detachementen het aantal mensen aan boord vergroten en toesnijden op wat gedaan moet worden: bijvoorbeeld met een medical team, een logistiek team, een peloton mariniers of een helikopterdetachement. Missie gericht bemannen noemt men dit. Er kunnen maximaal 300 mensen meevaren.

Bij puur strategisch transport, wanneer je van A naar B vaart, zonder dreiging, kun je uitgaande van de vaste bemanning met minder toe en kun je mensen thuis laten voor het volgen van een opleiding of het opnemen van achterstallig verlof. De ondergrens voor de Karel Doorman schat ik op 70 tot 80 mensen. Dat is ook de minimum configuratie die je nodig hebt om de veiligheidsorganisatie aan boord te garanderen. Het blijft tenslotte een oorlogsschip.'

Hoe 'joint' is het project?

In het ontwerp is natuurlijk wel meegenomen dat, om uitvoering te kunnen geven aan de *sea basing* taak, de Karel Doorman bijvoorbeeld geschikt moet zijn voor operaties met in principe alle typen helikopters die Defensie voert. Meer specifiek is geëist dat het schip met twee Chinook helikopters gelijktijdig en onafhankelijk van elkaar moeten kunnen opereren. Naast een voldoende ruim vliegdek dienen hiertoe ook specifieke onderhoudsfaciliteiten voor deze helikopters aanwezig te zijn. Er moet voldoende en passende opslagruimte zijn voor munitie in gebruik bij alle krijgsmacht delen. De ene munitie is de andere niet. Munitie is ingedeeld in verschillende gevarenklassen die niet allemaal bij elkaar in een ruimte kunnen worden opgeslagen. De Karel Doorman heeft deze ruimten zodat alle gangbare munitiesoorten meegevoerd kunnen worden.

En wat betreft het strategisch transport moet het schip geschikt zijn om het overgrote deel van het rollend materieel van Defensie en bijbehorende uitrusting te kunnen transporteren, van klein, tot groot en zwaar, variërend van een MB of LARO tot PHZ2000 of Patriot batterij inclusief ondersteuning. Dit stelt bijvoorbeeld bijzondere eisen aan de grote laadklep aan de achterkant van het schip, aan de deksterkte van het voertuigendek, het hefvermogen van de lift en kraan, de grootte, inrichting en conditionering van de opslagruimten aan boord, etc..'

Wat zijn voor u de grootste uitdagingen in dit project?

'De grootste uitdagingen liggen momenteel op het gebied van diensten en werkzaamheden die door de hoofdaannemer, Damen Schelde Naval Shipbuilding, zijn uitbesteed aan derden. Dit is overigens een normale manier van werken. Als opdrachtgever ben je echter niet altijd partij bij een probleem dat zich voordoet bij een onderaannemer. Hoewel het uiteindelijk wel gaat over jouw spullen, waardoor je geneigd bent toch zelf in te grijpen. Van groot belang is in dit geval heldere en goede communicatie tussen de verschillende partijen en een constructieve werkhouding. Daar is zeker sprake van tussen de DMO en DSNS.

Binnen Defensie ligt de grootste uitdaging voor het project bij de huidige reorganisatie met de bezuinigingen en personeelsreducties. We merken nu al dat bepaalde unieke expertises verdwijnen. Dit vraagt om creatieve oplossingen.'

Hoe verloopt de planning tot de indienststelling?

'Het schip is sinds 28 februari 2011 bij de Damen Shipyard Galati (DSGa) in Roemenië in aanbouw. Medio juli dit jaar is de (casco-) bouw van het schip gereed en is ook al een begin gemaakt met de zogenaamde inbedrijfstelling van diverse grotere systemen. In die periode zullen ook de eerste bemanningsleden zich in Roemenië melden. In de periode medio juli/augustus 2013 wordt het schip naar Vlissingen gesleept om daar bij DSNS in Vlissingen Oost te worden afgebouwd en verder in bedrijf te worden gesteld. Dat moet klaar zijn in mei 2014. Daarna start de

platformproeftocht van ca. 3 weken. In juni 2014 wordt het schip vervolgens opgeleverd aan de DMO. Aansluitend begint het garantiejaar: onder verantwoordelijkheid van DMO wordt het schip op allerlei aspecten conform overeengekomen protocollen beproefd. Alle punten die niet conform bestek zijn of praktische verbeterpunten kunnen zijn worden dan opgepakt, de zogenaamde proeftochtpunten. Veel punten worden al ter plekke tijdens de proefvaarten aangepakt. Dat voorkomt dat er nog een lange onderhoudsperiode na het garantiejaar nodig is. Na dit garantiejaar draagt DMO het schip medio 2015 – hopelijk met een minimum aantal restpunten – over aan CZSK.

Vanaf dat moment gaat het schip het gereedstellingsproces in, dat circa een half jaar duurt. Dit proces wordt afgerond door middel van de *Netherlands Operational Sea Training* (NOST) bij de *Flag Officer Sea Training* (FOST) in Plymouth, VK. Eind 2015 kan het schip dan daadwerkelijk worden ingezet. Een belangrijke deadline, want we hebben de tankercapaciteit binnen de vloot hard nodig.'

Tot slot: blijft u tot het einde van het project aan?

'Jawel en ook het projectteam blijft gedurende de resterende looptijd van het project in belangrijke mate intact. Dat is zeker in dit stadium van het project belangrijk, het voorkomt zo verstoringen. Bij de industrie, DSNS en onderaannemers is dit gelukkig ook zo. Hiermee wordt een succesvol resterend verloop van het project in belangrijke mate zeker gesteld. Mijn team en ik kijken uit naar de komende tweeëneenhalf jaar dat het project nog duurt.

Ongetwijfeld liggen er nog veel uitdagingen op ons pad. Deze samen aan te pakken en op te lossen geeft een enorme kick, dat is het mooie van de job. En dat je samen werkt, DMO, CZSK, DSNS en diverse onderaannemers, aan een uitdagend en relevant nieuwbouw project, weliswaar gerund door CZSK maar bestemd voor de hele krijgsmacht en buitenlandse partners, maakt het alleen nog maar interessanter en leuker.'

Noot

* 'Defensie na de kredietcrisis: een kleiner Krijgsmacht in een onrustige wereld'. De brief aan de Tweede Kamer waarin de bezuinigingen op Defensie werden aangekondigd en benoemd.



Scan de code met uw smartphone of tablet of ga naar www.kvmo.nl/2013, want daar gaat het interview verder:

- KTZ De Leeuw beantwoordt vragen over de (joint) inzetmogelijkheden van het schip.
- Facts & figures
- Bekijk 'realtime' de casco-bouw in Roemenië!
- Voor de link naar nog meer informatie over het project

column

De pen en het zwaard

Schrijven zit bij veel militairen niet in de genen. Toch is de pen een krachtig wapen dat, net zoals militair optreden, door oefening steeds effectiever wordt. In de geschiedenis hebben een aantal krijgsheren, van Caesar tot Rommel, hun militaire ervaringen op papier gezet.



.....
Winston Churchill werd beroepsmilitair omdat zijn schoolcijfers weinig anders toelieten.

.....
 Mr. S. (Sergei) Boeke is voormalig marineofficier en werkt nu als onderzoeker bij het International Centre for Counter Terrorism in Den Haag

Schrijvende generaals kunnen zo hun unieke *lessons learned* delen en tegelijk hun wapenfeiten op eigen voorwaarden bijschrijven in de geschiedenis. Maar als jonge militairen in de pen klimmen kan het resultaat minstens even interessant zijn. In de vroege twintigste eeuw springen twee jonge, schrijvende beroepsmilitairen in het oog die later zouden uitgroeien tot veel meer: Winston Churchill en Charles de Gaulle.

Winston Churchill werd beroepsmilitair omdat zijn schoolcijfers weinig anders toelieten. Zich goed uitdrukken, zowel op schrift als mondeling, was hem wel gegeven. In zijn prachtige boek 'My Early Life' beschrijft hij hoe hij zijn eerste officiersfunctie combineerde met een niet onbelangrijke nevenfunctie: hij was oorlogsverslaggever voor twee nationale kranten.

Met zijn artikelen en later boeken over zijn deelname aan veldtochten in India kon hij iets bijverdienen: zijn magere officierssalaris hield zijn extravagante levensstijl namelijk niet bij. Toen hoefde men niet te vrezen voor het misbruik van operationele gegevens, maar Churchill's neiging om de legertop op de korrel te nemen werd niet door alle militairen gewaardeerd. Na zijn overstap naar de politiek bleef Churchill schrijven, en in 1953 ontving hij de Nobelprijs voor de literatuur.

Charles de Gaulle kon ook zeer goed schrijven en spreken, en zijn boeken werden evenmin gewaardeerd door de legertop. In goed geschreven, bijna filosofische stukken pleitte hij in de jaren dertig onder meer voor een professioneel beroepsleger (*Vers l'Armée de Métier*) gebaseerd op manoeuvre-eenheden met tanks (*Le Fil de l'Épée*). Dit was vloeken in de kerk. Sinds de revolutie was het Franse militaire denken gebaseerd op de dienstplicht, en de bloederige loopgravenoorlog had de legertop overtuigd om juist sterke verdelingslijnen te bouwen. De Gaulle kreeg in beide kwesties – en later veel meer – uiteindelijk zijn gelijk in de geschiedenis.

Conformisme is dus niet de enige weg naar de top. Soms moet de militair geld bijverdienen en kan schrijven hieraan bijdragen. 'Embedded' is ook voor een andere uitleg vatbaar, al zijn de risico's in het tijdperk van internet en CNN groter. De legertop heeft een natuurlijke neiging schrijvende militairen niet op prijs te stellen. Vaak zitten generaals – en admiraals – met hun conventioneel denken en eigen belangen er goed naast, al wordt dit soms decennia later pas duidelijk. Kortom, zeker in roerige tijden als deze, mogen militairen best meer (kritisch) schrijven. Want wie schrijft die blijft, en juist het blijven moet komend jaar voor veel militairen en defensieonderdelen zekergestellt worden. <

INGEZONDEN MEDEDELING



Herinneringsboek Wereldreis Hr. Ms. Dolfijn in 1962

Vijftig jaar geleden maakte Hr. Ms. onderzeeboot Dolfijn een reis rond de wereld, waarin zij spannende oorlogs-patrouilles uitvoerde vanuit Nederlands Nieuw-Guinea. Ter herinnering daaraan wordt binnenkort een boek uitgegeven, waarvoor belangstellenden zich nog kunnen inschrijven.

De publicatie bevat o.m. het vaarschema met bezochte havens, de reisrapporten, patrouilleverslagen en bemanningslijsten, verhalen van bemanningsleden, krantenartikelen, en technische aspecten van de drie-cylinder 'Dolfijn-klasse' onderzeeboten.

Het boek (170 blz) is voorzien van 40 blz. illustraties, kaarten en foto's, waarvan 20 blz. in kleur. Het voorwoord is geschreven door de toenmalige commandant, Just Roele. Het boek wordt in eigen beheer uitgegeven onder hoofddirectie van de toenmalige oudste officier, Hans van den Bos.

