

marineblad

nummer 3, mei 2010, jaargang 120

Uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

KVMO



- **Manager van de menselijke maat**
- **De ervaringen van het thuisfront**
- **Technische innovaties in onderhoud**

- 3 **COLUMN**
Voorzitter KVMO
- 4 **INTERVIEW**
Manager van de menselijke maat
- 7 **REACTIES**
- 8 **OPINIE**
Een nieuwe NAVO-strategie
- 10 **OPINIE**
De kiezer wenst waar voor zijn geld
- 11 **BOEKEN**
- 12 **KENNIS EN WETENSCHAP**
De ervaringen van het thuisfront
- 18 **IN BEELD**
Sergeant-adelborst M. Verbrugge
- 20 **KENNIS EN WETENSCHAP**
Technische innovaties in onderhoud kunnen instandhouding verbeteren
- 25 **DE MARINEFAMILIE**
Familie Braanker
- 28 **HISTORIE**
Catastrofe op de Noordzee
- 31 **REÜNIES**
- 32 **TERUGBLIKKEN MET**
W. Platje
- 34 **KVMO-ZAKEN**



Manager van de menselijke maat

4

De kiezer wenst waar voor zijn geld

10



De ervaringen van het thuisfront

12



Technische innovaties in onderhoud kunnen instandhouding verbeteren

20



Koninklijke Marine hielp bij boorplatformramp voor de Noorse kust, maart 1980

28



ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:
KLTZA R.C. Hunnago
KLTZ b.d. mr O.W. Borgeld, a.i.

Eindredactie
KLTZ b.d. mr O.W. Borgeld, a.i.

Artikelencommissie
LTZT 1 F.G. Marx M.Sc., LTZE 2OC dr. ir. W.L. van Norden, KTZE ir. V.C. Rademakers, LTZ2OC drs. R.M. de Ruiters, KTZ b.d. L.J.M. Smit, LNTKOLMARNs drs. A.J.E. Wagemaker MA, KLTZA mr. H. Broekhuizen.

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

Adres redactie
Wassenaarseweg 2
2506 CH Den Haag
Tel. 070-383 95 04
marineblad@kvmo.nl
www.kvmo.nl

Vormgeving
Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukwerk
Thieme MediaCenter 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) per jaar

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

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

Foto Cover:
Vice-admiraal Matthieu Borsboom (AVDD)

Erkenning en waardering



Wanneer dit Marineblad op uw deurmat valt, maakt Nederland zich op voor de herdenkingsplechtigheden en festiviteiten van 4 en 5 mei. Rond deze dagen is er terecht veel aandacht voor de erkenning en waardering voor de slachtoffers en de veteranen van de oorlogen en missies waarbij Nederland betrokken is geweest.

Erkenning en waardering was er ook op 14 april jl., toen vijftien militairen uit handen van de minister van Defensie een dapperheidsonderscheiding ontvingen. Zoveel als mogelijk en *plein*

publique, werden zij onderscheiden voor de moedige wijze waarop zij, onder vijandelijk vuur, hun werk in Afghanistan hebben gedaan.

Erkenning en waardering voor de prestaties van de bemanning van Hr.Ms. Tromp. Het idee van 'dweilen met de kraan open' doordat opgepakte piraten steeds opnieuw (voorzien van een lunchpakket en voldoende brandstof) heen werden gezonden, wordt nu voor een keer gelogenstraft. Duitsland maakt werk van het berechten van de opgepakte piraten. Ik hoop dat er op korte termijn een structurele oplossing komt voor de berechting van alle opgepakte piraten.

Erkenning en waardering is er ook door de motie-Pechtold, waarin de staatssecretaris van Defensie wordt gevraagd actief dienende militairen, die één of meer missies achter hun naam hebben, de status van veteraan te geven. Deze breed gesteunde motie is meegenomen in de concept-Kaderwet Veteranen. Hoe de veteranenstatus voor actief dienenden precies in de praktijk gaat uitpakken is nog ongewis. Uitgangspunt moet steeds zijn dat de Nederlandse regering zich verantwoordelijk voelt voor de goede (na)zorg van alle militairen, actief of postactief, die uitgezonden zijn geweest.

Erkenning en waardering ook voor alle militairen en burgers bij Defensie met het Eindrapport Verkenningen, dat een gedegen houvast biedt voor de toekomst van Defensie. De Brede Herooverwegingen zijn van een geheel andere orde; het is een schraplijst gebleken van snelle bezuinigingen die de goed onderbouwde analyses van de Verkenningen wel eens danig in het vaarwater kunnen gaan zitten. Daarnaast is het – na enig duw- en trekwerk – door Defensie publiekelijk erkennen van de financiële problemen in de materieexploitatie, een steun in de rug van het personeel dat dagelijks met de gevolgen hiervan moet omgaan.

Erkenning en waardering voor het thuisfront, dat immers langdurig in spanning zit over de uitgezonden militair. Dr. Manon Andres is gepromoveerd op haar onderzoek naar de gevolgen van langdurige, werkgerelateerde scheiding. In dit Marineblad beschrijft zij de conclusies van haar onderzoek. Ik wens u veel leesplezier.



Vlak voor het ter perse gaan van deze uitgave van het Marineblad, bereikte ons het bericht dat op zaterdag 17 april in Uruzgan een aanslag had plaatsgevonden met een geïmproviseerd explosief. Hierbij zijn de 29-jarige korporaal van de mariniers Jeroen Houweling en de 23-jarige marinier Marc Harders gesneuveld. Een 21-jarige marinier raakte hierbij gewond. De twee gesneuvelden en de gewonde militair zijn alle leden van het Eerste Mariniersbataljon van het Korps Mariniers, gelegerd op de Van Braam Houckgeestkazerne in Doorn.

Het hoofdbestuur van de KVMO is geschokt door dit bericht en betuigt haar medeleven aan de nabestaanden, vrienden en collega's en wenst hen de kracht toe dit zware verlies te dragen. Voorts wenst het hoofdbestuur de gewonde marinier een voorspoedig herstel toe.

De artikelen in deze uitgave waren al gereed en wij waren niet meer in staat de inhoud daarvan aan te passen. Zo was ook het interview met de Commandant Zeestrijdkrachten, vice-admiraal Matthieu Borsboom, op dat moment al geschreven. Hierdoor kon in het interview geen verwijzing naar de gesneuvelden en de gewonde marinier plaatsvinden. In een reactie heeft de admiraal het volgende laten weten: "Namens al het marinepersoneel – militairen en burgermedewerkers – wil ik mijn medeleven betuigen aan de nabestaanden van Jeroen Houweling en Marc Harders en hen veel sterkte toewensen. Ik wens de gewonde marinier een spoedig herstel en hem en zijn familie ook veel sterkte. Ik wens tevens alle collega's overal ter wereld, maar in het bijzonder in het uitzendgebied de kracht toe om ondanks het verlies hun belangrijke werk in deze moeilijke tijd voort te zetten."

Manager van de menselijke maat

Honderd dagen nadat vice-admiraal Matthieu Borsboom in Den Helder het commando over het maritiem krijgsmachtdeel op zich nam, beantwoordt de marineman tien vragen over de maritieme toekomst, zijn visie en speerpunten. Met grote aandacht voor personeel, communicatie, creativiteit en diversiteit ontpopt de nieuwe Commandant Zeestrijdkrachten zich als een manager van de menselijke maat.

Wie is Matthieu Borsboom?

Geboren (1959) en getogen in Den Haag wilde Matthieu Borsboom op jonge leeftijd biochemie studeren. De wankel economische situatie eind jaren zeventig en de hoge werkloosheid onder academici, deden hem anders besluiten. Zijn avontuurlijke inborst zette hem op de fiets naar Den Helder. Daar, 125 kilometer van zijn residentie, lag een glansrijke carrière voor de Hagenaar in het verschiet.

Als zeedienst officier en commando-centrale officier vervulde Borsboom talloze varende functies. Ook voerde hij het bevel over twee van Harer Majesteits schepen, gevolgd door plaatsingen bij CAMS Force Vision, de Defensiestaf en een uitzending van twaalf maanden naar Afghanistan. Op 22 januari dit jaar werd de loopbaan van Borsboom bekroond met het bevel over de zee-strijdkrachten.

Naast zijn werk, is Borsboom altijd met één been in de maatschappij blijven staan. Zo was hij op 28-jarige leeftijd de jongste voorzitter van een parochie in Nederland, richtte hij een kookclub op, is hij fervent bergklimmer, liefhebber van de opera en loopt hij lange afstanden. Matthieu Borsboom is getrouwd met Ernie Borsboom-Miga. Samen hebben ze drie kinderen, die alle drie – geïnspireerd door de verhalen van hun vader – kozen voor de Marine.

Hoe ziet u de toekomst van de Marine met de Maritieme Visie in de ene hand én de Verkenningen plus Brede Heroverwegingen in de andere hand?

‘De Marinestudie is op het goede moment opgesteld en uitgevoerd, los van bezuinigingsoperaties. Het is een herschikking van capaciteiten die de veranderende omgeving reflecteert. In de maritieme omgeving zien we steeds meer ongewenste elementen. Drugstransporten, mensensmokkel en piraterij zijn voorbeelden van activiteiten die de vrije zee criminaliseren en de vrije handelsstromen bedreigen. De relevantie van de maritieme omgeving voor de handel en voor Nederland als handelsnatie wordt zowel in de Marinestudie als in de Verkenningen bevestigd. In de Verkenningen wordt ook van geen enkele maritieme capaciteit gezegd dat deze niet langer benodigd is. Dat is een belangrijke notie. De Verkenningen geven perspectief op een bestendige defensieorganisatie.

De Heroverwegingen zijn van totaal andere orde. Het is een pakket van



korte termijn, kille bezuinigingsmaatregelen. Een enorme stapel van inventarisaties van varianten. Niet meer en niet minder. De toekomst hangt af van de kaders die het nieuwe kabinet aan Defensie meegeeft voor de benodigde bezuinigingen. Wordt het een percentage van het budget of wordt het ingekaderd in oplossingsrichtingen? In beide gevallen hoop ik dat Defensie de ruimte krijgt om daar zoveel mogelijk op grond van de Verkenningen invulling aan te geven.

U hecht veel waarde aan samenwerking. Aan joint, integraal en flexibel opereren. Hoe zijn uw ervaringen daarmee?

In Afghanistan heb ik van binnenuit ervaren hoe de joint samenwerking werkt en die ervaringen zijn goed. Een succesvolle organisatie weet zich aan te passen aan zijn omgeving. Daar hoort joint opereren bij. Dat moet niet alleen met de mond worden beleden. Door het bundelen van verschillende capaciteiten krijg je een sterker verband. Maar we moeten niet alleen binnen de defensieorganisatie samenwerken, maar óók met andere landen en interdepartementaal. De Kustwacht voor de Nederlandse Antillen en Aruba is daar een mooi voorbeeld van. Ik heb dan ook opgeroepen om nieuwe samenwerkingsverbanden te onderzoeken. Wees creatief.

Creatief samenwerken

Ik roep ook op om nieuwe, creatieve samenwerkingsverbanden te onderzoeken. Ik zal één voorbeeld geven uit mijn ervaringen van enkele jaren geleden, opererend in de West met het stationsschip in de context van counterdrugsoperaties. Op een gegeven moment hebben we gewoon gekeken: wie heeft nu juridisch de meeste bevoegdheid? Niet de militairen, de lokale politie of de marechaussee, uiteindelijk was dit de lokale douane. Want de douane kon staande houden, schepen en mensen, zonder dat er een verdenking was. Met één douane-ambtenaar aan boord van het fregat creëer je de mogelijkheid om allerlei schepen te gaan stoppen en te boarden. Wat daarvoor nooit was gebeurd. Dan vind je opeens wapens en illegalen en drugs.

Dat is nu een voorbeeld waarvan ik zeg dat creatief zoeken, compleet nieuwe samenwerkingsverbanden oplevert.

Op dit gebied bieden de bedreigingen van de komende tijd juist kansen. We worden gedwongen om over de schotten van de departementen te kijken, om te zoeken naar de bundeling van krachten. Zowel nationaal als internationaal. Want uiteindelijk moeten we het superviseren en bewaken van de vrije zee ook in multidisciplinaire verbanden uitvoeren. Want geen enkel land heeft de capaciteit om overal op die vrije zee maritieme politie-agent te spelen.'

Hoe ziet u internationale samenwerking, zoals met België en waar liggen de grenzen?

'De samenwerking met de Belgische marinecomponent is de meest vergaande vorm die je kunt bedenken. We zitten compleet geïntegreerd in elkaars maritieme organisatie. Van het niveau van de Admiraliteit, de bedrijfsvoe-

ring tot gemeenschappelijke opleidingen. We gebruiken dezelfde middelen, zoals M-fregatten en mijnenjagers. En ook op het gebied van onderhoud vindt kruisbestuiving plaats. Een stap verder – en dat gebeurt incidenteel – is dat personeel op elkaars schepen vaart. Daar blijft altijd de autonomie van een land gelden. De politiek bepaalt of een land deelneemt aan een operatie. Dus wanneer een land niet deelneemt, zit je met personeel dat dan van de eenheid afmoet. Daar ligt dus de grens van de samenwerking. Een grens die geldt voor alle landen.

Ook bij het Korps Mariniers vindt verregaande internationale samenwerking plaats. We gaan verder op het pad van samenwerking binnen de 'UK-NL Amphibious Force' en met het Amerikaanse *Marine Corps*. De mariniersorganisatie en het integrale concept wordt elke keer getoetst. Het levert een doelmatigheidsslag, maar ook een kwaliteits-slag. Als in missiegebieden de organisaties elkaar kennen, geeft dat vertrouwen. Dat moet je nastreven.'

Twee onderwerpen op personeelsgebied staan volop in de belangstelling: genderbeleid en rangharmonisatie. Hoe staat u daar tegenover?

'Het dossier rangharmonisatie ligt bij de Hoofd Directeur Personeel. Harmoniseren is het gelijktrekken van niveaus. Hierbij bestaat de neiging om het lagere niveau bij

Ik wil open communiceren en daarbij wil ik gebruik maken van nieuwe middelen, zoals Twitter en een weblog. Iedereen mag zien waar ik mee bezig ben.

het hogere te trekken. Maar in een tijd als deze kan de harmonisatie ook wel eens de andere kant opgaan. Dus weet wat je vraagt.

Gender wil ik verbreden naar diversiteit. Hierbij gaat het niet om percentages. De Marine is een afspiegeling van de maatschappij en van de mensen in de maatschappij. Maar staat zelf ook midden in die maatschappij. Het is de vijver waaruit je vist, maar ook de basis van je draagvlak. Daarnaast kan je diversiteit ook aanwenden. In Afghanistan merkte ik de behoefte aan vrouwelijke militairen om in contact te treden met Afghaanse vrouwen. Voor mannelijke militairen was dat haast onmogelijk. Zelf had ik een vrouwelijke culturele adviseur van Afghaanse en Nederlandse nationaliteit, in uniform, die dat allemaal personifieerde. Diversiteit – van gender tot geloof – biedt verbreding. Dat moeten we benutten en aan werken.'

Hoe schat u de LOM-leeftijd in 2025?

'Tegen die tijd is deze geharmoniseerd naar zestig en gaan we meer kijken naar wat iemand kan. Ik ben dan ook groot voorstander van demotie. Het is een maatregel waarmee je verder flexibiliseert in de piramide van het gesloten personeelssysteem. Nadat je je persoonlijke top



Joint samenwerking.

hebt bereikt, waarom zou je dan niet werk kunnen gaan doen wat je leuk vindt? Neem bijvoorbeeld iemand uit de techniek, die in het management gaat werken, maar altijd de techniek leuk blijft vinden. Waarom laat je die dan niet nog een paar jaar lekker sleutelen? Het is een beetje 'out of the box'. Maar het pijltje naar boven, beneden, links en rechts moet flexibeler.'

