marineblad

nummer 8, november 2007 , jaargang 117



Uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

inhoud

3 Column voorzitter KVMO
4 Reportage
Ambities en Begrotingen
8 Cartoon
9 Reacties
Gevechtskracht vanaf zee, missie of misser?
12 Arbeidsvoorwaarden
Het Besluit Medezeggenschap Defensie
14 Opinie
Een vermaatschappelijkte krijgsmacht
19 Uit dienst
B. de Ruiter
20 In beeld
90 jaar MLD
24 Techniek
Promotieonderzoeken vergroten begrip scheepsvoortstuwingsinstallatie
29 Column
Ko Colijn
30 Na de KM
H. Bovenkerk
32 Historie
Michiel de Ruyter op Martinique
34 Historie
Van konvooi naar confrontatie
38 KVMO-zaken
Leerstoel KVMO



Kritische analyse van de defensiebegroting 2008

4





Juridische mogelijkheden om ongewenst gedrag tegen te gaan

14



24

Twee voorbeelden van onderzoek op het gebied van scheepsvoortstuwing



Over de heerschappij op zee, politieke macht en economische belangen

34



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

Colofon

ISSN: 0025-3340

Redactie
Mw. drs. M.L.G. Lijmbach, hoofdredacteur
KLTZ P.J. van Maurik

Artikelencommissie
LTZA 1 mr. A.J.A.M. Maas, LTZT 2 OC F.G. Marx, LTZE 2 ir. W.L. van Norden, KTZE ir. V.C. Rademakers, KTZ b.d. L.J.M. Smit, LNTKOLMARNS drs. A.J.E. Wagemaker MA

Medewerkers:
Mw. drs. Z. Borgeld, LNTKOLMARNS H.J. Bosch, J. Margés, LTZ 1 ing. M.E.M. de Natris, prof.dr. J. Colijn, H. Boomstra (cartoon), AVDD (foto's, tenzij anders vermeld)

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

Vormgeving
Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukwerk
PlantijnCasparie Zwolle
Postbus 1025
8000 BA Zwolle

Advertenties
070-383 95 04

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

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

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

Foto Cover: AVDD
Lynx a/b Hr.Ms. van Galen tijdens UNIFIL-missie



column

KLTZ P.J. van Maurik,
voorzitter KVMO

Beslissingen

Deze maand wordt er eentje waarin veel beslissingen moeten worden genomen. Waarschijnlijk is bij het verschijnen van dit Marineblad het besluit over verlenging van de missie in Uruzgan genomen. Ik vermoed dat het een besluit is om nog twee jaar door te gaan. Belangrijker is of de regering daar dan ook meer geld voor vrij maakt. Ik kan mij haast niet voorstellen dat zoiets niet gebeurt, want zonder voldoende middelen komt de inzet van militairen neer op politiek verraad.

Rondom het verschijnen van dit Marineblad is de behandeling van de defensiebegroting voor 2008 in de Tweede Kamer. Eerst komt de behandeling van het personeelsbeleid aan de orde, daarna het materieelbeleid en op 20 november is de plenaire vergadering. Een aantal vergaderingen ga ik voor u bijwonen. Het worden belangrijke dagen waarop de kamerleden hopelijk tot het besef komen dat de krijgsmacht er na 20 jaar reorganiseren niet best aan toe is. Om hen te helpen vindt u in dit blad een poging het probleem zichtbaar te maken.

Ook wij moeten deze maand enkele belangrijke beslissingen nemen, een aantal daarvan heeft betrekking op de viering van het 125-jarig bestaan van de KVMO. Een kleine groep mensen adviseert het hoofdbestuur hierbij en deze maand maken we het plan voor 2008 rond. Mijn grootste zorg daarbij is de beschikbaarheid van mensen om de plannen uit te voeren. Met de huidige kleine groep zal dat neerkomen op het stellen van prioriteiten. Niet moeilijk, misschien wel jammer.

Uiteraard is in dit nummer weer een aantal artikelen opgenomen waarin collega's hun licht laten schijnen op allerlei kleine en grote problemen. Over het rapport van de commissie Staal is het stil geworden. Toch stonden daar goede adviezen in, ondanks de leugenachtig aanleiding. Er is echter wel sprake van voortgang, uiteraard met de bekende vertragingen. Het wil namelijk maar niet doordringen dat centralisatie niet zo goed werkt. De daagse praktijk blijkt nog steeds weerbarstiger dan de Haagse theorie. In dit Marineblad een mooi artikel over de krijgstucht waarbij diezelfde spanning te vinden is.

Op het interview met de minister kregen wij leuke reacties. Hij lijkt trouwens te groeien in zijn baan. Zijn aanpak van de commotie over commando's in Afghanistan geeft mij moed. Geen wilde uitspraken, zoals vorig jaar over het ontslaan van mensen, gewoon eerst goed uitzoeken.

Uw reacties en bijdragen laten zien dat u, en daarmee ook de marine, de rug begint te rechten. En dat wordt, zo kan ik u melden, tot veler genoegen opgemerkt. Eerlijkheid gebiedt echter te zeggen ook tot ongenoegen van enkelen. Zouden die iets te verliezen hebben?

KLTZ P.J. VAN MAURIK

Ambities en Begrotingen



De ambities van Defensie liggen nu voornamelijk buiten Europa. Op de foto Hr.Ms. Van Galen opererend voor de kust van Libanon begin dit jaar.

De komende weken behandelt de Tweede Kamer de defensiebegroting 2008. Deze begroting wordt ondersteund door de beleidsnota "Wereldwijd dienstbaar". De titel is de vlag die een ambitieuze internationale lading dekt en wordt in de eerste 42 pagina's van de nota uitgewerkt.

Het is een knappe analyse van de veranderde wereld, ervaringen uit de afgelopen jaren en ontwikkelingen in de toekomst. De laatste vier pagina's vormen de verbinding met de begroting; zij roepen echter de vraag op of ambitie en begroting wel met elkaar in de pas lopen.

Om die vraag te beantwoorden is het nodig te beschouwen hoe ambitie, de krijgsmacht en daarmee ook de defensiebegroting zich hebben ontwikkeld. Het startpunt daarvoor ligt bij de vorige ambitie van de krijgsmacht. Deze stamt uit 1988. Destijds stond de ambitie van de krijgsmacht in het teken van de Koude Oorlog en was er een Nederlandse defensiebegroting die met die ambitie voldoende in de pas liep.[1]

Van ambitie naar ambitie

In 1988 waren er bij Defensie ongeveer 125.000 man werkzaam, waarvan een klein deel beschikbaar voor inzet buiten Europa. Bij oorlogsdreiging kon er worden uitgebouwd naar bijna 250.000 man. Daarvoor werden jaarlijks dienstplichtigen opgeleid. Indien nodig werden zij opgeroepen, de meeste van hen voor de Koninklijke Landmacht. Een eventueel grootschalig conflict in Europa werd verwacht kort en zeer hevig te zijn en het materieel en de voorraden waren daarvoor klaargelegd. Behalve de Koninklijke Marine werd de krijgsmacht in die periode twee maal[2] in enige omvang buiten Europa ingezet, respectievelijk in Korea en Libanon.

de transitie van de krijgsmacht is goed te zien als het beschikbare personeel in 1988 en 2008 met elkaar wordt vergeleken

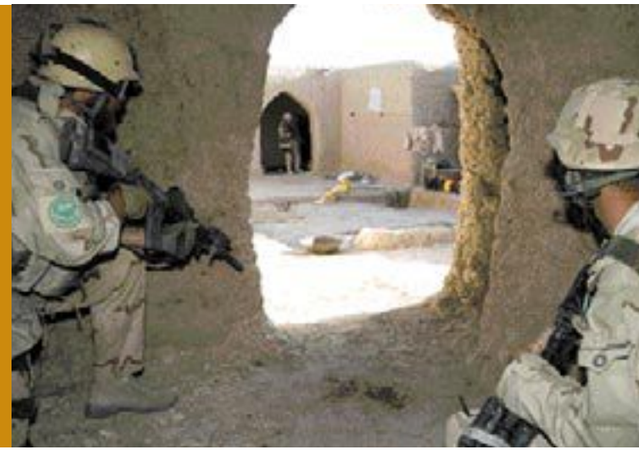
Vanaf 1989, na de val van de muur, waren de expeditionaire delen van de krijgsmacht beschikbaar en werden zij ook ingezet. In eerste instantie was dat vooral de Koninklijke Marine, zij was het expeditionaire deel van de krijgsmacht. Na de Prioriteitennota in 1993 kwamen halverwege de jaren negentig ook de andere krijgsmachtdelen vrij snel ter beschikking. In totaal werden in deze periode al 100.000 tot 130.000 man[3] met wisselend succes ingezet.

In 2008 liggen de ambities van Defensie voornamelijk buiten Europa, zo blijkt uit de beleidsnota: in Afrika, Azië of in onveilige zeegebieden. Uit de beleidsnota 2008 spreekt de ambitie deze inzet buiten Europa voort te zetten en de mogelijkheden daarvoor zelfs te verbeteren.

De verandering van de krijgsmacht

Als men het beschikbare personeel in 1988 en 2008 vergelijkt is de transitie van de krijgsmacht goed te zien. Het defensiepersoneel neemt vanaf de Prioriteitennota af van 125.000 naar 70.000 mensen en de dienstplichtigen zijn verdwenen. Ook nu is natuurlijk niet iedereen expeditionair inzetbaar. Er blijft personeel nodig om te besturen en ondersteunen. Er blijkt toch een verdubbeling van het direct[4] inzetbare expeditionaire personeel te zijn. Tabel 1 op de volgende pagina geeft daarvan schattingen.
Het grootste deel van de stijging volgt uit het omzetten van de 30.000 dienstplichtigen naar ongeveer 7.000 extra, jonge beroepsmilitairen bij de Koninklijke Landmacht. De lagere groei bij de Koninklijke Marechaussee is te verklaren uit haar grotendeels nationale taak. Indien men deze taak apart zou beschouwen komt het percentage redelijk overeen. De marine blijkt, ondanks een stijging in expeditionaire percentage, qua inzetbaar personeel in absolute aantallen zelfs te zijn gedaald doordat teveel eenheden zijn verkocht. De marine was het meest expeditionair en de reducties komen zo vreemd over. Andere soort eenheden zijn in de verandering verklaarbaar, maar minder mensen eigenlijk niet. →





Links, eenheden van de KL op oefening in Duitsland, 1963. Rechts eenheden van de KL tijdens inzet in Afghanistan, 2007. (NIMH en AVDD)

tabel 1

Personeel[5]	Omvang 1988	Expeditionair 1988	%	Omvang 2008[6]	Expeditionair 2008	%
Burger	28.000	0	0%	16.000	100[7]	1%
Dienstplichtig	30.000	300[8]	1%	0	0	0%
Marine	20.000	7.500	38%	12.000	6.000	50%
Landmacht	25.000	2.000	8%	25.000	12.000	44%
Luchtmacht	17.000	1.000	6%	11.000	4.000	36%
Marechaussee	5.000	400	8%	6.000	700	12%
Totaal	**125.000**	**11.200**	**9%**	**70.000**	**21.800**	**31%**

Appels met peren vergelijken?

De structuur van de krijgsmacht uit 1988 verschilt met de structuur van die van nu. Dit geldt dus ook voor de begrotingen. De vraag is dan of appels met peren worden vergeleken. Ik denk dat het toch goed mogelijk is een vergelijking te maken. Daarvoor zijn abstracties nodig zoals, om in fruittermen te blijven, gewicht, voedingswaarde of vitamines. Het uitgangspunt daarbij is het percentage defensiebegroting t.o.v. het Bruto Binnenlands Product (BBP). Dit BBP percentage was al heel lang een maat om het politieke gewicht van Defensie voor verschillende landen te vergelijken.

De vraag is of de omvang van het BBP in 1988 wel dezelfde is als die in 2008. Misschien is er sprake van een spectaculaire groei van de economie, zodat bij gelijkblijvende uitgaven voor Defensie toch het percentage zou dalen. Daarvoor moet men de groei van de economie gecorrigeerd voor de inflatie beschouwen. Gebaseerd[9] op een gemiddelde economische groei van 2,9% en inflatie van 1,8% in deze periode is de reële groei ongeveer 25% over de totale 20 jaar. Als de defensiebegroting van 3,1% BBP in 1988 hiervoor gecorrigeerd wordt, zou bij gelijkblijvende inspanning deze in 2008 op 2,5% BBP moeten staan. Als we dat laatste percentage als uitgangspunt van 100 punten nemen dan staat de huidige begroting op 60. Dat is iets meer dan de helft en bij een gehalveerde krijgsmacht lijkt dat in eerste instantie te kunnen kloppen. De vraag is echter of die halvering van de begroting wel logisch is.

De helft is niet de helft

Een Koude Oorlogskrijgsmacht heeft een andere kostenstructuur dan een expeditionaire krijgsmacht. De helft van eerstgenoemde krijgsmacht is ook niet gelijk aan de huidige krijgsmacht. Daarop voortbordurend lijkt het eveneens onwaarschijnlijk dat bij een andere kostenstructuur de begroting van 2008 de helft van 1988 kan zijn. Dat blijkt als men een vergelijking van vier hoofdkostenposten – investeren, gereed stellen, opereren en overhead – maakt. Zij maken van beide begrotingen deel uit, zij het dat ze telkens anders zijn ingedeeld en ondergebracht. Maar, en daar gaat het om: de veranderingen zijn wel in te schatten.

Gereed stellen is nodig om de bestaande krijgsmacht in stand te houden en bestaat vooral uit specifieke opleiding en training van personeel en exploitatie van het benodigde materieel.



De eerste, investeren, is nodig om een krijgsmacht te ontwikkelen en leidt tot aanschaf van ander materieel en werving van ander soort personeel, inclusief basisopleidingen. Bij een halvering van de omvang van de krijgsmacht zou dit ook gehalveerd kunnen worden. Omdat echter professioneel personeel kostbaarder is en aan het materieel, door verschillende soorten inzet, meer eisen worden gesteld zullen de kosten per man en per wapen toenemen. De combinatie van personele en materiële investeringen kunnen dus niet meer dan 40% afnemen.

Gereed stellen is nodig om de bestaande krijgsmacht in stand te houden en bestaat vooral uit specifieke opleiding en training van personeel en exploitatie van het benodigde materieel. Ook dit zal bij een gehalveerde omvang niet halveren. Opleidingen en trainingen worden complexer. Bovendien moeten militairen die terugkeren een goed arbeidsniveau hebben bij einde dienstijd. In plaats van na één jaar zullen zij pas na vijf tot vijftien jaar terugkeren op de arbeidsmarkt. Ook hier is een afname van de kosten slechts mogelijk van maximaal 40%.

De kosten voor opereren van een expeditionaire krijgsmacht zijn uiterst variabel; ze hangen af van de aard en omvang van de operatie. Het gaat om extra kosten door het verplaatsen en inzetten van materieel en personeel, nazorg en zaken zoals versnelde slijtage, munitieverbruik en lokale kosten. In de begroting van de Koude Oorlogskrijgsmacht is het operatiebudget volgens deze definitie zeer beperkt. Alleen de marine opereerde geregeld[10] en bepaalde daarmee grotendeels de kosten.

De toename in operatiekosten van een expeditionaire krijgsmacht moet dus groot zijn. De inzet van militairen is voor en na de val van de muur verveelvoudigd. De operaties zijn complexer geworden en een groei van vijf tot tien maal de operatiekosten is dan niet vreemd. Daarnaast zullen ook logistieke kosten minstens een aantal factoren stijgen vanwege hogere slijtage van materieel. De exacte verhoging is onzeker maar voor de vergelijking stellen we deze factoren arbitrair op zeven maal voor operaties en drie maal voor slijtage.

Overheadkosten zijn nodig om de andere drie posten te besturen en te ondersteunen. Deze zouden voor beide krijgsmachten ongeveer gelijk moeten blijven, overhead is een vorm van vaste kosten. Gezien de vele reorganisaties om redenen van doelmatigheid zouden deze echter licht gedaald moeten zijn. Voor deze berekening gaan we er vanuit dat de overheadkosten met 20% zijn afgenomen ten opzichte van 1988.

Van begroting naar begroting

Van alle vier onderdelen zijn er inschattingen[11] te maken over de veranderingen ten opzichte van 1988. De verdeling van de kosten in 1988 was redelijk bekend. Ook in die tijd werd geprobeerd een jaarlijkse investering van 20% in materieel te handhaven. Hoewel daar ook een percentage aan reserveonderdelen in zit, is in dit geval het percentage gesteld op 5%. De personele kosten zijn al lange tijd relatief stabiel bij Defensie en bedragen ongeveer 50%. In deze kosten zitten echter ook de opleidingskosten en die bedragen naar schatting een vijfde ervan.

De overige kosten zijn de exploitatiekosten en de overhead. Daar vallen ook de operatiekosten onder, een deel van de logistieke kosten en de overhead. Een overhead van 20% is geen vreemd percentage en de “echte” operatiekosten zijn laag. Indien deze laatste 1% bedragen is er 9% over voor overige logistieke exploitatie, een deel daarvan door oefenen en dergelijke, en een ander deel voor operaties. Omdat die laatste laag was is deze arbitrair gesteld op 1% operatie en dus 8% logistieke kosten.

tabel 2

Kostenpost	1988	Verandering	2008	% 2008
Investering Materieel	15	- 40%	9	12%
Investering Personeel[12]	40	- 40%	24	33%
Gereedhouden materieel	13	- 40%	8	11%
Gereedhouden personeel	10	- 40%	6	8%
Operatiekosten	1	+ 600%	7	10%
Extra operatiekosten logistiek	1	+ 200%	3	4%
Overhead kosten	20	- 20%	16	22%
Totaal	**100**		**73**	

In tabel 2 zijn al deze veranderingen weergegeven ten opzichte van 1988, waar we de kosten net zoals bij de BBP-vergelijking op een waarde van 100 stellen. Het is opvallend dat er zelfs bij de meest optimistische schattingen maar 27 punten afname in kosten zijn. Dit is als het zogenaamde “vredesdividend” te beschouwen en komt neer op een extra percentage daling t.o.v. het BBP van 0,5%. Maar uit de vergelijking tussen de BBP-percentages kwam een daling van 100 naar 60. Daar zit nog een significant verschil van 13 punten tussen. De verklaarbare daling t.o.v. het BBP bedraagt 1,1%, rest een verklaring te vinden voor de resterende 0,5%.

De zeepbel van de doelmatigheid

Een verklaring daarvoor zou een significante verbetering van de doelmatigheid zijn. Daarvoor zijn immers veel initiatieven geweest. De agentschappen DVD, DTO en PARESTO zijn opgericht. Het CDC is ontstaan, de DMO en de uitbreiding van de bestuursstaf heeft de oude staven vervangen. Lastig daarbij is echter dat deze reorganisaties nooit zijn geëvalueerd op de vraag is of ze wel resultaat hebben gehad. Hoe kan dan bepaald worden of er sprake is van die doelmatigheidsverbetering? Daartoe zetten we de begrotingen van 2006, 2007 en 2008 naast elkaar en we vergelijken opnieuw de verhouding tussen de verschillende kostenposten, zie tabel 3.

Het valt direct op dat de kosten voor het gereed stellen afnemen en die voor operaties gelijk blijven. Deze combinatie is hoogst verwonderlijk, beide zouden moeten zijn gestegen! Nog opmerkelijker is dat 46% van de kosten onder de kostenpost ‘overhead’ valt en dat deze kosten in 2 jaar zijn gestegen met meer dan 500 miljoen. Als daar de verdeling van het personeel[17] in wordt verwerkt is het beeld nog dramatischer. **Aan investeringen, gereed stellen en opereren wordt net zoveel uitgegeven als aan overhead**.

Deze constatering staat haaks op de doelstelling van alle reorganisaties van Defensie, namelijk om doelmatiger te worden. Het was immers nodig om aan te tonen dat het verschil van die 13 punten, tussen de BBP-vergelijking en de transitie in de kostenposten begroting, te verklaren zou zijn uit doelmatigheidsverbetering. Of, anders gezegd: de extra afname van het percentage BBP heeft niets te maken met vergroting van de doelmatigheid omdat deze niet aangetoond kan worden.

En dat maakt een zinnetje aan het einde van de beleidsnota des te schrijnender. Daar staat namelijk dat een deel van de 37 miljoen kortingsmaatregelen op het ambtelijk apparaat moet worden afgewend op de operationele capaciteit. Het is tekenend voor het echte probleem van de krijgsmacht: ze wordt opgeofferd voor een groeiende overhead.