Geschatte prijs € 30,00 (incl. verzendkosten) binnen Nederland. Belangstellenden kunnen zich voor 10 maart en bij voorkeur via e-mail, opgeven bij: J. Jan Willem van Waning, Neuhuyskade 55, 2596 XJ Den Haag (Tel: 070-324 63 70). E-mail adres: jjwvanwaning@veteranen.nl

Vacature Voorzitter KVMO

De KVMO is op zoek naar een nieuwe voorzitter. We zoeken een bij de vereniging betrokken lid, die samen met de andere bestuurders, vrijwilligers en actieve leden, verder vorm wil geven aan de ambities en de toekomst van onze vereniging.

De voorzitter is een hoofdofficier van de Koninklijke Marine in werkelijke dienst. De voorzitter is tevens duovoorzitter van de GOV|MHB. De voorzitter is gedurende de plaatsing volledig vrijgesteld van werkzaamheden voor Defensie op basis van de regeling Stichting Faciliteiten Centraal Georganiseerd Overleg Militairen.

Procedure

Voor de benoeming van de voorzitter wordt door het hoofdbestuur een afzonderlijke bindende voordracht gedaan. Het hoofdbestuur wordt ter gelegenheid van deze procedure bijgestaan door oudvoorzitter en erelid KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek. Kandidaten worden gevraagd voor 4 maart een c.v. te sturen naar het hoofdbestuur op onderstaand adres. Op basis van de ingezonden c.v.'s wordt een voorselectie gemaakt van kandidaten waarmee het hoofdbestuur gesprekken zal houden. Het hoofdbestuur zal in de bijzondere hoofdbestuur vergadering van 15 april een advies opstellen op basis van deze gesprekken. De voorzitter wordt in functie benoemd door de Algemene Vergadering van 13 juni 2013.

U kunt uw c.v. sturen naar:
 KVMO, t.a.v. het hoofdbestuur, Wassenaarseweg 2,
 2596 CH te Den Haag, of naar secretaris@kvmo.nl

Voor de eisen, competenties en taken met betrekking tot deze functie verwijzen wij u naar de website van de KVMO, www.kvmo.nl/vacature-vz

Ook kunt u contact opnemen met:
 KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek
 T 071 531 76 74
tsteenbeek@casema.nl

NOOD OP ZEE

Op juli 2011 neemt het Spaanse oorlogsschip *Almirante Juan de Borbón*, op dat moment deel van de NAVO-operatie *Unified Protector* (OUP), op ongeveer 75 mijl uit de Libische kust een honderdtal in nood verkerende mensen aan boord van een motorbootje met motorpech. De geredde personen hebben de Ghanese, Tunesische en Libische nationaliteit. Onder hen bevindt zich een 10-maanden oude baby en een zwangere vrouw.



Na vijf dagen van overleg tussen Spanje, Malta, Italië, Tunesië en de vluchtelingenorganisatie UNHCR worden de geredde personen overgezet naar een Tunesisch oorlogsschip en naar een vluchtelingenkamp in Tunesië overgebracht. Elke commandant van een oorlogsschip is bekend met de plicht om personen die op zee in nood verkeren te helpen en eventueel aan te boord nemen indien dat in levensbedreigende of mensonterende gevallen noodzakelijk is. Maar hoe en waar geredde personen, eenmaal aan boord, weer aan wal kunnen worden gezet is niet altijd even helder. Indien oorlogsschepen deelnemen aan multinationale operaties zorgt dit daarnaast ook voor verdere onduidelijkheid en onbegrip omtrent de verantwoordelijkheid over personen in

nood op zee. Wat zegt het internationale recht hierover? Wie dit raadpleegt komt er al gauw achter dat het geen eensluidende bepalingen bevat om geredde personen weer te ontschepen. Staten kunnen daarom verschillende standpunten innemen. Een aantal internationaal rechtelijke uitgangspunten is daarbij leidend. Deze bijdrage gaat kort in op de internationaalrechtelijke achtergrond van het verlenen van hulp op zee en stipt drie juridische kaders aan die voor staten de grondslag vormen om besluiten te nemen omtrent het ontschepen van geredde personen op zee.

Internationaal recht

De plicht om in nood verkerende personen op zee te helpen is een eeuwenoud maritiem gebruik en is ook in verschillende verdragen vastgelegd. De belangrijkste vier verdragen die bepalingen bevatten over het verlenen van hulp op zee zijn: het

.....
De plicht om in nood verkerende personen op zee te helpen is een eeuwenoud maritiem gebruik.

SOLAS-verdrag, het SAR-verdrag, het VN-Zeerechtverdrag en het Salvage-verdrag.¹ Het zeeoorlogsrecht², dat alleen in bijzondere gevallen geldt, bevat daarnaast ook nog regels met betrekking tot het geven van hulp aan schipbreukelingen na een gevecht op zee. In de loop der jaren zijn deze verdragen met betrekking tot het verlenen van hulp op zee aan revisies onderhevig geweest.³ Wie de verdragen leest, ziet dat de teksten grotendeels met elkaar overeenkomen en in drie beginselen zijn samen te vatten:

1. *The duty to provide assistance*: de plicht van een kapitein/commandant om assistentie te verlenen aan personen die op zee in nood verkeren en zo snel als mogelijk, rekening houdend met de veiligheid van het eigen schip en bemanning, naar de plek van nood te navigeren.
2. *Non-discriminatie*: het maakt niet uit wat de status of nationaliteit is van de personen die in nood verkeren. Iedereen, of het nou een vluchteling, asielzoeker, mensensmokkelaar, personen van een plezierjacht of minderjarige solozeilers zijn, moet gered worden.
3. *The duty to rescue*: de plicht van staten om nationale wetgeving op te stellen die de hulpverleningsplicht waarborgt, effectieve en adequate *search & rescue* (SAR) organisaties in te richten en te onderhouden, geredde personen naar een veilige plek te brengen en samen te werken met andere staten die betrokken zijn bij een incident.

Staat versus kapitein/commandant

Een belangrijk onderscheid in deze drie beginselen is dat het laatste beginsel zich richt tot de *staat*, terwijl de eerste en tweede plicht zich tot de *kapitein/commandant* van een schip richt. Niet voldoen hieraan kan leiden tot bestraffing via het nationale recht. De *duty to rescue* vult de hulpverleningsplicht van een kapitein aan en richt zich op het sluitstuk van een hulpactie op zee: hulp bieden aan de geredde personen en ondersteuning bieden aan de kapitein, die letterlijk met de situatie op zee zit opgescheept. De reikwijdte van de statenverplichting is echter ook meteen het probleem. Het huidige internationaal recht kent namelijk geen *verplichting* voor staten om geredde personen op hun territorio toe te staan. Omdat een reddingsoperatie impact heeft op het economisch verkeer en een schip doorgaans niet de beste plek is om een groot aantal extra personen te verzorgen, bestaat er een gebruik dat geredde personen in de eerstvolgende of dichtbijzijnde haven worden afgezet. Dit 'gebruik' wordt echter niet altijd geaccepteerd als een recht voor de geredde persoon, laat staan een plicht voor de kuststaat.

Toepasselijkheid op oorlogsschepen

Sommige verdragen geven aan dat de regels niet van toepassing zijn op oorlogsschepen, maar dringen niettemin aan op naleving ervan. In andere verdragen zijn oorlogsschepen echter niet uitgezonderd. Kort genomen moet men ervan uitgaan dat de plicht om hulp te verlenen ook van toepassing is op commandanten van oorlogsschepen, maar dat sommige detailregelingen die van

De boot met aan boord vluchtelingen die in juni 2011 door het Spaanse oorlogsschip Almirante Juan de Borbón zijn gered. (www.mde.es)



Vluchtelingen komen aan boord van de Almirante Juan de Borbón. (www.mde.es)

De Nederlandse mijnenjager Hr. Ms. Zierikzee heeft in 2011 bijgedragen aan de onderschepping van een rubberboot met migranten voor de Spaanse kust.



.....
**Geredde personen
 kunnen niet aan
 wal worden
 gezet van een
 land zonder
 toestemming van
 dat land.**

toepassing zijn op de civiele scheepvaart in beginsel niet kunnen worden afgedwongen op oorlogsschepen. Recent heeft de regering nog eens onderstreept dat commandanten van oorlogsschepen (op grond van het VN-Zeerechtverdrag en het gewoonterecht) verplicht zijn opvarenden in nood te hulp te komen.⁴ Terwijl een kapitein kan worden gestraft voor het nalaten van de verplichting, komt er voor het optreden van een oorlogsschip ook bij dat dit optreden direct aan de staat is toe te rekenen, omdat de commandant een staatsfunctionaris is.

.....
**De hulpverlenings-
 plicht op zee geldt
 in vredes-, crises- en
 oorlogstijd.**

Optreden in internationaal verband
 De hulpverleningsplicht op zee geldt in vredes-, crises- en oorlogstijd; ook wanneer oorlogsschepen zijn ingezet in internationaal verband. Omdat de plicht is verbonden aan staten en commandanten en niet aan internationale organisaties, wordt deze plicht niet overgenomen door een internationale commandant die namens een internationale organisatie leiding geeft aan een internationaal verband. Een internationale commandant kan wel richtlijnen uitgeven om ondergeschikten te wijzen op de plichten uit het zeerecht, maar kan geen besluiten nemen die betrekking hebben op hulpverlening op zee door één van de oorlogsschepen in het verband, die alleen door een staat kunnen worden genomen. Oorlogsschepen zijn voor een specifiek mandaat onder het commando van een internationale organisatie gesteld waarin doorgaans niet de bevoegdheid

is gemandateerd om ook besluiten te nemen in gevallen van nood op zee. Met andere woorden: de hulpverleningsplicht op zee blijft bij de staat en de nationale commandant. Ook dit is recent nog eens door de Nederlandse regering verwoord in een antwoord op kamervragen met betrekking tot een incident op zee en de betrokkenheid van de NAVO: "De NAVO heeft als organisatie geen formele verantwoordelijkheid of rol bij reddingsoperaties..."⁵

Aan boord: wat dan? Drie internationaalrechtelijke kaders

Is eenmaal besloten dat de noodsituatie op zee noopt tot het aan boord nemen van personen, dan doet de volgende vraag zich voor: wat te doen met de aan boord genomen personen? Het antwoord op deze vraag is aan verschillende factoren onderhevig en laat zich vanuit juridisch perspectief onder meer leiden door een aantal internationaalrechtelijke kaders. Hieronder stip ik de drie meest in het oogspringende kaders aan: staatssoevereiniteit, verdragen en mensenrechten.

Staatssoevereiniteit

Het beginsel van staatssoevereiniteit brengt met zich mee dat een staat zelf kan besluiten wie het toelaat op het territorium. Aangezien staten gelijk zijn aan elkaar (in juridisch jargon: *par in parem non habet imperium*), kunnen staten elkaar niet

dwingen personen toe te laten. Wie wel of niet en onder welke omstandigheden wordt toegelaten zal doorgaans zijn vastgelegd in nationale wetgeving, zoals immigratiewetgeving. Het praktisch gevolg van staatssoevereiniteit voor hulpverlening op zee is duidelijk: geredde personen kunnen niet aan wal worden gezet van een land zonder toestemming van dat land. Staatssoevereiniteit heeft echter ook een positief aspect: een staat zal zich over het algemeen verantwoordelijk voelen voor haar onderdanen. Dit kan staten doen besluiten om oplossingen te zoeken om geredde onderdanen weer aan land te krijgen.