Defensie werkt steeds paarser. Wat betekent dit voor de eigen identiteit?

'De identiteit van de marineorganisatie is niet in conflict met de identiteit van de defensiemedewerker. Dat versterkt juist. Als je weet waar je vandaan komt, dan heb je een basis van waaruit je beter en sterker kan samenwerken. Dat klinkt misschien paradoxaal, maar daar geloof ik in. De kunst is dus om de eigen identiteit in stand te houden en te borgen, zonder dat dit ten koste gaat van samenwerking met anderen. Dáár ligt de crux. Je werkt beter samen, omdat je uit een eigen identiteit opereert.'

Is Afrika voor CZSK een aandachtsgebied?

'Zeker! Zo beschrijft de "Mariteam Afrika Roadmap CZSK" de potentiële activiteiten van ons krijgsmachtdeel op en rond het Afrikaans continent voor de middellange termijn. Een belangrijk deel van dit continent ligt in de regio die wordt aangeduid met de term 'gordel van instabiliteit'. Illegale activiteiten als zeeroof, piraterij, drugssmokkel en mensenhandel hebben een wereldwijde impact.

Mijn stelling is dat je maritiem heel veel kan betekenen, door aan de voorkant van de crisis te opereren. Aan de voorkant stabiliseren, betekent aanwezig zijn. Met aanwezigheid doe je kennis op van een potentiële instabiele omgeving, maar het biedt ook de kans om de aanwezige instituties te assisteren. De 'gordel van instabiliteit' is maritiem gelieerd. Dat betekent dat je met schepen iets kan bereiken. Door er te zijn, te ondersteunen, een bijdrage leveren aan (weder)opbouw. Stel dat Somalië in een vroeg stadium was geholpen bij het opzetten van een kustwacht. Dan was de situatie misschien nooit zover gedegradeerd. Dan waren de piratennesten bij de wortel aangepakt. Voor Afrika moeten we kijken hoe we met maritieme capaciteit, op en vanuit zee, een bijdrage kunnen leveren aan stabiliteit. Dit hebben we al gedaan door deel te nemen aan het 'Africa Partnership Station', een Amerikaans



Communicatie op de werkvloer.

initiatief dat streeft naar een veilig, stabiel en welvarend West- en Centraal Afrika. Vanuit het achterliggend idee dat een goed beheer van het maritiem domein een bijdrage levert aan veiligheid en stabiliteit. Dus door landen te helpen bij het opzetten van een kustwacht, een 'search and rescue' organisatie en visserij-inspecties. Want 3D op en vanuit zee, zit ook aan de voorkant van stabilisatie.'

Aan welke kernwoorden hecht u waarde?

'Creativiteit en communicatie. Jonge officieren stappen een modern bedrijf binnen, met goede spullen, goede arbeidsvoorwaarden, een keurig salaris en met veel toekomstmogelijkheden. We weten misschien niet de omvang of de capaciteit, maar het is wel een Marine waar je trots op kunt zijn. Waarin de cultuur opener is geworden en waarin de pioniersgeest gelijktijdig nog hoogtij viert. Dat blijf ik stimuleren. Ik blijf het benadrukken: ontplooi creativiteit. Wederzijdse communicatie is een must om te zorgen dat het beeld dat wij van onze organisatie hebben, gedeeld wordt door de organisatie. Het kan niet zo zijn dat het beeld dat op de werkvloer leeft, anders is dan op het middenniveau of bij mij. Het is de verantwoordelijkheid van ons allemaal om dit beeld te ijken. Dat bereik je met communicatie. Ik wil open communiceren en daarbij wil ik gebruik maken van nieuwe middelen, zoals Twitter en een weblog. Iedereen mag zien waar ik mee bezig ben. Dat hoort ook bij de transparantie, die ik nastreef.'

Hebt u op korte termijn echte zorgen?

'Mijn enige zorg is wanneer de mensen niet meer in het product Marine geloven. Wanneer ze niet meer zien hoe ze kunnen bijdragen aan de toekomst en vormgeving van die Marine. Juist nu moeten we het topproduct dat we leveren zichtbaar maken. Dus leg uit, vertel en laat zien wat je doet. Want dat bepaalt het draagvlak in de maatschappij voor het producten Defensie en Marine.'

Als u iemand één vraag mag stellen, aan wie en wat is de vraag?

'Dan zou ik de jongste ongegradueerde vragen wat hij of zij vindt van de organisatie waarin hij werkt. Dat is directe communicatie.'

Reactie op 'Geschikt of ongeschikt'

Marineblad 5, 2009

Zelfverdediging overbodig?

Een beschouwing van de capaciteiten van de op stapel staande patrouillevaartuigen werd enige tijd geleden in het Marineblad geschreven door de collega's Both en Van der Maas. Zij komen daarin tot de conclusie dat het op deze schepen met de beeldopbouw en detectie van mogelijke dreigingen vanuit de lucht wel snor zit, maar dat de capaciteit om daar met een Close In Weapon System (CIWS) solide zelfverdediging mee te plegen, in de plannen achterwege is gelaten. Een tour d'horizon over de mogelijke en waarschijnlijke dreigingen in het lagere deel van het geweldspectrum leert al snel dat er legio wapensystemen voorhanden zijn bij groepen als piraten, opstandelingen en terroristen. Deze reiken van raketsystemen afgevuurd vanaf voer- of vaartuigen op of bij de kust tot vanaf de schouder afgevuurde Anti Tank Missiles (ATM) van waar dan ook. Zonder ons te begeven in confidentiële of vaktechnische discussies kunnen we constateren dat bij afvuurafstanden groter dan 1000 meter een Goalkeepersysteem met zijn reactietijd al snel een goede kans heeft. Wanneer het schip er op is voorbereid loopt deze afstand zelfs terug tot ca 800 meter. In de negentiger jaren schoten wij met dit systeem al 7,6 cm granaten uit te de lucht dus met de veel tragere ATM's moet dat zeker lukken. Tevens kan er met een Goalkeeperachtig systeem op de tegenstander zeer selectief gefiguurzaagd worden. Naar keuze de brug in het ongerede brengen, een mast afzagen of de boeg van een bootje afschieten kan zeer gericht worden bewerkstelligd. Ook dat is niets nieuws en beproefd. Het pleidooi van de collega's lijkt mij dan ook alles bij elkaar bekeken, stevig hout te snijden.

In zijn reactie daarop in het Marineblad van december j.l. van collega Van den Berg, zijn m.i. geen echte tegenargumenten te vinden. Hij acht slechts één voorbeeld (INS Ahi Hanit) wat dun en begeeft zich in semantiek over de vraag of dit nu een symmetrische of een asymmetrische laagdrempelige dreiging was. Het doet er niet zo bar veel toe welk label er staat op een inslaande raket afkomstig van terroristen en hoeveel voorbeelden heb je nodig om het licht te zien. INS Eilath was een kleine halve eeuw geleden in haar eentje meer dan genoeg om een revolutie in scheepsbewapening en zelfverdediging te ontketen.

De geconstateerde onbalans tussen sensoren en wapens wordt door Van den Berg niet ontkend maar hij rechtvaardigt dit deze met de taken *air surveillance* en *air safety*. Welnu, dat zijn (letterlijk) schone taken waarbij geen handen zijn vuil te maken, maar hoe zit het met de basistaak van een marineschip; 'het produceren van gevechtskracht op zee'. Als het patrouillevaartuig op de loop moet voor een snelle motorboot bewapend met een ATM van \$2000,- omdat daartegen geen adequate zelfverdediging mogelijk is dan hebben wij het belastinggeld verkeerd geïnvesteerd. Bouw tenminste de *provisions for in* en voeg het systeem toe zodra de financiën dat toelaten. Het is mij dan ook onduidelijk hoe een rechtgeaard zeeofficier kan pleiten voor het geheel weglaten van een beproefd zelfverdedigingssysteem waarmee ook nog eens creatief andere resultaten kunnen worden behaald in de sfeer van zeer selectieve en gecontroleerde geweldstoepassing welke op deze schepen zo opportuun zou moeten zijn. Het is mij nog meer onduidelijk hoe een verantwoordelijk minister daarvoor kan tekenen. Bluskanons zijn handig maar volstaan niet op Hr. Ms. schepen.

CDR b.d. P.C. Kok**Reactie op 'En koe en twee kalfjes'**

Marineblad 6, 2009

Het interessante artikel heeft nog een hele voorgeschiedenis, welke toch leuk genoeg is om te vertellen. In de eerste plaats de naam koe. Het heeft niets te maken met de domme koe of de hoeveelheid water die zij afgaf, doch heel subtiel, namelijk als het

dekzeil er overheen getrokken was had het een vorm van een koe. Dit even over de naamgeving.

De geschiedenis van de wat de heer Wouters kalfjes noemde is iets langer. Trouwens de naam kalfje is leuk gevonden. In het najaar van 1961 heb ik toestemming gevraagd aan de artillerie officier LTZ F. Warneke om een lichttraket af te vuren met een door samen met de geschutmaker gemaakte lanceerinrichting. Die toestemming kreeg ik en de lancering was een succes. Wel moest ik de reden opgeven. Niet door vertellen, maar het is voor oudejaarsnacht, als we in Manokwari liggen. In oudejaarsnacht 00.00 uur gingen 12 lichttraketten recht omhoog de lucht in. Een enorm succes en ik had ook direct de bijnaam Von Braun.

Een hele tijd later, ik dacht na de actie op de vlakke hoek, kwam de artillerie officier mij vragen of we twee van die lanceerinrichtingen konden maken voor SB en BB Boffin mitrailleurs. Natuurlijk meneer, hier kan alles. Zo hebben we twee van die dingen gemaakt en vast gelast aan de buitenzijde van de twee mitrailleurs. Boren in de pantserplaat hadden we het goede gereedschap niet voor. Afvuren ging met de oproepknop voor de brug. Deze was overbodig, omdat de opstellingen schuin achter de brug stonden en een open brug dus praaen was voldoende. Terug in Biak kwam onze vorige artillerie officier LTZ Heringa aan boord en die vond het een schitterend idee. Blijkbaar heeft hij het op de Utrecht laten maken of aanbrengen, maar de eerste proef is aan boord van de Evertsen uitgevoerd. De Evertsen heeft wel enkele keren gebruik gemaakt van deze inrichtingen om een doel te verlichten. Een groot voordeel was dat de stuksbemanning van kanon 2 niet op post hoefde komen, ze konden rustig blijven genieten van de nachtrust. (voor leken, doel verlichten doe je 's nachts). Ook ik werd bij terugkomst in Nederland zwaar aangevallen door de bazen van de Bewapenigswerkplaatsen, maar kon het pareren door ze kwalijk te nemen dat BW een niet goed afgesteld parallellogram tussen de kijker en radarantenne had afgeleverd. De radoradarmonteur heeft heel wat uurtjes gesleuteld omdat we geen goede echo voor lichtdoelen hadden.

Gaarne wilde ik dit toevoegen aan het verhaal van de heer Wouters om niet een stuk geschiedenis verloren te laten gaan.

LTZSD 2 OC b.d. H. Donderwinkel. (in NNG KPLWEMNT).**Antwoord op bovenstaande reactie**

Een leuke aanvulling, de voorgeschiedenis van de heer Donderwinkel en die ik weer niet kende, of vergeten ben. Toen we met de 'Groningen' vanuit Biak opereerden was de genoemde LTZ Heringa daar artillerieofficier en beheerde als zodanig ook de munitiemagazijnen. Uit contact met hem kwam ik op het idee van de 2' lichttraketten en hij heeft ze me ook beschikbaar gesteld plus de lanceerrails (ook niet door vertellen). Of hij me toen ook verteld heeft dat zoiets al op de 'Evertsen' was gedaan kan zijn, maar dat herinner ik me niet. We zien dat de gedachte op allebei de schepen dezelfde was: handiger voor de oorlogswacht. Daarbij was aan boord van de 'Evertsen' kennelijk kanon 2 niet bemand en dat was (voor de leken) het enige kanon waaraan 'af fabriek' lichttraketrails waren gemonteerd. Ook nog ter verklaring: de Boffins aan boord van de Engelse jagers waren betrekkelijk kleine, door één man hydraulisch bestuurd opstellingen, oorspronkelijk voor een dubbele 20 mm Oerlikon, later vervangen door een enkele 40 mm Bofors no.5 (de oude uit de oorlog). Ze kwamen ook voor aan boord van de WU-type mijnenvegers.

Ik heb nooit gehoord dat zoiets als aan boord van de 'Groningen' ook op de 'Utrecht' is gedaan (zoals Donderwinkel meldt), maar het kan een vergissing met de naam zijn. Met de 'Groningen' hebben we de 'Utrecht' afgelost aan de Zuidkust en die ging toen thuisvaren. Met dank!

KTZ b.d. P.R. Wouters

Een nieuwe NAVO-strategie

Het huidige Strategisch Concept van de NAVO dateert uit 1999. Op de NAVO top in april 2009 werd besloten dat de strategie aan vernieuwing toe was. Elke lidstaat van de NAVO beraadt zich nu natuurlijk hierover.



Standing Naval Force Mediterranean in de jaren '80. Collectie Instituut voor Militaire Historie 's-Gravenhage

Inleiding

Onze regering heeft de Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV) gevraagd advies uit te brengen over deze herziening van het Strategisch Concept om een goede inbreng in de komende discussie met de overige 28 lidstaten zeker te kunnen stellen. De AIV heeft haar Commissie Vrede en Veiligheid (CVV) onder voorzitterschap van Prof. dr. ir. J.J.C. Voorhoeve opgedragen de regering vragen hierover te beantwoorden. De tekst van het advies is terug te vinden onder www.aiv-advies.nl, Publicaties AIV, Advies 67. De afsluitende discussie over dit advies vond op 5 maart plaats in perscentrum Nieuwspoort in de vorm van een druk bezocht symposium.

Het onderwerp van existentieel belang voor de toekomst van onze krijgsmacht en dus ook de KM. Te belangrijk om de inbreng in het denken hierover geheel aan academici en ambtenaren van Buitenlandse Zaken over te laten.

Daarom is het de moeite waard om, naast het advies dat op internet te lezen is, dat ik trouwens van harte aanbeveel, nog eens goed op het netvlies te krijgen wat het nut en noodzaak van een nieuwe NAVO-strategie is en wat de prioriteiten voor de NAVO in de toekomst zijn. Maar ook wat de dilemma's zijn bij het vaststellen van een nieuwe NAVO-strategie.

Een discussie over de NAVO-strategie van de toekomst kan bijdragen aan het mobiliseren en focuseren van de publieke opinie over de veiligheid en uitdagingen, die voor ons liggen en dus van de steun voor een defensiebijdrage aan de NAVO passend bij onze draagkracht.

Maar het kan ook een splijtzwam vormen tussen de 28 lidstaten onderling.

Waarom een nieuwe NAVO-strategie

Een strategie document dwingt de lidstaten zich te beraden en consensus te vinden over de koers en prioriteiten. Die (her)bezinning is nodig omdat sinds het huidige strategieconcept het aantal lidstaten van de NAVO is gegroeid van 16 naar 28. Zeker de nieuwe lidstaten hebben vaak een heel andere dreigingperceptie dan bijvoorbeeld Nederland. Maar ook wij beoordelen de dreiging waar we ons tegen teweer moeten stellen nu heel anders dan in 1999. De terroristische aanvallen op de NAVO-lidstaat Verenigde Staten, de oorlogen in Irak en Afghanistan en de mondialisering in ons denken over veiligheid en conflictpreventie dwingen tot herbezinning. De komst van een nieuwe Amerikaanse president en daarmee een terugkeer van hun multilaterale benadering van de mondiale veiligheid, de terugkeer van Frankrijk in de militaire structuren van de NAVO, alsmede de toenemende rol van een verenigd Europa, met een eigen Europees Veiligheid en Defensie Beleid en het accorderen van het verdrag van Lissabon, zijn veel aspecten die bijdragen tot de verwachting dat een zinnige modernisering van de NAVO-strategie mogelijk is tezamen met een heldere taakverdeling tussen NAVO en EU. Dit geeft echter geen garantie dat consensus zonder meer bereikbaar is. Of het zou over een strategisch concept moeten gaan van zo algemene aard dat het praktisch nut daarvan nihil is.