“De planning loopt in de pas met de begroting”

Deze stellige, en positief bedoelde, opmerking was de kernachtige samenvatting van de beleidsnota “Wereldwijd dienstbaar”. Het is een opmerking die je vaker moet lezen om te begrijpen wat er staat, of vooral wat er niet staat. Dat de planning in de pas loopt met een begroting is immers een open deur.

tabel 3

Begroting [13]	2006	2007	2008	% 2008
Operatie (CDS)	214	196	221	3 %
OPCO’s	3079	2998	3006	
Logistiek (DMO)	576	605	596	
Agentschappen [14]	- 587	- 684	- 718	
Gereed stellen	**3068**	**2919**	**2884**	**33%**
Investering (DMO) [15]	**1260**	**1353**	**1242**	**15%**
BS	1629	1656	1726	
CDC	655	755	962	
DMO [16]	354	349	343	
Agentschappen	587	684	718	
Overhead	**3225**	**3444**	**3749**	**46%**
Defensiebegroting	**7767**	**7912**	**8096**	

Hoe zou het anders kunnen? Dat kan alleen als de plannen door iemand anders worden gemaakt dan de begroting. De vraag had moeten zijn of de planning, en daaruit volgend ook de begroting, in de pas loopt met de ambitie. En het antwoord op die vraag is nee. Het zogenaamde vredesdividend uit 1993, eerder geschat op ongeveer 0,6% BBP, lijkt bijna twee maal te zijn geïnd. Verbetering van doelmatigheid kan die tweede inhouding niet verklaren omdat voor een resultaat van de vele reorganisaties geen bewijs is te vinden. Integendeel, de overhead van Defensie is aan het groeien, blijkbaar ten koste van de krijgsmacht zelf. Het is opmerkelijk dat de politiek in de afgelopen twintig jaar nooit op deze wijze op de hoogte is gebracht. Dat was de opdracht van de financiële en politieke afdelingen van de bestuursstaf.
Het is de vraag wat de Tweede Kamer de komende maand besluit. Blijkt de ambitie leidend en besluit men tot twee echte oplossingen; herinvesteren in dat tweede vredesdividend en analyse van wat er nu met die overhead is gebeurd? Of besluiten de parlementariërs al weer de ambities te reduceren en weer in operationele eenheden te snijden? Daarmee wordt de overhead op zijn minst in percentage nog groter. En betekent zo'n besluit het definitieve einde van de krijgsmacht en elke ambitie van de Nederlandse regering. De fracties in de Tweede Kamer zijn nu in ieder geval gewaarschuwd. ←

KLTZ P.J. van Maurik is voorzitter van de KVMO en vicevoorzitter van de FVNO/MHB

Noten

1. Of de begroting toen inderdaad voldoende was laat ik in dit geval over aan het oordeel van geschiedschrijvers. Er was ook toen genoeg discussie over. Uitgangspunt voor dit artikel is dat het voldoende was.
2. De inzet van bijna 100.000 militairen in Nederlands-Indië en Nieuw-Guinea wordt verondersteld buiten de Koude Oorlog te vallen.
3. In dit geval ook vrouwen. Het formele aantal is ongeveer 100.000 maar een extra 30.000 zijn te definiëren in aanvullende operaties die niet formeel als VVHO zijn aangemerkt.
4. Onder 'direct inzetbaar' worden militairen verstaan die geplaatst zijn bij de Operationele Eenheden. De overige militairen kunnen ook worden ingezet maar dat vereist eerst training en openvallen van ondersteunende functies.
5. In de cijfers zijn de militairen en burgers opgenomen onafhankelijk waar zij werkten. Bovendien is het personeel van de drie agentschappen, meer dan 4.000 meegenomen.
6. Personeel inclusief agentschappen.
7. Er worden nu ook burgers ingezet, naar schatting zo'n 200 per jaar, en dit getal stijgt langzaam.
8. Er worden wel dienstplichtigen ingezet op vrijwillige basis. Gemiddeld zo'n 300 per jaar.
9. Bron: www.cbs.nl. Informatie over inflatie bleek definitie-afhankelijk. Gemiddelde waarde is genomen.
10. De trainingskosten van de marine zijn minder gemakkelijk te bepalen omdat de marine tijdens het opereren meestal ook kan trainen en opleiden. Een kleine correctie is dan nodig.
11. Inschattingen zijn bewust zo positief mogelijk gemaakt. Veranderingen zouden tot grotere verschillen leiden.
12. Een deel van het personeel is toe te rekenen aan de overhead. In de expeditionaire krijgsmacht bevindt 25% aan personeel zich in de overhead, 75% in de vier OPCO's.
13. Zie begrotingsstaten van 2006, 2007 en de voorlopige van 2008 in miljoenen Euro.
14. De agentschappen verkrijgen hun budget vanuit de budgetten van de vier OPCO's en de drie ondersteunende onderdelen. Zij zijn wel apart zichtbaar als bijlage van de defensiebegroting. In de tabel is een correctie van een kwart minder aftrek nodig. Om redenen van overzicht is deze niet toegepast.
15. Bij de DMO is ook sprake van apparaatkosten, ze zijn een percentage van de DMO-begroting. In dit geval genegeerd omdat de agentschappen ook door DMO, CDC en BS worden betaald. Uitgangspunt is dat deze twee onnauwkeurigheden tegen elkaar wegvallen.
16. De apparaatkosten van DMO zijn op 500 miljoen gesteld.
17. 75% van het personeel werkt in de OPCO's en 25% in de andere Defensieonderdelen.

cartoon

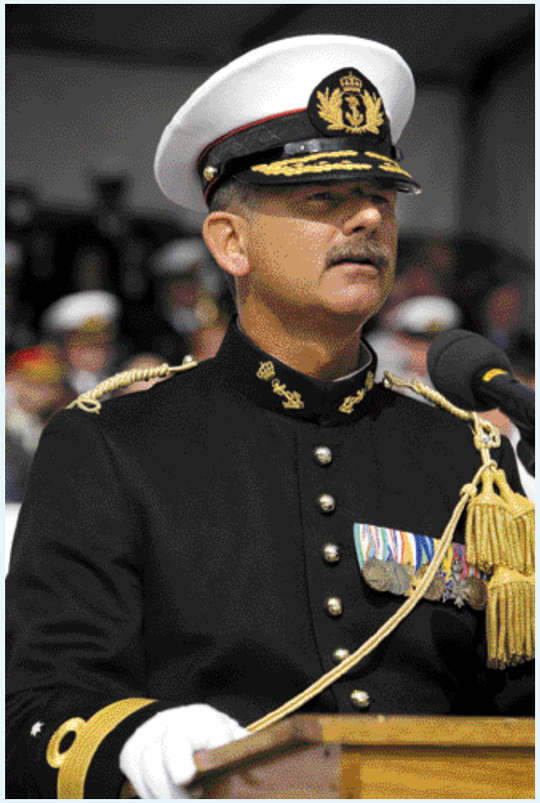


Gevechtskracht vanaf zee, missie of misser?

In het vorige nummer van het Marineblad geeft luitenant-kolonel der mariniers Bosch in het artikel 'Wat gebeurt er met het Korps Mariniers?' uiting aan zijn zorgen over de gevolgen van alle veranderingen bij de marine voor het leiderschap en de identiteit van het Korps Mariniers.

Door de samensmelting van het HKKM met CZMNED, in 2005, is volgens collega Bosch het leiderschap uit beeld geraakt, mist het Korps een duidelijke bestemming en vervalt de eens zo slagvaardige organisatie steeds meer in een bureaucratie. De 'korte lijnen' zijn verdwenen waardoor de afstand tussen de korpsleiding en de werkvloer te groot is geworden. Hierdoor voelen zowel actiefdienende mariniers als oudgedienden zich 'stuurloos' en loert de dreiging dat vloot en mariniers verworden tot een grijze 'eenheidsworst', aldus Bosch. Als remedie draagt hij aan het leiderschap weer herkenbaar in beeld te laten komen en de van oudsher sterke punten van het Korps, waaronder daadkracht en besluitvaardigheid, te revitaliseren. Ook pleit overste Bosch voor een heroverweging van de keuzes voor samenwerking en voor betere communicatie, zowel intern als extern.

Ik denk dat luitenant-kolonel Bosch in zijn artikel heeft geprobeerd weer te geven wat momenteel bij veel mariniers leeft. Ik merk zelf ook dat ons personeel nog met de nieuwe organisatie worstelt en soms twijfelt aan de koers die met de oprichting van het Commando Zeestrijdkrachten is ingeslagen. Alhoewel ik sommige waarnemingen van collega Bosch deel, onderschrijf ik niet zijn analyse. Die laat namelijk de achtergrond buiten beschouwing van de keuze die is gemaakt voor verdere integratie van vloot en mariniers, evenals de voordelen die de nieuwe organisatie ontegenzeggelijk biedt. Daarnaast zijn niet alle constateringen die Bosch doet op de nieuwe organisatiestructuur terug te voeren. Hiermee wil ik geenszins het gevoel van onrust bagatelliseren, dat onder een deel van ons personeel heerst. Wel ben ik van mening dat voor het opmaken van de balans een juiste voorstelling van zaken belangrijk is en dat we de nieuwe organisatie een kans moeten geven.



Hieronder wil ik graag uitleggen waarom de keuzes zijn gemaakt die ten grondslag liggen aan de huidige organisatie, welk perspectief dit voor het Korps biedt en hoe ik de behoefte aan zichtbaar leiderschap voornemens ben vorm te geven.

Aan het begin van de vorige kabinetsperiode stond Defensie onder grote financiële druk. Voor de achtergrond hiervan verwijs ik kortheidshalve naar de Prinsjesdagbrief 2003. Om orde op zaken te stellen heeft de vorige minister van Defensie ingrijpende maatregelen moeten treffen, die zowel de operationele capaciteit als de bedrijfsvoering raakten. In dit klimaat van bezuinigingen, waarbij onder meer de staven van de bevelhebbers werden opgeheven, was een apart hoofdkwartier voor het Korps Mariniers alleen, niet houdbaar. De marineleiding – inclusief de korpscommandant – heeft toen besloten vloot en mariniers verder te vervlechten en te komen tot een gezamenlijk hoofdkwartier naar het voorbeeld van de Britse marine. Dit maakte een efficiëntere bedrijfsvoering mogelijk, met één gecombineerde staf in Den Helder in plaats van twee afzonderlijke staven op afstand. Bovendien speelde deze keuze in op de breed gedragen behoefte aan een geïntegreerd operationeel product van vloot en mariniers voor het leveren van veiligheid vanaf zee. Deze behoefte vloeide voort uit het inzicht dat zeestrijdkrachten zich meer zouden moeten toeleggen op de beïnvloeding van conflicten op het land. Voor de marine betekende dit meer nadruk op het vermogen om vanuit zee operaties op het land te kunnen initiëren, ondersteunen en aansturen. Door deze ontwikkeling kreeg het Korps, van oudsher de arm van de vloot landinwaarts, een veel belangrijkere rol binnen de marine dan voorheen. Mijn conclusie is dan ook dat de missie die het Korps altijd al had – te weten het leveren van gevechtskracht vanaf zee met amfibisch getrainde lichte infanterie-eenheden die wereldwijd onder welke omstandigheden dan ook inzetbaar zijn – door deze ontwikkeling alleen maar in belang is toegenomen. Had het Korps in het verleden nog wel eens de indruk bij de marine 'het vijfde wiel aan de wagen te zijn', dan is daar op grond van eerdergenoemde ontwikkeling bepaald geen reden meer toe. Ook de samensmelting van beide staven, met mariniers op diverse posten, maakt het veel beter dan voorheen mogelijk om invloed op de gang van zaken binnen het Commando Zeestrijdkrachten uit te oefenen en ook de korpsbelangen voldoende aandacht te geven. Kortom, de keuze voor integratie was een strategische beslissing, ingegeven door bezuinigingen, die het Korps echter beter binnen de marine heeft gepositioneerd. Ik ben het dan ook niet eens met de stelling van Bosch dat het Korps geen bestemming of missie zou hebben, integendeel. Meer dan ooit wordt de missie van het Korps onderschreven en vindt deze ook zijn weerklank binnen de rest van de marine.

Negatieve effecten

Waarom wordt dit door het personeel dan anders ervaren? In mijn optiek heeft dit meerdere oorzaken. Ten eerste is de 'gang naar Den Helder' gepaard gegaan met andere ontwikkelingen, die als negatief worden erva- →

BRIGGENMARNS R. Verkerk tijdens de commando-overdracht van het Korps Mariniers op 24 augustus 2007.



Het belang voor de operationele output van groepsbinding en een eigen, herkenbare identiteit wordt zonder meer onderkend.

ren, maar die in feite los staan van de integratie van vloot en mariniers. De belangrijkste hiervan zijn 1) de invoering van de nieuwe P&O-organisatie, 2) de maatregelen die tot op heden naar aanleiding van het rapport van de commissie Staal zijn getroffen, 3) het uitblijven van infrastructurele verbeteringen en bepaalde uitrusting, en 4) de overgang van een productgerichte organisatie naar een procesmodel. Met uitzondering van het laatste betreft dit defensiebrede keuzes die in feite losstaan van de oprichting van het Commando Zeestrijdkrachten en die dus ook in de oude situatie zouden hebben plaatsgevonden. Dit neemt niet weg dat deze maatregelen op hun negatieve effecten moeten worden beschouwd. Bij het opzetten van de P&O-organisatie zijn we in ons streven naar verdere doelmatigheid en meer eigen verantwoordelijkheid voor het individuele personeel misschien een stap te ver gegaan. Niet voor niets is momenteel weer een trend naar centraal in plaats van decentraal personeelsbeheer waarneembaar omdat

we zijn in ons streven naar verdere doelmatigheid en meer eigen verantwoordelijkheid misschien een stap te ver gegaan

het flexibel personeelssysteem (FPS), dat vanaf 1 januari wordt ingevoerd, hiertoe voor de onderbouw van de organisatie noodzaakt en het huidige functietoewijzingsproces in een situatie van schaarste anders uitpakt dan werd verwacht. Ik pretendeer niet dat het centraal gestuurde personeelsbeheer terugkomt, maar ik onderken wel dat verbeteringen in de huidige werkwijze noodzakelijk zijn. Eén dezer dagen buigt de Admiraliteitsraad zich juist over dit vraagstuk. Voor Staal geldt dat de maatregelen die tot nog toe zijn getroffen vooral als repressief worden ervaren. Aangekondigde maatregelen om de werk- en leefomstandigheden te verbeteren, zoals betere accommodatie en meer ontspanningsmogelijkheden, verkeren echter pas in de beginfase van uitvoering onder meer omdat de besluitvorming over de toekenning van budgetten langzaam verloopt. Collega Bosch mag er van overtuigd zijn dat CZSK en PCZSK bij herhaling bij de Bestuursstaf aandringen op snelle, positieve besluitvorming over de 'Staalclaims'. Ook het uitblijven van bepaalde uitrustingsstukken, zoals de warme top en het vochtregulerend ondergoed, kan niet aan de nieuwe CZSK-organisatie worden toegeschreven. Dit heeft meer te maken met een stroperig verwervingstraject bij het KPU-bedrijf als gevolg van de (te) krappe capaciteit. Niettemin is dit wel een belangrijk zorgpunt, waaraan het Commando Zeestrijdkrachten alles doet om dit vlot te trekken. Hier staat tegenover dat het Korps op andere gebieden juist goed in de nieuwe spullen is of wordt gestoken. Ik doel dan op de invoering van NIMCIS en de Viking en, op termijn, de nieuwe landingsvaartuigen en het *Soldier Modernization Program*.

De overgang naar een procesmodel is wel een keuze van de marine zelf geweest. Ik ben het met Bosch eens dat dit model het gevaar in zich heeft dat iedereen met optimalisatie van zijn deel van het proces bezig is, waardoor het zicht op, en de betrokkenheid bij, het operationele eindproduct op de achtergrond raakt terwijl het hier toch om draait. De versnippering van verantwoordelijkheden en bevoegdheden kan inderdaad tot verlies aan besluitvaardigheid en daadkracht leiden. Terecht merkt Bosch dan ook op dat dit haaks op de Korpscultuur staat en dat het Korpscommandantschap hierdoor aan zichtbaarheid, invloed en slagvaardigheid heeft ingeboet. Overigens geldt dit niet alleen voor het Korps Mariniers, maar ook voor de andere groepen binnen het Commando Zeestrijdkrachten. CZSK en PCZSK zijn zich hiervan zeer bewust en hebben geconstateerd dat het procesmodel weliswaar efficiënt is, maar niet in alle opzichten altijd even effectief. Zo wordt het belang voor de operationele output van groepsbinding en een eigen, herkenbare identiteit zonder meer onderkend. Daarom beziet de CZSK-leiding thans de mogelijkheden om binnen het procesmodel de integrerende rol van de Korpscommandant en de groepsoudsten beter tot hun recht te laten komen. Ik heb daar reeds een voorschot opgenomen door het overleg tussen de verschillende geledingen van het Korps Marineirs, ongeacht hun organisatorische belegging, te intensiveren en te structureren zonder de (lijn)verantwoordelijkheid van de andere directeuren te doorkruisen en dit alles binnen de afgesproken beleidskaders.

Een tweede belangrijke reden waardoor ons personeel zich niet helemaal 'senang' voelt, is gelegen in het feit dat de operationele inzet momenteel op een lager pitje staat. Door de uitbreiding van de mariniersbataljons – met als gevolg een herschikking van de totale operationele capaciteit – en de invoering van nieuw materieel (Viking en NIMCIS) bevindt het Korps zich in een overgangsfase. Deze ingrijpende veranderingen nemen de nodige tijd in beslag, waardoor het Korps in vergelijking met voorgaande jaren qua (grootschalige) inzet even aan de zijlijn staat. Hiermee wil ik overigens geen afbreuk doen aan de inspanningen die thans worden geleverd door de mariniers bij de OMLT's en de SFTU. Het gevoel om noodgedwongen aan de zijlijn te staan, ligt marineirs echter niet. Dat geldt zeker bij een operatie waar 'haar op zit' en waarbij veel operationele ervaring wordt opgedaan zoals nu in Afghanistan. In die situatie is het lastig te focussen op een CZSK-missie die vooral maritiem is georiënteerd. We moeten echter niet uit het oog verliezen dat het Korps zich juist vanwege haar specifieke missie (het leveren van gevechtskracht vanaf zee) en de capaciteiten die daarvoor nodig zijn, binnen de totale 'toolbox' van Defensie onderscheidt. Bovendien maakt deze missie, die een bepaalde mentaliteit, gehardheid en zelfstandige manier van optreden vergt, het mogelijk om snel en flexibel in te spelen op welke operationele vraag dan ook. Het Korps dient dan ook vast te houden aan haar *corebusiness* – amfibische operaties – zonder de actuele operationele vraag uit het oog te verliezen en in te spelen op niches voor lichte infanterie zoals op dit moment *Counter Insurgency* met de nadruk op *Special Operations* (Tier 1 and 2 SF en *Embedded Training*). Dit vereist uitdagende en gebalanceerde oefenprogramma's die qua opzet en oefengebieden inspelen op de actualiteit en de beleving van de individuele marinier. Dit houdt het personeel scherp en gemotiveerd. Overigens sluit ik niet uit dat in geval van verlenging van de missie in Uruzgan, de CDS een groter beroep op het Korps Mariniers zal doen.

Vooruitblikken

In de oprechte zorgen van collega Bosch herken ik een begrijpelijke hang naar vroeger. Ook het Korps moet echter meegaan met haar tijd en inspelen op de veranderingen in haar omgeving – mijn voorganger heeft daar zijn handen vol aan gehad. Overigens heeft het Korps in haar bijna 342-jarig bestaan regelmatig veranderingen gekend. Uiteindelijk zijn we hieruit alleen maar beter en sterker naar voren gekomen. En laten we eerlijk zijn, ook vroeger was niet alles 'koek en ei'. Het HKKM, waar sommigen nu met heimwee aan terugdenken, werd vaak evengoed bekritiseerd vanwege het gevoerde beleid of juist het gebrek daaraan. Ik ben het evenwel met Bosch eens dat alle veranderingen niet ten koste van onze sterke Korpscultuur mogen gaan. Een Korpscultuur die zich kenmerkt door een eigen identiteit, een hechte onderlinge band, daadkracht, durf en teamgeest. Maar ook flexibiliteit – het vermogen om in te spelen op veranderingen – behoort daartoe. Binnen de mogelijkheden die ik daarvoor heb, zal ik er alles aan doen om het Korps Mariniers in de 'eredivisie' te houden. Zoals ik tijdens de functiewisseling op 24 augustus jongstleden al aangaf, kan ik dat echter niet alleen. Daarvoor moeten we als Korpsgenoten de handen ineenslaan. Ik sta dan ook altijd open voor nieuwe ideeën. Laten we derhalve niet te veel in het verleden leven, maar vooruitblikken en de kansen benutten die de nieuwe organisatie ons ontegenzeggelijk Qua Patet Orbis biedt!

R. Verkerk, BRIGGENMARNS
De Commandant van het Korps Mariniers

Wat gebeurt er met de Onderzeedienst?

Het artikel van LNTKOLMARNS H.J. Bosch is mij uit het hart gegrepen. De titel "Wat gebeurt er met het Korps Mariniers?" had net zo goed vervangen kunnen worden door de titel "Wat gebeurt er met de Onderzeedienst?".

Als in de inhoud van het artikel "Korps Mariniers" vervangen was door "Onderzeedienst", had eigenlijk inhoudelijk nauwelijks tekstuele wijziging aangebracht hoeven worden. Vóór de reorganisatie bestond de gehele onderzeedienst uit 310 mannen en vrouwen. Die 310 mannen en vrouwen ondersteunden onderzeeboot operaties wereldwijd, bemanden 3 boten van ieder 65 personen, gaven les op 2 simulatoren, verzorgden een eigen logistieke ondersteuning, schreven eigen boekwerken procedures werkwijzen en tactieken die "up-to date" waren, gaven hoogwaardig onderwijs, verzorgden hun eigen personele ondersteuning, ondersteunden hun eigen materiële behoeften, assisteerden bij onderhoud etc.

Een kleine slagvaardige staf maakte ook deel uit van die 310 mannen en vrouwen. Een staf die een integrale afstemming maakte m.b.t. personele, materiële en operationele zaken. Die staf ondersteunde wereldwijd onderzeeboot operaties, had een korte- en een lange termijn visie voor het bedrijf, effectueerde gereedheid op personeelslogistiek en materieeltechnisch gebied. Het was een kleine slagvaardige staf die dagelijks prioriteitstelling deed om het bedrijf zo optimaal operationeel te laten functioneren.
Dat alles dus met maar 310 mannen en vrouwen! Hoe efficiënt kan een bedrijf zijn? Welke topmanager zou daar niet stinkend jaloers op zijn? Het was heel hard werken, soms op de toppen van de tenen lopen. Er werd veel van het personeel gevraagd en dat alles was mogelijk door de enorme focus, drive, *commitment* en groepsgevoel dat die 310 mannen en vrouwen hadden.



Dit alles werd mogelijk gemaakt doordat men allemaal op locatie van steiger 19 zat. Dat was voor de reorganisatie.
Inmiddels is een ander ecosysteem ontstaan. Een ecosysteem waarin al die 310 mannen en vrouwen verdeeld zijn. Een ecosysteem waarin die 310 mannen en vrouwen niet meer exclusief met onderzeeboten bezig zijn maar hun tijd en aandacht ook aan andere zaken moeten besteden binnen "het collectief". Bij het ontwerp van het nieuwe ecosysteem werd geredeneerd dat "het collectief" de 310 mannen en vrouwen ruimschoots zou kunnen ondersteunen om nog steeds datzelfde operationele onderzeedienstproduct te realiseren. Door niet-flipper dragers werd zelfs met groot optimisme gesteld dat het nieuwe ecosysteem het operationele onderzeedienstproduct zou gaan verbeteren. Flipper dragers, die de slagkracht van de kleine onderzeedienst organisatie van dichtbij kenden, hadden hier een heel ander gevoel bij. Dit gevoel is destijds niet onder stoelen of banken geschoven, maar dat mocht niet baten.