Verdragen

De *duty to rescue* houdt onder meer een plicht voor staten in om onderling te coördineren in gevallen van nood op zee. Die coördinatie kan plaatsvinden door onderling afspraken te maken in bijvoorbeeld verdragen, maar ook in *ad hoc* gevallen indien er niets geregeld is. In een verdrag kan worden afgeweken van het beginsel van staatssoevereiniteit. De vraag in een specifiek geval kan dus zijn of er verdragen bestaan tussen de betrokken landen waarin de snelle afhandeling van een situatie op zee is geregeld. Het SAR-verdrag is in dit verband interessant met betrekking tot het ontschepen van personen. Een aanvulling op het SAR-verdrag van 2006 geeft aan dat het land in wiens SAR-regio het incident heeft plaatsgevonden de primaire verantwoordelijkheid heeft om personen naar een veilige plek (*place of safety*) te brengen. Deze regel kent echter nog een aantal tekortkomingen om een sluitende oplossing aan te dragen. Drie tekortkomingen zijn:

- Een staat moet wel partij zijn bij het SAR-verdrag en de aanvullingen daarop om gebonden te zijn aan de afspraken;
- Een heldere definitie van een *place of safety* ontbreekt;
- Het verdrag reikt niet verder dan een verantwoordelijkheid tot *coördinatie* en breekt daarom niet het beginsel van staatssoevereiniteit.

Met betrekking tot een *place of safety* wordt er niet vanuit gegaan dat dit vanzelfsprekend het land is in welke SAR-regio het incident heeft plaatsgevonden. Hoewel dit wel kan, betekent het hebben van de coördinerende rol niet

vanzelfsprekend dat personen *dus* naar het land gaan die de regie voert. Ook in die zin doorbreekt dit dus het beginsel van staatssoevereiniteit niet. Anders dan de plicht tot samenwerking geeft het verder niets doorslaggevend om personen weer snel aan land te kunnen zetten. Bekend met deze tekortkomingen heeft de *International Maritime Organization* (IMO) in 2009 wel een *principle* aangenomen waarin staat dat:

*'(...) if disembarkation from the rescuing ship cannot be arranged swiftly elsewhere, the Government responsible for the SAR area should accept the disembarkation of the persons rescued in accordance with immigration laws and regulations of each member state into a place of safety under its control.'*⁶

Mensenrechten

Naast het internationaal recht van de zee kunnen ook mensenrechten een rol spelen bij het proces om geredde personen weer aan wal te zetten. Het probleem is doorgaans niet de omgeslagen jachtzeiler, maar (groepen) personen die vanwege de slechte situatie gevlucht zijn uit hun land en ook niet meer terug willen of kunnen. Het mensenrechtelijk beginsel van *non-refoulement* (niemand zal tegen zijn/haar wil worden uitgezet of teruggestuurd worden naar een land waar onder meer gevreest moet worden voor het leven) kan terugsturen uitsluiten, of de eerstvolgende of dichtstbijzijnde haven diskwalificeren als een *place of safety*.

Mensenrechten op zee hebben daarnaast ook effect op de plicht om hulp te verlenen. Er bestaat geen eensluidende definitie van de reikwijdte van de directe hulp die *op zee* geleverd moet worden. Dit leidt vanzelfsprekend tot uiteenlopende meningen. Is het voldoende om een boot te voorzien van water, voedsel, medische hulp en gas of houdt de plicht meer in dan dat? Moet hulp geboden worden wanneer er sprake is van een situatie die lijkt op mensonterende omstandigheden, overvol en vies, maar waarvan de boot nog steeds zeewaardig genoeg is om de kust te bereiken? Zijn deze personen *in danger of being lost or in distress at sea*; criteria die in maritieme verdragen zijn vastgelegd? Volgens bijvoorbeeld *Human Right Watch* is het geven van essentiële benodigdheden een minimalistische benadering en gaat niet ver genoeg om aan de plicht te

.....

Hoewel Malta weigert de geredde personen aan wal te laten, neemt het wel de baby en de zwangere vrouw op in een ziekenhuis.

.....

hebben voldoen. Kan een staat, via het handelen van de commandant van een oorlogsschip, uiteindelijk verantwoordelijk worden gesteld voor onvoldoende zorg, die misschien wel uiteindelijk leidt tot de dood? Steeds meer wordt aan de reikwijdte van de verplichting niet slechts de zuivere zeevaardersplicht als uitgangspunt genomen, maar wordt de discussie ook in de richting van verplichtingen op basis van mensenrechten geduwd. Het samenvloeien van de verplichtingen uit deze twee internationaalrechtelijke rechtsregimes (mensenrechten en zeerecht) kan de reikwijdte van de plicht tot het verlenen van hulp en daarmee de verplichting om mensen aan boord te nemen vergroten.

Libië

Verplaatsen wij ons nu weer in de positie van de Spaanse commandant uit de inleiding, dan ziet hij het volgende juridische landschap om zich heen: de geredde personen werden in de SAR-regio van Malta opgepikt. Het Spaanse oorlogsschip is kort na de reddingsactie richting Malta gevaren en bevindt zich dicht bij de territoriale zee van Malta. Malta is echter geen partij bij de aanvulling op het SAR verdrag⁷ en stelt zich op het standpunt dat geredde personen moeten worden afgeleverd in de dichtstbijzijnde haven vanaf waar ze zijn opgepikt. Dat is niet Malta, maar het Italiaanse eiland Lampedusa. Italië, reeds overspoeld door duizenden vluchtelingen stelt zich op het standpunt dat de verantwoordelijkheid om een *place of safety* te vinden bij het land ligt van de SAR-regio waarin het incident zich heeft voorgedaan: Malta. Hoewel Malta weigert de geredde personen aan wal te laten, neemt Malta wel de baby en de zwangere vrouw op in een ziekenhuis.

De geredde personen aan boord vallen onder de Spaanse jurisdictie omdat zij zich op een Spaans oorlogsschip bevinden, maar de nationaliteit (Ghanees, Tunesisch en Libisch) van de geredde personen maakt meer landen belanghebbende. De situatie in Libië zorgt ervoor dat het terugzenden van personen naar Tripoli onwaarschijnlijk is. Daarnaast ligt het niet voor de hand om een oorlogsschip dat deelneemt aan de NAVO-operatie tegen Libië in een Libische haven te laten afmeren. Diplomatiek overleg resulteert uiteindelijk in de oplossing dat Tunesië -in samenwerking met het UNHCR- de geredde personen overneemt.⁸

In de nasleep van het incident probeert de Maltese minister van Binnenlandse Zaken verhaal te halen bij de NAVO omtrent de vraag waarom de NAVO het schip richting Malta heeft gestuurd.⁹ De NAVO stelt zich echter op het standpunt dat geredde personen een nationale verantwoordelijkheid zijn en zij een dergelijk besluit niet kan nemen. Desondanks pleiten mensenrechten organisaties ervoor om de NAVO een verantwoordelijke rol te geven. Tenslotte probeert Italië de NAVO aan te sporen om de VN-resoluties met betrekking tot Libië zo te interpreteren dat noodhulp op zee toch een NAVO verantwoordelijkheid wordt.

Conclusie

Uit het incident en het internationaal recht met betrekking tot het weer aan wal zetten van geredde personen, kan de conclusie worden getrokken dat de staatssoevereiniteit, bijvoorbeeld via verdragen, momenteel nog niet ten gunste van de onverwijld afhandeling van geredde personen terzijde is geschoven. Hoewel dit niet hoeft te betekenen dat daarom het afzetten van geredde personen meteen tot een slepend probleem leidt, kunnen in bepaalde regio's, waar bootvluchtelingen een ernstig bron van zorg zijn, andere overwegingen, zoals politieke, leiden tot verharding van de juridische standpunten. De *Jesuit Refugee Service* in Malta meende na het bovenbeschreven incident dat: *'While we understand States' legitimate concern regarding the long-term implications of allowing immigrants to disembark on national territory, we believe that people are more important'*.

Tot slot onderstrepen de ervaringen van OUP dat ook de maritieme dimensie te maken kan krijgen met vluchtelingenstromen waarmee rekening gehouden moet worden; of je nou verantwoordelijk bent of niet. <

column

Blowback

De schermutselingen in de Sahel, en in het bijzonder in Mali, zijn op een nogal wrange manier heel leerzaam. Het Franse besluit, half januari, om tot actie over te gaan wordt dapper maar riskant gevonden.



Kon het antwoord van de Ansar Dine rebellen zelf ("we hebben de Fransen in een val gelokt waaruit ze niet kunnen ontsnappen, welkom in de hel!") nog verwacht worden, het commentaar dat de Amerikaanse VN-ambassadrice Susan Rice zich liet ontglippen ('slecht voorbereid, *a crap*') was nu niet bepaald bemoedigend, laat staan dankbaar.

Maar de Amerikanen moeten ook bij zichzelf te rade gaan en nog eens stilstaan bij het begrip 'blowback'. Dat woord heeft voor hen ten minste twee betekenissen. In de jaren tachtig trainden ze jihadvrijwilligers voor de strijd tegen de Sovjetbezetter in Afghanistan, om hen jaren later als Al Qaidakrijgers weer tegen te komen. Les 1: let op dat je vandaag niet je vijand van morgen traint.

Volgende ervaring: in Irak zat de afschuwelijke dictator Saddam Hoessein. In een omstreken oorlog werd hij tien jaar geleden door de VS verdreven, maar in de chaotische bezettingsjaren na 2003 werd Irak een broedplaats voor AQI (Al Qaida in Irak), een kwaadaardige uitzaaiing van de in Afghanistan bijna verslagen beweging. Les 2: let op dat contraterrorisme niet méér terrorisme voortbrengt.

En nu komt daar een derde ervaring bij. De kwaal komt tegenwoordig op het medicijn af, niet andersom. Door een betrekkelijk lokale rebellie in het noorden van Mali – eigenlijk meer een oud verlangen van Toearegs naar autonomie – uit de hand te laten lopen is daar een nieuwe variant van 'blowback' in de hand gewerkt. Al Qaida mag dan nauwelijks meer gezien worden als de strak geleide multinational die vanuit HQ Pakistan een systeem van regionale terreuraanslagen regisseerde, de wereldwijde *War on Terror* heeft tien jaar later wel een soort jihad-vreemdelingenlegioen voortgebracht dat bereid is om ieder conflict waar het enig brood in ziet van 'hulp' te voorzien.

Dat blijkt uit de strijd in Syrië, de Hoorn van Afrika, Jemen, Libië en nu ook in de Sahel. Het legioen bestaat steeds uit een lokale component en een welgetrainde mobiele eenheid die de methoden van COIN intussen wel kent. Niet zelden zijn een paar honderd van deze strijders in staat een conflict tijdelijk te kapen. In Mali zijn zij nota bene versterkt met overgelopen elite-eenheden van de junta, die vorig jaar een militaire coup in Bamako pleegde en net een AFRICOM *counter terror training* in het kader van Enduring Freedom hadden ontvangen.

Schrale troost is slechts dat de 'hulp' nergens geliefd is omdat zij snel vervreemdt van de oorspronkelijke en plaatselijke doelstellingen van het conflict. Les 3: opstanden vragen om snel politiek maatwerk, lokale oplossingen, laat er geen standaard terreurchapters op los. <

.....

Opstanden vragen om snel politiek maatwerk.