Maar voor onze eigen krijgsmacht is de uitkomst wel degelijk van groot belang, te meer omdat deze strategie aan kan sluiten op het recent bekendgemaakte resultaat van de verkenningen. Immers in een tijd van nationale bezuiniging en daarmee onvermijdelijk gepaard gaande heroverweging van de defensie-inspanningen, een steeds meer naar binnen gekeerd Nederland met weinig Europese ambities en een zwakker wordende (veiligheids-) band tussen Europa (ook Nederland) en de VS, is makkelijk in te zien dat onze defensieambities op de tocht staan. Het actief betrokken zijn bij de discussie over de NAVO-toekomst met onze verdragspartners is mogelijk nog belangrijker dan de nationale 'Verkenningen' binnen onze Defensie. De toekomst van de NAVO zelf is wel degelijk in het geding. Een verdragsorganisatie die ons inmiddels 65 jaar vrede in Nederland en West Europa heeft verzekerd. Enkele belangrijke keuzes, dilemma's eigenlijk, waar de NAVO en dus ook Nederland voor staan zullen uit het geheel van keuzes bij het vaststellen van een nieuwe NAVO-strategie worden toegelicht. Dat laat dus veel onbesproken zoals de bijstelling van het nucleaire afschrikking concept, of de kosteneffectiviteit van de NAVO. Om maar een paar 'hot items' te noemen Maar daarvoor verwijs ik naar het eerder genoemde CVV advies.

Het Dilemma van de NAVO-doelstelling

De belangrijkste doelstelling van de NAVO is en blijft het verdedigen van het eigen grondgebied tegen dreigingen buiten de regio. Maar wie en wat vormen de dreigingen waar de NAVO zich dan primair tegen teweer moet stellen? De oude NAVO-lidstaten in

het Westen van Europa zien niet langer Rusland als de grootste bedreiging van het NAVO-gebied. Dit is in de optiek van deze landen eerder een toekomstige veiligheidspartner. De nieuwe lidstaten in het Oosten van Europa denken daar echter heel anders over evenals de Scandinavische landen Noorwegen (NAVO-lid) en de EU-lidstaten Zweden en Finland.

De Baltische NAVO-lidstaten bijvoorbeeld juichen niet als verdragsgenoot Frankrijk moderne fregatten en amfibische schepen aan Rusland gaat leveren. Zij willen immers een NAVO-verdrags-



Hr.Ms. Van Speijk oefent met FS Jeanne d'Arc

organisatie, die op geloofwaardige wijze te hulp kan komen als Rusland weer bedreigend wordt en zeker niet een NAVO die bijdraagt aan de versterking van de militaire dreiging van Rusland. Zullen de VS ook in de toekomst onvoorwaardelijk garant staan voor hun territoriale veiligheid? Of Nederland? Zal hun veiligheid gegarandeerd blijven, ook als de afschrikking met kernwapens door de NAVO van een potentiële agressor, meer en meer in de taboe sfeer terecht komt?

Wij, in het westelijk deel van het NAVO-verdragsgebied, zien overigens onze NAVO-veiligheidsprioriteiten veeleer liggen bij expeditieaire VN-crisismanagementoperaties. In crisishaarden ver buiten de Europese regio liggen in onze ogen immers veel grotere veiligheidsrisico's dan in een relatie met Rusland. Wat zal de nieuwe NAVO-strategie daar over gaan zeggen?

Het zal in elk geval naar mijn mening de grootste splijtzwam in de discussie vormen. Dat komt niet alleen door de recente NAVO-ervaringen in Afghanistan. Het raakt aan de kerndoelstellingen en dus de geloofwaardigheid en nut van de NAVO en daarmee de publieke steun.

Het dilemma van de NAVO-EU samenwerking

De tweede splijtzwam in de discussie zit in de vorm en geloofwaardigheid van de samenwerking tussen NAVO en EU. Nu is die bedroevend slecht. De vorige Secretaris Generaal van de NAVO zag dit als zijn grootste frustratie. Natuurlijk lag een deel van de oorzaak in de trage besluitvorming binnen Europa over de te realiseren Europese ambities op het terrein van buitenlandse politiek en veiligheidsbeleid. Maar ook aan de stelselmatige blokkade van Griekenland van samenwerking tussen de EU en het belangrijke NAVO-lid Turkije.

Het lijkt op het eerste gezicht voor de handliggend de NAVO de defensietaken van de EU op zich te laten nemen en daarmee de ongeloofwaardige en inefficiënte duplicatie van militaire organisaties en middelen te vermijden. Ook zou bijvoorbeeld het EU veiligheidsoverleg geïncorporeerd kunnen worden in het politieke overleg in de *North Atlantic Council*. Maar de werkelijkheid is weerbarstiger. Zelfs ambassadeurs bij NAVO en EU kunnen niet een en dezelfde persoon zijn is de overtuiging van de meesten. Natuurlijk speelt bij deze discussie over de taakverdeling en

samenwerking tussen EU en NAVO, de mening van de belangrijkste NAVO partner, de VS, een doorslaggevende rol. Het ligt voor de hand dat een nauwe samenwerking tussen NAVO en EU de Atlantische band zwakker zal maken. Wil de VS dat wel? Wat willen Frankrijk of Engeland? Heeft Nederland eigenlijk een mening of zijn we toch automatisch meer Atlantisch denkend dan Europees?

Prioriteiten voor Nederland en zijn krijgsmacht

Natuurlijk is er veel meer (en genuanceerder) te zeggen over de nieuwe NAVO-strategie. Daarvoor verwijs ik naar het door mij genoemde AIV advies. Mijn doel is primair de betrokkenheid bij de discussie over de toekomst van de NAVO, de veiligheidsstrategie van de EU en de doelen en taken van

onze krijgsmacht (en daarin de KM) te vergroten bij de beroepsmilitairen in de Marine. Niet navelstarend met een Nederlandse bril op, maar met betrokkenheid bij de Europese regio en belangen van Nederland daarin. De les uit het verleden zou daarbij moeten zijn dat geloofwaardige afschrikking de vrede bewaart. Die afschrikking kent verschillende niveaus en hoeft niet uitsluitend nucleair te zijn om geloofwaardig te functioneren. Alleen een professionele en snel inzetbare expeditieaire krijgsmacht kan die rol vervullen. Ook als de inzet zich tot het verdragsgebied beperkt. Dat kan ook prima met goed zichtbare oppervlakte eenheden van de KM bijvoorbeeld, maar zeker ook met de dreiging van het onderzeeboot wapen. Dat, als onze inzet bij de nieuwe NAVO-strategie, zal ook de Baltische staten en de Oost Europese nieuwe NAVO-lidstaten vertrouwen geven en dat zou in mijn ogen de eerste prioriteit moeten zijn.

Maar ook is essentieel voor onze geloofwaardigheid richting VS dat de Europese Defensie wordt versterkt door integratie van het Europese Veiligheid en Defensiebeleid in de NAVO-strategie. Niet alleen in woorden, maar ook in daden. Zonder verkwistende duplicatie. Misschien kan Nederland daarbij als gidsland optreden. Het bespaart immers kosten.

Maar het heeft ver boven dat argument uitstijgende prioriteit. Ook een open discussie met Turkije moet daarbij niet uit de weg worden gegaan. Immers zij zijn een onmisbare NAVO-partner in een onrustig, maar belangrijk deel van de wereld. Dan moet Griekenland voorlopig maar een toontje lager zingen waar het de heikele kwestie Cyprus betreft. Misschien kan Europa ze dan helpen bij hun financiële moeilijkheden.

SDNT b.d. R.M. Lutje Schipholt is lid van de Commissie Vrede en Veiligheid van de AIV

De kiezer wenst waar voor zijn geld

Het Eindrapport Verkenningen en de Brede Heroverwegingen hebben tot vele reacties geleid. Ook Peter van Maurik heeft -op persoonlijke titel- zijn mening ingestuurd. Hij heeft daarbij de (concept)verkiezingsprogramma's meegenomen. Ik hoop dat u door deze bijdrage wordt geprikkeld om ook te reageren, op www.ProDefnetwerksite.nl of bij mij: voorzitter@kvmo.nl. Uw inbreng wordt meegenomen in een verenigingsstandpunt dat rond de verkiezingsdatum wordt gepubliceerd.



Of de minister van Defensie een vooruitziende blik had of dat het gewoon toeval was is beide mogelijk. Feit is echter dat de politieke partijen op het defensiegebied dit jaar ruim ondersteund zijn bij het samenstellen van hun verkiezingsprogramma. Eind maart werd het onderzoeksproject Verkenningen gepresenteerd en de boodschap daarvan was uiterst helder. Met de krijgsmacht kan het zo niet verder! De ambities en de begroting passen niet meer bij elkaar. Dit werd even later onderstreept door ernstige tekorten in de logistiek. Maar de analyse van de toekomst was even pijnlijk duidelijk. Wat er ook gebeurt in de wereld, er is geen enkel verstandig argument om te snijden in ons militair vermogen. Niet uit internationaal menselijke overwegingen en ook niet uit welgemeend eigenbelang. De berekeningen in de Verkenningen laten zien dat min-opties geen serieuze en relevante capaciteit kunnen opleveren. Toch is het probleem van te weinig middelen daar niet mee opgelost. Er moet immers ook zo'n 18 miljard in de komende vier jaar worden bezuinigd en daarna nog eens 10 miljard. Met enige variatie in omvang en tijdsduur komen alle programma's wel in de buurt van deze bedragen. Geen van de partijen ontkomt aan ingrepen in de vier onderdelen van de collectieve lasten die schijnbaar oncontroleerbaar lijken te groeien. Drie ervan zullen de kiezer direct raken, respectievelijk de oplopende zorgkosten, de kosten van de oudedagsvoorziening en de verdeling van uitkeringen en subsidies. Alleen daar is voldoende geld te vinden. De politieke keuzes zullen hier worden gemaakt en de verkiezingen zullen daar dus over gaan.

De vierde woekerpost, de kosten van het overheidsapparaat zelf, is onbetwist favoriet voor bezuinigen. Zowel bij de politieke partijen als de kiezer die hier voor 90 procent achter wil staan. Deze laatste post is in de media versimpeld tot een teveel aan ambtenaren en dat is zowel onjuist als nogal onaardig. Toch blijkt een aantal partijen een beter inzicht te hebben en klinkt een vermoeden dat de reducties veel meer in de chaotische organisatie en de diep gewortelde cultuur van wantrouwen te vinden zijn. Enige studie laat zien dat men in de programma's het vizier wil

gaan richten op de combinatie van bestuurslagen, ICT, procesinrichtingen en regelgeving. Vanuit sommige (semi)ambtelijke hoeken wordt geprobeerd hier ingrepen te voorkomen, maar dat lijken wanhoopsacties en geven slechts voeding aan het gevoel van onbehagen. In de Heroverweging-rapporten zit het vol met suggesties hoe reductie toch zou kunnen. Men moet daarbij wel goed lezen want, erg concreet zijn deze rapporten nog niet. Toch lijken significante reducties niet onlogisch bij een totale bestuurlijke kostenpost van 80 tot 100 miljard per jaar, een getal dat volgt uit de CPB analyses.

Voor Defensie is deze laatste post ook interessant. Want sinds de reorganisatie heeft ook Defensie de volle laag van bureaucratie te verwerken gekregen. Opmerkelijk is dat het de (defensie-) werkgroep 20 niet gelukt is om reducties te vinden in de bestuursdrukte. Zij stelt maximaal 50 miljoen te kunnen vinden. In het jaar waar het defensieapparaat dit bedrag al in het begin van het jaar is kwijtgeraakt komt dat publiekelijk niet echt geloofwaardig over. Dat gevoel van ongeloof wordt sterker wanneer men gewaar wordt dat de bureaucratische overhead in rekenmodellen van Defensie hoofdelijk wordt omgeslagen over de operationele eenheden. Hier valt wel iets uit te leggen aan de kiezer die trots is op haar militairen maar het defensieapparaat net zo lijkt te wantrouwen als de rest van de overheid. Tenminste dat is het beeld dat uit de verkiezingsprogramma's blijft hangen.

Als het over de operationele eenheden gaat is er in die verkiezingsprogramma's weinig te kiezen. Alle partijen willen het aantal JSF-en reduceren, maar over andere eenheden is het stil. Dat levert geen keuzemogelijkheden op. De Verkenningen lijken echter wel een boodschap overgebracht te hebben. Snijden in Defensie heeft internationale consequenties. Alleen de SP maakt de harde keuze zich niet meer militair met de wereld te bemoeien, maar ook dit is geen verrassing. Alleen op consistentie van politieke keuze is iets aan verschil te ontwaren. De VVD, de SGP en de PVV zijn het meest helder, zij wensen geen of nauwelijks bezuiniging. Het CDA, de CU en D66 zijn iets minder helder omdat concrete uitspraken ontbreken, daar zou enig wantrouwen begrijpelijk zijn. Maar ook bij hen zijn er sterke verwijzingen naar de analyse van de Verkenningen. Het CDA en D66 lijken daarbij te vermoeden dat er iets aan de bureaucratie kan worden gedaan. De PvdA en Groen Links zijn het minst duidelijk en juist zij moeten het meeste uitleggen. Zij hebben de grootste internationale ambities maar suggereren het duidelijkst bezuinigingen. Een vorm van politiek bedrog, tenzij deze partijen de ruimte voor operationele eenheden weten te creëren door significant te snijden in de ambtelijke overhead van bestuurstaf, onder-

steuningsonderdelen en agentschappen.

Voor de partijen ter linkerzijde lijken daarnaast ook de kosten van operaties, die vanuit de zogenaamde HGIS betaald worden, een rol te spelen. Dure militaire operaties zouden daar kunnen concurreren met ontwikkelingssamenwerking. Voor het eerst is de 3D benadering blijkaar ook doorgedrongen in het politieke discours. Daarmee is voor Defensie en Ontwikkelingshulp de noodzaak ontstaan aan te tonen dat inzet van financiële middelen echt resultaat heeft. De SP drong hier recent voor Afghanistan in de

Tweede Kamer op aan, maar de VVD en PVV doen hetzelfde op het terrein van de begrotingssteun van Ontwikkelings-samenwerking. Het is in die context opmerkelijk dat in de peilingen dit maal bezuinigen op Ontwikkelingshulp bij de kiezer beter valt dan op Defensie. Het is duidelijk dat de kiezer mondiger aan het worden is op internationaal gebied. Buitenlandse betrokkenheid mag, maar het moet wel goed, het moet wat opleveren en men ziet liever geen dure projecten.

T

BOEKEN

Tramp to Queen

Auteur: Captain John Treasure Jones
Uitgever: thehistorypress.co.uk
ISBN: 978-0-7524-4625-7
Prijs: £ 17,99
Omvang: 160 blz geïllustreerd



In 1905 werd op een boerderij in Wales, John Treasure Jones geboren. Ruim 60 jaar later kreeg hij enige bekendheid als laatste gezagvoerder van het mooiste passagierschip dat ooit de oceanen bevoer: de Queen Mary. De kroon op zijn carrière, die begon aan boord van een 'tramp', een schip van de wilde vaart. Niet lang geleden werden de persoonlijk opgetekende memoires gevonden van deze bijzondere zee-man in hart en nieren. Zijn schoonzoon, Richard Tennant, heeft met deze memoires als uitgangspunt een prachtig boek samengesteld. Deze bestaat grotendeels uit de verhalen die zijn schoonvader heeft opgeschreven, maar is met veel zorg en liefde waar nodig aangevuld en uitgebreid met allerhande informatie, appendices en een fantastische verzameling foto's die de verhalen goed illustreren. Daarnaast is er een fraaie collectie afbeeldingen opgenomen van de beroemdste Cunard White Star Liners waar Treasure Jones op heeft gevaren.