Nu, 2 jaar na de reorganisatie, constateer ik dat het niet goed gaat met de onderzeedienst. Het nieuwe ecosysteem met de OST en OPS organisatie is in mijn ogen niet in staat om datgene te leveren wat die 310 mannen en vrouwen voorheen op de mat wisten te leggen. Met name de integrale afstemming van de OZD-staf, besluitvaardigheid, visie en korte effectieve communicatie kanalen worden node gemist. In het nieuwe ecosysteem vieren bureaucratie en besluitenloosheid hoogtij. Het onderzeebootwapen dreigt het eerste kind van de rekening te worden. Als de CZSK-organisatie een serieus operationeel onderzeebootwapen wil behouden, dient, in mijn ogen, rigoureus ingegrepen te worden. Er is altijd gedacht dat de dreiging met betrekking tot het voortbestaan van de onderzeedienst vanuit Den Haag zou komen. In mijn ogen vormt de huidige CZSK-organisatie een veel grotere bedreiging, zonder dat ze dat misschien zelf onderkent.

Bij deze wil ik pleiten om de Groep Onderzeedienst weer uit de oude doos te halen en bij elkaar te zetten op steiger 19 voordat het te laat is. Naar mijn mening dient allereerst begonnen te worden met het formeren van een staf die wederom orde op zaken kan stellen door een echte integrale aanpak van problemen. Op deze manier kan weer de oude hoogwaardige "output" gedreven onderzeedienst gecreëerd worden met visie, focus, *commitment* en groepsgevoel. Ik weet het, mijn betoog is vloeken in de kerk, maar ik vind ook dat dit mijn plicht is jegens de CZSK-organisatie, niet alleen om mijn zorgen kenbaar te maken, maar ook om een oplossing aan te dragen. Laat het gevoel "gezichtsverlies te lijden" niet leidend zijn om datgene terug te krijgen wat we verloren hebben.

H. van Loon, KLTZ

KTZA b.d. P.J.G. van Sprang, coördinator Medezeggenschap KVMO/FVNO|MHB

Een tweede kans

Het Besluit Medezeggenschap Defensie 2008

De staatssecretaris van Defensie heeft met zijn brief van eind oktober aan de voorzitters van de Tweede en Eerste Kamer aangeboden het Besluit Medezeggenschap Defensie 2008, inclusief nota van toelichting.

Wat er aan vooraf ging

Bij de totstandkoming van het Besluit medezeggenschap Defensie (BMD) in 1999 is met de centrales van overheidspersoneel afgesproken dat drie jaar na inwerkingtreding van het BMD het functioneren van de medezeggenschap in de praktijk geëvalueerd zou worden. Dit heeft geresulteerd in het Rapport Evaluatie Medezeggenschap Defensie uit 2002. De aanbevelingen uit dit rapport hebben mede aan de basis gestaan van de tweede evaluatie. Tijdens de behandeling van de defensiebegroting 2005 heeft de staatssecretaris van Defensie aan de Tweede Kamer toegezegd een onderzoek te laten uitvoeren naar het BMD in relatie tot de Wet op de Ondernemingsraden (WOR). In dit onderzoek is onderzocht wat de voor- en nadelen zijn van het BMD zelf en wat de voor- en nadelen zijn van het onderbrengen van de medezeggenschap bij Defensie onder de WOR. Hieruit bleek dat de medezeggenschap in diverse situaties weliswaar goed functioneert maar over het algemeen nog onvoldoende van de grond komt. Dit komt deels door het specifieke karakter van Defensie maar ook door de cultuur en de daarmee samenhangende aspecten, zoals de wijze van aansturing van de medezeggenschap vanuit de top, de houding van de leidinggevenden en de opstelling van de medezeggenschapscommissies zelf. Op grond van het onderzoek werd geadviseerd het BMD voorlopig te handhaven en de verbeteringen binnen het huidige BMD door te voeren ondanks het feit dat er geen formeel-juridische redenen zijn Defensie niet onder de WOR te brengen. De adviezen en aanbevelingen in het onderzoeksrapport zijn grotendeels door Defensie overgenomen en vormden de basis voor het eerste concept dat aan de centrales van overheidspersoneel begin dit jaar werd aangeboden. In een technisch werkverband, waarin de centrales waren vertegenwoordigd, is consensus bereikt over het Besluit Medezeggenschap Defensie, dat is afgeprocedeerd in het Sector Overleg Defensie op 18 oktober 2007.

Wat is veranderd

Als uitvloeisel van het genoemde onderzoeksrapport en de uitkomsten van het overleg met de centrales is het BMD op een groot aantal terreinen gewijzigd. Onder meer gaat het dan om vele bepalingen op het gebied ter verbetering van de ondersteuning van de medezeggenschap en de maatregelen ter verbetering van de procedure bij geschillen. Hieronder wordt ingegaan op de wijzigingen op het gebied van de medezeggenschapsstructuur en de maatregelen ter vergroting van de betrokkenheid van het defensiepersoneel.

De structuur

In het BMD is voorzien in een verandering van de medezeggenschapsstructuur door het organiseren van medezeggenschap hoger in de defensieorganisatie (zie het overzicht). Zo wordt fasegewijs medezeggenschap op het niveau van de defensieonderdelen (DMC) en op het niveau van de hele defensieorganisatie (CMC) ingevoerd. Basis van de medezeggenschap binnen het ministerie blijft het uitgangspunt ‘medezeggenschap dicht bij de werkvloer’ (de MC).

Daarnaast zijn eventueel ook mogelijk:

- **Tijdelijke Reorganisatie Medezeggenschapscommissie** TRMC, voor het overleg over een reorganisatie waarbij meerdere diensteenheden zijn betrokken;
- **Locatie Medezeggenschapscommissie** LMC, indien sprake is van overleg over aangelegenheden over voorgenomen maatregelen die betrekking hebben op personeel van verschillende diensteenheden dat op dezelfde lokatie werkt of woont.

Commentaar

Het overzicht van de mogelijke vormen van medezeggenschap in het BMD laat zien dat als er niet uitgekeken wordt, er iets gecreëerd wordt dat zijn doel voorbij lijkt te schieten. De werkgever, Defensie, ziet dat gelukkig ook in en gaat deze structuur fasegewijs doorvoeren.
Hierbij dient benadrukt te worden dat de DMC’s (gedeeltelijk) het overleg met de bijzondere commissies (van het georganiseerd overleg) op het niveau van het defensieonderdeel overnemen. De onderwerpen die ingevolge het Besluit Georganiseerd

Overzicht medezeggenschapsstructuur

Centrale Medezeggenschapscommissie
(CMC, op departementsniveau)
↑
Defensie Onderdeel Medezeggenschapscommissie
(DMC, bij ieder defensieonderdeel)
↑
Gemeenschappelijke Medezeggenschapscommissie
(GMC, bij door de Minister aan te wijzen organisatieonderdelen)
↑
Medezeggenschapscommissie
(MC, bij een diensteenheid)

Overleg voor de sector Defensie zijn voorbehouden aan het overleg met de centrales van overheidspersoneel worden geen onderwerp van overleg met een DMC. Dit zijn onderwerpen van algemeen belang, zoals de algemene regels van het personeelsbeleid.
Een tweede kanttekening betreft de verticale opbouw: het lidmaatschap van een ‘hoger’ medezeggenschapsorgaan komt voort uit het ‘lagere’ orgaan. Als enige centrale hebben wij ons tegen deze verticale opbouw verzet en gepleit voor een vekiezings-’knip’ tussen GMC en DMC.

Betrokkenheid defensiepersoneel

In het BMD zijn bepalingen opgenomen die zijn gericht op de vergroting van de betrokkenheid, representativiteit en continuïteit voor medezeggenschapswerk. Deze wijzigingen betreffen de bekorting van de termijnen voor actief en passief kiesrecht, een verkorting en flexibilisering van de zittingsduur en het kiesgroepenstelsel. Daarnaast is er sprake van een aanscherping van de democratische legitimiteit doordat nieuwe verkiezingen uitgeschreven moeten worden indien het aantal kandidaten kleiner is dan het wettelijk minimum, ook in het geval van tussentijdse vacatures. Tenslotte wordt – voorzover mogelijk – voorzien in medezeggenschap voor defensiepersoneel bij onderdelen van bondgenootschappelijke strijdkrachten of organen in Nederland en bij door de minister van Defensie aan te wijzen nationale en internationale overheidsdiensten.

Commentaar

Een heikel punt betreft de kiesgroepen. In het rapport ‘Nadere uitwerking aanbevelingen onderzoeksrapport medezeggenschap bij Defensie’ uit 2005 zegt prof. dr. Ir. Goodijk over kiesgroepen: ”Ook hebben wij geconstateerd dat MC’s over het algemeen te eenzijdig zijn samengesteld, met nauwelijks carrièreofficieren, hogere burgerambtenaren of jonge militairen. Daarom verdient het aanbeveling om bij de eerstvolgende MC-verkiezingen met ‘kiesgroepen’ te werken en op basis daarvan (bijvoorbeeld een indeling naar functiegroepen) de representativiteit van de MC’s te vergroten.”
Verder in dit rapport staat: ”Ook de representativiteit en daarbij de legitimiteit van de medezeggenschap staat ter discussie, vanwege de veelal geringe animo voor het MC-werk en de sterke ondervertegenwoordiging van carrièreofficieren, hogere burgerambtenaren en jonge militairen in de MC’s.”
Nadat in een eerder concept van het besluit ‘de Minister’ bevoegd was tot het hanteren van kiesgroepen is dit, onder druk van de andere centrales van overheidspersoneel, gewijzigd.
Alleen de medezeggenschapscommissie zelf kan in haar reglement de mogelijkheid creëren van het opnemen van kiesgroepen. Het argument dat er dan dus wel eerst een medezeggenschapscommissie moet bestaan voordat men eventueel kiesgroepen kan instellen, vond in het overleg geen gehoor.

Implementatie

Met de aanbieding van het Besluit Medezeggenschap Defensie kan een begin worden gemaakt met het wetgevingstraject. In het Sector Overleg Defensie is afgesproken dat het implementatietraject zoveel mogelijk parallel moet lopen aan het wetgevingstraject inzake het vernieuwde BMD. Het huidige technische werkverband BMD wordt dan ook in stand gehouden en belast met het toezien op de uitwerking van de implementatie-aspecten.

In een tijdsplanning die vooralsnog doorloopt tot april 2008 worden onderwerpen zoals voorlichting, communicatie vernieuwd BMD, gebruikershandleiding, uitvoeringsaspecten ambtelijk secretariaat, scholingstraject medezeggenschapsleden e.d. successievelijk opgepakt.
Daarnaast staan als gefaseerde onderwerpen opgenomen de invoering van de medezeggenschapsstructuur, de opheffing van de bijzondere commissie, medezeggenschap in de bedrijfsvoering, toepassing van artikel 25 BMD (politie primaat) en, *last but not least*, afspraken maken over de evaluatie.

Conclusie

De medezeggenschap binnen Defensie krijgt een tweede kans. Om dit te bewerkstelligen wordt de zeggenschap geleidelijk aan hoger in de defensieorganisatie belegd. Dit houdt in dat het MC-personeel dus ook een grotere verantwoordelijkheid gaat krijgen. Om er voor te zorgen dat MC’s en de centrales elkaar niet in de wielen rijden dienen er hele goede afspraken gemaakt te worden over wie wat doet. Beide partijen moeten er op alert zijn dat er niets tussen de ‘glazen plafonds’ blijft hangen. Als dit gebeurt vindt er namelijk geen overleg met vertegenwoordigers van het defensiepersoneel plaats.

De tweede kans geldt óók voor de leidinggevenden van Defensie. De afgelopen jaren is te vaak gebleken dat zij niet de juiste invulling aan het MC-overleg hebben gegeven. De hiërarchische structuur binnen Defensie is hier veelal debet aan. De cultuur moet op dit punt dus aanzienlijk veranderen. Gebeurt dit niet dan zal niet alleen de medezeggenschap binnen Defensie een stille dood te sterven. ←

KLTZA drs. P.J. van Roon



Militair, gewoon ambtenaar?

Een vermaatschappelijkte krijgsmacht of toch maar liever niet?

Wil een publieke organisatie als de krijgsmacht ook in bestuurlijk opzicht effectief zijn, dan dienen de bevoegdheden in evenwicht te zijn met de verantwoordelijkheden. Indien verantwoordelijkheden, als gevolg van veranderde waarden en normen, wijzigen zonder dat de gerelateerde bevoegdheden worden aangepast ontstaat een ongewenste situatie.[1]

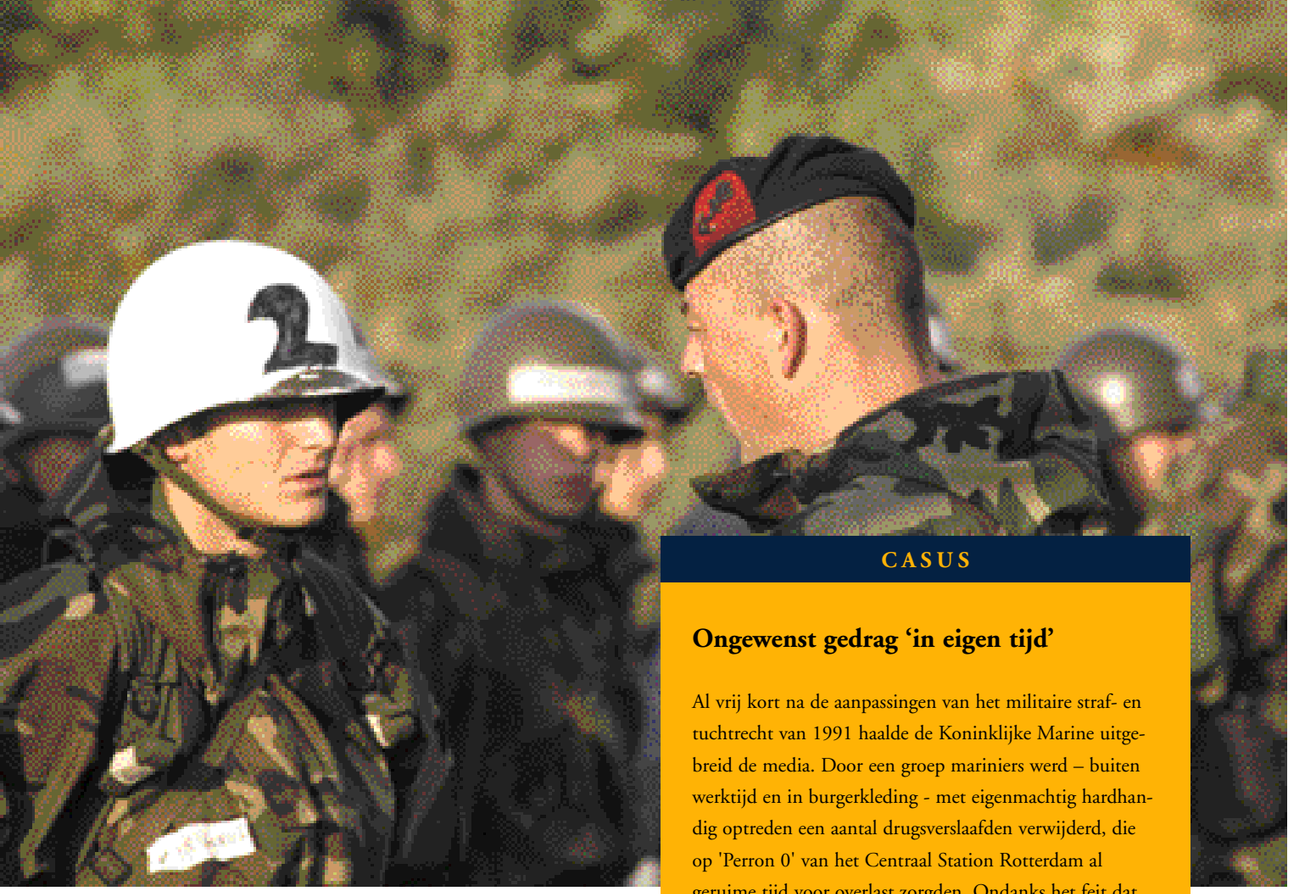
Veelal kan de organisatie in dergelijke omstandigheden haar verantwoordelijkheden niet of niet volledig meer waarmaken. In feite is er in dergelijke situatie sprake van een onbalans.
Decennia lang is het gedrag van militairen gereguleerd via een militair rechtsstelsel, waarin het militaire straf- en tuchtrecht centraal stond. De bijzondere taken en omstandigheden van de krijgsmacht rechtvaardigden een specifiek rechtsstelsel. Militaire waarden en normen vereisten snel en effectief ingrijpen door de commandant.

De militair een gewone ambtenaar?
De bijzondere rechtspositie van de militair kwam begin jaren negentig grotendeels te vervallen. Met de komst van het beroepsleger als gevolg van de afschaffing van de opkomstplicht moest "het gevaar van een buiten de maatschappij staande krijgsmacht" worden geminimaliseerd. Deze destijds gangbare politieke mening heerste ook op hoog ambtelijk niveau binnen het ministerie van Defensie. Kenmerkend zijn de uitspraken als: "militairen zijn niet 24 uur per dag in dienst, want zij hebben ook tijd voor rust en recreatie" en "het specifieke van het militaire beroep is nooit aangetoond". Als uitvloeisel van "de militair als gewoon ambtenaar" werden tal van bijzondere rechtspositionele regelingen in fors tempo afgebouwd.
Terug naar het gedrag van de militair. De afgelopen jaren is er veel publiciteit geweest over vermeende misdragingen van militairen. Achtervolgd door incidenten lag de minister - en daarmee de commandant - de afgelopen jaren geregeld onder vuur. Vooral de commandant; hij is immers verantwoordelijk voor het gedrag van zijn of haar personeel.
Heeft de commandant echter wel voldoende bevoegdheden om het veelal jeugdig personeel (m/v) in het gareel te houden? Het tuchtrecht geeft de commandant – althans in theorie - de bevoegdheid om de interne orde via een 'lik-op-stuk-beleid' te garanderen. Bestaat er een verband tussen de aanpassingen van het tuchtrecht en de reeks van incidenten?

Herziening van de militaire straf- en tuchtwetgeving
Vóór 1991 was er sprake van een stelsel waarin het strafrecht en het tuchtrecht op elkaar aansloten en elkaar deels overlapten. Ook gedragingen buiten de kazerne konden aan tuchtrechtelijke beoordeling worden onderworpen, zolang er maar een relatie was met het door het tuchtrecht beschermde belang: de militaire orde. Er was in het tuchtrecht sprake van een zogenaamde open norm: een krijgstuchtelijk vergrijp was elk feit, strijdig met een dienstbevel of een dienstvoorschrift, of "onbestaanbaar met de militaire tucht of orde". Elk feit, zowel strafbaar als tuchtrechtelijk, werd door deze commandant gezien en deze commandant moest een afweging maken of hij het feit tuchtrechtelijk kon afdoen of moest doorzenden naar de hogere militaire autoriteit. Deze hogere autoriteit besliste – gehoord het Openbaar Ministerie – of de zaak naar de krijgsraad werd verwezen of tuchtrechtelijk kon worden afgehandeld. Aan de afdoening van tuchtvergrijpen stelde de wet nauwelijks eisen. De afdoening was eenvoudig, snel, dichtbij en herkenbaar voor de militair en diens omgeving.
In 1991 is – na vele discussies en een uiteindelijke herzieningsperiode van ruim 25 jaar – de gehele militaire straf- en tuchtwetgeving aangepast. De krijgsmacht had tot die tijd een zelfstandige militairrechtelijke organisatie, waarin zowel de straf- als de tuchtrechtspraak geregeld was. De wetgever heeft met de herziening van 1991 vooral een scherpe scheiding tussen tucht- en strafrecht willen nastreven, waarbij het tuchtrecht uitsluitend nog betrekking zou hebben op een militaire plaats. Bovendien werden de straffen aanzienlijk minder zwaar. De bijzondere rechtspositie van de militair werd zoveel mogelijk opgeheven. De krijgsraden, waar de militair zich tot dan toe na het plegen van een strafbaar feit moest verantwoorden, werden ontbonden.

heeft de commandant echter wel voldoende bevoegdheden om het veelal jeugdig personeel in het gareel te houden?

Kritiek
Het algemene gevoel binnen de krijgsmacht is nu dat met de bovengenoemde wijzigingen noodzakelijke bevoegdheden zijn ontnomen en dat daarmee het corrigeren van ongewenst gedrag moeilijker is geworden. Het nieuwe militaire tuchtrecht is weliswaar bruikbaar voor een beperkt aantal minder ernstige voorvallen, maar als het er op aankomt zijn de sancties veelal niet voldoende zwaar en de bepaling van de militaire plaats en tijd te beperkend.
Opvallend is dat het aantal tuchtprocessen na invoering van het nieuwe tuchtprocesrecht in eerste instantie sterk en vervolgens gestaag afneemt. In 1991 komt per jaar 12% van de militairen met het tuchtproces in aanraking. In de jaren hierna daalt dit tot minder dan 6%. Er lijkt op dit moment weinig aanleiding om een structurele verbetering van het gedrag te veronderstellen, zodat de daling waarschijnlijk wijst op een verminderde tuchtrechtelijke correctie van dit gedrag.
Mr. Elting, kolonel buiten dienst van de Militair Juridische Dienst, schrijft over de aanpassingen: "Op het gebied van het militaire straf- en tuchtrecht had men kunnen volstaan met de verwijdering van 'dor hout' en overbodige elementen, en met het geheel →



Voldoende bevoegdheden om het veelal jeugdig personeel (m/v) in het gareel te houden? (P. de Vries, NLDA)

in overeenstemming brengen met moderne eisen van een behoorlijke straf- en tuchtrechtspleging. Daar was geen totale en ingrijpende herziening voor nodig in de geest van de toen in bepaalde maatschappelijke en politieke kringen populaire gedachte 'alles moet anders'. Een gedachte die bovendien het risico met zich meebracht dat het kind met het badwater zou worden weggespoeld. Toch leek die gedachte maatgevend en de wetgever leek er wel erg gevoelig voor. Het trefwoord was 'vermaatschappelijking'. De krijgsmacht moest vermaatschappelijken en daar paste geen eigen organisatie van strafrechtpleging bij. Maar vermaatschappelijking kan te ver doorslaan." Een sprekend voorbeeld hiervan is nevenstaande casus.