.....

Prof. dr. J. (Ko) Colijn is defensiespecialist, directeur van 'Instituut Clingendael', redacteur van *Vrij Nederland* en hoogleraar aan de Erasmus Universiteit Rotterdam

LTZA1 Martin Fink is universitair docent Recht aan de Faculteit Militaire Wetenschappen (FMW) van de NLDA.



Scan de QR-code voor de voetnoten bij dit artikel of ga naar www.kvmo.nl/2013

.....
*In 2013 bestaat de
 KVMO 130 jaar. Een
 jubileumjaar waarin
 speciaal aandacht zal
 worden geschonken
 aan de ereleden van de
 vereniging.*

Gerard Brand

In dit nummer een gesprek met Gerard Brand (1939), de eerste door de minister vrijgestelde functionaris voor de vereniging die zich heeft ingezet als secretaris van 1974 tot 1977 en vervolgens als voorzitter van 1981 tot 1984.

Hoe is de vereniging ertoe gekomen, u erelid te maken?
 'Zoiets weet je natuurlijk nooit precies, maar wordt toch altijd als een blijk van waardering toegekend voor iemands inzet. Ik ben er in elk geval trots op dat ik tot erelid ben benoemd.

Toen mij in 1974 gevraagd werd *full time* secretaris van de VMO te worden werd mij dat van alle kanten afgeraden omdat het ten koste zou gaan van mijn carrière. Kennelijk werd een dergelijke functie als buiten de orde en bedreigend voor betrokkene beschouwd. Jan Hoffmann werd op datzelfde moment voorzitter naast een drukke baan. Wij waren samen van mening dat de VMO moest veranderen van een gezelligheidsvereniging in een vereniging die zich ook met het personeelsbeleid en de marine als geheel moest bemoeien. Tot die tijd lieten de officieren de onderofficieren de kastanjes uit het vuur halen en wij vonden dat dit niet zo kon blijven.

Het was een enorme uitdaging en een niet eenvoudige opgave omdat een aantal leden om allerlei redenen tegenstand bood en het liever bij een gezelligheidsvereniging wilde houden. Het personeelsbeleid in die tijd was bepaald anders dan nu. Er werd uitgegaan van "ontberingen maken je sterk; dus niet zeuren" en dat had ook een functie: het vergrootte de zelfstandigheid en het incasseringsvermogen van de marineman en dat heb je in operationele situaties ook nodig.

In die tijd waren er ingrijpende politieke ontwikkelingen, terwijl de koude oorlog nog allerminst voorbij was. Het was de tijd van Den Uijl, Vredeling, Stemerding, de VVDM (vereniging van dienstplichtige militairen), lange haren, groetplicht. In het algemeen: de krijgsmacht moest "vermaatschappelijken" en tegelijkertijd speelde aantasting en afbrokkeling van (overheids)gezag. Er werden grote bezuinigingen doorgedrukt want het was in die tijd ook crisis. De kruisers moesten eruit en evenzo de Neptunes.

Samen met de VBZ heb ik in 1975 o.l.v. Hoffmann een vreedzame protestvergadering in de RAI georganiseerd tegen de bezuinigingsmaatregelen van de regering voor de marine. Het was een indrukwekkende bijeenkomst: de grootste protestbijeenkomst door militairen in ons land ooit. Ruim 8000 matrozen, onderofficieren en officieren gezamenlijk, als één familie bijeen (de rest van de marine zat op zee).

Kort daarvoor had een formatie Neptunes door laag te vliegen over het Binnenhof letterlijk en figuurlijk veel politiek stof doen opwaaien. De aandacht van politiek en media was hiermee volledig naar de marine getrokken en er werd in de politiek zelfs openlijk getwijfeld aan de loyaliteit van de marineleiding (die zich van geen kwaad bewust was). De bezuinigingsplannen werden wel bijgesteld.

In mijn tijd als secretaris ben ik de eerste geweest die officieren met bezwaarschriften en advies heb bijgestaan



Het aanbieden van het Marineblad over de Noordzee aan Minister-President Biesheuvel.

als ze tussen schip en ka waren geraakt; bijvoorbeeld na een geschil met de commandant of na een kwestieuze beoordeling. Ik was toen van mening dat we binnen de vereniging een ingang moesten hebben waar collega's met dergelijke problemen terecht konden. De marine had in die tijd nog adviesraden waarachter men zich kon verschuilen en ook de beginselen van behoorlijk bestuur – zoals het motiveringsbeginsel – waren nog geen gemeengoed. Zonder een inhoudelijk oordeel over de casus te geven, zorgde de VMO zo in ieder geval voor een eerlijke procesgang.

Toen ik secretaris was van CZMNED werd ik in 1981 gevraagd voorzitter van de VMO te worden. Ondanks de hernieuwde waarschuwingen dat ik mijn carrière (lees: bevordering) hiermee op het spel zou zetten, heb ik het gedaan. Deze waarschuwingen bleken later in formele en materiële zin ook voor mij betekenis te krijgen toen er een staatssecretaris van Defensie aan te pas moest komen om ervoor te zorgen dat de krijgsmachtdelen inzake loopbaan en carrière van vrijgestelde militairen tijdig tevoren duidelijk over de vooruitzichten zouden zijn. Een baanbrekende uitspraak voor alle opvolgers.

In mijn tijd als voorzitter heb ik vele ontwikkelingen meegemaakt die zich in verenigingsverband voor het eerst aandienen. Dat maakte de functie interessant en uitdagend. Ik heb het in het belang van de vereniging, van de marine en van Defensie nodig gevonden om in samenspraak met collega-verenigingen in de krijgsmacht kritisch te zijn en de kritiek waar het kon uit te dragen. Ook naar de Tweede Kamer.



Het waren spannende tijden. Er bleken vele operationele tekorten te zijn. Er was bovendien animositeit tussen de krijgsmachtdelen: wie krijgt het geld en het materieel. Er werd gevochten om de budgetten en met begrotingen werd flink gemanipuleerd. De bureaucratie was verlamd; daar zou in gesneden moeten worden.

In mijn jaarrede 1983 zei ik daarover het volgende: "Dring de bureaucratie van de krijgsmacht in vredetijd rigoureuus terug door delegatie van taken, bevoegdheden en anders gestructureerde verantwoordelijkheden een kans te geven. Het doorlichten van een centraal apparaat en bestaande regels zou wel eens tot aanzienlijke besparing kunnen leiden; alleen al doordat de besluitvorming overzichtelijk, direct en doelgericht zou worden".

Dit is anno 2013 helaas nog steeds actueel.

.....

Er bleken vele operationele tekorten te zijn. Er was bovendien animositeit tussen de krijgsmachtdelen: wie krijgt het geld en het materieel.

.....

Het "verwerven" in 1983 van het predicaat Koninklijk via marineleiding, chef militair huis, secretaris beschermheer en minister van Defensie was een project van het verzamelen van erkenning en waardering voor een 100-jarige, springlevende vereniging op ideële grondslag (een voor zijn taak berekende zeemacht) met een behoorlijke staat van dienst.'

Volgt u de KVMO nog?

'Ja, op de voet en intensief. Ik lees alles in het Marineblad en voel me nog steeds buitengewoon betrokken bij de KVMO. Ik ben gelukkig nog in staat – zelfs na 23 jaar uit de KM – ook recent bij te dragen aan artikelen in het Marineblad over de bezuinigingen en organisatorische veranderingen binnen Defensie. Zoals gememoreerd moet vooral de Haagse bureaucratie veel kleiner worden.'

Hoe vindt u dat het gaat met de vereniging?

'Ik vind dat de KVMO de afgelopen jaren ongelofelijk knap en op een goede manier opereert en soms tegen de stroom in roeit. De crisis van nu is de ergste crisis van na de oorlog (veel onzekerheden; weinig leiderschap). De taak van voorzitter is buitengewoon zwaar en ik heb bewondering voor de wijze waarop het bestuur de afgelopen tijd heeft gefunctioneerd en zich heeft ingezet voor de belangen van Defensie en vloot binnen de Nederlandse politieke afweging.' <

Gerard Brand als voorzitter KVMO.

'Te land, ter zee, vanuit de lucht'

De militaire bijstand tijdens de watersnood van 1953

De watersnoodramp van 1953, ook wel de Beatrix- of de Sint Ignatiusvloed genoemd, blijft de Nederlanders boeien. In de afgelopen zestig jaar verschenen er talloze (foto)boeken en romans over deze ingrijpende gebeurtenis. En het einde is nog niet inzicht.

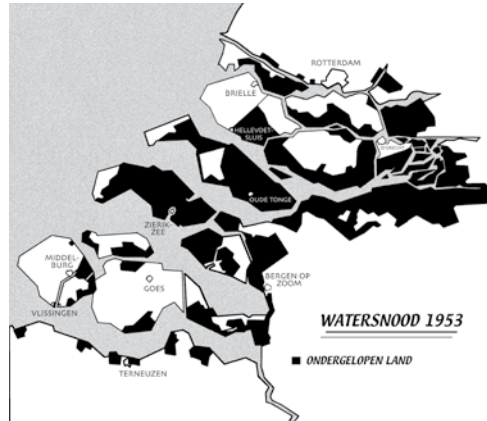
Bovendien is de ramp van 1953 als één van de vijftig essentiële onderwerpen over de Nederlandse geschiedenis opgenomen in de Canon van Nederland. Het heeft lang geduurd, maar in 2009 regisseerde Ben Sombogaart de eerste Nederlandse speelfilm over de watersnoodramp van 1953 getiteld 'De Storm'. De hoofdpersoon Julia wordt in de film van de verdrinkingsdood gered door haar buurtgenoot, de militair Aldo. Militairen speelden een cruciale rol in de eerste dagen na de ramp. Duizenden zijn als hulpverleners ingezet. Lange tijd was de militaire bijstand een thema dat in veel 'ramppublicaties' slechts stiefmoederlijk werd behandeld. Pas na de herdenkingsactiviteiten in 2003 kregen zowel de militaire als civiele hulpverleners ook hun plaats. Op initiatief van kolmars b.d. S.J. Hameete slaagde de *Stichting Gedenkteken Hulpverleners Watersnoodramp 1953* er zelfs in een 'dank jullie wel'-monument in Oude-Tonge te laten plaatsen. In deze bijdrage staat de militaire bijstand in de eerste dagen van februari 1953 centraal en wordt een korte evaluatie van de militaire hulpverlening geschetst.

De Ramp

'Een gebied met zeer zware noordwesterstorm, dat twaalf uur geleden bij de oostkust van Schotland lag, heeft zich naar het zuiden van de Noordzee verplaatst. De winden, die af en toe orkaankracht bereiken, beuken op onze kust. Een uitgestrekt stormgebied bedekt het gehele westen en midden van de Noordzee. De storm, die over de volle lengte van de Noordzee waait, is op onze kust gericht en kan daardoor het water aan onze kust tot bijzonder grote hoogten opstuwen', aldus het weerbericht van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (K.N.M.I.) op zaterdagavond 31 januari 1953.

's Nachts sloeg deze zware noordwesterstorm toe. In combinatie met een springtij braken op bijna negentig plaatsen de dijken door. Grote delen van Zeeland, Noord-Brabant, Zuid-Holland en een klein stukje Noord-Holland liepen onder water. 1836 mensen en tienduizenden dieren verdrinken. Ongeveer 100.000 mensen moesten worden geëvacueerd. De infrastructuur in het rampgebied werd grotendeels vernietigd. Bijna 200.000 hectare land viel ten prooi aan de golven. De lengte aan weggeslagen dijkvakken bedroeg 32 km.