John Treasure Jones had een makkelijke pen. Zijn talloze anekdotes beginnen bij zijn zorgeloze jeugd en geven

op schilderachtige wijze een beeld van het leven in zijn geboortestad Haverfordwest in Wales in het prille begin van de 20ste eeuw. De fascinatie voor de zee ontstond op zijn negende tijdens een vakantie bij zijn grootouders in Barry. Daar zag hij voor het eerst in de baai van Bristol Channel de grote schepen en besloot hij later kapitein te willen worden en de wereld te zien, het liefst op een passagiers-schip.

John begon, nog net geen 16, als apprentice op een 'tramp', een stoom-schip dat afwisselend kolen en koren vervoerde. Hij genoot van het avontuur. Op zijn achttiende trad hij aan bij de Royal Naval Reserve en deed erna afwisselend ervaring op bij Marine en Koopvaardij. Zijn 1e grote reis op een passagiersschip maakte hij toen hij 25 was. Door de recessie stuurde de maatschappij hem weer naar de Marine, waar hij het nodige meemaakte.

Hij trouwde in 1933, klon geleidelijk op in rang, keerde weer terug op passagiersschepen van de Cunard Line, om als marineofficier in de 2e Wereld Oorlog alle oorlogsjaren actief op zee te dienen, o.a. in de Slag om de Atlantische Oceaan. Deze ervaringen heeft hij zeer uitvoerig beschreven; ze lezen als een spannend boek. Interessant is de periode vlak na de oorlog tot maart 1947 waarin John door de Admiralty gevraagd werd om *Divisional Sea Transport Officer* te worden en wel in de *South East Asia Command* onder admiraal Mountbatten. Hiervoor verbleef hij in Batavia en was verantwoordelijk voor het regelen van transport voor troepen (Nederlandse) gevangenen uit Japanse kampen.

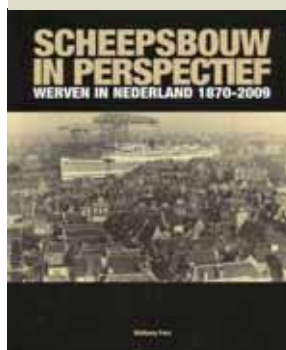
Na maart '47 kon hij weer de draad oppakken bij Cunard en in '48 zette hij voor het eerst voet aan boord van een Queen: de Queen Elisabeth. Hierna klon hij geleidelijk op tot gezagvoerder van o.a. de Mauretania, Queen Elisabeth en uiteindelijk de Queen Mary, tevens zijn laatste plaatsing. Zijn reiservaringen (w.o. vele ontmoetingen met beroemdheden als leden

van het Britse Koninklijk Huis, Churchill, prins Akihito) maar vooral ook die over de allerlaatste reis van de Queen Mary naar Californië, waarbij zijn vrouw hem mocht vergezellen, zijn een plezier om te lezen. Dit (Engels-talige) boek is zowel voor koopvaardij- als marinepersoneel een echte aanrader!

Z. Borgeld-Guman

Scheepsbouw in Perspectief, Scheepswerven in Nederland 1970 - 2009

Redactie: Jeroen ter Brugge e.a.
Uitgever: Uitgeversmaatschappij Walburg Pers
ISBN: 978.90.5730.586.0
Prijs: € 19,95
Omvang: 128 blz geïllustreerd



Vooraanstaande maritiem-historici van het Maritiem Museum Rotterdam en het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam hebben vanuit een ander dan technisch perspectief de scheepsbouw in Nederland beschreven. Scheepswerven dragen in belangrijke mate bij aan het maritieme landschap. Aan de orde komt de invloed van de scheepsbouw op zijn omgeving, niet alleen in ruimtelijke zin maar vooral ook in economische, sociale, politieke en culturele zin. De historische beschrijvingen geven de dynamiek weer in afgelopen 139 jaar, waarbij elke werf wel een bijzondere bijdrage leverde aan zijn omgeving. Niet alle

werven bestaan nog, de grootste sanering vond rond 1970 plaats. Sommige werven zijn verbouwd tot woonwijk wat niet verrassend is door de doorgaans centrale ligging in een verstedelijkt gebied. Verrassend is dat er werfloccaties zijn die, als oorspronkelijk industriële activiteit, zijn teruggegeven aan de natuur. De hoofdstukken in het boek zijn geschreven door Jeroen ter Brugge, Henk Dessens, Wouter Heijveld, Wicher Kerkmeijer, Jur Kingma, Joke Korteweg, Gerbrand Moeyes, Frits Niemeijer, Meindert Seffinga, Elisabeth Spits, Ernst Weber en Hans Wijn. De achtergrond van deze schrijvers is divers waardoor de hoofdstukken elk een eigen karakter hebben. Per hoofdstuk wordt er een werflocatie beschreven. Een aanleiding om het boek te lezen kan gevonden worden in de regio's die aan bod komen, hieronder vallen de grote werven in Amsterdam, Rotterdam en omgeving, Groningen, Friesland en Zeeland, maar ook de kleinere werven langs de binnenwateren. Als eerste wordt de voor de Koninklijke Marine welbekende N.V. Koninklijke Maatschappij 'De Schelde', met als drijvende kracht achter de oprichting 'Hoofd-Ingenieur der Marine' B.J. Tideman beschouwd. Uit de beschrijving blijkt dat 'De Schelde' een schoolvoorbeeld is van de wijze waarop een grote scheepswerf letterlijk en figuurlijk beeldbepalend was voor zijn omgeving. Uit de archieven zijn voor de elf werflocaties aansprekende foto's geselecteerd die in het boek voor een aantal gevallen gecombineerd worden met recentere exemplaren. Alleen al het turen naar details op deze foto's is een aanleiding om het boek te openen. Daarbij speelt de herkenning van een locatie een rol, maar verrassend zijn de gelijkenissen en de verschillen die in de loop der jaren zijn ontstaan in het landschap. Kort samengevat een boek met zeer veel aspecten van de samenleving die voortvloeien uit de aanwezigheid van Scheepsbouw in Nederland.

Rob Zuiddam

T

De ervaringen van

Jaarlijks zet Defensie wereldwijd duizenden Nederlandse militairen in om een bijdrage te leveren aan vrede en veiligheid, op en vanuit de zee, het land en vanuit de lucht. Met regelmaat verschijnen berichten in de media over deze militairen, maar ook over hun thuisfront. 'Kom heel terug', 'Zij op missie, wij op missie', 'Tussen trots en angst', 'Reikhalzen naar thuiskomst' en 'Voor altijd onze held' zijn slechts een aantal koppen die in nationale en regionale kranten verschenen.

De inzet van militairen in internationale operaties –of deze nu worden uitgevoerd vanuit de zee, de lucht of op het land– houdt in dat zij gedurende een aantal maanden gescheiden zijn van hun gezin. Naast de risico's die een uitzending in meer of mindere mate met zich meebrengt, wordt een tijdelijke scheiding doorgaans beschouwd als een stressvolle gebeurtenis, die aanpassingen vergt van alle betrokkenen, zowel gedurende de afwezigheid als na terugkomst. Zoals men moet wennen aan een periode zonder elkaar, moet men ook vaak weer wennen aan een periode met elkaar. Dagelijkse ritmes, rollen en routines moeten hervonden, aangepast en weer op elkaar afgestemd worden.

Niet alleen in de media, maar ook op het gebied van onderzoek –in binnen- en buitenland– wordt veel aandacht besteed aan militaire operaties en alles wat daar mee samenhangt. Zo is op het gebied van de ervaringen van het thuisfront van uitgezonden militairen al heel wat bekend. In vervolg op voorgaand onderzoek¹ is in 2005 dit onderzoek gestart waarvan de belangrijkste bevindingen in dit artikel kort uiteengezet worden².

Hoewel het onderzoek is uitgevoerd onder militairen die werden uitgezonden naar Bosnië-Herzegovina en Afghanistan (Uruzgan), missies die hoofdzakelijk door landmachtpersoneel werden gevuld en daarom vooral landmachtmilitairen omvat, zijn de resultaten relevant voor andere doelgroepen, binnen en buiten Defensie, die met tijdelijke werk-gerelateerde scheidingen te maken hebben. De Koninklijke Marine heeft een lange historie van frequente, langdurige uitzendingen.

Opzet van het onderzoek

Verschillende gezinsleden

Militairen en hun partners zijn als het ware gevolgd in de tijd; voor, tijdens en na de uitzending hebben zij, onafhankelijk van elkaar, vragenlijsten ingevuld. Verder zijn 120 aanvullende interviews gehouden met de partners. Ook ouders van uitgezonden militairen zijn in het onderzoek betrokken; hun ervaringen zijn nauwelijks eerder onderzocht. Zij ontvingen een vragenlijst ongeveer een maand na terugkomst van hun zoon of dochter. In

Gezamenlijk afduwen.



het thuisfront

totaal zijn tijdens dit onderzoek ruim 6600 vragenlijsten verstuurd waarvan er ruim 3000 ingevuld zijn teruggestuurd. Onder partners en militairen was de respons gemiddeld 41 procent. Verder hebben bijna 1100 van de 2000 benaderde ouders hun medewerking verleend; een respons van 55 procent.

Het onderzoek richtte zich op het beantwoorden van de volgende vraag: *hoe beïnvloeden militaire uitzendingen het gezinsleven van militairen en wat draagt bij aan een betere of minder goede aanpassing van gezinsleden aan de tijdelijke scheiding?* Verschillende gezinsleden (militairen, partners, kinderen en ouders van uitgezonden militairen) en verschillende aspecten van het gezinsleven (waaronder de combinatie werk- en gezinsleven, welzijn, sociale steun en kwaliteit van relaties) zijn onderzocht om deze vraag te kunnen beantwoorden. De volgende paragrafen beschrijven de belangrijkste bevindingen. Het artikel sluit af met een aantal (beleidsrelevante) aandachtspunten.

Het vertrek

Een uitzending begint op het moment dat bekend wordt gemaakt dat de militair voor een aantal maanden van huis zal zijn. Naast intensieve trainingen en oefeningen in de opwerkperiode – vaak wordt gesproken over een *uitzending voor een uitzending* – kenmerkt de voorbereidingstijd zich door veel met elkaar praten, afspraken maken en de omgeving inlichten. Wanneer bekend is dat militairen worden uitgezonden rijzen er ook allerlei vragen: Waar gaan zij naartoe? Wat zijn de omstandigheden in het gebied? Welke gevaren en risico's brengt het met zich mee? Wat is de precieze vertrekdatum? Wat is de duur van hun afwezigheid? Duidelijkheid is dan uitermate belangrijk. *'Ook over dingen die nog niet duidelijk zijn,'* zo vertelt een partner. Duidelijke, eerlijke en open informatie reduceert zorgen, onwetendheid en onzekerheid. *'Duidelijkheid van Defensie is het allerbelangrijkste. Wat gebeurt er, hoe en waarom? Het neemt onzekerheid weg en daardoor voel je je beter,'* aldus een andere partner.

Het vertrek brengt een einde aan de voorbereidingen waar men de afgelopen tijd zo druk mee was. De maandenlange afwezigheid dringt door. De helft van de ondervraagde partners geeft aan dat zij moesten wennen aan een nieuw levensritme. In de literatuur wordt ook wel gesproken over de fase van 'emotionele desorganisatie'³, die twee tot zes weken kan duren. Voor sommigen duurt het gewenningsproces langer, zoals bij de volgende partner:

'De derde maand had ik een manier gevonden om er mee om te gaan. Het bevalt me eigenlijk wel. Het is nu duidelijk hoe ik er mee om moet gaan. Ik zorg wel dat mijn uren gevuld zijn. Veel sporten, uitgaan, dansen. Ik ga veel meer met vrienden om.'

Voor anderen is er helemaal geen gewenningsproces en gaat alles *'gewoon door'*. Twee op de drie partners geeft aan het leven weer snel op te pakken.

De persoonlijke ervaringen van H.J. Dick Bosch detachement commandant Haïti 2, LNTKOLMARNs.

Over duidelijkheid

Toen mijn detachement in het voorjaar van 1995 trainde en oefende voor de inzet in Haïti werd ik tijdens de training dagelijks en vanuit het hele detachement geconfronteerd met de vragen: 'Wanneer vertrekken we precies, wanneer komen we terug, wat gaan we precies verdienen en wanneer is de R&R periode?'

Niet direct ontzettend militaire operationele vragen. Wel vragen waar men antwoord op wilde. Met de ervaring van Cambodja in het achterhoofd kon ik het Hoofdkwartier van het Korps duidelijk maken dat we de antwoorden beslist moesten geven, dat gebeurde dan ook drie maanden voor vertrek. In de training werd vervolgens weer volop aandacht geschonken aan de operationele vaardigheden; de antwoorden en de duidelijkheid waren mede door het HKKM verschaft.

Kinderen van militairen

Gedurende mijn uitzending naar Haïti en de voorbereidingen er op is het contact met mijn dochter van 6 maanden natuurlijk niet intensief. Na terugkeer uit Haïti in februari 1996 blijkt dat mijn dochter mij maar moeilijk accepteert. Door papa wil ze niet naar bed worden gebracht: 'Mamma doen'. Dat duurt zeker een half jaar, vervolgens gaat het iets beter. Toch duurt het tot de plaatsing van 3 jaar in de tropen (4 jaar later) dat de relatie met mijn dochter intenser wordt.

Algemeen

De mariniers hebben natuurlijk een geschiedenis, waar men kijkt naar het veel en regelmatig van huis zijn. Vanaf eind jaren 70 zijn de mariniers van januari tot april in Noorwegen, in de mei/juni periode aan het oefenen in Zuid Europa. In het najaar is er een trainingsperiode van ruim 7 weken in Schotland. Mariniersgezinnen zijn er wat dat betreft wel beter op voorbereid dan andere krijgsmachtleden. Uitzendingen, het van huis weg zijn gedurende een langere periode, hebben effect op de verschillende gezinsleden.

Ten slotte, als anderen tegen mijn vrouw zeggen: 'Maar hij heeft er toch zelf voor gekozen!' is dat voor haar nog steeds reden om geïrriteerd te raken. Als jonge marinier overzie je niet de effecten op het 'nog verre gezinsleven'.

De combinatie werk en gezinsleven

Een partner vertelt:

'De combinatie werk, kinderen, uitzending vind ik pittig. Het is heel druk op mijn werk. Thuis mis ik de taakverdeling. Je moet gewoon een hoop dingen: met de auto naar de garage, de tuin sproeien. Het is niet de complexiteit, maar de hoeveelheid werk die het met zich meebrengt. Je mist overlegmomenten, dat maakt het zorgen voor de kinderen wel moeilijker.'

Voor, tijdens en na de uitzending hebben we aan militairen en hun partners gevraagd in hoeverre zij ervaren dat de eisen van het militaire beroep botsen met het gezinsleven (in de literatuur bekend als *work-family conflict*). Ofwel, in hoeverre het werk spanningen teweegbrengt en tijd in beslag neemt die ten koste gaan van het gezinsleven. Dit werd in gematigde mate ervaren en hierin veranderde niet veel in de tijd (zie Figuur 1)⁴. Opmerkelijk is wel dat militairen, op alle gemeten momenten, signifi-

cant méér spanningen ervaren tussen de eisen van hun beroep en gezinsleven dan hun partners. Hoewel de ondervraagde militairen over het algemeen zeer gemotiveerd waren het werk te verrichten waarvoor zij lang hebben getraind en de uitzending positief tegemoet zagen, ervaren zij toch dat hun werk in enige mate conflicteert met hun gezinsleven; in ieder geval meer dan hun partners ervaren. Wanneer partners meer conflict ervaren tussen het werk van de militair en het gezinsleven, ervaren zij meer psychologische spanningen en rapporteren zij een lagere relatietevredenheid. Onder militairen hangt conflict tussen werk en gezinsleven samen met hun welzijn, relatietevredenheid en overwegingen om de organisatie al dan niet te verlaten.