Creativiteit

Toch blijken er soms nog mogelijkheden om in eigen tijd gepleegd ongewenst gedrag buiten de militaire plaats te corrigeren. De Koninklijke Marine heeft er gedurende de buitenlandse vlagvertoonreizen groot belang bij dat ook onder het nieuwe tuchtrecht ongewenst gedrag van haar personeel in het buitenland aangepakt kan worden. Met enige juridische creativiteit wordt, voorafgaand aan het binnenlopen van iedere buitenlandse haven, op de interne scheepsorders aangegeven hoe de militair zich op de wal heeft te gedragen. Daarbij is de uitleg dat het overtreden van deze interne order een overtreding van een intern

CASUS

Ongewenst gedrag 'in eigen tijd'

Al vrij kort na de aanpassingen van het militaire straf- en tuchtrecht van 1991 haalde de Koninklijke Marine uitgebreid de media. Door een groep mariniers werd – buiten werktijd en in burgerkleding - met eigenmachtig hardhandig optreden een aantal drugsverslaafden verwijderd, die op 'Perron 0' van het Centraal Station Rotterdam al geruime tijd voor overlast zorgden. Ondanks het feit dat een relatief groot aantal Rotterdammers de actie waardeerde, was de politiek in rep en roer: "Hoe is het mogelijk dat dit kan gebeuren! Hiertegen moet door de betrokken commandant hard worden opgetreden."
Al snel bleek echter dat de betreffende mariniers strafrechtelijk niet door het Openbaar Ministerie werden vervolgd. Vervolgens werd politieke druk uitgeoefend om dit 'wangedrag' dan in elk geval tuchtrechtelijk te bestraffen. Tuchtrechtelijk bleek het echter niet meer mogelijk dit gedrag te bestraffen. Het had immers niet plaatsgevonden op een 'militaire tijd en plaats'.

dienstvoorschrift betekent, iets wat in het nieuwe tuchtrecht nog wel bestraft kan worden.
Op een even creatieve maar andere wijze wordt getracht om drugsgebruik van militairen aan te pakken. Bij de krijgsmacht is immers geen gedoogbeleid. Op basis van administratieve regelgeving wordt een militair direct ontslagen, indien wordt aangetoond dat er - binnen of buiten diensttijd - XTC of andere harddrugs is gebruikt. Het gebruik van softdrugs levert bij herhaling eveneens ontslag op. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde rechtspositierecht, onderdeel van het bestuursrecht. Het rechtspositierecht voor militairen is echter niet primair voor dergelijke zaken bedoeld en kent hierdoor beperkingen. Zo zijn momenteel in het rechtspositierecht formeel geen andere sancties opgenomen dan schorsing en ontslag. Ontslag als sanctie wordt overigens in toenemende mate gehanteerd. Een gevarieerder sanctiestelsel voor militairen met uitbreiding van sancties als bestuurlijke boetes en dwangsommen is in sommige gevallen echter wenselijk.

Een frisse wind in het politieke debat

Als gevolg van vermeende incidenten aan boord van Hr.Ms. Tjerk Hiddes[2] besloot de minister in 2006 – vooruitlopend op de uitkomsten van het onderzoek van het Openbaar Ministerie - tot het instellen van een zware externe onderzoekscommissie, de commissie Staal. Deze kwam onder meer met de aanbeveling om gedragsnormen binnen de krijgsmacht meer expliciet te formuleren, te communiceren, toe te passen en te handhaven. Maar ook nu kan de inmiddels bekende vraag worden gesteld: Heeft de commandant met betrekking tot de gedragscode wel voldoende bevoegdheden om de handhaving van het gewenste gedrag zonodig af te dwingen?
De staatssecretaris van Defensie twijfelde hier ook aan en constateerde begin 2007 in een brief aan de Tweede Kamer dat er "… indien nodig, controle moet kunnen worden uitgeoefend op de naleving van de regels en dat daarom een wijziging van de Militaire Ambtenarenwet in voorbereiding is welke de mogelijkheid biedt om testen op drugsgebruik bij militairen te introduceren, evenals de mogelijkheid van een blaastest om te testen op alcoholgebruik." Tevens liet de staatssecretaris de Tweede Kamer



Interne scheepsorders geven aan hoe de militair zich op de wal heeft te gedragen.

weten dat hij zou gaan onderzoeken hoe binnen het huidige militaire tuchtrecht wangedrag van militairen buiten diensttijd kon worden aangepakt. Ook zou hij laten nagaan of hij kan en mag achterhalen of een militair in zijn vrije tijd met politie en justitie in aanraking is geweest.
Klaarblijkelijk is het de politieke leiding duidelijk geworden dat binnen de militaire organisatie met betrekking tot een aantal aspecten andere eisen moeten worden gesteld dan in de burgermaatschappij en dat hiervoor wellicht extra bevoegdheden nodig zijn. Ook de politiek is dus van mening dat de slinger van vermaatschappelijking te ver is doorgeslagen.

24 uur per dag, 7 dagen per week

Het advies van Staal is opgevolgd. Met het uitgeven van een gedragscode begin 2007 is expliciet aangegeven wat van de Defensiemedewerker, zowel militair als burger, wordt verwacht – binnen en buiten werktijd. De gedragscode gaat uit van de eigen verantwoordelijkheid en staat voor professioneel gedrag, fatsoenlijke omgangsvormen en een goede samenwerking. De militair als voorbeeld voor de maatschappij: welke politicus had dat twintig jaar geleden kunnen voorzien?
De gedragscode wordt beschreven als een 'onderlinge afspraak' gebaseerd op vijf pijlers. Opmerkelijk is dat pijler 3 ("Ik ben bewust van mijn verantwoordelijkheid") als volgt wordt toegelicht: "Negatieve gedragingen van de individuele defensiemedewerker hebben, meer nog dan bij andere organisaties, een negatieve uitstraling op de overige medewerkers van Defensie en op Defensie als geheel. Wij realiseren ons dat we voor de buitenwereld 24 uur per dag, 7 dagen per week defensiemedewerker zijn."
Opmerkelijk, deze aandacht voor het 'totale karakter' van een

uiteindelijk heeft de wal het schip gekeerd

defensiebaan. Juist dit totale karakter was toch bij de invoering van het nieuwe tuchtrecht losgelaten?
De militaire belangenverenigingen hebben bij de lancering van de gedragsode kritiek geuit op enkele gevolgen van de nieuwe visie. In het bijzonder het 24/7 karakter hebben zij ter discussie gesteld. In een artikel van de Vereniging Belangen Behartiging Militairen/Nederlandse Officieren Vereniging VBM/NOV van februari 2007 werd, naar aanleiding van een drugscontrole door de Koninklijke Marine onder eigen personeel, gesproken van een heksenjacht.
De VBM/NOV vond dergelijke controles een schoffering van personeel dat loyaal haar plicht vervult. De belangenvereniging weigerde verder overleg met de staatssecretaris zolang de Militaire Ambtenarenwet niet was aangepast. Bovendien werd door hen herinnerd aan het feit dat tal van rechtspositionele voordelen – gekoppeld aan de vroegere specifieke militaire rechtspositie – inmiddels waren geschrapt, juist in het kader van "militair zijn, een baan als zoveel andere".
In een tijdperk waarbij wachtpersoneel van de civiele ambulancedienst slaapuren als werkuren mag aanmerken, verdient de opnieuw vastgestelde 24/7 benadering vanzelfsprekend ook financiële compensatie!

Achilleshiel

Een grote meerderheid van de defensiemedewerkers vindt de inhoud van de gedragscode vanzelfsprekend en stelt dat ze zich hier in de praktijk altijd al aan houdt. Een aantal vindt de gedragscode betuttelend overkomen. Onderzoek van VBM/NOV wijst uit dat een meerderheid de gedragsregels nuttig vindt. Tegelijkertijd bestaat bij de ondervraagden de perceptie dat collega's minder positief over de gedragscode denken. Een kleine groep heeft er echter in het geheel geen boodschap aan. "Wat ik in eigen tijd



De opnieuw vastgestelde 24/7 benadering verdient naar mening van de belangenverenigingen ook financiële compensatie.

doe maak ik zelf wel uit. Wie maakt mij wat?"
Het is precies deze vraag die de 'achilleshiel' van de gedragscode blootlegt: "Wie maakt mij wat?" De commandant blijkt inderdaad niet over bevoegdheden te beschikken om alle overtredingen van de gedragscode aan te pakken.[3] Dat komt de geloofwaardigheid van de gedragscode niet ten goede. Toegegeven: meer dan ooit vormt het aanleiding extra aandacht te geven aan effectief (sociaal) leiderschap. Voorkomen door goede voorbeeldfunctie is altijd beter dan bestraffen! Natuurlijk wordt ook een beroep op de eigen verantwoordelijkheid gedaan. Maar toch, een onbalans blijft het.

De maatschappij, dat zijn wij …niet!

Op 4 april 2007 is de gedragscode door de staatssecretaris aangeboden aan de Tweede Kamer. Daarbij beschrijft hij hoe de gedragscode is besproken met de diverse defensieonderdelen en geeft hij aan dat het personeel zich grotendeels kan vinden in de nieuwe code. Matiging van alcoholgebruik en de rol en de positie van de defensiemedewerker leveren de meeste stof tot discussie op, aldus de staatssecretaris. Hij verwijst daarbij naar aanpassingsvoorstellen van de Militaire Ambtenarenwet, om zowel alcohol- als drugsgebruik te voorkomen. Van een militaire ambtenaar mag immers meer worden geëist dan van zomaar een ambtenaar, aldus de staatssecretaris.
Kenmerkend voor de nieuwe visie is ook een verslag van een gesprek tussen de Commandant der Strijdkrachten en een deelnemer in de gedragscode discussie, zoals verwoord in 'Alle Hens' van maart 2007. Een van de medewerkers herinnerde eraan dat de marine een afspiegeling is van de maatschappij. "Het blijven jongens en meiden die steeds meer met drugs, drank en seks te maken krijgen, omdat dat ook in de samenleving speelt. Daarom denk ik dat we incidenten niet kunnen voorkomen."
De Commandant der Strijdkrachten antwoordde resoluut: "We krijgen binnen wat de samenleving voortbrengt, maar ik kan niet zeggen dat we er een afspiegeling van zijn. Binnen onze organisatie gaan we op een bepaalde manier met elkaar om en dat betekent dat we de lat hoger moeten leggen. De samenleving verwacht meer van ons. Ons imago is cruciaal voor het draagvlak en of men in ons wil blijven investeren."

Conclusie en mogelijke oplossingsrichtingen

De krijgsmacht is een bijzonder bedrijf, dat is het. Bij de wijziging van het militaire straf- en tuchtrecht in 1991 is aangenomen dat de krijgsmacht alle maatschappelijke geaccepteerde normen automatisch dient over te nemen. Dit blijkt echter niet altijd gewenst te zijn en het is winst dat de politiek dit inmiddels inziet. Het corrigeren van ongewenst gedrag levert met de huidige regelgeving veel te veel problemen op als gevolg van onvoldoende bevoegdheden van de commandant. Dit vormt naar mijn mening een van de achterliggende oorzaken van het wangedrag.
Wil de krijgsmacht bij ongewenst gedrag effectiever optreden, dan moeten bevoegdheden van de commandant meer in evenwicht komen met zijn verantwoordelijkheden. Daarbij zijn er m.i. twee oplossingsrichtingen. Het *militaire tuchtrecht* kan een grotere rol gaan spelen, mits de bevoegdheden van de commandant worden uitgebreid. De nieuwe gedragscode is daarbij nuttig, maar moet wel zonodig afgedwongen kunnen worden.
Uitbreiding van het *rechtspositierecht* is een andere mogelijkheid. Het huidige militaire rechtspositierecht moet in dat geval wel worden uitgebreid met een eigen sanctiestelsel, wat nu nog ontbreekt. Wellicht maakt de ene oplossingsrichting de andere overbodig.
De recente aandacht voor (sociaal) leiderschap vormt overigens een alternatieve en aanvullende oplossingsrichting om ongewenst gedrag tegen te gaan, maar is van een andere orde. Voorkomen is inderdaad beter dan bestraffen.
Uiteindelijk heeft de wal het schip gekeerd. Door een aantal incidenten is de politiek doordrongen van de noodzaak tot verruiming van bevoegdheden en wordt gestart met een fundamenteel onderzoek naar het instrumentarium ter handhaving van de interne orde. Beter laat dan nooit. Dit betekent overigens impliciet een erkenning van de bijzondere positie van de militair en ook dat is uiteindelijk winst. Of deze winst door de belangenverenigingen kan worden verzilverd zal moeten blijken.

KLTZA drs. P.J. van Roon is Korpshoofd voor officieren van administratie en werkzaam bij het Koninklijk Instituut voor de Marine, onderdeel van de Nederlandse Defensie Academie. Daarvoor was hij 3 jaar directiecontroller CZMCARIB.

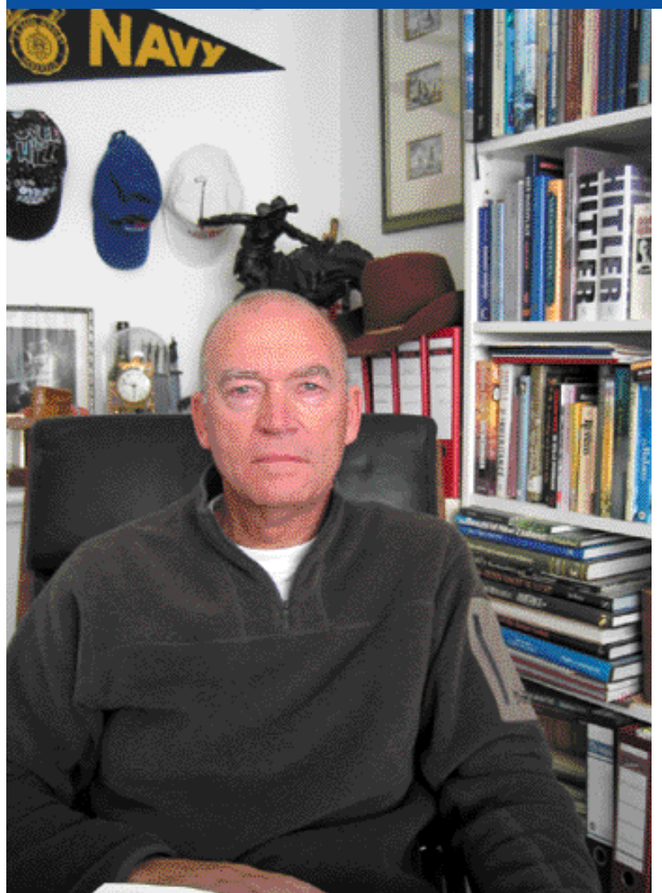
Noten
1. Dit opiniërend artikel is geschreven in het kader van het vak "Bestuur en Recht" van de postdoctorale Public Controllers Opleiding aan de Vrije Universiteit. De door medecursisten aan mij gestelde vragen over de vermeende wantoestanden binnen Defensie vormden aanleiding om mij als niet-jurist te verdiepen in de ontwikkelingen in het militaire rechtsstelsel, vanuit de invalshoek bevoegdheden versus verantwoordelijkheden.
2. Inmiddels is na uitgebreid onderzoek door het Openbaar Ministerie duidelijk geworden dat van de negen vermeende strafbare feiten er acht zijn geseponeerd.
3. De nieuwe gedragscode voldoet momenteel niet aan de eisen welke aan een dienstvoorschrift worden gesteld. Hierdoor kan de commandant niet alle overtredingen van de gedragscode via het tuchtrecht bestraffen.

Drs. B. de Ruiter

Na zijn leeftijdsontslag werd B. de Ruiter al snel benaderd om zitting te nemen in diverse besturen. Zo is hij onder meer bestuurslid geweest van het instituut Clingendael, van een grote Thuiszorgorganisatie en de SZVK. Nu is hij actief als penningmeester van de vakcentrale CMHF* (waarbij de KVMO is aangesloten), als bestuurslid van Zorgzaam en is hij ook nog freelance docent bij een managementinstituut.

In dienst : 5 september 1961
Uit dienst, rang : 1 januari 1995, Commandeur van Administratie
Laatste functie bij KM: Directeur Organisatie en Informatie bij het ministerie van Defensie

"de betrokkenheid en loyaliteit van de huidige generatie naar de werkgever neemt af"



Waarom dit werk?
"Allereerst zocht ik zoveel mogelijk afwisseling in activiteiten, die mij ook iets nieuws moesten brengen. Daarnaast wil ik voldoende zeggenschap hebben over mijn eigen tijd, zodat ik, soms met mijn vrouw, cursussen kan volgen op het gebied van kunstgeschiedenis, godsdiensten, filosofie, etc.."

Wat is het verschil met werken bij de KM?
"Die bleek in de praktijk gering. Wel heb ik ervaren dat mijn bij de KM opgedane kennis en ervaring heel goed bruikbaar waren in de verschillende organisaties. De KM uit mijn tijd bleek haar organisatie relatief goed op orde te hebben en ik durf te zeggen dat sommige organisaties op het gebied van bedrijfsvoering van de KM hebben kunnen leren."

Wat mist u uit uw KM tijd? En wat helemaal niet?
"Ik kan niet zeggen dat ik iets mis uit mijn KM-tijd. Ruim van te voren heb ik me op mijn leeftijdsontslag voorbereid. Een jaar voor mijn afscheid heb ik het freelance doceren al opgepakt en vanaf het moment van mijn dienstverlating de eerdergenoemde activiteiten. Ik ontdekte al gauw dat er ook na de KM-tijd een mooi en interessant leven te leven is. Uiteraard is het zo nu en dan leuk met oude marinevrienden de waardevolle herinneringen op te halen."

Hoe belangrijk is de KM nog voor u?
"Ik kijk met veel voldoening terug op de 33 jaar die ik bij de KM heb gediend. Regelmatig merk ik dat deze periode nu nog een grote invloed heeft op mijn doen en laten."

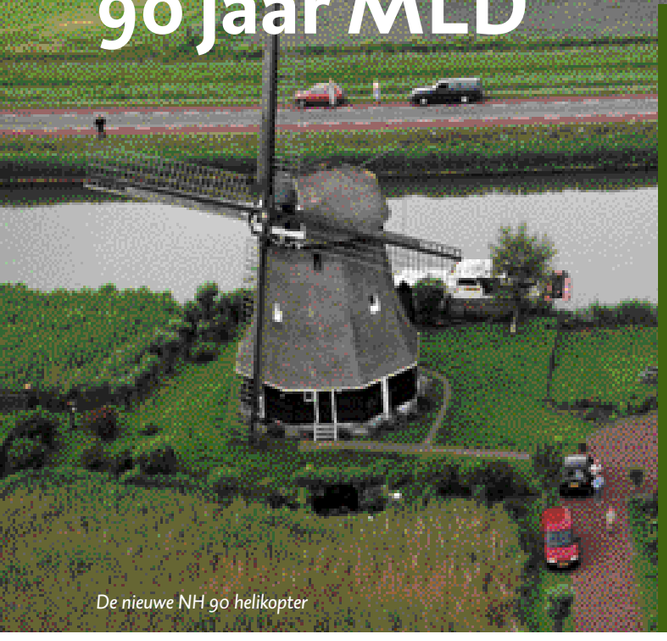
Heeft u nog een goed advies voor de marineleiding?
"Van een afstand past het mij niet de huidige marineleiding te adviseren. Ik wil wel twee zorgen uiten. Mijn ervaring is dat er in een organisatie geen afstand mag ontstaan tussen het beleidsniveau en de uitvoerende organisatie. De nieuwe organisatie bij Defensie, met het beleidsniveau in Den Haag en de hoofdkwartieren van de operationele commando's in Den Helder, Utrecht en Breda vind ik zorgwekkend. De tweede zorg betreft het personeel. De betrokkenheid en loyaliteit van de huidige generatie naar de werkgever neemt af. 'Jobhopping' is in, met als gevolg verlies van kennis en ervaring. Een aanstelling bij de krijgsmacht, in plaats van bij een krijgsmachtdeel, zal dit versterken. Ik vraag mij af of het nieuwe personeelsbeleid het juiste antwoord is. Voor de KM kunnen de gevolgen van een te grote uitstroom aanzienlijk zijn. Een commandant van een schip kun je niet van buitenaf horizontaal laten instromen. Hoe hou je de beste officieren vast, zodat de hogere beleids- en operationele functies optimaal worden vervuld?"

* SZVK = Stichting Ziektekostenverzekering Krijgsmacht
CMHF = Centrale voor Middelbare en Hogere Functionarissen bij overheid, onderwijs en instellingen



90 jaar MLD

Op 15 september 2007 werd op Marinevliegkamp De Kooy het 90-jarig bestaan van de Marine Luchtvaartdienst (MLD) gevierd. De dag werd geopend met een ceremonie met kranslegging ter herdenking van het personeel dat sedert de oprichting van de MLD in 1917 is omgekomen. Bij de herdenking hield de Commandant Groep Maritieme Helikopters, kapitein ter zee C.E. van Haastert als hoogste MLD-autoriteit een toespraak. Deze keer in de rubriek In Beeld de bewerking van deze toespraak.



De nieuwe NH 90 helikopter

"Vandaag is voor de (oud) MLD-medewerkers een dag van viering, herdenking, herkenning, misschien wat weemoed, maar ook één van plezier, elkaar weer ontmoeten, luchtvaart zien en er over spreken, mooie verhalen vertellen en een positieve blik op de toekomst.
Naast een hartelijk welkom voor onze gasten een speciaal welkom voor de commandanten van de operationele commando's. Ik, en ik denk dat ik namens de bemanning spreek, ervaar de aanwezigheid van de toekomstige oude baas, Generaal Zuiderwijk, en de toekomstige nieuwe baas, Generaal de Jong, als een bijzonder signaal in deze tijd van verandering en als belangstelling in de groep en de mensen daarin. Het straalt ook vertrouwen uit; dat het loslaten van de MARHELI door CZSK niet zomaar gebeurt en de betrokkenheid in de toekomst blijft bestaan. Maar ook dat de nieuwe omgeving, het Commando Luchtstrijdkrachten, deze groep niet 'vijandig overneemt' en dat de MARHELI in een nest komt waarin de mensen zich goed thuis zullen voelen.

Per 1 januari 2008 zal het laatst en enig overgebleven deel van de MLD, de MARHELI, opgaan in een onderdeel van het Commando Luchtstrijdkrachten, het Defensie Helikopter Commando, DHC. Zij zal een daar doorstart maken vanuit haar huidige verschijningsvorm naar een nieuwe. Het kamp zal blijven bestaan en de afkorting, MVKK, zal niet veranderen, maar de M zal staan voor maritiem en niet meer voor marine.