Brouwershaven gefotografeerd door een vliegtuig van de Marineluchtvaartdienst op 2 februari 1953. (NIMH)



Kaart van het rampgebied. (NIMH, Coen ter Marsch)

Spontane hulpverlening

Het duurde uren voordat de omvang van de ramp enigszins duidelijk werd. Als eerste schoten om 3.00 uur die nacht pontonniers vanuit de kazerne Keizersveer te hulp bij Raamsdonkveer. Een uur later rukten mariniers van het depot ‘Korps Mariniers Rotterdam’ (de huidige Van Ghentkazerne) uit naar de bedreigde Rotterdamse Honingerdijk, naar Nieuwerkerk aan de IJssel en Capelle aan de IJssel waar de Schielandse Hoge Zeedijk op het punt van doorbreken stond.

De burgemeester van Willemstad deed ‘s nachts een beroep op het Korps Commandotroepen in Roosendaal. Gewapend met schoppen en zandzakken gingen de eerste zestig commando’s direct op weg naar Willemstad om bijstand te verlenen. Rond 4.00 uur rolden ook de eerste alarmberichten vanuit Hoek van Holland, Maassluis, Dordrecht, Zwijndrecht, West-Brabant, Kruiningen en Vlissingen van de telex. Pas op zondagmorgen 8.00 uur, dankzij de radionieuwsdienst, hoorde een groot deel van Nederland welke ramp zich in zuidwest-Nederland had voltrokken. Zodra de eerste berichten over de ramp de rest van Nederland bereikten, werden er overal buiten het rampgebied door individuele burgers, overheidsinstanties en militairen hulpacties op touw gezegd.

Reguliere militaire bijstand komt op gang

Met behulp van extra radio-uitzendingen op zondagochtend 1 februari riepen de verschillende chefs van Staven alle in dienst zijnde militairen van verlof en permissie terug naar de kazernes. De Chef van de Generale Staf, luitenant-generaal B.R.P.F. Hasselman, droeg het bevel over alle landmachteenheden op aan de Nederlandse Territoriale Bevelhebber (NTB), luitenant-generaal D.C. Buurman van Vreeden. De NTB coördineerde ook de inzet van de Koninklijke Marine en de luchtmacht. Alle verbindingen met het rampgebied waren verbroken, waardoor de broodnodige informatie ontbrak. Het grootste deel van de teruggekeerde militairen kon dan ook pas op maandag enigszins gericht in het rampgebied worden ingezet. Wel maakten enkele *Harvards* en

Beechcrafts van vliegbasis Gilze-Rijen vroeg in de middag van 1 februari de eerste verkenningsvluchten boven het rampgebied. Hetzelfde deden twee *Mitchells* van Marinevliegkamp Valkenburg. Op basis van hun waarnemingen konden de volgende dag de eerste reddingsacties starten. In de loop van de zondagmorgen werden steeds meer infanteristen, cadetten, genisten en commando’s vanuit de kazernes in Breda, ‘s-Hertogenbosch, Geertruidenberg en Roosendaal naar West-Brabant gestuurd. De meesten werden aan het werk gezet in de omgeving van Willemstad, Klundert, Fijnaart, Steenberg, Nieuw-Vossemeer, Halsteren en Bergen op Zoom. Ongeveer 5.000 man van de Eerste Militaire Afdeling waren op dinsdag 3 februari actief op de Zeeuwse en Zuid-Hollandse Eilanden en bij Den Helder. Zo’n 7.000 militairen van de Derde Militaire Afdeling werden op die dag ingezet in West-Brabant en Zuid-Beveland. Met behulp van de High Speed tractors van het Regiment Veldartillerie ‘Prins Frederik’ konden talrijke mensen uit de Brabantse Noordwesthoek worden gered. Uit de Tweede Militaire Afdeling werden bijna 6.000 man naar het rampgebied overgebracht. Deze parate eenheden losten de in eerste instantie ingezette opleidingseenheden af.

SGTMARNS J. Roos bij Den Bommel. (Particuliere collectie)



Alle verbindingen met het rampgebied waren verbroken, waardoor de broodnodige informatie ontbrak.

Schetsen van een onbekende KLu-luitenant getiteld: ‘Met de tekenstift op Valkenburg tijdens de Rampdagen’. Uit: *De Vliegende Hollander 9* (1953) nr. 3. p. 66-67. (Foto: NIMH, H. Kragt)



Op Schouwen-Duiveland, Tholen, Sint-Philipsland, Zuid-Beveland, Goeree-Overflakkee en in Zeeuws-Vlaanderen zwoegden honderden militairen bijgestaan door vrijwilligers dagenlang aan de dijken. Tienduizenden zandzakken werden gevuld, waarmee de bressen in de dijken werden gedicht en de verzwakte dijken werden versterkt. De grotere stroomgaten werden met zwaar materieel aangepakt. Daarnaast werden noodhospitalen opgericht, veldkeukens ingericht, verbindingen hersteld en mensen geëvacueerd. Een vijftiental Amerikaanse amfibievoertuigen, de Dukw’s, leverde een onschatbare bijdrage.

Op Marinevliegkamp Valkenburg was het Redding en Coördinatie Centrum’ (RCC) met een ‘Opsporings- en Reddingsdienst’ (OSRD) ondergebracht. Voor opsporings- en reddingsacties had het RCC 24 uur per dag de beschikking over een vliegtuig en een helikopter van de Marineluchtvaartdienst (MLD). De storm was echter lange tijd te hevig om tot actie te kunnen overgaan. Het was onverantwoord om de enige Nederlandse *Sikorsky S-51* helikopter (de *Jezebel*) en de amfibisch vliegtuigen (de *Vickers-Supermarine Sea Otter*) te laten starten. Pas op maandag 2 februari kon de *Sikorsky* in alle vroegte aan de reddingsoperaties deelnemen. De bemanning slaagde er die dag in om op Goeree-Overflakkee 29 mensen van daken en zolders te halen.

Op 4 april 1952 had de commandant der Zeemacht in Nederland, schout-bij-nacht C.W. Slot, een beschikking vastgesteld inzake een ‘Regeling hulpverlening door de Koninklijke Marine bij Watersnood’. Deze kwam nu uitstekend van pas. Zodra de eerste onheilsberichten uit het rampgebied naar de bewoonde wereld doorsijpelden, trad de Commandant Maritieme Middelen Amsterdam kapitein-ter-zee J.F. van Dulm, als Officier Belast met de Hulp bij Watersnood, coördinerend op. Hij zorgde voor het uitsturen van de beschikbaar gestelde schepen naar

het rampgebied, voor het transport en de distributie van voedsel en drinkwater, zond bemanningen voor aflossing en leverde brandstoffen voor de schepen. De hulp over water verliep in eerste instantie vanuit de Onderzeedienst in Rotterdam. Op zondagavond kreeg de Koninklijke Marine van de NTB opdracht Goeree-Overflakkee te evacueren. In Zierikzee stelde de Koninklijke Marine een tijdelijk Commandement in onder leiding van kapitein-ter-zee b.d. C.J.W. van Waning. Hij coördineerde de hulpverleningsacties op en rond het zwaar getroffen Schouwen-Duiveland.

Op maandag 2 februari had de marine in het watersnoodgebied in totaal 1.500 man ingezet met ongeveer tachtig grote en kleine schepen, tien vliegtuigen en een helikopter van de MLD.

Operatie WANO, zoals de luchtmacht haar inzet betitelde, was bij de ramp van essentieel belang. Talrijke verkennings- en fotovluchten werden vanaf de vliegbases Gilze-Rijen, Woensdrecht en Marinevliegkamp Valkenburg uitgevoerd. Gezamenlijk startten de luchtmacht en de MLD een omvangrijk droppingsprogramma. In zeer korte tijd werd een luchtbrug georganiseerd tussen deze vliegvelden en Zuidwest-Nederland. Met wisselend succes wierpen *Beechcrafts*, *Oxfords* en *C-47 Dakota’s* zwemvesten, rubberboten, radioapparatuur, medicijnen, zandzakken en voedsel af. Vanaf 2 februari versterkten talloze buitenlandse vliegtuigen de Nederlandse luchtvloot. Vooral de

Militairen van de Koninklijke Landmacht aan het werk bij Zwingelspaan (gemeente Fijnaart/Heijningen). (NIMH)



Amerikaanse en Britse helikopters waren een welkome aanvulling. Naast alle drukte op de Brabantse vliegbases werd ook luchtmachtpersoneel op de grond ingezet bij Fijnaart, Sint-Philipsland en Lage Zwaluwe. Tevens vingen Klu-ers talloze evacués op in Kamp Prinsenbosch. Op 3 februari arriveerden de H- en D-eskadrons van de Koninklijke Marechaussee op de Zuid-Hollandse Eilanden om de overbelaste Rijkspolitie onder andere in Middelharnis bij te staan. De Eerste en Zesde Divisie waren inmiddels al in het Rampgebied actief. Zij belastten zich niet alleen met het reddingswerk, maar regelden ook het verkeer van en naar het getroffen gebied, escorteerden buitenlandse militaire hulpverleners en assisteerden de verschillende gemeentepolitieteams. Veel bewakingswerk werd door de Marechaussee overgenomen. In deze laatste taak werd zij bijgestaan door vrijwilligers van de Nationale Reserve.

Beëindiging Militaire Bijstand

Toen op 16 februari het gevreesde springtij met hoogwater niet voor nog meer schade zorgde, lieten de meeste commandanten een bericht uitgaan met de melding dat op 17 februari om 6.00 uur de militaire bijstand inzake de watersnood eindigde. Met hun actie in het rampgebied hadden de militairen zowel bij de civiele autoriteiten als bij de burgerij, grote bewondering gewekt. Ondanks de officiële beëindiging van de militaire hulpverlening bleven met name op Zuid-Beveland en Goeree-Overflakkee nog honderden militairen actief. Ongeveer 1.500 man grenadiers, genisten en artilleristen klaarden de laatste grote klus op Zuid-Beveland. Ruim 1.800 meter dijk werd opgehoogd en een groot stroomgat op 24 februari bij Bath gedicht. Op 5 maart keerde een detachement van vijftig mariniers uit Doorn naar het rampgebied terug om in Oude-Tonge te assisteren bij het bergen van slachtoffers. Op

ALGEMEEN DAGBLAD, 5 FEBRUARI 1953

‘Wij zullen hem noemen mijnheer v.V. maar zijn juiste naam kennen wij niet, want hij wilde hem niet bekend maken. Op het vliegveld Valkenburg ontmoetten wij hem gisteren met een paar rubberlaarzen. Hij stapte er mee het kantoor van de majoor-vlieger S. de Jong binnen; en of deze er nu maar voor wilde zorgen, dat de laarzen op de juiste bestemming kwamen. Nu, mijnheer v.V., wij kunnen u de verzekering geven, dat de laarzen gistermiddag reeds bezorgd zijn. Waar? Neen, nu vraagt u te veel. Ze zijn met een vliegtuig meegegaan en ergens gedropt. De mensen zaten er dringend om verlegen en danken u hartelijk. En behalve u, ook die andere duizenden, tien duizenden’.