Over het algemeen redden gezinnen zich wel

Over het algemeen blijken gezinnen zich wel te redden. Zo ervaren partners bijvoorbeeld vlak voor en vlak na de uitzending niet méér (psychologische en emotionele) spanningen dan mensen normaal, in dagelijkse omstandigheden, ervaren (zie Figuur 2)⁵. De uitzending zelf is enigszins stressvoller, maar over het algemeen niet in problematische mate. Verder blijken relaties behoorlijk weerbaar. Militairen en partners rapporteren over het algemeen een hoge relatietevredenheid; toch neemt deze enigszins maar significant af in de loop van de uitzending. Overwegingen van militairen om de organisatie te

verlaten zijn overigens laag, maar nemen enigszins, maar toch significant toe in de loop van de uitzendperiode.

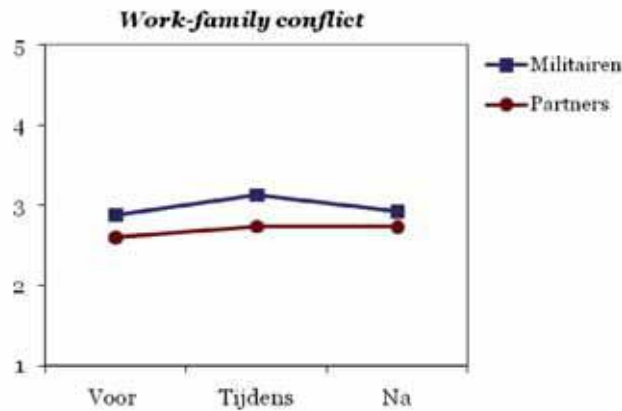
Ondanks dat de meerderheid van de gezinnen (stellen) zich wel lijkt te redden, is de uitzending voor een bepaalde groep meer belastend. Niet één bepaalde factor is bepalend voor een betere of minder goede aanpassing van gezinnen aan de tijdelijke scheiding; het is een samenhang van verschillende factoren. Sociale steun is een belangrijke factor. Het reduceert ervaren spanningen tussen werk en gezinsleven en heeft een positief effect op welzijn en relatietevredenheid. Zo is het voorstelbaar dat wanneer er mensen in de omgeving zijn die helpen in de opvang van de kinderen, zorgen voor afleiding, gezelschap en een luisterend oor bieden, het gezin goed functionerend een uitzendperiode doorkomt.

Familie en vrienden blijken hierbij het meest belangrijk. Maar ook andere militaire gezinnen zijn belangrijke steunbronnen. Zij weten namelijk precies wat het is als een familielid wordt uitgezonden. Voor anderen blijkt het nog wel eens lastig te begrijpen wat een uitzending nu precies voor een gezin betekent. Ook de defensieorganisatie, die veel aandacht besteedt aan steun voor militairen en hun thuisfront, vervult een belangrijke rol, voornamelijk in het verschaffen van informatie. Simpelweg omdat zij de enige instantie is die kan voorzien in snelle, nauwkeurige en betrouwbare informatie met betrekking tot de uitzending en de omstandigheden in het uitzendgebied.

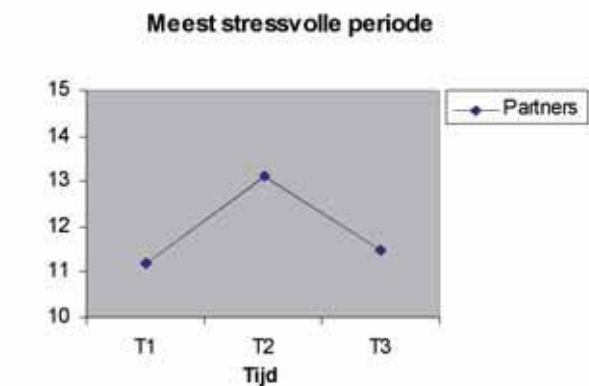
Naast steun van familie, vrienden, ‘lotgenoten’ en Defensie, is steun van en contact met de eigen partner ook erg belangrijk. Wanneer mensen stressvolle gebeurtenissen ervaren, is de partner vaak de eerste en belangrijkste bron van steun. Dit wordt natuurlijk lastig wanneer je zo ver van elkaar verwijderd bent. Tegenwoordig zijn er veel middelen die contact tussen uitgezonden militairen en hun thuisfront mogelijk maken. Deze worden dan ook volop benut. De resultaten van dit onderzoek laten zien dat het niet gaat om de frequentie (ofwel de *kwantiteit*) van communiceren, maar om de *kwaliteit*. Partners en militairen die actief en intensief met elkaar communiceren, elkaar op de hoogte houden van hun ervaringen –tot op zekere hoogte uiteraard– en informeren hoe het met de ander gaat, ervaren minder aanpassingsproblemen tijdens de re-integratiefase na afloop van de uitzending. Communicatie heeft bovendien een positief effect op de relatietevredenheid na terugkomst. Voor militairen verloopt de terugkomst in het gezin overigens gemakkelijker dan voor partners, zij moeten meer wennen.

Kinderen van uitgezonden militairen

Verschillende leeftijden, verschillende ervaringen
Evenals partners van uitgezonden militairen, blijkt ook de grote meerderheid van de kinderen zich goed aan te passen aan de afwezigheid en terugkomst van hun ouder in het gezin. De kinderen in dit onderzoek hadden overigens allemaal een uitgezonden vader en een ‘thuisblijvende’ moeder.



Figuur 1: Spanningen tussen werk en gezinsleven



Figuur 2: Algemene mate van stress ervaren door partners voor, tijdens en na de tijdelijke scheiding



Nu gaat mijn broer zo lang weg.

Verskillende leeftijden brengen verschillende ervaringen en aanpassingsmoeilijkheden met zich mee. Zo hebben jonge kinderen nog geen tijdsbesef en lijken een paar weken al een eeuwigheid te duren. Voor de ouderen gaat het gevaar meer meespelen. Zij krijgen nieuwsberichten mee, worden geconfronteerd met vragen van vriendjes en klasgenoten en maken zich meer zorgen over de veiligheid van hun uitgezonden ouder. De ervaringen en aanpassing van verschillende gezinsleden hangen nauw met elkaar samen. Wanneer thuisblijvende moeders beter omgaan met de uitzending, verloopt het ook voor de kinderen beter (en andersom). Wanneer het thuis goed verloopt, rapporteren de militairen in het uitzendgebied positievere uitzendervaringen. Ook dit kan uiteraard twee kanten op werken: wanneer het de uitgezonden militairen beter vergaat, zal het thuisfront zich minder zorgen maken en minder spanningen ervaren.

Ouders van uitgezonden militairen

Betrokken en bezorgd

Ouders van militairen zijn zeer betrokken, maar uiteraard ook bezorgd. Ouders die zich meer zorgen maken, ervaren de uitzending minder positief. Vaders kijken anders tegen de uitzending aan dan moeders. Zo maken moeders zich meer zorgen over hun uitgezonden

Moeder van een uitgezonden militair

Als een militair die uitgezonden wordt alleen is, d.w.z. geen relatie heeft, is de moeder meestal de aangewezen persoon om 1ste relatie te zijn. Dat is zo in mijn geval. Mijn zoon ging voor 7 maanden naar Afghanistan. Afscheid nemen deden we thuis zoals aanbevolen tijdens de informatiedag. Al gauw werd ik lid van een thuisfrontcomité. Dan voel je je meer verbonden met de uitgezondene. Ik was een nuchtere moeder die zelf al in vele vreemde oorden had gewoond, dus dit was niets om je nou erg bezorgd over te maken. Geen bericht is goed bericht!!! Hoe vaak heb ik dit hardop gezegd als het weer eens lang duurde voordat er een antwoord op een mailtje kwam. En, als er echt wat gebeurt, komen ze aan de deur!!! Ja, ja...na de afslag op de snelweg naar het dorp waar ik woon, ontdekte ik na een paar minuten dat er een auto achter me reed met 2 militairen erin. 'Waar gingen die nou naar toe? Toch niet...?' Ik schrok van mezelf. 'Stel je niet zo aan!!' Maar ik was blij toen de auto met militairen doorreed toen ik de afslag naar mijn straat in ging. Zo is het dus; je 'kind' zit altijd vlak onder de oppervlakte in je gedachten en wat sliep ik ontspannen toen hij na 7 maanden weer gezond en wel terug was!!

Een Moeder.

zoon of dochter en hebben zij meer negatieve ervaringen dan vaders. Ook missen zij hun zoon of dochter meer en hebben zij minder draagvlak voor de krijgsmacht en haar missies, hoewel ze vaak wel volledig achter de keuze van hun zoon of dochter staan om bij de krijgsmacht te werken. Verder hebben ouders over het algemeen een sterke band met hun kind en vele rapporteren dat de uitzending deze band alleen maar heeft versterkt. Wanneer zij veranderingen opmerken bij hun zoon of dochter zijn deze in meer gevallen positief (bijvoorbeeld meer volwassen en zelfstandig geworden, of socialer en behulpzamer zijn) dan negatief (zoals harder, onverschilliger, sneller geïrriteerd en onrustiger zijn).

Aandachtspunten

Balans werk en gezin

Het bevorderen van een balans tussen werk en gezinsleven is uitermate belangrijk. Spanningen tussen werk en gezinsleven blijken namelijk negatieve consequenties te hebben voor zowel het gezin (welzijn, relatietevredenheid) als voor Defensie (overwegingen van militairen de organisatie al dan niet te verlaten). Het is dus van belang werkomgevingen te creëren die een evenredige verdeling tussen werk en gezin mogelijk maken. Bijvoorbeeld meer tijd voor het gezin; steun en begrip van leidinggevenden en collega's voor wat betreft het combineren van werk en gezinsleven en een evenredige verdeling van uitzend-druk.

Ⓔ



Informele, continue netwerken

Een ander aandachtspunt is het bevorderen en faciliteren van mogelijkheden tot informeel netwerken tussen militaire gezinnen onderling. Sociale steun reduceert spanningen en 'lotgenoten' blijken een belangrijke bron van steun. Hoewel Defensie veel aandacht besteedt aan steun voor militairen en hun thuisfront – er worden onder meer verschillende thuisfrontactiviteiten georganiseerd, waarbij gezinnen met elkaar in contact kunnen komen – is het bevorderen van *informele* netwerken met een *continu* karakter een aandachtspunt.

Informatie aan tieners en samenleving

Hoewel er voor (de jongere) kinderen verschillende boekjes bestaan, zoals 'Papa muis gaat op uitzending' en 'Daar is papa, hier ben ik', blijken tieners een wat 'vergeten' groep in de thuisfrontzorg. Terwijl juist zij zich zeer bewust zijn van de gevaren en risico's die uitzendingen met zich mee kunnen brengen. Het informeren en betrekken van deze kinderen is zeer belangrijk; zodat ook voor hen duidelijk is waarom hun vader of moeder weg is en wat ze daar doen. Het verschaffen van dergelijke informatie aan de samenleving in zijn geheel kan militaire gezinnen ontlasten in moeilijke vragen, discussies en mogelijk onbegrip vanuit hun omgeving.

Focus op gezinnen

Verder laat het onderzoek zien dat ervaringen van gezinsleden nauw met elkaar samenhangen. Het is daarom van

belang meer te concentreren op gezinnen, naast individuele zorg en nazorg.

Slotzin

Afsluitend kan gezegd worden dat uitzendingen effect hebben op verschillende gezinsleden en verschillende aspecten van het gezinsleven en dat het niet alleen voor gezinnen, maar ook voor Defensie van belang is ervoor te zorgen dat de eisen van het werk en gezin succesvol kunnen worden gemanaged. T

Literatuur

Andres, M. (2010). *Behind Family Lines. Family members' adaptations to military-induced separations*. Proefschrift Universiteit van Tilburg. Breda: Broese & Peereboom.

DeSoir, E. (2000). Hoe beleeft het thuisfront een uitzending? De emotionele stadia bij langdurige inzet. *Kernvraag*, 123(1), 19-26.

Moelker, R. & Van der Kloet, I. (2002). *Partneronderzoek. Wat partners vinden van de uitzending van hun militair*. Den Haag: Gedragswetenschappen.

Noten

¹ Hoofdzakelijk het partneronderzoek van Moelker en Van der Kloet in 2002.

² De resultaten worden uitvoerig beschreven in *Behind Family Lines. Family members' adaptations to military-induced separations*.

³ Volgens 'The emotional cycles of deployment', onder meer beschreven door DeSoir (2000).

⁴ 1 = De eisen van het militaire beroep botsen niet/nauwelijks met het gezinsleven, 5 = in hoge mate.

⁵ Een score tussen 11 en 12 is 'normaal', een score hoger dan 15 duidt op serieuze emotionele problemen.

CARTOON

Verkenners en Heroverwegers hebben hun werk gedaan; de politiek mag nu beslissen hoe het verder moet met de krijgsmacht. Het kan raar lopen. In maart 2008 mocht de projectgroep-Verkenningen in alle rust van start. Ze mocht een inhoudelijk stuk over de toekomst van de Krijgsmacht afleveren. De pers belde wat in het rond en wist de conclusie eigenlijk al bij voorbaat: dit was een verplicht nummertje dat moest concluderen dat Nederland weer 2% van zijn nationaal inkomen – de NAVO-norm – aan Defensie zou gaan besteden. Dat percentage was in de loop van de jaren afgegleden tot 1,5%, een rijk West-Europees land met een gevanceerde krijgsmacht onwaardig. Gelopen koers concludeerden de defensiejournalisten.

Varen met kunst- en vliegwerk



Maar het liep iets anders. Terwijl de Verkenners zich de hersens pijnigden over de dreigingen van 2030, kwam binnen een half jaar de aanval: de onverhoedse aanval uit de bankwereld. Daar bleek geen luchtafweer of raket schild tegen bestand. Eind 2008 werd bekend dat het Rijk structureel, pakweg, 35 miljard euro moest bezuinigen en ook *Internationale Veiligheid* moest op zoek naar anderhalf miljard in 2015. Zo ontstond een 'gevecht' tussen Heroverwegers en Verkenners, althans om de aandacht van de politiek. Hoewel de Verkenners naast plus- ook minvarianten uitwerkten en daarmee de Heroverwegers de weg konden wijzen naar 'veiligheidspolitiek' te verdedigen bezuinigingen, liepen de operaties uiteraard niet parallel. Beetje zwart-wit gezegd: de Verkenners zochten naar een goede krijgsmacht, terwijl de Heroverwegers zochten naar goede bezuinigingen. De Verkenners waren bang dat eventuele plusvarianten nu weinig kans meer zouden maken en kregen ongewild de rol toebedeeld om de herooverwegingsschade zoveel mogelijk te beperken. Die vrees werd nog groter in februari, toen het vierde kabinet-Balkenende viel (over een krijgsmachtmissie!). Nu werden de Herooverwegingen immers naar voren getrokken om inzet van de verkiezingscampagne te worden en restte de Verkenners weinig anders dan te proberen om hun studie net iets eerder af te leveren, om althans nog een beetje hoop te koesteren dat er niet alleen over (minder) geld maar ook over de inhoud zou worden gedebatteerd.