We houden een korte ceremonie op een plek die de afgelopen jaren opnieuw is ingericht. Mijn voorganger wilde hier een beeldentuin van maken, ik heb dat voortgezet alleen met andere beelden dan de opzet was, het zijn vlieggerelateerde beelden geworden. Ook vanwege het sluiten van Valkenburg en de bijzondere monumenten die daar stonden en die het verdienden niet in de vergetelheid te verdwijnen, maar zichtbaar moesten blijven in en voor de toekomst. Allereerst natuurlijk het monument en het mozaïek die een prominente plaats hadden op het hoofdplatform van Valkenburg. De stenen zijn verplaatst en met chirurgische precisie hier weer neergelegd. De blikken van Rambaldo, de grondlegger van de maritieme luchtvaart en de aanwezigheid van het De Kooy-monument en de voormalige poortwachter van Valkenburg, maken het geheel gebalanceerd."

Het verleden

"Naast de viering van 90 jaar MLD hebben we ook te maken met de toekomst waarin de huidige MLD in een andere vorm en met een andere status zichtbaar zal zijn. We staan op een grens van verleden en een heel andere toekomst. En dit heeft mij lange tijd aan het denken gezet, hoe hier te staan. Als vaandeldrager/groepsoudste met een sterke blik naar het verleden, waar voldoende reden voor is, of als vaandeldrager met een blik naar de toekomst. Ik heb meer gevoel bij het laatste, derhalve zal ik me vooral daarop richten. Maar ik wil de geschiedenis niet tekort doen want er zijn meer dan genoeg gedenkwaardige momenten en gebeurtenissen uit de geschiedenis van de MLD. Veel zijn beschreven in de zeer waardevolle boeken en artikelen die de afgelopen jaren zijn verschenen. Verder zou ik de gebeurtenissen die niet zouden worden genoemd tekort doen. Iedereen heeft herinneringen en beelden van wat hem of haar dierbaar is. Tenslotte is er de vernieuwde Traditiekamer, die beelden levend maakt en herinneringen weer naar boven haalt. Weliswaar nog niet helemaal *Full Operational Capable*, maar een aanrader.



"We hoeven niet te twijfelen aan de toegevoegde waarde van maritieme luchtvaart, draai- of vastvleugelig."

Uit de vele publicaties over en uit het verleden over de MLD viel mijn oog in het bijzonder op een artikel, waaruit blijkt dat nog niet zo lang geleden het beeld van de toekomst van de MLD totaal anders was. Bij de viering van het 75- jarig bestaan onderstreepte de toenmalige VOMLD, CDR Zeijlemaker dat een discussie over de toekomst van de MLD kon kort zijn en de conclusie logisch was: het vliegend potentieel moest binnen de KM blijven. Het waren natuurlijke partners omdat zij hetzelfde theater deelden.

Verder was duidelijk dat de toenmalige omvang van de MLD maar nipt kon voorzien in de behoefte aan een maritieme luchtcomponent om de vereiste gevechtskracht op zee te brengen. Bij een steeds kleiner wordende marine zou de MLD aan belang winnen dankzij de flexibiliteit, mobiliteit, de reikwijdte en de capaciteit om in korte tijd grote gebieden te bestrijken. De discussie over de toekomst zou door de marineleiding met open vizier worden gevoerd en er was de overtuiging dat ook het honderdjarig bestaan van de MLD zou worden gevierd.

Ondanks de eerdere uitspraak, over het gezamenlijke theater, is de maritieme luchtvaart toch een wat vreemde eend en zal dat ook in de toekomst blijven. Binnen het varende bedrijf wordt het maritieme herkend, maar is de luchtvaart soms minder begrepen, straks binnen het vliegend bedrijf is de luchtvaart begrepen, maar het maritieme nu nog een relatief onbekende tak van sport."

Toegevoegde waarde

"Maar we hoeven niet te twijfelen aan de toegevoegde waarde van maritieme luchtvaart, draai- of vastvleugelig. Het heeft zich in de afgelopen decennia bewezen. De synergie van varen en vliegen was heel zichtbaar in de periode van de Karel Doorman. Een dergelijk schip gaf met de geëmbarkeerde vliegtuigen het vlootverband een veel grotere horizon. Het is daar in 1968 verdampt, maar de condensatie van die vorm van maritieme luchtvaart, zien we terug bij de maritieme helikopters aan boord van de schepen. Een verband of schip zonder luchtcomponent is onvolledig. De afgelopen jaren heeft de combinatie schip-luchtvaartuig zich overtuigend bewezen. De focus ligt nu weliswaar meer op de landgebonden operaties, maar de zee was en is de levenslijn voor ons hier in West-Europa. Een incident, bijv. een kaping, kan de politieke aandacht snel verplaatsen. De operaties bij Liberia, New Orleans en Suriname laten zien dat schepen met geëmbarkeerde helikopters snel ter plekke kunnen zijn en dat het concept van *seabasing operations*, een schip als een soort uitvalsbasis voor de landgebonden operaties, goed werkt. Maar ik wil de voormalige *fixed wing* van de MLD niet vergeten. Het gemis hieraan, doet zich vandaag pijnlijk voelen. De behoefte aan lange afstand patrouillecapaciteit met lange adem is zowel boven zee als boven land, groot.

Het bestaan van maritieme luchtvaart is echter geen vanzelfsprekendheid en zal ook niet in leven moeten worden gehouden door de groep zelf, maar mede door een sterke klantvraag vanuit de marine. Met een goede inrichting en voldoende kennis op luchtvaartgebied kan zij zich opstellen als een slimme klant, die net als nu mee kan kijken, nee mee **moet** kijken met het planningsproces. Randvoorwaarde is voldoende goed opgeleid personeel."

Overgang naar DHC

"Door de opheffing van de MARPAT en het sluiten van Valkenburg waardoor de helft van de MLD werd weggesneden, is het resterende deel onder de kritische massa gekomen, of op de rand van *self sustaining speed*. De MARHELI is de afgelopen jaren door reorganisaties/bezuinigingen en door de uitstroom van personeel ook te klein geworden om als relatief zelfstandige organisatie in een ➔



"Na het opheffen van de MARPAT is de MLD gereduceerd tot alleen de Groep Maritieme Helikopters." Op de foto voormalig MLD-patrouillevliegtuig PC-3 Orion.

varend bedrijf te blijven. Een ongezonde situatie die niet lang is vol te houden. Inbedding in een groter bedrijf dat als *core-business* vliegen heeft, is misschien daarom wel dé garantie voor het voortbestaan van de maritieme luchtvaart. Er komen twee culturen bij elkaar, maar met de tijd zal men aan elkaar wennen en zullen ook de bulten, opgelopen in de strijd rondom de Studie Integrale Helikopter Capaciteit niet meer voelbaar zijn. Ik heb er in ieder geval vertrouwen in dat de maritieme luchtvaart ook onder de vleugels van CLSK een zeer gezonde toekomst heeft. En dat de mensen, operationeel en technisch, in de nieuwe organisatie DHC, zich breder kunnen ontplooien, dan nu alleen binnen de MARHELI. Het vliegbedrijf en met name het helikopterbedrijf is momenteel dé groeimarkt van Defensie.

Binnen het DHC moeten we wel de tijd nemen tot het eindpunt van de inrichting, eind 2012, om zaken zich te laten settelen, waarbij we niet star moeten vasthouden aan eenmaal ingeslagen paden, maar al lerende van die paden durven af te wijken, zodat het doel van het DHC, efficiënter omgaan met de schaars beschikbare middelen, in dit geval helikopters, nog beter wordt bewaarheid. Op een aantal gebieden kan een heroverweging geen kwaad.

Voor diegenen, die voor langere tijd uit de ontwikkelingen zijn geweest, is de overgang van de MLD naar de luchtstrijdkrachten een hele grote. Voor de actief dienenden is het huidige proces een geleidelijke en een natuurlijke overgang. We moeten echter beseffen dat een zelfstandige MLD zoals we die kenden al sinds 2005 niet meer bestaat en zij sinds die tijd een van de samenstellende delen van de marine is geworden. Verder is na het opheffen van de MARPAT de MLD gereduceerd tot alleen de Groep Maritieme Helikopters. Als we alleen de referentie in het verleden leggen, met een MLD binnen de KM, dan beroert het ons, wanneer een groep zoals de MLD ophoudt te bestaan, want het is meer dan zomaar het opheffen van een groep. Het heeft te maken met gevoel, betrokkenheid, vriendschap, geschiedenis, geloof, tradities en een gemeenschap met een enorm sterke binding en die sterk product gericht is. Iets waarin zij trouwens niet afwijkt van andere groepen, zoals de onderzeedienst, de mariniers of de mijnendienst. Ja, er zijn de afgelopen maanden voldoende emoties geweest, dezelfde emoties die u ongetwijfeld zult voelen: hoe kan het nou dat de KM-leiding de MLD verkoopt of opgeeft. Er is over dit onderwerp veel geschreven en gesproken, maar het heeft geen zin dat te herhalen. Het gaat nu vooral om de maritieme luchtvaart en die leeft verder in een ander omgeving en met een gezonde toekomst.

Hier en nu is echter wel het moment om stil te staan bij het verleden en te denken aan een periode die we afsluiten en aan de velen die in dienst van de MLD hun leven in die periode hebben gegeven in oorlogs- en vredesomstandigheden."

Toekomst voor maritieme luchtvaart

"31 Augustus was de commando-overdracht van CZSK. Gewoontegetrouw staan daar de marinevaandels en voor het defilé is er een *fly-by*. De gedachte die toen bij mij opkwam, was dat ik misschien wel de laatste keer keek naar de aanwezigheid van het MLD-vaandel en een vliegende bijdrage bij een KM-commando-overdracht. Later, toen de ratio weer wat was teruggekeerd, werden de 'misschiens' wat gerelativeerd. Het MLD-vaandel is een maritiem vaandel, dat bij CLSK wordt ondergebracht.
Dus ook de aanwezigheid bij een maritieme gelegenheid, zoals een CZSK commando-overdracht hoeft, naar mijn mening, geen discussie te zijn. Het laten deelnemen van vliegende maritieme eenheden is ook een kwestie van afspreken. En dit vaandel is trouwens niet het enige vaandel dat een bijzondere positie inneemt. Ook het vaandel van het KIM, nu de nautische afdeling van de NLDA stond op de kade. Wel zal het vaandel weer een andere vaandeldrager krijgen, mogelijk de commandant van het maritieme squadron binnen het DHC maar blijft het staan voor de tradities van de MLD en straks de maritieme luchtvaart.

De MLD heeft een lange 90-jarige geschiedenis achter zich liggen, waarin vele heldendaden zijn gebeurd, maar ook tragedies zich hebben afgespeeld. Het tijdperk van een MLD binnen de marine zullen we per 1 januari a.s. afsluiten. Iedereen zal hier zijn eigen emoties bij hebben. De maritieme luchtvaart heeft echter haar waarde bewezen en zal dat in de toekomst weer doen, waar en hoe we ook zijn ingebed. Maar dat is geen vanzelfsprekendheid. De vraag naar dit product, zowel op politiek als op OPCO-niveau zal daarbij leidend zijn en een goede inrichting van de beide OPCO's om de maritieme luchtvaart een professionele plek te geven is daarbij randvoorwaardelijk. 90 jaar MLD en de nieuwe toekomst, betekent niet het definitieve afscheid van die groep, maar werken aan het product van die groep in een ander verschijningsvorm in een nieuwe omgeving en zorgen dat de tradities een goede plek krijgen. Met de oprichting van het DHC staan we op de drempel van die nieuwe toekomst, een toekomst die we met gepast vertrouwen tegemoet kunnen zien.

En om dan toch met een "misschien" te eindigen: misschien dat we over 10 jaar toch het 100-jarig bestaan van de maritieme luchtvaart kunnen vieren." ←

Unieke MLD DVD!



Tijdens de "Heldair Show Maritiem" op 15 september jl. is er een DVD verschenen waarop nagenoeg alle vliegtuigen van de 90-jarige Marineluchtvaartdienst staan afgebeeld. De foto's worden afgewisseld met bewegende beelden en ondersteund met toepasselijke muziek en gesproken tekst.

Deze DVD is samengesteld door de Stichting Vrienden van de Traditiekamer van de Marineluchtvaartdienst op het Marinevliegkamp De Kooy. Met een speelduur van dertig minuten, is deze voor € 10,00 verkrijgbaar in de Traditiekamer.

Voor de samenstelling is de voormalig OS&O-officier van De Kooy en cineast Wim Giel verantwoordelijk, Koos van den Berg deed de research en Willem Geneste de tekst. Een absolute must om te bezitten voor iedere (oud) MLD-er en geïnteresseerde, want er zal helaas nooit meer een MLD-vliegtuig bijkomen.

U kunt de DVD ook bestellen door overmaking van € 12,50 (incl. verzendkosten) op bankrekening 37.05.01.853 t.n.v. St. Vrienden v.d. Traditiekamer MLD in Callantsoog, o.v.v. "DVD 90 jaar MLD".

Vergeet hierbij niet uw adres te vermelden!

DE MARINECLUB IN NOVEMBER

Wildmenu en Beaujolais Primeur

De maand november staat traditiegetrouw in het teken van wild.
U kunt van maandag t/m zaterdag* terecht voor een vier- of vijfgangen wildmenu:

Viergangen wildmenu voor € 26.00
Vijfgangen wildmenu voor € 31.00

*De zaterdagen zullen extra feestelijk zijn met een pianist voor de muzikale omlijsting.

* * *

....donderdag 22 november:
'LE BEAUJOLAIS PRIMEUR EST ARRIVÉ!'

Op donderdag 22 november hebben wij een variëteit aan Beaujolais in huis!
Wilt u een heerlijk glaasje Beaujolais Primeur komen drinken in het Grand café?
Wij bieden u heerlijk stokbrood en wat Franse kaasjes bij uw glaasje wijn.
Tot donderdag 22 november!

Denkt u aan het clubassaut! Zaterdag 8 december 2007

Tel. : 0223 614225 / 657688 • Email: se.vermaat@mindef.nl

LTZT1 dr.ir. P.J.M. Schulten, prof. ir. D. Stapersma en ir. A. Vrijdag

Promotieonderzoeken vergroten begrip scheepsvoortstuwingsinstallatie



Sinds de zeilen als primaire bron van scheepsvoortstuwing vervangen zijn door schroeven, is er onderzoek gedaan naar nagenoeg alle aspecten van de voortstuwingsinstallatie. Dit onderzoek strekt zich uit van de ontwikkeling van aandrijvende machines (dieselmotoren, elektromotoren, gasturbines) tot het hydrodynamisch gedrag van de schroeven en de scheepsromp en tot de besturing en regeling van het geheel.

Voortstuwingsproblemen

Ondanks de wereldwijde en jarenlange onderzoeks- en ontwikkelingsinspanningen bestaat een foutloze ontwerpmethodiek echter nog steeds niet en worden nieuwbouwprojecten geconfronteerd met serieuze aanloopproblemen op het gebied van de voortstuwingsinstallatie. Een belangrijke oorzaak van deze problemen is dat de Koninklijke Marine graag op de voorste golf van de technologische ontwikkelingen meesurft. Het gevolg is dat er gebruik gemaakt wordt van technologieën en componenten die relatief nieuw zijn voor de KM, zoals elektrische voortstuwing (Hr.Ms. Rotterdam en Hr.Ms. Johan de Witt) en POD's (Hr.Ms. Johan de Witt).
Maar er is meer aan de hand. Zelfs het M-fregat, dat voorzien is van een redelijk conventionele voortstuwingsconfiguratie (twee schroeven die elk direct aangedreven zijn door een dieselmotor of een gasturbine), kampte in haar begindagen met voortstuwingsproblemen: de dieselmotoren leken te 'licht' te zijn. In algemene zin is de achtergrond van dergelijke problemen dat de diverse onderdelen van de installatie feitelijk niet goed op elkaar afgestemd zijn. Afzonderlijk kunnen het stuk voor stuk prima componenten zijn, zodra je ze in een systeem met elkaar verbindt en dit systeem onderwerpt aan een zich stochastisch gedragende buitenwereld (golven, wind, een manoeuvrerende officier van de wacht, etc), dan is het dynamische gedrag van de installatie moeilijk voorspelbaar. De gevolgen zijn dat de installatie niet aan de prestatie-eisen voldoet of versnelde slijtage vertoont.
Het is daarom wenselijk reeds in het ontwerpstadium een goede analyse van het gedrag van de totale installatie in allerlei mogelijke operationele omstandigheden uit te kunnen voeren.

Inderdaad is dit een ontwikkeling die de laatste jaren in gang is gezet, zowel bij de ontwikkelaars van systemen als in de academische wereld. De traditionele leveranciers van voortstuwingscomponenten bieden tegenwoordig complete voortstuwingssystemen aan, van motor tot schroef, in plaats van losse componenten en afficheren zich als 'system-integrators'. Ook op het wetenschappelijke vlak worden tegenwoordig steeds meer complete installaties beschouwd, mede mogelijk gemaakt door de ontwikkeling die hard- en software hebben doorgemaakt in de laatste decennia.
Die beschikbaarheid van juiste software, hardware en computermodellen leidt (hopelijk) niet alleen tot de bouw van betrouwbaardere installaties, het biedt ook de kans om nieuwe ideeën en mogelijkheden, zoals geavanceerde voortstuwingsregelingen[1], te onderzoeken.

Sinds enige jaren wordt door de Koninklijke Marine wetenschappelijk onderzoek gefinancierd en uitgevoerd op het terrein van de geïntegreerde voortstuwingssystemen en regelingen. Na een algemeen overzicht van technische onderzoeksrichtingen van de Nederlandse Defensie Academie (NLDA) worden in dit artikel worden twee voorbeelden van onderzoek op het gebied van scheepsvoortstuwing gepresenteerd.

De NLDA en onderzoek

De twee jaar geleden formeel opgerichte NLDA is in feite een fusie van het KIM en de KMA, maar ook het Instituut Defensieleergangen (IDL) en het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) zijn erin ondergebracht. De wetenschappelijke staf van KIM en KMA zijn bijeengevoegd in een Faculteit Militaire Wetenschappen (FMW) waarin drie clusters zijn te onderscheiden: Krijgswetenschappen, Militaire Bedrijfswetenschappen en Technische Wetenschappen. De technische cluster bestaat uit drie kennissecties: Navigatie Technologie, Sensor, Wapen en Commandosystemen en Militaire Platformsystemen & Technologie.

Het onderwijs en onderzoek van laatstgenoemde kennissectie houdt zich bezig met de operationele inzet van militaire platformsystemen, zoals schepen en vliegtuigen, maar ook met genietechniek. Daarnaast is er aandacht voor relevante technologische ontwikkelingen terwijl de voor een krijgsmacht belangrijke onderhouds- en instandhoudingsaspecten nooit uit beeld zijn. De kennissectie bestaat uit vier kennisteams: Maritieme platformsystemen, Luchtvaarttechniek, Onderhoudstechniek en Genietechniek.
Alle vier de kennissecties werken nauw samen met vergelijkbare onderzoeksgroepen op de TU Delft. Het kennisteam Maritieme platformsystemen heeft bijvoorbeeld nauwe banden met de groep Ontwerpen van Schepen en Maritieme Werktuigkunde aan de TU Delft. Gezamenlijk wordt onderzoek verricht op de gebieden:
- Brandstoffen en emissies;
- Dynamisch gedrag van complexe installaties;
- Maintenance Engineering;
- Ontwerp van (marine) schepen en installaties.

Het doel van het onderzoek is op de eerste plaats natuurlijk om een inhoudelijke bijdrage te leveren aan voor de krijgmacht relevante ontwikkelingen. Daarbij wordt een (internationale) zichtbaarheid door middel van publicaties nagestreefd. Daarnaast is onderzoek uiteraard ook nodig voor de door de CDS gewenste accreditatie van de NLDA als instelling van wetenschappelijk onderwijs.

Project 1:
een model van de mobiliteitsfunctie van een LCF

Achtergrond

In de periode september 2000 – mei 2005 is door de hoofdauteur een promotieonderzoek uitgevoerd waarbij het opstellen en verifiëren van een computermodel van de *mobiliteitsfunctie* van een fregat (het LCF) centraal stond.[2] De promotoren waren professor ir. Douwe Stapersma, hoogleraar aan de NLDA en de TU-Delft en professor dr.ir. Tom van Terwisga, hoogleraar aan de TU-Delft en verbonden aan het MARIN (Maritime Research Institute Netherlands).
De uitvoering van het onderzoek bestond uit drie fasen:

- Het *ontwikkelen* van een mathematisch model van de mobiliteitsfunctie van een LCF;
- Het *valideren* van het model aan de hand van ware grootte metingen;
- Het *gebruiken* van het model.

Modelontwikkeling

Bij de ontwikkeling van het *Ship Mobility Model*, zoals het model in het proefschrift genoemd wordt, stonden een drietal deelmodellen centraal: het dieselmotormodel, het manoeuvreermodel en het schroefmodel. Gedurende het onderzoek is veel aandacht uitgegaan naar de (door)ontwikkeling van het dieselmotormodel. Deze ontwikkeling, die in nauwe samenwerking met de TU-Delft



Het LCF stond centraal bij het opstellen en verifiëren van een computermodel van de mobiliteitsfunctie van een fregat.

uitgevoerd is, was feitelijk een voortzetting van een onderzoek dat 15 jaar geleden gestart is en dat in de loop der jaren verscheidene versies van het dieselmotormodel opgeleverd heeft.[3]
Het manoeuvreermodel (genaamd 'Fresim') bepaalt, op basis van rompgeometrie en voortstuwingsvermogen, hoe het schip zal bewegen en is in opdracht van de Koninklijke Marine ontwikkeld door het MARIN.
Het schroefmodel is gebaseerd op een theorie van Gutsche.[4] Hiermee is het mogelijk de opgewekte schroefkrachten niet alleen rechtuitvarend, maar ook gedurende een manoeuvre te bepalen.
Ondanks het feit dat bovengenoemde deelmodellen alledrie onderdeel zijn van het *Ship Mobility Model* is er toch een aantal fundamentele verschillen. Het dieselmotormodel is grotendeels door de auteur en zijn promotor zelf ontwikkeld[5] terwijl het manoeuvreermodel één op één overgenomen is van een andere partij. Het schroefmodel tenslotte is wel ontwikkeld door de auteur, maar op basis van een bestaande theorie. Deze onbalans is het resultaat van het feit dat het *Ship Mobility Model* dusdanig groot en complex is dat het voor een individueel persoon onmogelijk is om specialist te zijn op alle deelgebieden die bij het model betrokken zijn.
De ontwikkelaar ontkomt er dus niet aan om door anderen geproduceerde modellen en theorieën te gebruiken. Toch dient hij/zij in staat te zijn om de mogelijke kandidaten voor de deelmodellen min of meer objectief te beoordelen en te kunnen bepalen of het betreffende deelmodel geschikt is om in het totaal ➔

model ingepast te worden.[6] Een nuttig hulpmiddel hierbij is de *onzekerheidsanalyse* van het deelmodel[7 en 8], waarmee de bandbreedte van de modelresultaten bepaald kan worden.