Fragment uit het AD van 5 februari 1953.

vrijdag 19 maart 1953 kwam er een einde aan hun inzet. Zij hadden toen 102 slachtoffers kunnen bergen. Vertegenwoordigers van het Korps Mariniers en de brandweer legden op die dag een krans bij het massagraf. De laatste landingsvaartuigen keerden half maart naar hun thuishaven terug. Ook het Nederlandse Dukw-detachement werkte tot 12 maart gestaag door; kadavers ruimen, landbouwmachines veiligstellen en hulp bieden bij het herstel van de dijken.

Missie geslaagd?

Met de kennis van nu zouden wij de bijstand die Defensie toen leverde, typeren als spontaan en chaotisch. Momenteel liggen dankzij de werkzaamheden van een door de regering ingesteld ‘aanjaagteam’ de Taskforce Management Overstromingen en de invoering van de Wet Veiligheidsregio’s (2010) bij de gemeentelijke, provinciale en landelijke overheid draaiboeken klaar om efficiënt te kunnen optreden bij calamiteiten of rampen. In 1953 was dit niet het geval. Pas op zondagavond 1 februari kwam de regering voor crisisberaad bijeen. Voorafgaande aan dit overleg waren minister-president W. Drees en minister J. Algera van Verkeer en Waterstaat per auto afgereisd naar Dordrecht. Minister L.J.M. Beel van Binnenlandse Zaken vertrok naar West-Brabant. Een hele dag ging voorbij zonder dat de rijksoverheid iets deed. Men had geen idee van de omvang van de ramp. Ook bij vele gemeentelijke en provinciale bestuurders ontbrak het aan daadkracht en kennis hoe te handelen bij een ramp van zo’n grote omvang. Het waren vooral individuele personen die spontaan initiatieven namen en de eerste reddingsacties op touw zetten. Later werden zij hierbij gesteund door het Nederlandse defensieapparaat. Tijdens de eerste dagen van de ramp ontstond er vaak verwarring over de vraag wie de eindverantwoording had voor de reddingsoperatie. Eigenlijk kon daar geen misverstand over bestaan, want reeds op 2 februari had de NTB een bericht uit laten gaan, waarin duidelijk stond:

‘De burgerlijke autoriteiten hebben om bijstand verzocht. Gelijk het woord ‘bijstand’ reeds aangeeft, blijft de leiding, ongeacht de militaire medewerking, berusten bij de burgerlijke autoriteiten’. Voor alle duidelijkheid voegde hij daar nog aan toe: ‘De aanvraag van militaire bijstand geschiedt door de burgerlijke autoriteiten’. Veel militairen hadden moeite de leiding van een burger te aanvaarden. Tot in de hoogste regionen van de krijgsmacht leefde de idee dat militairen het gezag in het rampgebied moesten overnemen. Dit leidde nogal eens tot onverkwikkelijke situaties. Zo wilde de commandant van het westvak van de Derde Militaire Afdeling uit Vught een bruggenhoofd over het Zijpe maken, om vandaar uit westwaarts te trekken en een algemeen militair hoofdkwartier in Zierikzee te vestigen. Hij had voor zijn plan geen enkel contact opgenomen met civiele autoriteiten en was van mening dat Schouwen-Duiveland onder militair gezag moest worden gesteld.

De CMM Zierikzee Van Waning was hier sterk op tegen en probeerde de commandant uit Vught ervan te overtuigen dat hij zich onder civiel gezag behoorde te stellen. Een dag later zou blijken, dat Van Waning dit tegen dovemansoren had gezegd. De geïrriteerde burgemeester van Bruinisse had inmiddels zijn ongenoegen geuit over de aankomst van talrijke militairen met voertuigen, waar in het ondergelopen Bruinisse absoluut geen plaats voor was. Daarnaast ergerde hij zich aan de rupsvoertuigen die het eiland opkwamen. Dit was toch wel het laatste wat je kon gebruiken op een eiland waarvan de dijken alleen nog maar uit modder bestonden. Naast staaltjes van zeer goede samenwerking werd de eerste rampweek gekenmerkt door fricties tussen het militair en civiel gezag. De vraag blijft of het allemaal soepeler was verlopen als alleen de militairen het voor het zeggen hadden gehad. Van Waning liet in zijn evaluatierapport in ieder geval weten, dat er ook tussen de afzonderlijke krijgsmachtdelen en de buitenlandse hulptroepen veelvuldig misverstanden waren geweest en dat van een echte samenwerking vaak geen sprake was. In de hulpverlening ging veel mis. De voornaamste oorzaak was het gemis aan communicatie- en verbindingsmiddelen, waardoor er geen informatie

over de toestand ter plaatse voorhanden was. De autoriteiten tastten lange tijd volledig in het duister. Ook de aansturing vanuit het centrale coördinatiepunt bij de NTB verliep moeizaam. Lange tijd bleef het in het rampgebied een chaos, ondanks de enorme inzet van de vele hulpverleners.

Illustratief voor de slechte coördinatie en miscommunicatie zijn de droppingsvluchten vanaf Marinevliegveld Valkenburg. Met groot enthousiasme belaadde het grondpersoneel de vliegtuigen en de vliegers dropten maar al te graag de hulpgoederen. De vraag die onbeantwoord bleef was: wie had behoefte aan wat. Een verslaggever van de *Nieuwe Rotterdamse Courant* vroeg op donderdag 5 februari aan de burgemeester van Bruinisse of hij voldoende voedsel had voor de bevolking. “Meer dan er ooit in het dorp is geweest” was zijn antwoord. “Ik ben nu al 24 uur bezig om alle droppings en verdere hulp af te zeggen”. Op datzelfde moment scheerde een vliegtuig over het dorp, dat rubberboten boven het dorp begon af te werpen. In het *Algemeen Marine-Weekblad* van 20 februari 1953 wijdde de redactie een heel artikel aan de chaotische taferelen die zich alom in het rampgebied hadden afgespeeld. Ondanks alle goed bedoelde inzet was de redactie van mening dat ‘chaos niet nodig was geweest’, indien er dadelijk een centraal gezagsorgaan voor de redding, hulpverlening en evacuatie was ingesteld.

Gelet op de bovengenoemde tekortkomingen en de gegeven omstandigheden is de militaire bijstand toch geslaagd te noemen. Tienduizenden militairen van de land-, zee- en luchtmacht, bijgestaan door duizenden vrijwilligers, voerden vanaf 1 februari een verbeten strijd tegen het water. Honderden mensen in Noord-Brabant, Zeeland en Zuid-Holland werden van de verdrinkingsdood gered en duizenden geëvacueerd. Kilometers dijken werden verstevigd met zandzakken, stroomgaten gedicht en verbindingen hersteld. Staaltjes van moed, doorzettingsvermogen, volharding, vastberadenheid en vindingrijkheid werden getoond. Dankzij hun inzet werd voorkomen dat nog meer mensen het slachtoffer werden van de ramp. <

.....

De eerste rampweek werd gekenmerkt door fricties tussen het militair en civiel gezag.

.....

Dr. Adri P. van Vliet is hoofd van de Afdeling Publieksinformatie en Collecties, tevens plaatsvervangend directeur, van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie.



Scan de QR-code voor extra informatie op uw tablet of smartphone:

- Fragment uit het dagboek van prof. dr. De Quay, met de eerste alarmmeldingen uit West-Brabant
- De dagorder met daarin het dankwoord van Koningin Juliana
- Gebruikte bronnen en literatuur

Of ga naar www.kvmo.nl/2013
De watersnood in beeld: nimh-beeldbank.defensie.nl

10X

AAN HET WOORD

LTZ2 MAX BORSBOOM

Geboortedatum : 14 april 1986 te Den Helder
Waarom bij de Marine : Na het afronden van mijn atheneum trad ik, met een grote dosis vaderlandsliefde en op zoek naar avontuur, begin augustus 2004 in dienst.
Huidige functie : Oudste Wachtsofficier aan boord van Hr.Ms. Rotterdam. In 2010, met mijn Bachelorsdiploma Militaire Systemen & Technologie op zak, stapte ik daar aan-boord.

AMBITIE

Als Zeedienstofficier bij de Marine stel ik mij de ambitie om het commando over een schip te voeren. De eindverantwoording, het continue spel tussen mens en manager en het brede scala aan benodigde competenties lijken mij het meest uitdagend aan een dergelijke functie.

BEWONDERING

Van jongs af aan ben ik meegenomen de bergen in en de zee op. Hierdoor heb ik enorme bewondering gekregen voor de natuur. Sinds 2011 ben ik oom en door de manier waarop zo'n klein wonder zich ontwikkelt ben ik de natuur nog meer gaan bewonderen.

VOORBEELD

Mijn ouders. Mijn moeder is een sterke vrouw. Naast haar parttime baan heeft zij vaak, door de dienstreizen van mijn vader, alleen drie kinderen moeten opvoeden. Mijn vader heeft, ondanks drukke banen, altijd goed voor ons gezin en anderen in zijn omgeving gezorgd.

ERGERNIS

Onnodig of voorbarig geklaag. Relativeren geschiedt vaak achteraf of überhaupt niet. Zeker in de huidige consumptie-maatschappij vind ik dat tevredenheid vaak ver te zoeken is.

MOTTO

Klagen gaat vaak samen met probleemdenken. Deze ergernis staat dan ook haaks op mijn motto 'waar een wil is, is een weg'. Alleen diegene die in oplossingen denken, komen vooruit in het leven.

ERVARING

Mijn deelname aan Ocean Shield in het afgelopen najaar. Ik heb veel geleerd over het opereren in kustwateren met

veel verschillende eenheden in een hoger geweldsspectrum. Confronterende situaties hebben een blijvende indruk op mij achtergelaten.

TOEKOMSTPERSPECTIEF

Als lid van de KVMO WGJ heb ik geholpen met en deelgenomen aan de bijeenkomsten "Toekomstperspectief voor de jonge marineofficier". Ik vind het belangrijk dat deze groep actief meedenkt over zaken als het huidige en toekomstgerichte personeelsbeleid. Zoals Johan Cruijff het zou zeggen: er kan alleen geluisterd worden als er wordt gesproken.

PENSIOEN

Voor mijn vertrek naar Somalië ben ik verloofd en gaan samenwonen. Door deze veranderingen ben ik mij meer gaan interesseren voor mijn pensioen. Zo heb ik bijvoorbeeld de voorwaarden omtrent partnerregistratie uitgezocht. Sindsdien lees ik ook de nieuwsbrieven van het ABP.

FAVORIETE WEBSITES

nu.nl en **nos.nl**, om op de hoogte te blijven van het laatste nieuws. Informatie over allerlei elektronica vind ik als gadget verzamelaar op **tweakers.net**. **facebook.nl**, omdat ik zo eenvoudig en overal te wereld op de hoogte blijf over het welzijn van mijn vrienden.

FAVORIETE BOEKEN

Als fervent lezer van Nederlandse en internationale literatuur heb ik meerdere favoriete boeken. Tijdens een havenbezoek aan Mumbai kreeg ik de tip om 'Shantaram' van Gregory David Roberts te kopen. Het boek nam mij opnieuw mee door de straten en sloppenwijken van Mumbai met een spannend verhaal over een ontsnapte gevangene.