**Met kunst- en vliegwerk
blijven varen, is dan het
devies.**

Wat ligt er nu op tafel? De Verkenners laten de keus, zoals het hoort, officieel aan de politiek maar spreken zich eigenlijk wel duidelijk uit: (a) géén specialistische krijgsmacht *svp* maar een Zwitsers zakmes, dus een multifunctionele; en (b) géén zware bezuinigingen op de krijgsmacht want dan zakt ze al gauw door het ijs. De Heroverwegers zien er geen been in om dat wél te doen: zij vonden de minvarianten van de Verkenners niet ver genoeg gaan en ontwikkelden op eigen gezag extra drastische bezuinigingsvarianten. Die ook veel verder gaan dan de *no regret* norm, die door de Verkenners is geformuleerd: een rode lijn waaronder elke bezuinigingseuro meer tot onherroepelijke (lees: onverantwoorde) gevolgen zou leiden.

Blijft de Marine boven water? Als het aan de Verkenners ligt èn aan de Heroverwegers liggen er een paar pittige scenario's te wachten. In de multifunctionele minvariant zou de Marine nog één langdurige en één kortdurende stabilisatieoperatie gelijktijdig kunnen uitvoeren met 1 fregat, of één interventieoperatie met 3 fregatten gedurende een jaar. De onderzeedienst (vier stuks) en het fregattenbestand (zes) blijven intact, maar het aantal mijnenjagers daalt. De Marine moet het doen met één bevoorradingsschip. In de meest vergaande voorstellen van de Heroverwegers gaat de Marine niet kopje onder, maar vrolijk is het beeld ook niet. In hun multifunctionele min-minvariant kan Nederland nog doen wat het volgens de Verkenners ook zou kunnen blijven doen (zie boven). Maar de bezuinigingen schieten dan nog altijd 300 mln tekort. Zou Nederland op een gespecialiseerde, anderhalf miljard 'besparende' interventiemacht afsterven, dan gaan er twaalf schepen uit en wordt het Commando Zeestrijdkrachten opgeheven, het restant van de Marine zou dan bij de Landmacht worden ondergebracht. Met kunst- en vliegwerk blijven varen, is dan het devies!

Sergeant-adelborst Melanie Verbrugge

Deze maand staat SADBZ M. Verbrugge centraal. Zij woont in Den Helder en studeert thans in Breda Militaire Bedrijfswetenschappen.

Geboren:	14 maart 1989
Opgekomen:	14 augustus 2007
Hobby's:	Uitgaan, reizen, lezen, winkelen (zoals bijna ieder meisje)
Op mijn nachtkastje:	het boek: <i>Echte mannen eten geen kaas</i>
De mooiste /opmerkelijkste Film:	Ik kijk graag naar een drama of komedie. Een van de mooiste films heb ik laatst gezien: <i>Avatar</i>



Waarom ooit naar de Koninklijke Marine?

'Ik was klaar met mijn VWO en ik wilde niet alleen maar studeren en een baan van 9 tot 5 de rest van mijn leven zag ik niet zo zitten. Daarbij houd ik van reizen en van mensen om mij heen. De Marine kon mij dit allemaal bieden, dus vandaar naar de Koninklijke Marine.'

Hoe was die eerste opleiding bij de Marine?

'Laat ik zeggen: Het waren hele interessante weken; het was voor mij wennen omdat dit de eerste keer was dat ik 8 weken zonder enig contact met mijn familie doorbracht. Dit voelde vreemd aan omdat mijn familie heel hecht is. We werden met z'n alle in het diepe gegooid, een echte cultuurshock. We zaten met z'n alle in hetzelfde schuitje. We zijn daar als een hechte club uitgekomen. Gelukkig werden we veel bezig gehouden dus veel tijd om er over na te denken had ik niet.'

Wat waren de eerste ervaringen?

'De bureaucratie bij de Marine vind ik verschrikkelijk. Als je iets wilt regelen moet je vaak langs 4 personen voor dat het geregeld is. Dat mijn haar werd afgeknipt vond ik ook verschrikkelijk. Maar het was het waard!

De studie bevalt mij tot nu toe goed, het sluit aan bij mijn interesses en over de resultaten mag ik tot nu toe niet klagen. Op het KIM had ik een leuke klas met mensen waar ik goed mee kon opschieten. Nu op de KMA zijn we eigenlijk weer een beetje opnieuw begonnen. Ik ben erg benieuwd hoe het gaat verlopen maar mijn voor gevoel zegt dat het wel goed komt.

Het varen vind ik fantastisch, het is gewoon "super gaaf" dat je uiteindelijk een marineschip mag besturen. Mijn eerste contact met het varen kreeg ik op bootjesreis op Hr.Ms. Van Galen. Na deze reis kon ik niet wachten tot we eindelijk weer mochten. In mijn 2e jaar heb ik een aantal keren op de MOV Van Kinsbergen gevaren. Ik heb hier ontzettend veel van geleerd. Ik heb dan ook ontzettend uitgekeken naar mijn kruisreis, die aan het einde van mijn 2e jaar begon. Nu kon ik alles wat ik geleerd heb over het varen toepassen en nog veel meer bijleren.'

Heeft u veel geleerd?

'Ja, niet alleen leer je van het intern wonen op het KIM (dan wel KMA). Je ontwikkelt je toch snel, ik ben snel volwassen geworden, omdat ik mijn eigen boontjes moest doppen.'

*Passagieren tijdens kruisreis
Foto collectie M. Verbrugge.*

Wie zijn uw helden en waarom?

'Mijn Opa's, (één is helaas niet meer in leven) maar zij zijn toch een inspiratiebron voor mij. Doorzettingskracht heb ik van hen en het leren om hard te werken ook.'

Wat maakt u trots?

'Dat is moeilijk te beantwoorden. Dit is echt zo'n vraag waar ouders vaak kinderen noemen, voorlopig heb ik die niet, dus zou het niet weten.'

Hoe beoordeelt u de verkenningen bij Defensie?

'Ik denk dat de verkenningen een positieve bijdrage gaan leveren aan de toekomst. Ik vind de maatschappelijke en politieke steun



die daarbij gegeven wordt goed en belangrijk, er mag best een beetje controle zijn van het kabinet op de defensiebestedingen. De titel van de verkenningen "houvast voor de krijgsmacht van 2020" is dan ook een titel die alles wel omvat.'

Werken tot 30 jaar, of tot je 6oste?

'Dat ligt er geheel aan hoe de toekomst er dan voor mij uitziet. Het belangrijkste is dat ik het naar me zin heb en plezier in mijn werk ervaar. Op dit moment heb ik het zeker naar mijn zin, als dat zo blijft wordt het misschien wel tot mijn 6oste, ik ben nog jong ik zie het wel!'

Bent u klaar om te worden uitgezonden naar Uruzgan, of Afrika?

'Een uitzending staat nog wel op mijn lijstje, daar ben je in principe mee akkoord gegaan toen je bij de Marine kwam. Uruzgan lijkt er niet meer in te zitten, maar er zal wel een andere bestemming komen. Het lijkt mij een ontzettend goede/mooie ervaring. Maar op dit moment moet ik nog een hoop leren, dus ik hoop dat het er ooit wel in zit.'

Vaak is de eerste indruk van iemand bij een organisatie scherp en bijzonder, wat waren uw eerste indrukken?

'Mijn eerste indruk van Defensie was vooral dat alles via de hiërarchie geregeld werd, dat was ik niet gewend.'

Kunnen de adelborsten meepraten over de opleiding?

'Adelborsten kunnen mee praten over de opleiding door in commissies te gaan. Na tentamens worden er enquêtes over het vak ingevuld, zodat er met de uitkomsten weer wat gedaan kan worden voor het volgende collegejaar. Als je het ergens niet mee eens bent of je vindt iets onredelijk kan dit altijd aangegeven worden bij de divisiechefs dan wel korpshef.'

Wat weet u en verwacht u van KVMO/FVNO?

'Dat zij haar doelstellingen nastreeft en vooral de belangen behartigt van haar leden.'

'mijn eerste indruk van Defensie was vooral dat alles via de hiërarchie geregeld werd, dat was ik niet gewend'

Bent u bekend met ProDef?

'Ik ben er van op de hoogte dat ProDef een netwerk is, verder heb ik er geen kennis van.'

Wat weet u van het Marineblad en wat verwacht u van het Marineblad?

'Het Marineblad vind ik een leuk blad om te lezen, er staan vaak verschillende visies van mensen in over diverse onderwerpen. Vaak staan er ook bekenden van je in, dit is altijd leuk om te lezen.'

Wat zou u morgen, als baas van CZSK, veranderen?

'Aangezien vice-admiraal Borsboom net CZSK is geef ik hem eerst de kans om zelf dingen te veranderen. Ik zou niet goed weten wat ik concreet zou willen veranderen. In de opleiding van het KIM vind ik alles wel goed geregeld. Wel zou ik iets aan de bureaucratie willen doen.'

Wat is uw persoonlijke ambitie (zeg over 5 jaar)?

'Over 5 jaar heb ik hopelijk mijn bachelor in handen, ben ik misschien bezig met een master of ben ik geplaatst op een groot bovenwaterschip waar ik dan mooie reizen op kan maken en veel kan leren en varen!'

Welke eigenschappen waardeert u in een docent en in het kader dat u aantreft op het KIM?

'De docenten waardeer ik door het feit dat je altijd aan kan kloppen als je iets niet begrijpt. Wel vind ik het nu handig dat alle docenten waarvan ik nu les krijg ook op dezelfde locatie zitten. Dit is in het begin wel eens anders geweest, dan had je les van docenten van de KMA op het KIM en had je alleen mail contact dat is toch wat lastiger.'

Ik blijf bij de Marine want:

'de Marine bied mij op dit moment alles zowel het leren varen als de studie, bovendien heb ik het hier onwijs naar mijn zin.'

Technische innovaties in onderhoud

Efficiënte en effectieve instandhouding van technologisch hoogwaardige platformen en systemen is voor de Marine een belangrijk issue, waarbij onderhoud een wezenlijk onderdeel uit maakt van dit instandhoudingsproces. Het geheel aan preventieve en correctieve onderhoudsactiviteiten kost veel tijd en geld, dus verbeteringen en innovaties in die processen kunnen veel opleveren.

De onderhoudswereld is echter behoorlijk conservatief en de afgelopen decennia zijn er maar weinig nieuwe (technische) concepten ontwikkeld om het onderhoudsproces te optimaliseren. Er wordt op vertrouwd dat de methodieken, die al jaren werken, ook in de toekomst zullen voldoen. De ontwikkelingen, die er zijn geweest, hebben voornamelijk plaatsgevonden op het vlak van onderhoudsmanagement (*asset management*), het organiseren van de processen en het berekenen en beheersen van de kosten (*asset management control, life cycle costing, etc.*). Al deze methodieken zijn echter afhankelijk van de juiste technische input over het faalgedrag van componenten en systemen, waardoor de potentiële winst van nieuwe managementconcepten relatief klein zal zijn. In dit artikel wil ik aan de hand van het Nederlandse Defensie Academie (NLDA) onderzoekprogramma 'Maintenance of Military Platform Systems' laten zien hoe juist innovatie op basis van technische kennis kan leiden tot efficiëntere onderhoudsprocessen.

Preventief onderhoud

Vanwege de grote consequenties, die verbonden zijn aan het falen van systemen, wordt veel onderhoud bij Defensie preventief uitgevoerd. Daarbij worden traditioneel de meeste onder-

men van falen). Om de directe kosten te minimaliseren is het aantrekkelijk om onderhoudsintervallen zo lang mogelijk te maken, terwijl ongewenst falen het beste kan worden voorkomen door juist hele korte onderhoudsintervallen te kiezen. Het compromis tussen deze twee tegenstrijdige belangen wordt bepaald door de mate waarin falen van het onderdeel acceptabel is. Voor de in de militaire wereld veel voorkomende kritieke systemen (waarvoor falen onacceptabel is) wordt de prioriteit veelal bij de effectiviteit van onderhoud gelegd en wordt gekozen voor conservatieve (korte en dus dure) onderhoudsintervallen. De benodigde mate van conservatisme in een dergelijke aanpak wordt grotendeels bepaald door de hoeveelheid spreiding in de verwachte levensduur van een onderdeel.

Technische innovatie

In dit artikel zal worden gedemonstreerd dat gedetailleerd technisch inzicht in de systemen deze onzekerheid aanzienlijk kan reduceren. Daarbij gaat het vooral om het begrijpen van de fysische faalmechanismen en het kwantificeren van de lokale belastingen. Het onderzoekprogramma dat momenteel draait op de NLDA richt zich vooral op die aspecten. Het basisprincipe van

de onderhoudswereld is behoorlijk conservatief en de afgelopen decennia zijn er maar weinig nieuwe (technische) concepten ontwikkeld

houdsactiviteiten uitgevoerd op basis van vaste intervallen. Als het gebruik van de systemen vrij constant is, dan kan dat goed werken. De wereld om ons heen verandert echter voortdurend en dat geldt zeker ook voor Defensie. Waar vroeger vooral werd geoefend voor de klassieke dreiging vanuit het Oosten, wordt het materieel tegenwoordig overal ter wereld ingezet onder de meest uiteenlopende omstandigheden. Dat betekent dat het gebruik en daarmee de belasting van het materieel zeer variabel en onvoorspelbaar is geworden: dat heeft consequenties voor het onderhoud. De klassieke vaste onderhoudsintervallen zijn in een dergelijk scenario veelal erg inefficiënt en in sommige gevallen zelfs niet voldoende om ongewenst falen van componenten of systemen te voorkomen. Er zal veel meer rekening moeten worden gehouden met het werkelijke gebruik van een platform of systeem.

Onderhoudsintervallen

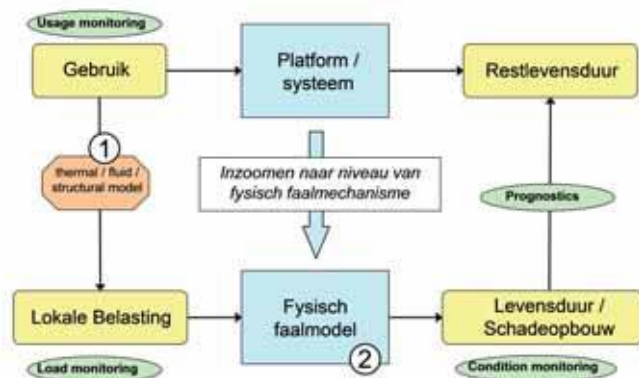
Het uitvoeren van preventief onderhoud vraagt om het zoeken naar de balans tussen efficiëntie (kosten) en effectiviteit (voorko-

dat onderzoek zal hierna worden uitgelegd. Vervolgens zal aan de hand van een aantal voorbeelden uit de diverse onderzoeksprojecten worden gedemonstreerd dat door het ontwikkelen van nieuwe technische concepten de efficiëntie van het onderhoud binnen de Marine nog aanzienlijk verbeterd kan worden.

Rol van fysische faalmechanismen in onderhoud

Een van de basisprincipes van het onderzoeksprogramma is de constatering dat het falen van platformen, systemen en componenten altijd kan worden teruggevoerd op een faal- of degradatieproces op materiaalniveau. Dat kan variëren van vermoeiing, kruip, overbelasting en corrosie tot doorslag van een elektrische isolator of delaminatie in een composiet constructie. Het is daarom essentieel om te begrijpen hoe deze mechanismen werken en vooral welke belastingen daarbij een rol spelen. Met die kennis kan namelijk de relatie worden gelegd tussen het gebruik van een systeem en de verwachte levensduur. Dit staat schematisch weergegeven in Figuur 1.

kunnen instandhouding verbeteren



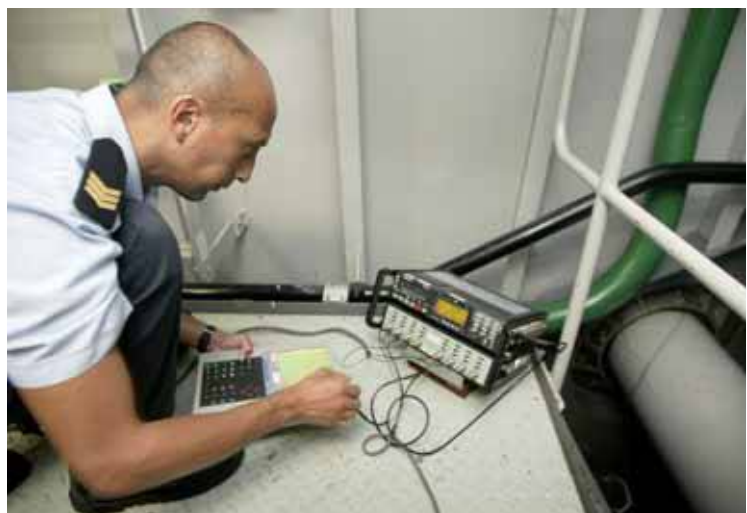
Figuur 1 Schematisch overzicht van de relaties tussen gebruik, belastingen en levensduur.