Validatie van het model

De validatie van het model vond plaats aan de hand van ware grootte metingen die aan boord van Hr.Ms. De Ruyter zijn uitgevoerd in de Noorse fjorden in 2003. Tijdens het varen van een aantal draaicirkels is een groot aantal variabelen opgemeten. Met het *Ship Mobility Model* is dezelfde manoeuvre nagebootst om hiermee het model te valideren. In figuur 1 t/m figuur 3 zijn zowel de meetresultaten als de modelresultaten te zien.
In grafiek 1 is de scheepspositie te zien (linksboven) en een aantal grootheden die als model*invoer* zijn gebruikt. Grafieken 2 en 3 geven een aantal voorbeelden van model*uitvoeren*: manoevreervariabelen in grafiek 2 en dieselmotorvariabelen in grafiek 3.
Aan de figuren valt op dat in sommige gevallen er een aanzienlijk verschil is tussen de gemeten en de gemodelleerde waarden. Om deze verschillen goed te kunnen beoordelen dient een statistische analyse gemaakt te worden waarbij ook de onzekerheden van de modelresultaten en de meetfouten in ogenschouw genomen moeten worden. Een dergelijke analyse wordt in dit artikel niet toegelicht, maar is voor de geïnteresseerde lezer in het proefschrift te vinden.

Gebruiken van het model

Het gebruik van het model heeft zich in het proefschrift beperkt tot twee verkennende studies. Op de eerste plaats is de thermische belasting van de dieselmotor gedurende het varen van een draaicirkel beschouwd. Uit deze beschouwing volgt dat de diverse interne motortemperaturen hoger zullen zijn als gevolg van de dynamica van het totale systeem dan verwacht wordt op basis van statische analyses.
Op de tweede plaats zijn de effecten van een cavitatiebeperkende schroefspoedregeling op de dieselmotor beschouwd. Een van de resultaten is dat een dergelijke schroefspoedregeling een gunstig effect heeft op de thermische belasting van de dieselmotor. Dit aspect is meegenomen in het hierna te bespreken project 2.

Project 2:
de ontwikkeling van een cavitatiebeperkende voortstuwingsregeling

Organisatie

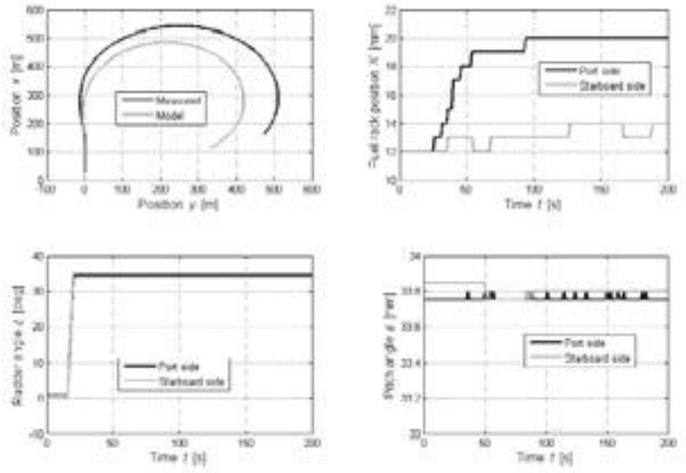
In 2005 is er een vervolgonderzoek gestart met als doel het ontwikkelen én op ware grootte implementeren van een verbeterde voortstuwingsregeling. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door ir. Arthur Vrijdag, met als promotoren professor ir. Douwe Stapersma en professor dr. ir. Tom van Terwisga.
Mede doordat er al in een vroeg stadium werd voorzien dat er aan boord modificaties uitgevoerd moesten worden om een verbeterde regeling mogelijk te maken, is er onder leiding van DMO/Ressort Zeesystemen een project opgestart genaamd ‘Propulsion Control System for High Cavitation Inception Speed‘, (afgekort PCS4HiCIS). Deelnemers aan dit project zijn de NLDA, de TU-DELFT, het MARIN, Wärtsilä Propulsion Netherlands, IMTECH en DMO, met ondersteuning van CZSK.

Achtergrond

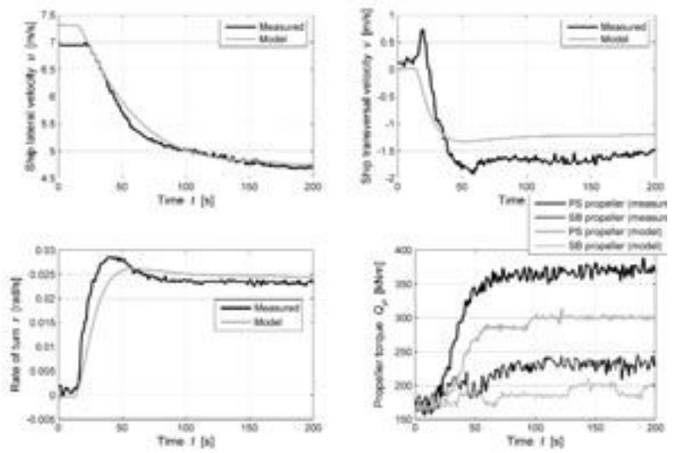
In de inleiding van dit artikel zijn de initiële problemen met de voortstuwingsdiesels van het M-fregat aangestipt. Een oplossing is gevonden door de spoedhoek van de schroeven, die bij een M-fregat variabel is, actief te manipuleren. Wanneer de dieselmotor overbelast dreigt te worden, bijvoorbeeld tijdens acceleraties, wordt de schroefspoed iets verlaagd. Hierdoor neemt de (over)belasting van dieselmotoren af.
Deze huidig toegepaste voortstuwingsregeling lijkt voornamelijk voordelen te hebben voor de dieselmotor. Echter, door deze motorontlastende maatregelen opereert de schroef vaak langdurig in een werkpunt waarvoor hij niet ontworpen is. Dit heeft verhoogde schroefcavitatie en dus verhoogde detectiekans tot gevolg. Uit de hierboven beschreven situatie blijkt dat een te sterke focus op het voorkomen van overbelasting van de dieselmotoren nadelige gevolgen heeft voor het uitgestraalde geluid van het schip. De vraag is nu of het mogelijk is de cavitatie te verminderen en tegelijkertijd de overbelasting van de dieselmotor tegen te gaan.



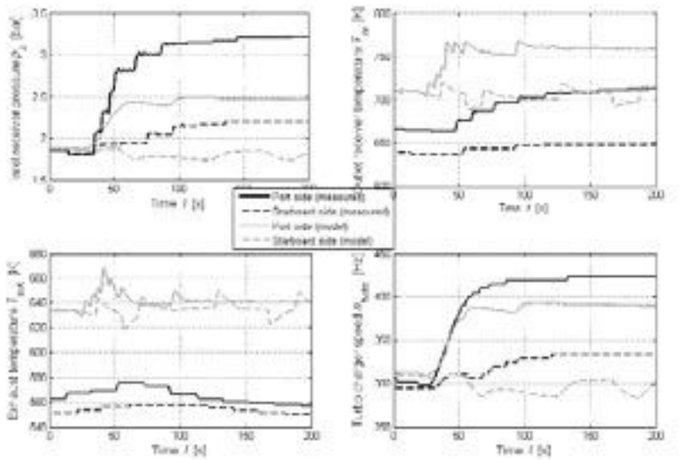
Op dit moment wordt er gewerkt aan de tijdelijke implementatie van het ontwikkelde voortstuwingsregelsysteem aan boord van een M-fregat.



Figuur 1: de gemeten scheepspositie en de gemeten signalen die als model invoer gebruikt zijn.



Figuur 2: Voorbeelden van manoeuvreergegevens.



Figuur 3: Voorbeelden van dieselmotorgegevens.

Het doel van het hier beschreven project kan dan ook samengevat worden als:
Ontwerp en implementeer een cavitatie-beperkende voortstuwingsregeling die er tevens voor zorgt dat de dieselmotor niet overbelast wordt.
Als secundair doel is gesteld dat het manoeuvreergedrag van het schip acceptabel moet blijven. Om bovenstaand doel te bereiken is het project opgedeeld in de volgende fases:

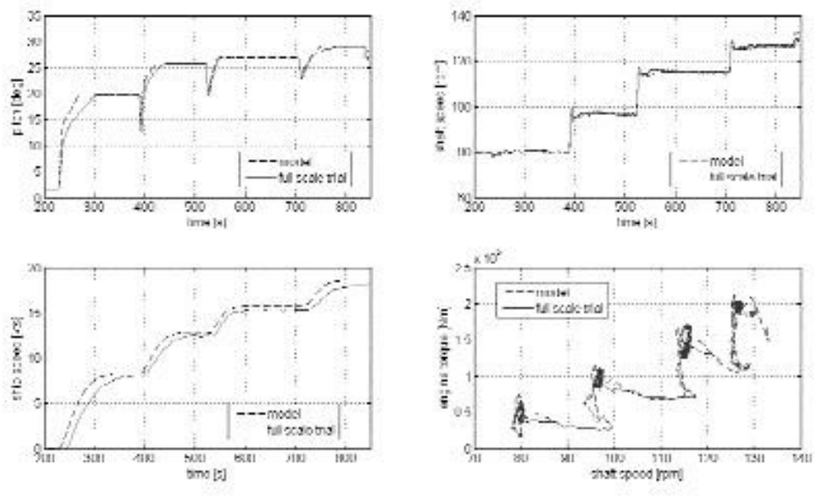
- *Ontwikkel* een simulatiemodel van het M-fregat om het gedrag van schip, motor en schroef te simuleren;
- *Ontwikkel* een verbeterde voortstuwingsregeling met behulp van dit simulatiemodel;
- *Implementeer en test* het ontwikkelde regelsysteem aan boord.

Ontwikkeling van een model

De ontwikkeling van het simulatiemodel valt te vergelijken met de ontwikkeling van het model zoals bij het voorgaande project is beschreven. Een verschil ligt in het feit dat er voor dit project ook wordt gekeken naar de *voortstuwingsregeling*, ofwel: het effect van de voortstuwingsregeling op het gedrag van de complete installatie. Om een uitgangssituatie te creëren en een gevoel te krijgen voor de invloed van de regeling op het systeem is een exacte kopie van de bestaande VoortstuwingsRegelAutomatiek (VRA) gebouwd, waardoor het gedrag van de complete installatie goed te bestuderen is.
Aan de hand van enkele ware grootte metingen (acceleratie en deceleratieproeven met een M-fregat) is beschouwd of het gebruikte model een goede weergave is van de werkelijkheid, zie figuur 4 op de volgende pagina. Zonder tot uitvoerige kwantitatieve analyses over te gaan lijkt die het geval te zijn. Het model kan als veilig en goedkoop ‘proefstation’ gebruikt worden om het effect van de toekomstige VRA-aanpassingen vroegtijdig en naar het lijkt vrij nauwkeurig te bestuderen.

Ontwikkeling van een verbeterde voortstuwingsregeling

Het is bekend dat er vele combinaties zijn van schroefspoed en toerental die allen leiden tot eenzelfde scheepssnelheid. Een hoog toerental met een lage spoed of een laag toerental met een hoge spoed kunnen dezelfde stuwkracht leveren.
Voor de dieselmotor is het bij zware omstandigheden beter om met een iets lagere spoed te varen. Hierdoor wordt overbelasting voorkomen. Om echter eenzelfde scheepsnelheid te halen moet het toerental dan wel omhoog. Varend in vlakwater daarentegen zou het prima mogelijk zijn om juist met een hoge spoed en een laag toerental te varen.
Voor de schroef geldt eenzelfde redenering: in de ➔



Figuur 4: Vergelijking tussen simulaties en ware grootte metingen.

zware conditie is het wat betreft cavitatie beter om met een gereduceerde spoed te draaien. In de lichte omstandigheden is het daarentegen beter om met een hoge spoed te draaien.
Er kan gesteld worden dat er geen standaard optimale spoed-toerenrelatie bestaat. Elke omstandigheid vereist een andere combinatie van spoed en toeren. Zo kan het tijdens het varen in een bocht beter zijn om tijdelijk de spoed en toeren aan te passen. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld bij het varen in slecht weer of bij het slepen van de *towed array*.
Aan de hand van het eerder beschreven simulatiemodel is het mogelijk geworden een daadwerkelijk toepasbaar voortstuwingsregelsysteem te ontwikkelen dat zelf de 'slimste' spoed-toeren combinatie zoekt én vindt. Het principe van de te ontwikkelen regeling is als volgt. Zowel de belasting van de motor als de cavitatie van de schroefbladen blijken sterk afhankelijk te zijn van de invalshoek van het water op de ronddraaiende schroefbladen. Deze invalshoek kan door middel van metingen van stuwkracht en/of askoppel goed geschat worden. In het nieuw te implementeren systeem zal dit meten en schatten continu gebeuren. Een grote invalshoek duidt op een hoge belasting, een kleine invalshoek duidt op een lage belasting. Door nu de spoed continu zodanig te verstellen dat de invalshoek acceptabel blijft, kunnen zowel het cavitatiedoel als het overbelastingsdoel gehaald worden. De eventuele reductie in spoed wordt automatisch gecompenseerd door een verhoging in astoerental. Met name deze continue spoedverstelling is nieuw ten opzichte van bestaande regelingen.

Vervolg

Op dit moment wordt er gewerkt aan de tijdelijke implementatie van het ontwikkelde systeem aan boord van een M-fregat. Het is de verwachting dat in de eerste helft van 2008 metingen uitgevoerd worden om te verifiëren of de ontwikkelde regeling daadwerkelijke voordelen biedt ten aanzien van uitgestraald geluid en dieselmotorbelasting.

Conclusies en afsluiting

- De invloed van manoeuvreren op het werkpunt van de motor en de aard van de mogelijke overbelasting is helder gemaakt.
- De interactie tussen het werkpunt van de schroef en het werkpunt van de motor is inzichtelijk gemaakt en beïnvloeding lijkt mogelijk.
- Een verbeterde regeling waarbij zowel cavitatie van de schroeven als overbelasting van de motor wordt vermeden wordt daarmee mogelijk gemaakt.

Tenslotte: onderzoek aan de NLDA is niet alleen afhankelijk van een kwantitatief en kwalitatief goede invulling van de staf, maar even belangrijk zijn de mogelijkheden om jonge, gemotiveerde promovendi (zowel burgers als militairen) aan te trekken die gedurende een afgebakende periode full-time onderzoek kunnen doen. Dit artikel hoopt deze stelling te hebben aangetoond. ←

LTZT1 dr. ir. P.J.M. Schulten is werkzaam bij de Defensie Materieel Organisatie, prof. ir. D. Stapersma bij de Nederlandse Defensie Academie en ir. A. Vrijdag is verbonden aan de Technische Universiteit Delft.

Referenties

1 'A fresh view on propulsion control', D. Stapersma, P.J.M. Schulten, H.T. Grimmelius, INEC 2004; Amsterdam, 2004.
2 'The interaction between diesel engines, ship and propeller during a manoeuvering', P.J.M. Schulten, PhD thesis TUDelft, 23 May 2005, ISBN 90-407-2579-9
3 'The use of Diesel engine simulation models in ship propulsion plant design and operation', H.T. Grimmelius, E. Mesbahi, P.J.M. Schulten, D. Stapersma, during CIMAC Conference, Vienna, May 2007
4 'The study of ships' propellers in olique flow', Schiffbauforschung 3, 3/4 97 – 122, Defence Research Information Center, 1964. 'Mean value modelling of the Gas Exchange of a 4-stroke Diesel Engine', P.J.M. Schulten, D. Stapersma, in 'SAE paper', Detroit, February 2003
6 'The classification and identification of a ship mobility model', P.J.M. Schulten, D. Stapersma , A.F. Vermeulen, during13th Ship Control Systems Symposium, Orlando, Florida, April 2003
7 'A study of the validation of a complex simulation model', P.J.M. Schulten, D. Stapersma, in 'Journal of Mar. Eng. and Technology', nr A10 (accepted for publication), IMarEST 2007, ISSN 1476 – 1548
8 'Efficient uncertainty analysis of a complex multidisciplinary simulation model', A. Vrijdag, P.J.M. Schulten, D. Stapersma, in 'Journal of Mar. Eng. and Technology', nr A10 (accepted for publication), IMarEST 2007, ISSN 1476 - 1548
9 Cavitation inception in operational conditions, A. Vrijdag, D. Stapersma, T.V. van Terwisga, COMPIT 2005, May 2005, Hamburg



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

Even checken

Dinsdag 23 oktober 2007 zal de geschiedenis ingaan als een historische datum in de krijgsgeschiedenis op zee. De Amerikaanse minister John Negroponte zette toen zijn handtekening onder een overeenkomst met de republiek Mongolië, waarbij de Aziatische staat toestaat dat Mongoolse schepen voortaan aangehouden en doorzocht mogen worden op de aanwezigheid van massavernietigingswapens.

Mongolië? Dat is het grootste woestijnland ter wereld, grenst nergens aan zee, heeft dus geen havens, laat staan een marine en het wordt voornamelijk bewoond door herders die kudden schapen, paarden en kamelen hoeden. Volgens het CIA *World Fact Book* bestaan er niettemin 62 schepen die een Mongoolse vlag hijsen als ze het zeegat kiezen. Je weet dus maar nooit, zal de Amerikaanse regering gedacht hebben. Zeer belangrijk is ook om te weten dat het verdrag wederkerig is: niet alleen Mongoolse bemanningen moeten voortaan op hun tellen

> ➔ **het grote nadeel van het nieuwe adhoc-isme is dat het een ondoorzichtige kluwen van activiteit is**

passen, de Mongoolse marine heeft sinds 23 oktober ook het recht om Amerikaanse schepen, die zich verdacht gedragen, te enteren en het ruim te doorzoeken. Als de lading of de bestemming niet in orde is, kan zo'n Amerikaans vliegdekschip eventueel door Mongolië aan de ketting gelegd worden.
Toen een wakkere journalist vroeg wat het belang van de overeenkomst was, antwoordde woordvoerder McCormack: 'Goede vraag, moet ik even checken'. Even later kwam het antwoord: Mongolië is een van de ongeveer dertig landen in de wereld die niets op zee te zoeken hebben maar wel een 'flag of convenience' hebben, laten we het voor het gemak een belastingvlag noemen. Er varen tienduizend van dat soort schepen rond op de wereld en ook om politieke redenen kan het handig zijn onder een gelegenheidsvlag te varen. Zo zou Noord-Korea wel eens raketten of andere wapens onder Mongoolse vlag naar verboden bestemmingen kunnen vervoeren.
Met Mongolië komt de honderdste partner van het *Proliferation Security Initiative* in zicht. Dat is, bestuurskundig gesproken, een van de interessantste experimenten uit de internationale politiek van de laatste tijd. In een tijd waarin de VS twijfelen aan het nut van klassieke multilaterale verbanden (VN, Navo, kortom gevestigde instituties met vaste procedures en bureaucratie, en daarom vaak de nodige slagkracht missend), in een tijd waarin ook het unilateralisme van de regering-Bush zwaar onder vuur ligt (het echec in Irak) zou het PSI-model een derde weg kunnen aangeven.
De VS riepen het instrument in 2003 in het leven, als wapen tegen landen die zich niets van bestaande verdragen aantrokken en heimelijk actief waren in de verspreiding van massavernietigingswapens. Het is geen verdrag, maar een activiteit, zegt Washington. Iedereen kan meedoen, via een op maat gesneden lidmaatschap. Het geheel bestaat uit een netwerk van landen die weer in groepjes samenwerken, trainen, informatie met elkaar delen, enzovoort. Het is niet met twee woorden te vatten, of het zou georganiseerd adhoc-isme moeten zijn. Niet multilateraal, maar multi-unilateraal. Flexibel, maar met één doel.
Extreem opportunistisch, zou je kunnen zeggen, door bestaande regelingen en mogelijkheden maximaal te benutten, in plaats van allerlei nieuwe regelingen en verdragen uit te vinden. Eind 2006 claimde het PSI al 25 onderscheppingen op zee te hebben uitgevoerd. Het grote nadeel van het nieuwe adhoc-isme is natuurlijk dat het een ondoorzichtige kluwen van activiteit is, met inderdaad verrassende 'lidmaatschappen'. Behalve Mongolië zien we ook Kazachstan, Liechtenstein en zelfs de Heilige Stoel in een deelnemerslijstje van PSI (gepubliceerd door het *State Department*, 1 juni 2007) opduiken.

De marine van de paus is zelfs niet over het hoofd gezien, wat zou daar nu weer achter kunnen zitten? Goede vraag, moet ik even checken. ←

Ko Colijn



Henk Bovenkerk trad in augustus 1966 aan als adelborst voor de zeedienst. Hij heeft voornamelijk als vlieger gediend bij diverse squadrons van de Marine Luchtvaartdienst. Na ruim 11 jaar heeft hij de KM vaarwel gezegd als LTZ 2 OC.