KVMO ZAKEN

marineblad | februari 2013



KOMEN

&

GAAN

MARK HEIJLIGERS

Mark, stel je even voor.

'Mijn naam is Mark Heijligers. Ik ben in 1976 geboren in Oploo. In 1995 ben ik uit Brabant weggegaan om op het KIM op te komen voor de Zeedienst. In 1998 ben ik vervolgens officier geworden. Ik verwacht dus tijdens deze functie mijn jeneverkruis te krijgen. Na het KIM heb ik eerst als wachtsofficier gevaren. Daarna heb ik mij gespecialiseerd en ben ik tactical coordinator (TACCO) op de Lynx-helikopter geworden. Na mijn periode als TACCO ben ik nog docent in Maritieme Operaties geweest op het KIM en tot slot heb ik een functie gehad bij DMO als ontwerper van maritieme bedrijfsvoeringsconcepten voor de toekomstige schepen van de KM. Sinds het KIM woon ik in Den Helder. Ik woon daar samen met mijn vriendin Joyce en kinderen Daimy en Jonas. Mijn hobby's zijn zweefvliegen, judo, zeilen en reizen.'

Hoe ben je bij de KVMO terecht gekomen?

'In mijn vorige functie bij DMO, werd ik tijdens de bijeenkomsten van de KVMO, afdeling Midden, gewezen op het bestaan van de werkgroep Jongeren (van de KVMO). De voorzitter daarvan was Tim. Door de opgedane contacten in de werkgroep kreeg ik meer affiniteit met het arbeidsvoorwaardenoverleg. Toen Tim aangaf dat hij op zoek was naar een opvolger heb ik op zijn functie gesolliciteerd.'

Wat zijn je verwachtingen en wat hoop je te bereiken?

'Mijn verwachting is dat ik een leuke, uitdagende functie ga krijgen met een grote verscheidenheid aan taken, waar veel "haar" op zit! De werving komt hoog op mijn agenda te staan. Waar ik, naast de werving op de NLDA, nog winst zou willen behalen is bij de inmiddels elders actieven, die de Marine vaak nog een warm hart toedragen. Daarnaast hoop ik voor de KVMO een aantal leuke symposia te kunnen organiseren.'



TIM TIMMERMAN

In juni 2008 ben je begonnen als secretaris. Hoe kijk je terug op de afgelopen 4,5 jaar?

'Ik kijk terug op zeer leerzame jaren, met meerdere hoogtepunten. Als ik me beperk tot het afgelopen jaar dan springen de Defensie Ontwikkeling en Netwerkdag' en de campagne 'Nederland Steunt Defensie' eruit. Daarnaast heb ik met veel enthousiasme verschillende symposia kunnen organiseren over actuele thema's zoals draagvlak, de toekomst van de KM na de Beleidsbrief, anti-piraterij, behoud van personeel en sturing bij Defensie. Een geslaagd symposium gaf mij altijd veel voldoening.'

Wat heb je kunnen bereiken?

'De afgelopen jaren heb ik veel geïnvesteerd in het betrekken van onder meer jonge leden bij de KVMO. We hebben een actieve Werkgroep Jongeren opgezet en het is de laatste jaren gelukt om deze werkgroep op de kaart te zetten bij de leiding van de Marine. Ik heb daarnaast veel tijd en energie gestoken in de verdere professionalisering van de KVMO. Ik heb daarbij altijd gehecht aan het principe van intergenerationele solidariteit. De KVMO is er voor alle marineofficieren en dat al 130 jaar. We zijn er nog niet, het werk is nooit af, maar in algemene zin ben ik er trots op hoeveel we met een klein team de afgelopen jaren voor elkaar hebben gekregen.'

Wat gaat de toekomst je brengen?

'Sinds kort ben ik loopbaanbegeleider bij de afdeling Personeel & Organisatie CZSK. Een nieuwe uitdaging in een dynamische omgeving. Daarnaast ben ik op 28 december trotse vader geworden van een tweeling en met drie zoontjes mag ik thuis dus ook flink aan de bak.'

donderdag 7 maart

KVMO Veteranendag

Op donderdag 7 maart 2013 organiseert de KVMO voor de derde maal een KVMO-Veteranendag op het Marine Etablissement Amsterdam.

Aanmelding

Elke KVMO-Veteraan, van wie een e-mail adres bekend is, heeft inmiddels een uitnodiging per e-mail ontvangen, dan wel een uitnodigingsbrief met antwoordstrook om de inschrijving te regelen. Aanmelden, voor 14 februari 2013, via de KVMO-site kan ook, ga hiervoor naar

www.kvmo.nl/kvmo-veteranendag

Jubileumjaar KVMO 1883 – 2013

Herdenking bij monument Adder



Dit jaar viert de KVMO haar 130-jarig bestaan. Het begin van dit jubileumjaar vindt plaats op woensdag 10 april a.s.. Dan wordt een herdenkingsbijeenkomst gehouden bij het monument voor Zr. Ms. Adder op de begraafplaats te Huisduinen in Den Helder. Ter ere van de overleden opvarenden van Zr. Ms. Adder wordt een krans gelegd.

KVMO Detachement Nederlandse Veteranendag 2013

Ook in 2013 zal de KVMO weer met een detachement, samengesteld uit haar veteranen, deelnemen aan het defilé op zaterdag 29 juni tijdens de Nederlandse Veteranendag.

Deelname

In het maartnummer van Checkpoint wordt het 'Aanmeldingsformulier Eigen Organisaties' opgenomen. Indien u wilt deelnemen aan het detachement dient u dit formulier vóór 1 april 2013 ingevuld op te sturen naar het secretariaat van de KVMO: Antwoordnummer 93244, 509 WB Den Haag.



Werkgroep Jongeren: wat gaan we doen in 2013?

Na een succesvol 2012, waarin de WGJ een reeks geslaagde activiteiten organiseerde, gaan we ook in 2013 de nodige leuke dingen doen. Zo kan er weer geborrelt worden op operationele locaties. Ook gaan we door met de 'Wat te doen voor je poen' avonden: tijdens de eerste sessie in het voorjaar zal onder meer een jonge marineofficier bij de MIVD vertellen over zijn werkzaamheden. Later dit jaar willen we voor de afwisseling eens enkele hoofdofficieren met een bijzondere functie/ 'loopbaan' aan het woord laten.

Naar aanleiding van de laatste sessie 'Toekomstperspectief

voor de jonge marineofficier' houdt P&O dit voorjaar een pilot betreffende een eerder reflectiemoment. Tegen de zomer zullen we in een nieuwe sessie onder meer de resultaten van deze pilot bespreken. Tot slot wil de WGJ dit jaar enkele excursies gaan organiseren, te beginnen met een bezoek aan de Koninklijke Marechaussee op Schiphol. Hou de Facebook groep of www.kvmo.nl in de gaten voor meer info over al deze activiteiten! En heb je zelf ideeën over activiteiten die de WGJ kan organiseren? Laat je horen op Facebook of stuur een mailtje naar jongeren@kvmo.nl

ACTIVITEITEN WERKGROEP JONGEREN

19 feb Bijeenkomst werkgroep
Locatie: Marineclub
Aanvang: 17.00 uur

Correctie Op pagina 34 van Marineblad nr. 8 2012 is bij de foto van 'Tante Lien' de fotograaf niet vermeld. De foto is gemaakt door Hein Vader.

Te koop Officiers cape; momenteel KTZ "gestreept". De opbrengst, € 50,- is t.b.v. het KWF. Inl.: S. van der Sluijs 0223-720170

IN MEMORIAM

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

KTZT b.d. **J.N. Slaats** († 29 november 2012)
LTZ 2 OC b.d. **R.F. Dicker** († 28 oktober 2012)

Mevrouw **J. Tavenier** († 24 oktober 2012)
KLTZ b.d. **J.M. Haarman** († 6 december 2011)

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

Afdelingsactiviteiten eerste helft 2013

AFDELING NOORD

5 febr **Postactieve bijeenkomsten**

5 maart Locatie: Marineclub,
2 apr Den Helder
7 mei Aanvang: 17.30 uur
4 juni
2 juli

27 feb **Workshop 'Onderhandelen'**

Locatie: Marineclub
Aanvang: 16.00 uur
Informatie: zie www.kvmo.nl/afdelingsactiviteiten

30 apr **Heildronk**

Locatie: Marineclub
Ontvangst: 11:30 uur
Na het afgeven van het saluut toost op Hare Majesteit De Koningin, gevolgd door een nasimaaltijd. Alle leden van de KVMO met hun partners/vrienden zijn hierbij van harte welkom.

4 mei **Kranslegging bij het monument "Voor hen die vielen"**

Locatie: Den Helder
Aanvang: 11:00 uur

16 mei **Algemene Ledenvergadering**

Locatie: Marineclub
Aanvang: 16:00 uur
Onderwerp: bespreken Beschrijvingsbrief en begroting 2013

AFDELING MIDDEN

12 febr **Afdelingsvergaderingen met aansluitend borrel:**

12 maart Locatie: Frederikskazerne, toren D, vijfde verdieping
9 apr (VIP room), in Den Haag.
14 mei Tijd: 16.00-18.00 uur
11 juni

AFDELING ZUID

21 feb **Borrel met lezing Notaris Heuvelmans over familierecht en estateplanning, incl. diner (KVNRO)**

Locatie: de Merelhoeve
Aanvang: 17.00 uur

15 mrt **Borrel met lezing v.d. Merbel over "Door", incl. diner (KVEO)**

Locatie: de Merelhoeve
Aanvang: 17.00 uur

28 apr **Oranjaborrel met broodmaaltijd (KVMO)**

Locatie: de Merelhoeve
Aanvang: 13.00 uur

24 mei **Barbecue (KVMO)**

Locatie: de Merelhoeve
Aanvang: 18.00 uur

N.B.: de activiteiten staan open voor KVMO-leden, ook als een andere vereniging de organisatie verzorgt (vermeld tussen haakjes).

DE DEADLINE VOOR AANLEVEREN VAN KOPIJ VOOR DE RUBRIEK KVMO-ZAKEN VOOR HET MAARTNUMMER IS 5 MAART 2013.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren



Ere-leden:
KTZT b.d. ir. S.J.J. Hoffmann
KTZA b.d. drs. G. Brand
KOLMARN b.d. A.H.P. Knoppen
KTZ b.d. L.J.M. Smit
KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
KLTZ ing. M.E.M. de Natris
(waarnemend)
Vice-voorzitter:
KLTZ ing. M.E.M. de Natris
Secretaris:
LTZ 2 OC M.M.H. Heijligers
Penningmeester:
LTZT 1 ing. J. Baas MSC

Namens Afdeling Noord
KLTZE ing. F.J.J. Schoonhoff
Namens Afdeling Midden
Vacature
Namens Afdeling Zuid
KLTZ b.d. K.F.J. Henkelman
Namens Werkgroep Postactieven
KTZA b.d. P.J.G. van Sprang
Namens Werkgroep Elders Actieven
MAJMARNS KMR drs. H. Steensma
Namens Werkgroep Jongeren
LTZA 2 OC drs. T.R. Timmerman

Afdelingsbesturen:
Noord:
KLTZE ing. F.J.J. Schoonhoff
KLTZ P.J. van Maurik
LTZVK 2 OC b.d. H.T. van Wilgenburg

LTZSD1 b.d. mw. A.L.P. Vrijburg
LTZE 2 OC dr. ir. W.L. van Norden

Midden:
KLTZT T.S. van Tongeren
KLTZE ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge
KTZA b.d. P.J.G. van Sprang
LTZA 2 OC mr. N.H. van de Pol

Zuid:
KLTZ b.d. K.F.J. Henkelman
maj KL b.d. P. van der Laan
KLTZSD A.J. Zwiers
KLTZT T.S. van Tongeren
KLTZA b.d. P.A. Brons (postactieven)

Caribisch Gebied:
KLTZ ing. W.P. Groeneveld EMSD

Adres secretariaat:
Wassenaarseweg 2
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 (www.onderlingebijstand.nl). Voor nadere informatie of het verkrijgen van aanvraagformulieren kunt u contact opnemen met het secretariaat KVMO.