Relatie tussen gebruik en levensduur

Het gebruik van een platform of een systeem is vaak bekend, maar de gebruiker is natuurlijk vooral geïnteresseerd in de resterende levensduur. De relatie tussen beide grootheden is in de meeste gevallen onbekend. De oplossing ligt in het inzoomen naar het niveau van de fysische faalmechanismen (materiaalniveau). Op dat niveau kan een faalmodel worden gedefinieerd, dat voor een gegeven lokale belasting de levensduur of schadeopbouw berekent. Dit vereist wel een vertaling van het gebruik (toerental, draaiuren, aantal starts) naar lokale belastingen (spanning, rek, temperatuur), waarvoor in veel gevallen numerieke methoden (FEM, CFD) worden toegepast. Tenslotte kan op grond van de berekende schadeopbouw de resterende levensduur worden voorspeld. Op deze manier kan via berekeningen de levensduur en dus het benodigde onderhoudsinterval van een systeem worden afgeleid uit het specifieke gebruik. Daarvoor is het noodzakelijk dat de relaties tussen gebruik en belastingen (aangegeven met nr. 1 in Figuur 1) en tussen belastingen en levensduur (nr. 2) bekend zijn. Daarnaast moet het gebruik worden geregistreerd (*usage monitoring*). Het is ook mogelijk om een deel van de berekeningen te vervangen door metingen op een dieper niveau. Als de belastingen kunnen worden gemeten (*load monitoring*), bijv. met een thermokoppel of rekstrook, dan kan de berekening van de belastingen uit het gebruik (relatie 1) achterwege blijven. Nog een stap verder gaat het registreren van de conditie van het systeem (*condition monitoring*), waarbij ook de schadeontwikkeling niet meer hoeft te worden berekend (relatie 2), maar de gemeten conditie direct kan worden gebruikt om het onderhoud te sturen. In het vervolg van dit artikel zal worden geïllustreerd hoe dit technische concept kan worden gebruikt om het onderhoud te verbeteren. Dit zal worden gedaan aan de hand van drie onderwerpen: conditiebewaking, gebruiksafhankelijk onderhoud en bewustzijn bij de gebruiker.

Conditiebewaking

Door de ontwikkeling van nieuwe sensoren en de steeds toenemende rekenkracht van computers wordt conditiebewaking



Figuur 2 Trillingsmeting aan een schroefas aan boord van een van de schepen (bron: Bureau Conditie en Prestatiebewaking).

tegenwoordig steeds meer toegepast. Het idee erachter is dat onderhoud exact op het juiste moment kan plaatsvinden, omdat de degradatie van een individueel systeem precies kan worden bijgehouden. Een aantal conditiebewakingmethoden bestaat al lang, is goed doorontwikkeld en wordt veel toegepast. Voorbeelden daarvan zijn trillingsanalyses en olieanalyses, de methoden die ook door Bureau Conditie- en Prestatiebewaking binnen de Marine veelvuldig worden toegepast. Voor deze systemen geldt dat er een duidelijke (veelal kwantitatieve) relatie bestaat tussen de gemeten grootheid (bijv. trillingsniveau) en de conditie van het systeem. Zo is voor veelgebruikte standaardcomponenten zoals lagers uit de trillingsmetingen op te maken welk onderdeel gedegradeerd is en wat de resterende levensduur is. Voor ingewikkelder systemen, waarvoor minder historische data verzameld is en de faalmechanismen minder goed bekend zijn, is vaak alleen kwalitatief een uitspraak te doen. Door trends in gemeten grootheden in de gaten te houden kan een op handen zijnde storing vaak tijdig voorzien worden, waardoor er kan worden ingegrepen.

Overvloed aan data

De laatste jaren openbaart zich echter een trend om systemen uit te rusten met grote aantallen sensoren, die een enorme hoeveelheid data genereren. Daarbij is het in veel gevallen de vraag of de gemeten grootheden voldoende representatief zijn voor de onderliggende faalmechanismen. Daarnaast ontbreekt het vaak aan nauwkeurige methoden om de meetdata om te zetten naar bruikbare onderhoudsinformatie. Krachtige computers kunnen met datamining-technieken vaak nog wel trends uit de data filteren, maar bij sterk variërend gebruik zijn die technieken slechts beperkt bruikbaar.

Kennis van faalmechanismen

Op dit gebied kan kennis van de faalmechanismen en de maatgevende belastingen een belangrijke rol spelen. Ten eerste moet bij de ontwikkeling van een nieuw conditiebewakingssysteem (CBS)



Figuur 3 Aftappen van een monster voor olieanalyse (bron: Bureau conditie en prestatiebewaking).

eerst worden bepaald wat de kritieke faalmechanismen zijn. Op basis daarvan moet worden besloten welke sensoren nodig zijn om dat mechanisme te monitoren. Ten tweede zal kennis van de faalmechanismen nodig zijn om de gemeten grootheden te vertalen naar relevante informatie voor het onderhoud. Voor systemen die direct de conditie meten (bijv. een delaminatiesensor in composieten) is dat alleen maar om de restlevensduur te berekenen. Bij systemen die afgeleide grootheden meten, zoals bijv. rek of temperatuur, is een model voor het faalmechanisme echter essentieel om de degradatie van het systeem te bepalen. In het kader van een onderzoeksproject in het *World Class Maintenance Consortium*² is daarom recent een beslisdiagram ontwikkeld voor het opzetten van een conditiebewakingssysteem³. Daarin wordt gecheckt of bij de opzet van het CBS aan een aantal voorwaarden wordt voldaan, vooral met betrekking tot technische kennis van het systeem en de faalmechanismen.

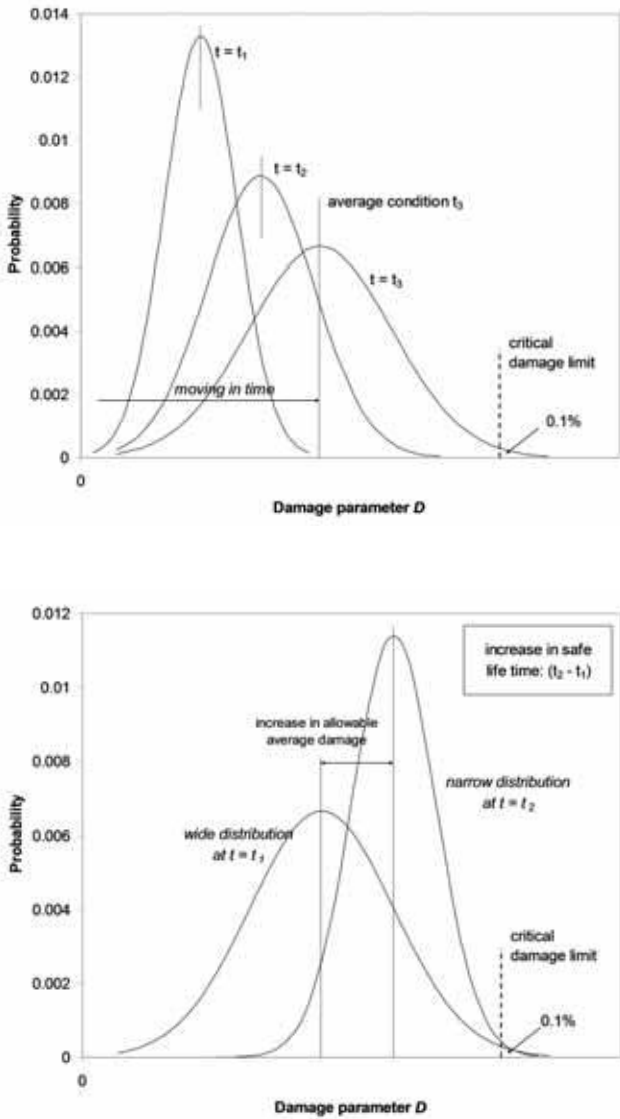
Kleinere bemanning

Een andere voor de Marine erg belangrijke trend is de toenemende schaarste van technisch personeel in combinatie met de steeds kleiner wordende (technische) bemanning van schepen. Om te voorkomen dat problemen onderweg de inzetbaarheid van de eenheden teveel schaden, is het erg belangrijk dat de levensduur en degradatie van de systemen op voorhand voorspeld kunnen worden. Daarnaast wordt steeds meer gebruik gemaakt van concepten als *remote diagnostics* en *telemaintenance*. Daarbij wordt de conditie van de systemen op afstand bewaakt en kan eventueel zelfs op afstand worden ingegrepen. Ook bij de ontwikkeling van dit soort concepten is kennis van de systemen en hun faalgedrag onontbeerlijk.

Gebruiksafhankelijk onderhoud

Zoals eerder genoemd wordt de hoeveelheid conservatisme in een onderhoudsinterval grotendeels bepaald door de hoeveelheid spreiding in de verwachte levensduur van een onderdeel. Dit wordt geïllustreerd in Figuur 4, waarin de spreiding van een schadeparameter (mate van degradatie) in een populatie identieke

componenten is weergegeven op drie verschillende tijdstippen. Er is bepaald dat de componenten worden vervangen op het moment dat een klein deel van de populatie (bijv. 0.1 %) een kritieke hoeveelheid schade heeft bereikt. In Figuur 4a is dat op moment $t = t_3$, waarbij direct opvalt dat het overgrote deel van de componenten vervangen wordt met een hoeveelheid schade die aanzienlijk lager is dan de kritieke hoeveelheid schade. Figuur 4b laat zien wat het effect is van het reduceren van de onzekerheid. Door de smallere verdeling duurt het veel langer voordat 0.1 % van de populatie de schadelimiet heeft bereikt (nu op tijdstip $t = t_4$) en bovendien is de gemiddelde hoeveelheid schade bij vervanging groter, waardoor minder levensduur verspild wordt. Hiermee wordt duidelijk aangetoond dat het reduceren van de onzekerheid in de schadeopbouw resulteert in een efficiënter onderhoudsproces.



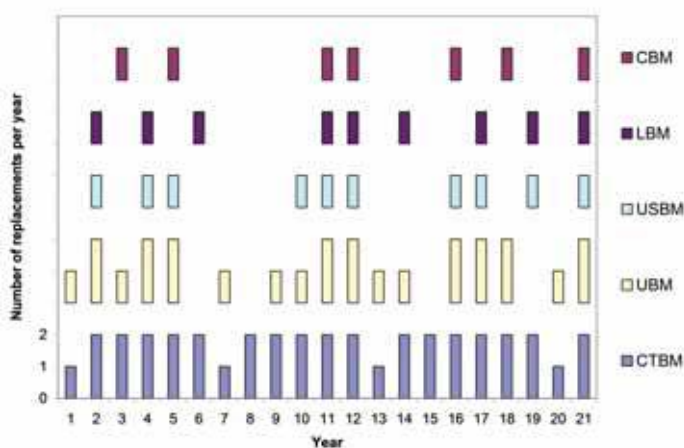
Figuur 4 a) Ontwikkeling in de tijd van de schadeparameter (D) in een verzameling componenten. De component wordt vervangen wanneer een bepaalde fractie (bijv. 0.1%) van de populatie de kritieke hoeveelheid schade heeft bereikt; b) Effect van beperking van de onzekerheid op de levensduur.

Reduceren van onzekerheid

De onzekerheid in de schadeopbouw wordt voornamelijk veroorzaakt door de variatie in gebruik van de individuele systemen en daarnaast nog door de spreiding in dimensies en materiaaleigenschappen, die zorgen voor (kleine) variaties in belastingsniveaus. Door het registreren van het gebruik of de belastingen kan de onzekerheid in de verwachte levensduur worden gereduceerd en daarmee de efficiency van het onderhoudsproces aanzienlijk worden verbeterd. In een recent onderzoek⁴ zijn een aantal onderhoudsconcepten toegepast op een turbineblad uit een gasturbine en zijn de vervangingsintervallen berekend op basis van een kruipanalyse⁵. De vergeleken onderhoudsconcepten zijn:

- **Calendar Time Based Maintenance (CTBM)**: onderhoud wordt uitgevoerd na vaste tijdsperiodes (bijv. ieder half jaar), die door de fabrikant zijn berekend op basis van verondersteld gebruik.
- **Usage Based Maintenance (UBM)**: onderhoud wordt uitgevoerd op basis van geregistreerd gebruik (bijv. draaiuren), maar de zwaarte van het gebruik (bijv. toerental, temperatuur) wordt door de fabrikant op voorhand aangenomen.
- **Usage Severity Based Maintenance (USBM)**: onderhoud wordt uitgevoerd op basis van geregistreerd gebruik (bijv. draaiuren), waarbij rekening wordt gehouden met de zwaarte van het gebruik. Het ene draaiuur telt dus zwaarder mee dan het andere.
- **Load Based Maintenance (LBM)**: onderhoud wordt uitgevoerd op basis van gemeten (lokale) belastingen (bijv. spanning, rek, temperatuur) en de daaruit berekende levensduur.
- **Condition Based Maintenance (CBM)**: onderhoud wordt uitgevoerd op basis van de gemeten conditie van het onderdeel.

Het resultaat van de simulaties staat weergegeven in Figuur 5, waarin per jaar het aantal benodigde vervangingen van het turbineblad tijdens de gebruikperiode van de gasturbine (21 jaar) zijn weergegeven. Hieruit blijkt duidelijk dat het traditionele concept op basis van kalendertijd erg conservatief is met bijna 40 vervangingen in 21 jaar. In rekening brengen van het werkelijke gebruik (UBM) reduceert dat aantal aanzienlijk en nog meer winst is te behalen als daarnaast ook de zwaarte van het gebruik in rekening wordt gebracht (USBM, LBM en CBM). In alle gevallen blijft de kans op falen hetzelfde (0.1 %).



Figuur 5 Vergelijking van vijf onderhoudsconcepten in termen van vervangingsmomenten van een gasturbineblad gedurende een periode van 21 jaar.

Gasturbines fregatten

Gerelateerd aan dit onderzoek heeft LTZT3 J. Loosman tijdens zijn afstudeeronderzoek⁶ gekeken naar het gebruik en het onderhoud van de gasturbines in de fregatten van de Marine. Dat onderzoek heeft aangetoond dat ondanks grote variaties in gebruik het onderhoud daaraan slechts ten dele wordt aangepast. Nagenoeg alle door de fabrikant opgelegde intervallen zijn gebaseerd op draaiuren. Daarbij maakt de zwaarte van een uur gebruik (bijv. uitgedrukt in gedraaid vermogen) niet uit, terwijl dat voor de levensduurconsumptie wel degelijk een grote rol speelt. Verder is een aantal onderdelen in de gasturbines gevoelig voor vermoeiingsschade, waarvoor vooral het aantal start/stops belangrijk is. Ook deze onderdelen worden echter op basis van draaiuren vervangen. De fabrikant heeft de intervallen ongetwijfeld aan de veilige kant gekozen, waardoor de kans op onverwacht falen zeer klein is. In termen van efficiëntie en kostenbesparing lijkt hier echter nog wel winst te behalen.