Voor welk bedrijf heeft u gewerkt en wat was uw functie?
"Het is bijna 30 jaar geleden dat ik de KM heb verlaten en ook mijn tweede liefde heb ik inmiddels vaarwel gezegd. Na nog een poging gedaan te hebben om een goede CCO te worden ben ik naar Martinair Holland N.V. vertrokken en heb daar ruim 28 jaar als verkeersvlieger gewerkt. Volgens de daar geldende CAO ben ik twee jaar geleden op 56-jarige leeftijd gepensioneerd. Nu ben ik *fulltime* huis-en-tuinman, opa, zanger, schilder en vrijwilliger.
Martinair was destijds een overzichtelijke, relatief kleine luchtvaartmaatschappij met een gezonde groei. Toen ik daar aantrad waren er ongeveer 65 vliegers in dienst. Ik begon, uiteraard als copiloot, op de DC9. De CAO zat zo in elkaar dat los van voorgeschiedenis of ervaring je onderaan begon en met het klimmen der jaren promoveerde naar een groter vliegtuigtype, als er vacatures waren, tot je aan de beurt was om gezagvoerder te worden op het kleinste type etc. Na twee jaar deed zich de mogelijkheid voor om als gezagvoerder te vliegen op het 'speeltje' van Martin Schröder, de Cessna Citation. Dat was een uitermate plezierige periode waarin ik het bedrijf van haver tot gort leerde kennen. Ik voerde voornamelijk vluchten uit binnen Europa voor het Koninklijk Huis, ministeries en allerlei zakenmensen. Kwaliteit, service en punctualiteit waren de prioriteiten. Na vier jaar kwam er voor mij de gelegenheid om copiloot op de DC10 te worden. Weer een andere uitdaging: nu wereldwijd opereren en langere periodes van huis.
Vanaf 1987 heb ik als gezagvoerder en instructeur dienst gedaan op resp. de MD80, DC10 en MD11.Vooral de introductie van de MD11 in 1994 die ik als instructeur heb mogen begeleiden heeft mij zeer veel voldoening gegeven."

Hoe kwam u er toe om het roer om te gooien?
"Het is een onzalig idee gebleken om van een vlieger weer een zeeman te maken. De cockpit is een domein waar je gewoon hopeloos verknocht aan raakt, leg dat maar eens uit aan een admi-



raal. Toen ik in 1977 op de Tactische Vloer van de Operationele School in Den Helder met schepen aan het schuiven was heb ik in een moment van totale ontreddering wat brieven geschreven aan alle Nederlandse luchtvaartondernemingen. Drie dagen nadat ik ze gepost had was ik aangenomen bij Martinair en moest ik Hare Majesteit verzoeken mij dispensatie te verlenen voor de drie maanden opzegtermijn."

Wat vond u het meest aantrekkelijke aspect?
"Ongetwijfeld het gevoel van vrijheid. Daarnaast het wereldwijd opereren in een klein team met een fantastisch stuk *equipment*. Werken onder tijdsdruk, op tijd vliegen, zo zuinig mogelijk en zonder brokken. Ook het instructie geven op de *flightsimulator* of op de kist heb ik met zeer veel genoegen gedaan. Wat een euforie elke keer weer als je een vlieger binnen de gestelde tijd hebt klaargestoomd om 'de lijn op te gaan'."

Welke vaardigheden, opgedaan bij de KM, kwamen nog goed van pas?
"Het bezit van het Marine Vliegbrevet was natuurlijk een *ticket-to-heaven*. Los daarvan vormde de leerschool van het Instituut een solide basis om met vertrouwen de uitdagingen van het verkeersvliegerschap aan te gaan. Bij de KM werd naast de noodzakelijke theoretische en praktische 'bouten-en-moeren'-kennis ook veel aandacht gegeven aan de persoon zelf en het functioneren in een complexe en soms kritieke situatie. Discipline, teamwork, kameraadschap, uithoudingsvermogen en het taakgericht blijven zijn begrippen die er ingehamerd werden. Verder is er natuurlijk geen principieel verschil tussen de militaire en civiele vliegerij, anders dan dat wij geen bommen en granaten loslaten en bij voorkeur geen loopings maken.
De vaardigheden worden overigens regelmatig aan rigoureuze testen onderworpen. Ik kan me haast geen bedrijfstak voorstellen waar zulke zware verplichtingen worden opgelegd t.a.v. het controleren op vakkundigheid als in de luchtvaart. Twee maal per jaar een vier uur durend simulator examen, een vliegveiligheidsoefening, vliegmedische keuringen, examens kennis voorschriften en behandeling gevaarlijke goederen, een examen gedurende een normale lijnvlucht etc. etc.. Het houdt je zeker bij de les."

Zijn er mogelijkheden voor persoonlijke ontwikkelingen binnen het bedrijf?
"Binnen de vliegdienst is het mogelijk om te solliciteren naar diverse officiële nevenfuncties, zoals instructeur, divisiechef, hoofd vliegdienst etc.. Tegenwoordig is het beleid erop gericht vliegers zo mogelijk de kans te geven zich op deze terreinen te manifesteren. Alle functies kunnen maar een beperkt aantal jaren worden uitgeoefend. Vliegers moeten in de eerste plaats datgene doen waar ze voor aangenomen zijn en ook goed voor betaald worden nl. een vliegtuig met commerciële lading van A naar B brengen."

Wat viel er vanuit het oogpunt van bedrijfsvoering op ten opzichte van de KM?
"Het eerste wat me opviel bij Martinair was dat een vliegtuig het gewoon altijd 'deed'. En was dat een keer niet het geval dan stond er gelijk een heel circus klaar om de zaak te klaren. We hadden 8 of 9 bemanningen per vliegtuig, de vliegtuigen maken 5.000 uur per jaar. Bij b.v. VSQ 320 was dat 2 vliegtuigen per bemanning. Als het ene vliegtuig kuren vertoonde zocht je op de lijn gewoon een ander exemplaar. Aan het eind van het jaar vloog je 'de ballen uit je broek'

"het eerste wat me opviel bij Martinair was dat een vliegtuig het gewoon altijd 'deed'"

om de uren op te maken anders werd het squadron het volgend jaar minder bedeeld. Ik neem aan dat dergelijke excessen nu wel tot het verleden behoren. Waar ik met genoegen aan terugdenk is de vindingrijkheid en professionaliteit van het vliegtuigtechnisch personeel. De Neptunes liepen op hun laatste benen, daar was echt kunst-en-vliegwerk voor nodig om ze in de lucht te houden."

Verlangt u wel eens terug naar de KM?
"Met veel plezier denk ik terug aan mijn blauwe periode, vooral de uitzending naar Curaçao was één groot feest, maar in de civiele luchtvaart heb ik mijn bestemming gevonden. Mijn echtgenote heeft mij op veel reizen mogen vergezellen. Toen dat na 9/11 niet meer mogelijk was, heeft Martinair de echtgenotes, die dat ambieerden, een opleiding als "Cabin attendant" met brevet en al gegeven zodat ze op vrachtvluchten konden meevliegen. Is dat hart hebben voor je personeel of niet?" ←



LNTKOLMARNS b.d. drs. C.B. Nicolas

Michiel de Ruyter op Martinique
Niet verslagen, wel gehavend

In het augustusnummer van het Marineblad beschreef de auteur enkele mogelijke redenen voor de mislukte expeditie op Martinique in 1674; wellicht was hij verraden. In deze bijdrage focust C.B. Nicolas op een andere mogelijke reden: dronkenschap!

Wijn en rum

Over de actie op Martinique is weinig bekend maar wel veel geschreven. Vooral is veel gefilosofeerd over de reden van het mislukken.[1] Een van de mooiste (bijkomende) redenen die in alle verhalen wel een keer voorkomt is dat de aanvallers stomdronken waren, omdat ze pakhuizen met wijn en rum hadden gevonden en die duchtig hadden aangesproken.[2]
Ik zet hier vraagtekens bij. Dronkenschap is doorgaans van voorbijgaande aard en de volgende dag kan men, weliswaar met een zwaar hoofd, toch nog aardig presenteren! Bovendien is het vrijwel onmogelijk om 4.000 stomdronken kerels midden in de nacht weer heelhuids aan boord te krijgen. En waarom zou je dat willen? Me dunkt dat hier wat anders aan de hand zou kunnen zijn. Dat blijkt ook uit archiefonderzoek.
In 1672, 'het rampjaar', werd de Verenigde Republiek aangevallen door Engeland, Keulen, Munster en Frankrijk. Begin 1674 waren de eerste drie al afgevallen. Op 22 januari 1674 werden door de Prins van Oranje met De Ruyter en C. Tromp plannen gemaakt om ook Frankrijk tot vrede te dwingen. Tromp zou de Franse westkust 'verontrusten' en De Ruyter zou (op zijn instigatie) naar de Franse Antillen gaan.

De reis naar Martinique

Deze laatste actie zou "secreet" moeten blijven.[3] De Ruyter had met een dergelijke geheime actie 10 jaar eerder op de Afrikaanse westkust juist goede ervaring opgedaan. Het gesternte stond nu echter veel minder gunstig. Door het uiterst slechte voorjaar was het reparatie- en nieuwbouwprogramma voor de vloot enorm vertraagd. Ook de inkoop van levensmiddelen voor de tocht naar de Antillen voor negen maanden leverde problemen op, door de sterk gestegen prijzen wegens de schaarste.[4]
Omdat De Ruyter niet in de Antillen wilde aankomen tijdens het orkaanseizoen besloot hij zo snel mogelijk te vertrekken.[5] Dit deed hij zelfs zonder zijn aanvullingen van voeding artillerie en oorlogsbehoeften af te wachten; die moesten maar nakomen.
De reis ging via de Azoren waar geen water en geen brandhout te krijgen was. De bevoorrading moest dan maar op Martinique gebeuren, uiteraard na verovering van dat eiland. Bij Martinique aangekomen bleek dat de Fransen haarscherp wisten met hoeveel schepen De Ruyter zou komen.[6] De verdedigers zaten bij wijze van spreken al op de Hollanders te wachten!
De beschutte baai van Culsac was versperd door enkele tot zinken gebrachte schepen. Het verrassingseffect was totaal verdwenen.

Mislukte landing

Tijdens de landing waren al snel de commandant van de landende eenheid en alle hoofdofficieren op één na gewond afgevoerd met de boten en sloepen die verse troepen van de schepen moesten ophalen. Dit was erg demotiverend voor de troepen die nog naar de wal moesten.[7]
De vijand trok zich terug op een plateau en beheerste zo het strand, de laagvlakte achter het strand en de haveningang. Artillerie voor een Nederlandse aanval op dit plateau was nog niet gearriveerd. Net zo min als de broodnodige aanvulling van lonten en geweerkogels, waarvan berekend was dat men het met de aanwezige voorraad drie gevechtsdagen kon uithouden. Eén dag was daarvan al verstreken.
Engel De Ruyter vertelde aan G. Brandt (de biograaf van zijn vader Michiel) dat ze er al op die dag doorheen waren.[8]

Een belegering had dus weinig zin, zeker als men zich ook teweer moest stellen tegen aanzienlijke troepenaanvullingen vanuit Martinique zelf. Ook vanuit de andere Franse eilanden zouden troepen worden gestuurd.[9] Ondertussen raakte het water en het brandhout op. De voeding begon, in afwachting van de na te zenden voorraden, ook schaars te worden. Tijdens een belegering zou de vloot ter plaatse moeten blijven totdat Martinique in eigen handen zou zijn en de aanvullingen uit het vaderland gearriveerd zouden zijn. Op dat moment woog voor De Ruyter het zwaarst het gegeven dat de orkanen elk moment konden arriveren. Hij maande dan ook steeds tot spoed.[10]
De Ruyter werd voor een dilemma gesteld: moet hij zijn hele vloot en 3.386 soldaten en 4.336 matrozen op het spel zetten? Hij besloot tot een snelle aftocht of, zoals Bruneau-Latouche schrijft, een "retraite-honteuse".[11] Midden in de nacht werden 4.000 stomdronken kerels van het strand gehaald. "In paniek in de wanorde vielen opnieuw vele doden en gewonden" schrijft Prud'homme van Reine en Goslinga heeft het over "murderous fire panick-striken Dutch soldiers caught in this slaughter".[12]
Maar Admiraal Le Loupe geeft een omstandig verslag van het zoeken naar de Hollanders, de volgende ochtend, om dan ten laatste te ontdekken dat ze in de nacht geruisloos verdwenen zijn.[13] Dat was toch een knap stukje werk van Luitenant-kolonel der mariniers Johan van Hoorn, de enig overgebleven hoofdofficier aan de wal. Maar ook het vlootpersoneel had hier kennelijk goed werk gedaan, dat moest al dat volk in het donker en zo stil mogelijk van het strand naar de schepen roeien!

Mogelijke overwegingen

Het is ook mogelijk dat er bij De Ruyter nog een andere gedachte heeft gespeeld.
In de tijd van Johan en Cornelis de Witt zat er altijd forse druk achter het uitrusten en gereedmaken van de vloot. Dat was bij diens opvolger Casper Fagel veel minder het geval; daar had de uitrusting van het leger voorrang en alle aandacht.
Was De Ruyter bij de machtsomwenteling van de Republikeinse 'De Witten' naar de op de hand van de Oranjes zijnde Fagel misschien tussen wal en schip terechtgekomen?
Voelde hij zich in de steek gelaten, nu zijn broodnodige voeding, oorlogsbehoeften en geschut, maar vooral munitie en lonten voor zijn geweren niet kwamen opdagen? Had Fagel misschien de inlichtingen aan de Fransen doorgespeeld of misschien de nog steeds verwachte voorraden aan de oranje gezinde Tromp gestuurd?
Kortom, afgezien van de dronkenschap, een hoop punten van overweging om de actie af te blazen.

> **tijdens de landing waren de commandant van de landende eenheid en alle hoofdofficieren op één na gewond afgevoerd**

Wellicht dat hij niet doelloos wilde blijven wachten op de voorraden die nodig waren voor een reguliere belegering, en daarmee hij zijn vloot zou riskeren nu de orkanen op komst waren. Een vloot die het vaderland wellicht hard nodig had.
De Ruyter was niet verslagen, wel gehavend. Hij had een wijs besluit genomen om de actie te beëindigen.

LNTKOLMARNS b.d. drs. C.B. Nicolas is oud-directeur van het Mariniersmuseum te Rotterdam. Hij heeft verschillende publicaties op zijn naam staan.

Noten en Literatuur
1. Zie ook Marineblad augustus 2007. C.B. Nicolas 'Werd De Ruyter in 1674 verraden en bedrogen?'
2. Admiraal Le Loupe Historiques du Fort St Louis blz. 20. Archives départementales Martinique DU 6.
3. Zie 1.
4. Nationaal Archief Den Haag 1.01.72.01 152. Brief Admiraliteit Amsterdam omtrent afzenden Vivres.
5. G. Brandt, 'Het leven en bedrijf van de Heere Michiel De Ruyter', Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Vierde druk 1746, pag. 902. Deze angst blijkt pas achteraf als hij bij de terugreis maant tot spoed. 24 juli journaal "Barckhout". NA 1.10.72.01 239, 26 juli journaal "Prins te paard" Kmuttel 11109.
6. Zie 1.
7. G. Brandt, pag. 900.
8. Ibidem, pag. 906.
9. Ibidem, pag. 900. R. Prud'homme van Reine, 'Rechterhand van Nederland', Arbeiderspers 1996, pag. 288.
10. Zie noot 5.
11. E.Bruneau-Latouche, 'Les Defenseurs de La Martinique Lors de L'attaque de Ruyter. Genealogie et Histoire de La Caraibe', nr 92, April 1997.
12. R. Prud'homme, pag. 290. C.C.H. Goslinga, 'The Dutch in the Caribbean', Van Gorcum Assen 1971, pag. 476
13. Zie noot 2 blz 2:1rapport de baas gouverneur Franse Antillen 8-8-1674, Archive Nationale Parijs F/3/26 Folios 97 ev.

Overige geraadpleegde literatuur en archieven

- "Leven en bedrijf van den vermaarden zeeheld C. Tromp, Amsterdam 1692
- C.J.O. Dorren, 'De geschiedenis van het Nederlandse Korps Mariniers 1665 tot 1945', A. Stok, Den Haag 1948
- L. van den Bosch, 'Toneel des oorlogs', Amsterdam 1675
- P. Casteleyn, 'Hollandtze Mercurius', Haarlem 1676. Deel 26
- Nationaal Archief:
  - Archief De Ruyter
  - Archief C. Fagel
  - Rijksarchief Friesland Leeuwarden



Dr. G.A. Rommelse

De vissersvloot van de Republiek was van groot belang voor de economie en de werkgelegenheid. De Engelsen probeerden deze dan ook aan te tasten. (Visserijmuseum, Vlaardingen)

Van konvooi naar confrontatie

De Nederlandse vloot en de Engelse kaapvaart tijdens de Eerste en Tweede Nederlands-Engelse Oorlog, 1652-1667

In de tweede helft van de zeventiende eeuw vochten de Republiek der Verenigde Nederlanden en Engeland op zee drie bloedige oorlogen uit. De heerschappij ter zee, politieke macht en vooral economische belangen waren de inzet.

Belangrijkste zeevarende natie

De Republiek was in de zeventiende eeuw de belangrijkste zeevarende natie ter wereld. Het land bezat meer handelsschepen dan alle andere West-Europese landen bij elkaar. Dit gegeven was een bron van jaloezie in de omringende landen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat Engelse scheepseigenaren en marineofficieren gretig gebruik maakten van de oorlogen om zoveel mogelijk Nederlandse koopvaardijschepen buit te maken. Het zogenoemde *High Court of the Admiralty* oordeelde, op basis van de scheepspapieren en verhoren, of een schip terecht was opgebracht. Nadat juridische toestemming was verleend, werd het schip en de lading verkocht aan de hoogste bieder. Van de opbrengst moesten de proceskosten worden betaald, ging een percentage naar de staat en een groot deel naar de eigenaar van het kaperschip. De bemanning van de kaper mocht de rest onderling verdelen volgens een afgesproken verdeelsleutel. In de tweede helft van de zeventiende eeuw ontstond aan de Engelse zuid- en oostkust, in Schotland en in Ierland een omvangrijke kaapvaartindustrie, die het merendeels op de talrijke Nederlandse schepen had gemunt.

Een van de voornaamste redenen van het succes van de Republiek was het vermogen om financiële middelen beschikbaar te maken voor leger en vloot. Dit was grotendeels gebaseerd op de overzeese handel, die ook volgens de Staten-Generaal de levensader van de Republiek was. De bestuurders probeerden daarom de handel en de scheepvaart te bevorderen en te beschermen tegen de Engelsen. Het afweren van Engelse kaapvaart bleek tijdens de Eerste Nederlands-Engelse Oorlog een zeer lastige opgave. Deze taak stelde de vloot voor grote operationele problemen. Tijdens en na de Eerste Nederlands-Engelse Oorlog maakten de Nederlandse vloot en de maritieme strategie een zeer belangrijke ontwikkeling door, die de beschermende rol van de marine danig deed veranderen. Gedurende de Tweede Nederlands-Engelse Oorlog bleken de veranderingen hun vruchten af te werpen en ondervond de Engelse kaapvaart veel meer tegenstand.

De Eerste Nederlands-Engelse Oorlog (1652-1654)

De Nederlands-Engelse relaties waren in voorafgaande decennia goed geweest. In 1651 kwam een Engelse delegatie naar Den Haag om een alliantie tussen de twee protestante republieken te bespreken. De regenten in de Staten-Generaal zagen de diplomatieke missie echter als een verkapte poging om de Republiek te knechten en weigerden op de voorstellen in te gaan. Tegelijkertijd was de handelsrivaliteit tussen beide landen sterk toegenomen en oorlog dreigde.

De Engelsen hadden in de jaren veertig een formidabele vloot opgebouwd. Deze schepen waren specifiek ontworpen voor marinetaken, terwijl de Nederlandse vloot nog vaak gebruik maakte van ingehuurde, zware koopvaardijschepen die voor de gelegenheid waren voorzien van extra bewapening en een tweede scheepshuid. De Engelse schepen waren bovendien groter en zwaarder en beschikten over veel meer kanons, die ook nog van een zwaarder kaliber waren. Bovendien hadden de Nederlandse admiraliteiten in de jaren veertig juist veel schepen verkocht toen de Spaanse dreiging leek te zijn verdwenen. In 1652 was de nood plotseling aan de man en besloten de Staten-Generaal 150 koopvaarders in te huren. Dit lukte nauwelijks en zodoende moest luitenant-admiraal Maerten Harpertsz Tromp het met een bonte verzameling van kleinere, verouderde oorlogsschepen en koopvaarders doen. Daar kwam nog bij dat deze laatste groep vaartuigen veelal onder bevel stond van de eigen gezagvoerder en niet van een marineofficier. Deze eerste groep was minder kundig en gedisciplineerd dan werd vereist. Zij gaven er vaak prioriteit aan hun schip ongeschonden te houden en niet te riskeren in het gevecht.

In mei 1652 vond het eerste treffen plaats tussen Tromp en de Engelse generaal-ter-zee Robert Blake. De Engelsen eisten van de Nederlandse vloot het zogenoemde vlagsaluut waar zij recht op meenden te hebben. De Nederlandse schepen dienden daarbij als eerste hun vlag te laten zakken. Toen Tromp dit naliet, vuurde Blake drie schoten en raakte daarbij Tromps *Brederode*. Zo begon nog voor de officiële oorlogsverklaring de Slag bij Dover, waarin geen van beide partijen een overwicht wist te af te dwingen. In juli verklaarde het Parlement de oorlog. De Britse autoriteiten begonnen direct kaperbrieven uit te reiken om de Nederlanders zo veel mogelijk schade te berokkenen. Al snel stroomden de prijzen binnen. De Nederlandse scheepvaart en visserij waren verrast door de snelle verslechtering van de internationale betrekkingen. Veel schepen bevonden zich op zee of in buitenlandse havens. De Staten-Generaal probeerden de aantasting van de ➔

het afweren van Engelse kaapvaart stelde de Nederlandse vloot voor grote operationele problemen



Maarten Harpertsz Tromp (1598-1653) voer vanaf zijn negende op zee en werd in 1637 benoemd tot opperbevelhebber van de vloot. (Collectie NIMH)



De Vierdaagse Zeeslag van 1666 was de grootste zeeslag uit het tijdperk van de zeilschepen. De Nederlandse vloot won het pleit. (Collectie NIMH)

scheepvaart te voorkomen door adviesjachten uit te sturen om de eigen handelsvloot te waarschuwen. De schade was desondanks enorm. De schattingen over het aantal gekaapte Nederlandse schepen lopen uiteen van 1.000 tot 1.700.[1]
De Staten-Generaal maakten geen duidelijke strategische keuze in de strijd tegen Engeland. Enerzijds wilden zij de directe confrontatie aangaan, anderzijds zetten zij de vloot in voor de bescherming van handel en scheepvaart. De regenten wilden deze takken van de economie zoveel mogelijk doorgang laten vinden, omdat anders de overheidsfinanciën in gevaar zouden komen, de werkeloosheid zou toenemen en daarmee zou de binnenlandse ontevredenheid groeien. Dit gebrek aan duidelijkheid compliceerde Tromp's taak. De vloot moest herhaaldelijk worden opgedeeld in eskaders om de verschillende konvooien door Het Kanaal en over de Noordzee te escorteren. Hiermee boette de zeemacht sterk aan slagkracht in, waardoor de effectieve bestrijding van de Engelsen onder druk kwam te staan. De Nederlandse smaldelen moesten bij hun konvooi blijven en konden nauwelijks zelf initiatieven ontplooien. Dit had zelfs een contraproductief effect op de bestrijding van de Engelse kaapvaart. Omdat de Nederlandse eskaders gedwongen waren dicht bij de geregelde konvooien te blijven, konden de marineschepen geen kapers najagen of steun verlenen aan individuele koopvaarders. Door het gebrek aan slagkracht van de vloot kon geen dominantie ter zee worden bereikt, waardoor de Engelse kapers feitelijk vrij spel hadden. De gedeeltelijke afwezigheid van de Nederlandse vloot zorgde ervoor dat Engelse kapers geen gevaar te duchten hadden en vooral individuele schepen konden opbrengen.
Tromp had veel kritiek op de halfslachtige aanpak van de Staten-Generaal. Hij verweet hen niet de confrontatie met de vijand aan te kunnen gaan, omdat hij zijn krachten moest aanwenden om de koopvaardij te beschermen. In augustus 1652 bijvoorbeeld trof een eskader onder bevel van Michiel Adriaenszoon de Ruyter in Het Kanaal een sterkere Engelse macht onder Sir George Ayscue. De Ruyter beschermde een groot aantal koopvaarders en het was slechts aan zijn voortvarend handelen, de weifelende houding van Ayscue en puur geluk te danken dat hij zijn schepen wist te behouden. De Staten-Generaal erkenden echter nog steeds niet de werkelijke oorzaken van de nederlagen en de geleden verliezen. In 1653 wonnen de Engelsen nog enkele zeeslagen en sneuvelde Tromp uiteindelijk bij Ter Heijde. De Republiek was gedwongen vrede te zoeken en had geluk toen Cromwell relatief milde eisen stelde. In 1654 sloten beide landen de Vrede van Westminster.