Joint Support Ship ‘Karel Doorman’ in aanbouw op de werf in Galati, Roemenië.

Kijk naar pag. 12 voor het interview met projectleider KTZ Paul de Leeuw.



Extra informatie

‘Te land, ter zee, vanuit de lucht’

door dr. A.P. van Vliet, Marineblad nr. 1, 2013

Fragment

uit het dagboek van prof.dr. J.E. de Quay, commissaris van de Koningin in Noord-Brabant, met de eerste alarmmeldingen uit West-Brabant (1 februari 1953).

‘Zondagmorgen om vier uur opgebeld door Burgemeester van Willemstad. Toen begon het; telkens telefoon; telkens weer en erger, tenslotte constant bellen, aan en door mij naar generaal Warringa, naar ir. Van Noorden enz. Samengevoegd Militair Bureau, en Griffie en Waterstaat op Kazerne Lunetten. Samen met ir. Van Noorden naar Fijnaart, Steenberg, Halsteren, Bergen op Zoom, Zevenbergen, weer naar Lunetten. Ontzettend. Een ramp. Niet te beschrijven, welk resultaat, doden, geïsoleerden, onbereikbaar, wassend water, dijkdoorbraken, overstromingen, niet te stuiten, geen boten, militairen 24 uur, onoverzichtelijk. Langzaam kwam de hulp in beweging, bezorgde mensen, actieve burgemeesters, stromen mensen, een enorme ramp!’

Gebruikte literatuur en bronnen

Bronnen
Nederlands Instituut voor Militaire Historie te Den Haag
Collectie Watersnood 1953 (Operatie WANO).
Watersnood 1953 Schouwen-Duiveland. Rapport van de Fungerend Commandant Maritieme Middelen te Zierikzee kapitein-ter-zee b.d. C.J.W. van Waning (Den Haag 1953).

Nationaal Archief te Den Haag
Archief van de Commandant der Zeemacht in Nederland. Collectie Bescheiden over de Watersnoodramp 1953 (1953-1955).

BHIC te 's-Hertogenbosch
Archief De Quay, inv.nr. 36.



Dankwoord

van Koningin Juliana in de dagorder:

‘Nu het reddingswerk in de overstroomde gebieden en het voorlopig dichten der dijken, voor zover dit mogelijk is, toelaten dat de militaire hulpverlening grotendeels beëindigd wordt, wens ik mijn bijzondere waardering te uiten voor de offervaardigheid, ijver en bekwaamheid, waarmede deze zware taak door de Koninklijke Marine, de Koninklijke Landmacht en de Luchtstrijdkrachten is uitgevoerd.

Gij hebt daarbij de uitnemende hulp gehad van de leger-, marine- en luchtmachtcontingenten van verschillende mogendheden. Gezamenlijk hebt gij, in samenwerking met de niet-militaire organisaties, personen en groepen van personen, die met en naast u hun offervaardigheid en arbeidskracht aan de eerste leniging van de nood gaven, de burgerlijke autoriteiten, die de leiding en de verantwoordelijkheid voor de noodmaatregelen hadden, de onmiddellijke eerste hulp gegeven, die zij bij de moeilijke taak, waarvoor zij gesteld waren, nodig hadden’.

Literatuur
• Marc van Alphen, Willem Geneste en Prudent Staal, *‘Terg mij niet’. De geschiedenis van marinevliegkamp Valkenburg* (Franeker 2007).
• Erwin van Loo, Rob Sinterniklaas, Anne Tjepkema en Rolf de Winter, *100 luchtvaart tussen Gilze en Rijen* (Franeker 2010).
• Kees Slager, *De ramp. Een reconstructie van de watersnood van 1953* (Goes 1992/Amsterdam 2003).
• Kees Slager, *Watersnood* (Kats/Rotterdam 2010).
• Adri P. van Vliet en Willem J.J. Geneste, *Operatie Noach. De hulpverlening door de Koninklijke Marine en de Watersnoodramp van 1953* (Den Haag 2003).

Voetnoten bij 'Nood op zee', door LTZA1 Martin Fink, Marineblad 1, 2013



- 1 SOLAS-verdrag (1974), hfst V, reg. 33; SAR-verdrag (1979), hfst 2, art. 2.1.10; VN-Zeerechtverdrag (1982), art. 98; Salvage verdrag (1989), art. 10.
- 2 Zie bijv. art. 18 van de Tweede Geneefse Conventie (1949).
- 3 Zoals het SAR verdrag. Zie IMO resolution MSC.70(69) and MSC.155(78).
- 4 Beantwoording Kamervragen van leden Peters en Al Fassad door de minister van Buitenlandse Zaken, 7 mei 2012, antwoord op vraag 7.
- 5 Beantwoording Kamervragen, aanbiedingsbrief, par. 3.
- 6 IMO FAL 3/circ. 194, 22 januari 2009.
- 7 Zie Trb. 2008, nr. 117: (...) the Ministry wishes to inform that, after careful consideration of the said amendments [of 2004], in accordance with article III(2) (f) of this Convention, the Government of Malta, as a Contracting Party to the said Convention, declares that it is not yet in a position to accept these amendments.
- 8 PR 1376, Statement by the Ministry of Justice and Home Affairs [van Malta], 16 juli 2011. Te raadplegen op: www.doi.gov.mt/en/press_releases/2011/07/pr1376.pdf.
- 9 Zie press release nr. 1366, Ministry of information www.doi.gov.mt/en/press_releases/2011/07/14.asp. Zie verder ook: www.maltatoday.com.mt/news/national/government-nato-replies-migrants-spain-odd-decision.

Extra informatie

Joint Support Ship

interview KTZ Paul de Leeuw, Projectleider

Het Joint Support Ship

Lees hier meer over de inzetmogelijkheden

Wat kunt u vertellen over de inzet van het schip. Voor wat voor soort missies zou het Joint Support Ship kunnen worden ingezet?

De Leeuw: 'Een van de taken van de Karel Doorman is sea basing, ondersteuning van landoperaties vanuit zee, waar ook ter wereld. In het geval van een missie waarvan het inzetgebied niet te ver van de zee ligt, kan het schip de operationele logistieke planning van zo'n missie uitvoeren en op een effectieve en veilige manier de bevoorrading voor de eenheden op het land vanuit zee verzorgen. Voorzien dus in de noodzakelijke logistieke ondersteuning bij zo'n missie. Voor het in- en ontschepen van personeel en materieel kan gebruik worden gemaakt van de helikopters aan boord en van vaartuigen als FRISC's en LCVP's (zie ook het kader), waardoor onafhankelijk van havens en vliegvelden kan worden geopereerd.'

Door de veelzijdigheid van het schip is zij ook zeer geschikt om ingezet te worden voor humanitaire missies. Er is een groot hospitaalcomplex aan boord. Vanaf het dek kunnen helikopters, zoals de Chinook, tanks met bijv. water, voedsel, kleine voertuigen, generatoren naar het vaste land vervoeren. Dit kan natuurlijk ook over water met de LCVP's en andere landingsvaartuigen.

Als we kijken naar antipiraterij missies kunnen vanaf de Karel Doorman bijvoorbeeld NH-90 helikopters worden ingezet voor patrouilles. Er kunnen landingsvaartuigen en FRISC's worden ingezet. En natuurlijk kan het andere patrouillerende schepen bevoorraden. Er zal dan wel een keuze moeten worden gemaakt welke taakstelling op dat moment prevaleert.

Is het Joint Support Ship ook geschikt als stationschip in de West?

'Zeker, zo kan het worden ingezet als platform voor counterdrugoperaties. Hiervoor kunnen de NH-90 helikopters vanaf het schip worden ingezet ten behoeve van patrouilles en kunnen hiervoor ook de landingsvaartuigen en FRISC's worden gebruikt. Tijdens het *hurricane season* kan het Joint Support Ship worden gepreload om in het geval van een ramp door een orkaan in het Caraïbische gebied humanitaire hulp te verlenen. Benodigde detachementen, zoals elementen van het Geneeskundig bataljon (i.o.), 'n peloton mariniers of marechaussee, genisten, etc. kunnen dan in dat geval worden ingevlogen.

Hoe zit het met het 'joint' optreden?

'Dat is het wezen van het schip: het is een Joint Logistic Support Ship. De in de inleiding uiteengezette taakstelling van het schip is in de aard joint. Vaak zullen dus naast en samen met de vaste bemanning ondersteunende detachementen van alle krijgsmachtdelen mee varen. Maar dat kunnen met hetzelfde gemak ook buitenlandse eenheden zijn. Eigenlijk niets nieuws, zo wordt bij de marine al sinds jaar en dag geopereerd.'

Feiten & cijfers

Lengte over alles	204,70 m
Lengte waterlijn	190,88 m
Breedte hoofddek	30,40 m
Diepgang max.	8,00 m
Gewicht leeg schip	17.200 ton
Gewicht lading	max. 10.600 ton
Waterverplaatsing	max. 27.800 ton
Maximum vaart bij <i>sea state 4</i>	18 knopen
Voorstuwing	Diesel Elektrisch
Manoeuvreren	2 schroeven en roeren, 2 boegschroeven, 1 hekschroef, Dynamic Positioning 26 MW
Geïnstalleerd vermogen	7.700 m3 dieselolie voor schepen + 1.000 m3 helikopterbrandstof
Tanker capaciteit	300 bemanning en opstappers
Accommodatie	6 NH-90 (NFH) of 2 Chinook helikopter 2 LCVP's (Landing Craft Vehicle Personnel) 2 FRISC (Fast Raiding Interception Security Craft) 1 Landingsplek voor LCU (Landing Craft Utility)

Bewapening

Goalkeeper	2 Goalkeeper CIWS voor zelfverdediging tegen inkomende raketten (hoog geweldsspectrum);
Small Calibre Gun	2 op afstand bedienbare 30mm Marlin WS snelvuurkanonnen voor de korte tot middellange afstand tegen asymmetrische dreiging;
Machine Gun	4 op afstand bedienbare 12,7 mm 12.7mm Hitrole NT mitrailleurs voor zelfverdediging op de korte afstand tegen asymmetrische dreiging;
Mitrailleurs	op 6 posities handbediende 7.62mm FN MAG mitrailleurs, voor zelfverdediging op de zeer korte afstand tegen asymmetrische dreiging.



Nog meer informatie over het Joint Support Schip is te vinden op:
www.defensie.nl/onderwerpen/materieel/schepen/joint_logistic_support_ship
 Scan de qr-code en bekijk live beelden van de aanbouw!