De Tweede Nederlands-Engelse Oorlog (1665-1667)

De Nederlanders hadden een hardhandige les geleerd van de oorlog tegen Engeland. Zij begrepen dat een talrijke vloot van slecht toegeruste koopvaardijschepen niet was opgewassen tegen de professionele Engelse scheepsmacht. Al in 1653 formuleerden de Staten-Generaal het plan dertig nieuwe oorlogsschepen te bouwen. Hierop volgde in het jaar daarop een tweede bouwprogramma van gelijke omvang. Deze nieuwe vaartuigen waren gestandaardiseerd en telden veel meer en veel zwaardere kanons. Bovendien besloten de Staten-Generaal de schepen niet te verkopen, zoals dat eerder vaak gebeurde na afloop van een conflict. Op deze manier bracht de Republiek een staande vloot tot stand die in de navolgende decennia het instrument bij uitstek zou vormen om de ambitieuze buitenlandse politiek van de raadspensionaris Johan de Witt kracht bij te zetten. In de toekomst zouden geen koopvaardijschepen meer worden ingehuurd om de vloot aan te vullen. Deze maatregel kwam ook de professionaliteit van het officierskorps ten goede. Al met al vormden de veranderingen een van de belangrijkste keerpunten in de geschiedenis van de Nederlandse vloot.
Toen in 1664 een nieuwe oorlog met Engeland onvermijdelijk leek, was de Republiek uitstekend voorbereid. Koning Karel II, die in 1660 de Engelse troon had bestegen, steunde de felle anti-Nederlandse politiek die oorlogsgezinde fracties in het Parlement en aan het hof voorstonden. De Engelsen hoopten dat zij de Nederlandse hegemonie in de handel en scheepvaart konden overnemen. Voor veel Engelse marineofficieren, ondernemers en hovelingen was het nationale belang goed te combineren met persoonlijk gewin. Zij hoopten op eer, promotie, buitgelden en macht.

Nog voor de officiële oorlogsverklaring hadden de Engelsen al ongeveer tweehonderd Nederlandse schepen opgebracht. De Engelse kapers en de vloot maakten hierbij opnieuw gebruik van het verrassingseffect. Toch was dit van korte duur. De Staten-Generaal stuurden jachten om terugkerende koopvaarders te berichten niet via Het Kanaal te varen. Schippers ontvingen de waarschuwing niet uit te varen wanneer de Engelse vloot op zee was. Talloze schepen weken uit naar buitenlandse havens of voeren niet uit. Bovendien waren nog slechts weinig vaartuigen op zee, omdat de Engelse aanval in de winter begon. Een kleine groep schepen voer onder buitenlandse vlag. Vooral Oostende was een veelgebruikte, gefingeerde thuishaven.
In bijzondere gevallen verstrekte de vloot bescherming aan een konvooi met een waardevolle lading. In 1665 had de VOC-vloot zich in de Noorse haven Bergen verzameld. Een aantal andere schepen keerde terug van de Witte Zee en de Levant en had zich aangesloten. De Ruyter bracht het konvooi veilig naar huis, hoewel tijdens een storm twee VOC-schepen door de Engelsen werden veroverd. Toch concentreerde de Nederlandse vloot zich dit keer niet op het beschermen van de scheepvaart en de handel. De Witt meende dat de Engelsen in directe grootschalige confrontaties verslagen moesten worden. Hij zag in dat de handel tijdens de oorlog geen ongehinderde doorgang kon vinden, en dat de Nederlanders dit ook niet moesten nastreven. Om de oorlogsschepen te bemannen, vaardigden de Staten-Generaal enkele keren een embargo uit op alle scheepvaart. Gedwongen door werkeloosheid moesten de zeelieden dan wel aanmonsteren op de vloot. Het opleggen van de koopvaardijvloot droeg er uiteraard toe bij dat de aantallen gekaapte schepen afnamen.

de vloot was voortaan minder gericht op het aangaan van duels met afzonderlijke schepen

De toegenomen slagkracht van de Nederlandse vloot wierp haar vruchten af. Er was wel eerst een duidelijke nederlaag voor nodig om het potentieel van de Nederlandse vloot tot zijn recht te laten komen. Tijdens de desastreuze Slag bij Lowestoft in 1665 ontplofte het vlaggenschip de *Eendracht*. Opperbevelhebber Jacob van Wassenaer-Obdam kwam hierbij om, zodat vervolgens de mogelijkheid zich voordeed De Ruyter het commando te verlenen. Deze voerde samen met De Witt de zogenoemde linie van bataille in. De vloot vocht voortaan in een slaglinie en was minder gericht op het aangaan van directe duels tussen afzonderlijke schepen. De nieuwe aanpak, die de Engelsen al tijdens de eerste oorlog gebruikten, was zeer effectief. In 1666 behaalde de Republiek een overwinning tijdens de Vierdaagse Zeeslag. De kracht van de Nederlandse vloot en financiële tekorten in Engeland gaven de Republiek in 1666 de overhand in de oorlog. De Nederlanders beheersten steeds nadrukkelijker de zee. Engelse kapers kregen hierdoor veel minder kans dan tijdens de Eerste Engelse Oorlog. Een aantal van hen werd zelf opgebracht naar Nederlandse havens. Een nog groter deel waagde zich niet meer op zee. De Staten-Generaal gebruikten het afgedwongen overwicht in 1667 steeds nadrukkelijker om de Engelse kaapvaart teniet te doen. In april 1667 was luitenant-admiraal Willem Joseph van Ghent met vierentwintig oorlogsschepen, vier branders en enige galjoten naar het noorden gevaren om 150 koopvaarders te escorteren en op de terugweg een groot aantal Schotse en Engelse kapers uit zee te verjagen. Hij achtervolgde de kapers tot in de Firth of Forth, waarbij hij de kustforten van Edinburgh en Leith bombardeerde. Ook werd de haven van Burntisland beschoten. Na de Tocht naar Chatham in juni 1667, waarbij de kern van de Engelse vloot op de rivier Medway werd vernietigd, bleven verschillende Nederlandse eskaders langs de Britse kusten patrouilleren. Engelse en Schotse kapers kregen zodoende geen enkele kans. De Nederlandse koopvaardij maakte hiervan gebruik door uit te varen en de handel voort te zetten. Engeland zag zich in 1667 genoodzaakt vrede te sluiten op voor de Republiek zeer gunstige voorwaarden. De Engelsen hadden tijdens de oorlog slechts ongeveer 450 Nederlandse schepen opgebracht.

Conclusie

De beslissing aan de vooravond van de Tweede Nederlands-Engelse Oorlog af te zien van grootschalige konvooiering was verstandig. Dit zou namelijk een verlammend effect hebben gehad op de Nederlandse vloot en had individuele koopvaardijschepen geen enkele bescherming geboden. Doordat de Nederlandse strategie was gericht op directe confrontaties met de Engelse marine, hoefde de kracht van de vloot niet meer verdeeld te worden over kleinere eskaders. De toegenomen slagkracht had ingrijpende gevolgen voor de Engelse kaapvaart. Hoewel de Nederlandse vloot geen directe bescherming verleende aan de koopvaardij was het aantal gekaapte schepen sterk gedaald ten opzichte van de Eerste Nederlands-Engelse Oorlog. Engelse kapers konden niet meer ongestraft kapen, maar liepen zelf het risico opgebracht te worden. De Staten-Generaal organiseerden bovendien, toen de situatie het toeliet, acties tegen de kapers. De schade aan de Nederlandse economie was tijdens de tweede oorlog dan ook veel kleiner dan tijdens het eerste conflict. De politiek-strategische ontwikkelingen, die vanaf 1653 in gang waren gezet, bleken uitstekend uit te pakken voor zowel de slagkracht van de vloot als voor de koopvaardij en de visserij.

Dr. G.A. Rommelse is als wetenschappelijk medewerker verbonden aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

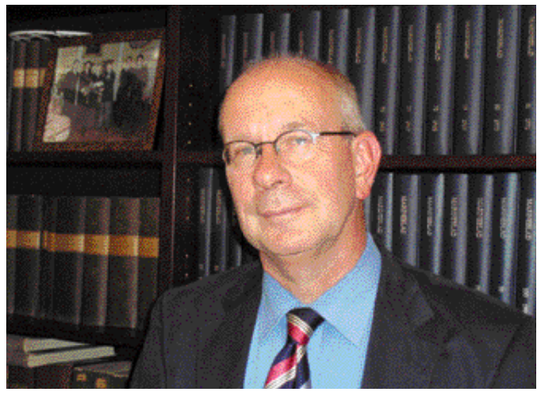
Literatuur

- Bruijn, J.R., 'Kaapvaart in de tweede en derde Engelse oorlog' in: *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 90 (1975).
- Bruijn, J.R., *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw* (Amsterdam 1998).
- Davis, R., *The rise of the English shipping industry* (Londen 1962).
- Israel, J.I., 'England's mercantilist response to Dutch world trade primacy, 1647-1674' in: S. Groenveld en M. Wintle (red.), *State and trade: government and the economy in Britain and the Netherlands since the Middle Ages* (Zutphen 1992).
- Jones, J.R., *The Anglo-Dutch Wars of the seventeenth century* (New York/Londen 1996).
- Korteweg, J.E., *Kaperbloed en koopmansgeest. 'Legale zeeroof' door de eeuwen heen* (Amsterdam 2006).
- Oudendijk, J.K., *Johan de Witt en de zeemacht* (Amsterdam 1944).
- Prud'homme van Reine, R.P., *Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter* (Amsterdam/Antwerpen 1996).
- Prud'homme van Reine, R.P., *Schittering en schandaal. Biografie van Maerten en Cornelis Tromp* (Amsterdam/Antwerpen 2001).
- Rommelse, G.A., 'English privateering against the Dutch Republic during the Second Anglo-Dutch War (1664-1667)', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 22 (2003).
- Rommelse, G.A., *The Second Anglo-Dutch War (1665-1667). International raison d'état, mercantilism and maritime strife* (Hilversum 2006).

Noot

1. Davis, *English shipping industry*, 51.

Leerstoel KVMO



Op 1 september jl. is dr. J. van der Meulen benoemd tot de eerste bijzonder hoogleraar militair-maatschappelijke studies aan de Universiteit Leiden.

De bijzondere leerstoel is ingesteld door KVMO en maakt deel uit van het departement Politieke Wetenschap van de Faculteit Sociale Wetenschappen.

Van der Meulen was al universitair hoofddocent 'Krijgsmacht en Omgeving' aan de Faculteit Militaire Wetenschappen van de NLDA.

De leerstoel heeft als doelstelling vergroting van sociaal-wetenschappelijke kennis over de wisselwerking tussen maatschappij en krijgsmacht. Het onderzoek zal zich richten op de gevolgen van maatschappelijke ontwikkelingen voor het militaire beroep, voor het publieke draagvlak van militaire missies, voor defensie als bijzonder beleidsveld en voor de internationalisering van de militaire organisatie. Deze thema's zullen ook terugkomen in het onderwijs aan studenten politicologie, zowel in de bachelor- als in de masterfase. Prof. Van der Meulen zal zijn aanstelling in Leiden, voor één dag per week, combineren met zijn werkzaamheden aan de FMW/NLDA.

Van der Meulen studeerde sociologie in Utrecht. Na zijn militaire dienst werd hij wetenschappelijk medewerker en later directeur bij de Stichting Maatschappij en Krijgsmacht. Hij promoveerde in 1990 op het proefschrift 'De verbeelding van de soldaat. Moderne oorlog en klassieke militaire cultuur'.

De KVMO wenst hem veel succes toe in zijn nieuwe functie.

KVMO 64-jarigendag

Een zeer geslaagde en informatieve dag

Op woensdag 31 oktober jl. vond de jaarlijkse KVMO 64-jarigendag plaats in het Evenementencomplex van de Marinekazerne Amsterdam.



Van de uitgenodigden, leden die op het punt staan met pensioen te gaan en hun partners, had het overgrote deel gehoor gegeven aan de uitnodiging.

Na een kort welkomstwoord van de dagvoorzitter, tevens voorzitter van de Werkgroep Postactieven van de KVMO, P.J.G. van Sprang, opende de voorzitter van de KVMO, P.J. van Maurik, de rij van sprekers. Hij ging in op de plannen die onlangs op Prinsjesdag door het kabinet voor Defensie zijn gepresenteerd en de visie van de KVMO daarop. Daarna lichtte hij de stand van zaken van de KVMO toe en de plannen voor de toekomst, waarbij hij aandacht vroeg voor de mogelijkheden voor postactieven om te participeren in activiteiten binnen de vereniging.

Mevrouw drs. B.E. Kleuver ging vervolgens in op de "Sociale aspecten van het ouder worden" waarna het programma voor de koffie werd afgerond door de heer drs. T.G.D. Steenbeek , die een korte uiteenzetting hield over de doelstellingen van de vereniging Onderlinge Bijstand en het Notaris Lansberg Studiefonds.

Na de koffiepauze was het woord aan de heer F. Lardinois van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds. Deze maakte met behulp van veel voorbeelden duidelijk hoe het zit met het pensioen en de AOW. Om deze weerbarstige materie nog eens thuis rustig te kunnen nalezen kregen de deelnemers aan deze dag de "Informatiebundel 64-jarigendag", editie 2007, mee.
Als laatste spreker sprak drs. R.H.J.M. Harbers op uiterst levendige en humoristische wijze over het onderwerp "Gezondheid".

Tijdens het aperitief en de nasimaaltijd was er alle gelegenheid om in informele sfeer diverse oud-collega's te ontmoeten. Dit informele samenzijn werd voortgezet bij de afsluiting van deze dag; een architectonische rondvaart door het oostelijk havengebied van Amsterdam. De uitstekende gidsen boeiden gedurende anderhalf uur de aanwezigen met wetenswaardigheden.

Zo kan worden teruggekeken op een zeer geslaagde en informatieve dag.

Meer informatie en foto's
Voor meer informatie over de Werkgroep Postactieven kunt u contact opnemen met de voorzitter van deze werkgroep, P.J.G. van Sprang, **pvs@fvno.nl**
Voor vragen over pensioenen kunt u zich wenden tot de medewerker pensioenen, drs. M. Weusthuis, **weusthuis@fvno.nl**

Op **www.kvmo.nl**, achter de button "64-jarigendag", is een fotoalbum te zien met nog veel meer foto's van deze dag.

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

L. Schooljan, KLTZE b.d. († 30 september 2007)

Mevr. D. Kemp-van der Steenhoven, weduwe († 20 september 2007)

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

In de rubriek In Memoriam worden de namen en overlijdensdata van leden van de KVMO vermeld, voor zover wij daarvan in kennis zijn gesteld. Daarnaast is het mogelijk om de weduwen/weduwnaars van overleden KVMO-leden te laten vermelden. Ook overleden gezinsleden van nog in leven zijnde KVMO-leden kunnen in deze rubriek vermeld worden.

Regio-activiteiten 2007/2008

Regio Noord

4 december 8 januari 5 februari 4 maart 1 april 6 mei 3 juni 1 juli	**PA borrel voor oud officieren** locatie : Marineclub, Den Helder aanvang: 17.30 uur

Regio Midden

13 november 11 december 8 januari 12 februari 11 maart 8 april 13 mei 10 juni	**Afdelingsvergadering met aansluitend borrel** locatie : Coffeecorner van gebouw 35 op de Frederikkazerne te Den Haag tijd : 17.00 - 19.00 uur

Regio Zuid

14 december	**Kerstdiner,** locatie : De Merelhoeve Nw&St.Joosland aanvang: 18.00 uur
23 januari	**Nieuwjaarsborrel,** locatie : Longroom MK Vlissingen aanvang: 13.00 uur

Voor deze activiteit dient u zich 5 werkdagen van te voren op te geven bij P. van der Laan. Tel/fax 0118602677, e-mail: f2hpvanderla@hetnet.nl

Contributieverhoging per 1 januari 2008

Tijdens de 93e Algemene Vergadering van de KVMO op 15 juni 2007 is met instemming van de leden besloten de contributie van het KVMO-lidmaatschap te verhogen.

Het voorstel daartoe is opgenomen in de Beschrijvingsbrief 2007 (gevoegd bij het Marineblad, nr. 3 2007, jaargang 117).
Concreet houdt de verhoging in dat per 1 januari 2008 het lidmaatschap voor actief dienende leden met € 1,00 per maand omhoog gaat. Voor postactieve leden, buitengewone leden en elders actieve (KMR)leden bedraagt de verhoging € 0,50 per maand.

Leden in initiële opleiding tot officier blijven tot het moment van officiersbenoeming gratis lid.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

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

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
P.J. van Maurik, KLTZ
Vice-voorzitter:
H.J. Bosch, LNTKOLMARNS
Hoofd Sectie Georganiseerd Overleg:
ing. M.E.M. de Natris, LTZ 1
Secretaris:
R. Annema, LTZA 1
Penningmeester:
H.M.J. van de Burgt, KLTZA
Leden:
Regio Noord
A. van Gils, MAJMARNS
Regio Midden
K.F.J. Henkelman, KLTZ
Regio Zuid
J.T. van Elsen, LTZ 1
Werkgroep Postactieven
P.J.G. van Sprang, KTZA b.d.
Werkgroep KMR's
Mr. S. Boeke, LTZA 2 OC b.d. KMR
Werkgroep Jongeren
ir. W.L. van Norden, LTZE 2

Regiobesturen:
Noord:
A. van Gils, MAJMARNS
mw. J.S.I. Bisdonk, LTZE 1
H.T. van Wilgenburg, LTZVK 2 OC b.d.
mw. A.L.P. Vrijburg, LTZSD1 b.d.
ing. F.J.J. Schoonhoff, LTZE 1
ir. W.L. van Norden, LTZE 2

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

Zuid:
J.T. van Elsen, LTZ 1
H. Willems, KLTZSD b.d.
P. van der Laan, Maj KL b.d.

Caribisch Gebied:
H.J. Bosch, LNTKOLMARNS
drs. W. Blijleven, LTZA1

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

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

De deadline voor het aanleveren van bijdragen voor de rubriek KVMO-zaken voor het decembernummer is 3 december 2007.

uitnodiging

22 november 2007: KIM - KVMO concert



Samen met de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren (KVMO) organiseert het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) voor het tweede jaar een openbaar concert!



KVMO-leden, inwoners van Den Helder, adelborsten, medewerkers van het KIM en andere genodigden zijn op donderdag 22 november van harte welkom om samen te genieten van muziek in de sfeervolle ambiance van het 'Zaaltje', de huiskamer van de adelborsten.

Vóór de pauze zal het Trombone kwartet **Slide Fever** spelen. Slide Fever speelt al bijna tien jaar in de huidige bezetting en zet naast de meer 'traditionele' trombone kwartet muziek ook met gemak een muzikale non-stop show neer. Tijdens het KIM-KVMO concert spelen zij onder meer een aantal delen uit 'Porgy and Bess' van George Gershwin.
Na de pauze zal harmonieorkest **Winnubst** uit Den Helder spelen. Het orkest, bestaande uit zo'n 50 gevorderde amateur-musici, heeft net als vorig jaar een prachtig programma ingestudeerd. Zij spelen onder meer het ontroerende 'Komm Susser Tod' van J.S. Bach. Maar ook hedendaagse muziek staat op het programma; dirigent Bert Willemsen schreef zelf een arrangement voor harmonieorkest en solo mannenstem van het nummer 'Sway' van de populaire jazz-zanger Michael Bublé.

Om 19.30 uur gaan de deuren van het Koninklijk Instituut voor de Marine open, koffie en thee staan voor u klaar. Om 20.00 uur begint het concert. Na afloop kunt u nagenieten met een hapje en een drankje.

Aanmelden
Wilt u komen luisteren? Meldt u zich dan aan bij luitenant ter zee Willemijn Groot. Tel: 0223-657516 of **WMG.Groot@mindef.nl**
KVMO-leden kunnen zich ook aanmelden bij H. van Wilgenburg, van de regio Noord van de KVMO: **henmvanwilgenburg@hetnet.nl**
Meldt u zich tijdig aan, het aantal plaatsen is beperkt!

• **IN DIT NUMMER:**
• Analyse defensiebegroting 2008
• Nieuw Besluit Medezeggenschap Defensie
• Vermaatschappelijking van de krijgsmacht

• **EN VERDER:**
• *Reacties* op artikel 'Wat gebeurt er met Korps Mariniers?'
• *In beeld*: 90 jaar MLD
• *Uit dienst*: B. de Ruiter