Bewustzijn gebruiker

Tenslotte heeft in veel gevallen een gebruiker van een systeem weinig kennis van de consequenties van zijn gebruik op de onderhoudsbehoefte of levensduur van het systeem. Een gebruiker wil dat een systeem bepaalde prestaties levert en in de meeste geval-

ondanks grote variaties in het gebruik wordt het onderhoud daaraan slechts ten dele aangepast

len maakt het niet uit hoeveel onderhoud daarvoor nodig is. Aan de andere kant zal de onderhouder van een systeem het gebruik als een gegeven beschouwen waaraan hij weinig kan doen. Deze strikte scheiding tussen gebruiker en onderhouder leidt in sommige gevallen tot veel onnodig onderhoud. Een voorbeeld daarvan is het gebruik van de Chinook transporthelikopter van de Luchtmacht, waarin veel scheuren in het airframe ontstaan als gevolg van trillingen. Analyse van het probleem door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)⁷ heeft aangetoond dat de trillingsniveaus en daarmee de scheurgroei snelheden, enorm toenemen boven een bepaalde vliegsnelheid. Door vliegers hierover te informeren (en een snelheidslimiet op te leggen) kan het scheuren van de constructie aanzienlijk worden teruggebracht. In de praktijk blijkt het in veel gevallen namelijk niet nodig om zo hard te vliegen en bewustzijn bij de gebruikers kan op die manier leiden tot een veel lagere onderhoudsinspanning.

Levensduur schroefas

Op vergelijkbare wijze heeft LTZT3 J. Vos voor zijn afstudeeronderzoek⁸ gekeken naar de relatie tussen gebruik en vermoeiingslevensduur van de schroefas van een L-fregat. Op basis van bij het Marin uitgevoerde stuwkrachtmetingen⁹ onder verschillende vaarcondities (sea states, vaarsnelheid) zijn de belastingen in de schroefas berekend. Deze belastingen leiden tot een bepaalde hoeveelheid vermoeiingsschade, waardoor de relatie tussen gebruik en schadeopbouw bekend is. Vervolgens is voor het heersende spectrum van golfhoogtes en een vastgesteld vaarprofiel de levensduur van de schroefas berekend. Vanwege een aantal aannames en benaderingen in de analyse heeft de berekende

levensduur in absolute zin niet zo heel veel waarde. Echter, de daarna uitgevoerde gevoeligheidsanalyses, waarbij gevarieerd is in golfspectrum, vaarprofiel en schroefaseigenschappen, geven wel een goed beeld van de mogelijke consequenties van gebruik op de levensduur. Zo bleek bijvoorbeeld dat bij *sea state 7* het verlagen van de vaart van 25 naar 20 knopen de schadeopbouw met meer dan een factor 1000 reduceert.

Toekomst

Het NLDA onderzoeksprogramma op het gebied van onderhoud is pas twee jaar geleden opgestart. In deze beginperiode is vooral gewerkt aan het ontwikkelen van theoretische concepten en gezien de wetenschappelijke uitdagingen zal dat werk de komende jaren worden voortgezet. Daarnaast wordt er echter nadrukkelijk gewerkt aan het opzetten van projecten waarin de concepten binnen de defensieorganisatie worden gevalideerd en toegepast. Bij de Marine worden onder andere projecten over conditiebewaking / *remote diagnostics*, corrosiesensoren voor scheepshuid en ballasttanks en gebruiksafhankelijk onderhoud van gasturbines geïnitieerd.

Conclusie

Uit de hiervoor besproken voorbeelden blijkt dat het onderhoud van militaire platformen en systemen kan worden verbeterd door gebruik te maken van technische kennis van het systeem. Daarbij gaat het vooral om het inzichtelijk maken en kwantificeren van de relatie tussen gebruik en levensduur. Door innovatieve technische concepten te integreren met de bestaande onderhoudsmanagementconcepten is er nog veel winst te behalen in het instandhoudingsproces. Dat wordt nog versterkt door de toekomstige marineofficieren al tijdens hun opleiding op de NLDA bewust te

maken van de consequenties van gebruik van een platform of systeem op de levensduur.

Dr. ir. T. Tinga is universitair hoofddocent onderhoudstechnologie bij de Faculteit Militaire Wetenschappen van de Nederlandse Defensie Academie. Hij is binnen de studie Militaire Systemen en Technologie verantwoordelijk voor de afstudeerrichting Instandhouding en is tevens programmeur van het onderzoekprogramma

- ¹ Het begrip datamining verwijst naar technieken die worden gebruikt om in grote databases bruikbare informatie te vinden, bijvoorbeeld door het zoeken naar trends of relaties tussen twee of meerdere variabelen. Supermarkten gebruiken de techniek bijvoorbeeld om te achterhalen welke combinaties van producten vaak gekocht worden.
- ² In het *World Class Maintenance Consortium* (WCMC) werken een aantal grote industriële partners samen met diverse kennisinstellingen aan onderzoeksprojecten die het onderhoudproces kunnen verbeteren. Zie ook www.worldclassmaintenance.nl.
- ³ Tinga, T., Soute, D., Roeterink, H., *Guidelines for Condition Based Maintenance*, eindrapport World Class Maintenance Consortium WP4, 2009.
- ⁴ Tinga, T., *The role of physical failure models in optimizing maintenance, in Asset Optimization and Maintainability*. 2009, European Safety, Reliability and Data Association: Baden, Switzerland.
- ⁵ Kruij is een degradatiemechanisme dat optreedt bij hoge temperatuur. Onder invloed van een aangelegde belasting zorgt het voor een langzame inelastische vervorming van het materiaal.
- ⁶ Loosman, J., *Spey Marine Gasturbine; Gebruik en onderhoud*, afstudeerscriptie KIM, Den Helder, 2008.
- ⁷ De auteur heeft van 1998 – 2007 als onderzoeker bij het NLR gewerkt en veel onderhoudsgerelateerde onderzoeksprojecten uitgevoerd.
- ⁸ Vos, J., *Invloed van vaarcondities op de levensduur van een schroefas van het L-fregat*, afstudeerscriptie NLDA, Den Helder, 2008.
- ⁹ MARIN rapport 18235-2-SMB, 2006, eindrapport van het DYLOPROPS project, een samenwerking tussen Wärtsilä (NLDA), MARIN en TU Delft.

BOEKEN

ik beschuldig Vijftien jaar strijd tegen het Ministerie van Defensie over haar boek *Mei 1940. De strijd op Nederlands grondgebied*

Auteur: W.D. Jagtenberg
Uitgever: Aspekt, Amersfoort
ISBN: 978-90-5911-909-3
Prijs: € 19,50
Omvang: 224 blz met vele
authenticke foto's

In januari 2010 verscheen bij uitgeverij Aspekt het boek 'ik beschuldig Vijftien jaar strijd tegen het Ministerie van Defensie over haar boek *Mei 1940. De strijd op Nederlands grondgebied*'. De inmiddels 95 jarige (!) auteur van het boek ik beschuldig is Ing W.D. Jagtenberg, die als één van de weinige Nederlandse Grebbeberg veteranen nog in leven is. Hij beschrijft in zijn boek 'ik beschuldig' pakkend hoe twee historici van Defensie in 1990 de

goede naam en reputatie van sommige Nederlandse militairen, die in mei 1940 Nederland verdedigden, hebben beschadigd. Deze historici deden dit met hun boek '*Mei 1940, de strijd op Nederlands grondgebied*'. Op dit boek kwam in de loop der tijd steeds meer kritiek, vooral op de suggestie dat sommige Nederlandse verdedigers op vergelijkbare wijze als de Duitse invallers het oorlogsrecht zouden hebben geschonden. Wat er als bewijs voor deze suggestie werd aangevoerd, bleek bij nader onderzoek niet altijd deugdelijk. Op last van een rechterlijke uitspraak, waarin de Nederlandse veteranen pro deo werden verdedigd door prof. mr. dr. G.G.J. Knoop, reserve-officier van het Korps Mariniers, werd in een herdruk van '*Mei 1940*' deze suggestie genuanceerd, maar niet principieel opgegeven of herroepen. In 'ik beschuldig' vindt de lezer pijnlijk nauwkeurig uiteengezet hoe opbevoelgende ministers van Defensie zich niet verantwoordelijk achtten voor de inhoud van uitspraken van historici van Defensie. In het licht van de onafhankelijke positie van wetenschappers van de Nederlandse Defensie

Academie is dit overigens als winst te bestempelen, mits het wetenschappelijke proces van these, antithese en synthese ongehinderd voort kan gaan. Een goed bedoelde poging van de Inspecteur-generaal der Krijgsmacht, die geen vrede kon brengen in deze strijd van Nederlandse veteranen voor hun eerherstel, is helaas niet als winst te bestempelen. Wellicht dat een tekort aan empathie of onbegrip van de levenslange gevolgen van traumatogene gebeurtenissen zich hier hebben gewroken. Of heeft men de spreuk, 'errare humanum est' vergeten, die al jaren de senaatskamer van het Koninklijk Instituut voor de Marine siert? Daarmee is dit boek van belang voor veteranen, militairen, militaire historici en al diegenen die op zoek zijn naar manieren om lang slepende conflicten, wellicht door het toepassen van sociaal leiderschap, effectief op te lossen in het voordeel van zowel het ministerie van Defensie als van actief dienend militairen, veteranen en hun nabestaanden. Het boek toont ook heel concreet de ethische bezwaren van de vaak effectieve tactieken, die door de Duitse invallers werden toegepast,



maar waarin alle middelen, oorlogsmisdaden inclusief, werden geheiligd door het te behalen doel. Het is de grote verdienste van de auteur zelf dat hij zijn zakelijke geschil na het verschijnen van zijn boek heeft oversteegen en zich in persoonlijke zin heeft verzoend met zijn belangrijkste opponent, zonder dat Defensie daar in de ogen van deze veteranen of hun nabestaanden ook maar iets constructiefs voor heeft gedaan.
M. Meijer

Bij de meeste 'marinefamilies' die tot nu toe aan bod zijn geweest was de oudere generatie al met leeftijdsontslag. In dit nummer zijn vader en dochter Braanker beiden nog in dienst.



Alle foto's: collectie
Familie Braanker

Naam: Bert Braanker
In dienst: 18 augustus 1978
Huidige functie: Programmamanager
MATLOG-IV

Waarom bent u naar de Marine gegaan?

'In de vijfde klas van de middelbare school was er een middag met diverse studievoorzichtingen. Ik kwam te laat voor de sessie economie en de deur daarnaast stond nog open. Binnen liep een man met een prachtig uniform en met twee vrienden ben ik binnen gaan luisteren naar wat voor spannends er allemaal te beleven was. Ik heb me opgegeven, ben goedgekeurd en ben na de vakantie afgereisd naar het verre Noorden. Daar trof ik een bonte verzameling schepen aan van allerlei tinten grijs die ik nooit eerder had gezien. De Marine was echt nieuw voor mij.'

Wat is u van uw opleiding op het KIM het meest bijgebleven?

'Het tempo waarin we allerlei zaken moesten leren. Vergeleken met dat van mijn vrienden op de universiteit, was mijn leven behoorlijk zwaar. Dat dit een positieve bijwerking had, bleek in mijn vierde jaar aan de TU-Delft: 12 vakken in een half jaar was het dubbele van de score van de reguliere student! Op sportgebied ging er een wereld voor mij open. Ik heb altijd veel gezwommen maar de kennismaking met bijvoorbeeld roeien, schermen, boksen en vliegen was een openbaring. Ook was er veel lol te beleven: nachtenlange sessies Risken in het kader van het aankweken van strategisch inzicht en diplomatie hebben heel wat slaaptekort opgeleverd. De tijd dat we met een brandslang de slaapzaal en het hele legeringsgebouw blank mochten zetten, ligt alweer ver achter ons. De laat-

ste avond van mijn verblijf op het KIM was het echte hoogtepunt: water, confettibommen en traangas leverden een ontruimde vleugel op en bijbehorend rapport (nr 34). Gelukkig had de VOKIM door dat het beter was voor iedereen dat ik maar ging varen dus mocht ik desondanks mee met het stationschip naar de West.'

Welke plaatsingen heeft u tot nu toe gehad?

'Mijn eerste plaatsing was Hr.Ms. Overijssel, de laatste onderzeebootjager. Hierna met veel plezier gevaren bij de mijnendienst. Na mijn CCO-opleiding heb ik op diverse fregatten mogen dienen. Het meehelpen aan de overdracht van fregatten aan de Pakistaanse Marine was een bijzondere periode. De cultuurverschillen waren groot, maar het enthousiasme van beide bemanningen enorm. Mijn laatste varende plaatsing was de Poolster. Ook dat was een laatste reis onder de Nederlandse oorlogswimpel. Tussendoor ben ik tot twee maal toe teruggeweest op het KIM. Vanaf 1997 ben ik geplaatst in Den Haag, eerst bij de Defensie Accountantsdienst, vervolgens bij de toenmalige Directie Economisch Beheer KM. Vanuit die twee plaatsingen is mijn huidige rol als programmamanager Informatie-Voorziening gegroeid. Mijn interesse in de automatisering kreeg daar een logisch verloop, van project initiatie, via project uitvoering naar project management. Dit doe ik nu alweer zo'n drie jaar voor de Materiële Logistiek.'

Hoe vaak bent u van huis geweest?

'De eerste vaarperiode was direct een stevige. Precies een jaar minus één dag (had wat te maken met de vaartoelage in die tijd) waren we onderweg. Connie, mijn vrouw is toen wel drie maanden op bezoek geweest in Curaçao. Daarna diverse tochten, variërend van een dag tot circa 6 maanden.'



Bert met dochter Maaïke

Hoe heeft u en uw gezin het van huis zijn ervaren?

'We hebben drie kinderen en bij alle geboortes ben ik aanwezig geweest. Na de geboorte van onze oudste dochter Maaïke vertrok ik voor een vaarperiode van bijna 6 maanden. Bij terugkeer was de onbekendheid met elkaar verwacht, maar toch vervelend. De andere

twee kinderen, Gijs en Rozemarijn, werden geboren tijdens een walplaatsing; dat maakt het leven voor vader en moeder een stuk leuker. Connie had in die tijd een baan en was zonder mij altijd erg druk om het circus gaande te houden. We hadden wel een goede afspraak dat ik bij terugkeer van varen weer netjes de rol op zou pakken van "second in command".'

Welke plaatsing heeft tot nu toe het meeste indruk op u gemaakt?

'Mijn plaatsing als divisiechef op het KIM was een bijzondere. Ik kreeg een kijkje in de keuken van de officiersopleiding. De hoeveelheid onzichtbare zorg die wordt besteed aan de begeleiding van onze toekomstige leiders is erg groot. Ik moest in die tijd ook strenger zijn dan ik gewend was. Gepoetste schoenen en kort geknipte haren waren nooit mijn sterke punten. Een adelborst met meer dan vijf rapportjes mocht rekenen op bijzondere aandacht van het gehele kader. Tijden veranderen!'

Hoe ervaart u de werkdruk bij de Marine?

'Daar denk ik weinig over na Maar het lijkt me in de huidige tijd van personele schaarste voor sommige beroepsgroepen echter wel onevenredig zwaar om steeds opnieuw uitgezonden te moeten worden. Ik zie daarin een risico voor het personele verloop wat in die groepen al erg groot is.'

Wat vindt u van de huidige Marine?

'Het is een prachtig bedrijf waar ik trots op ben om over te praten. In mijn huidige werk neem ik wel eens mensen van buiten Defensie mee om ze een beetje te laten snuffelen aan het operationele wereldje. Goed te zien hoe mensen dan onder de indruk zijn van onze vloot.'



Is 'de Marine' het onderwerp in de familie?

'Na de toetreding van Maaïke als adelborst voor de zeedienst en de intrede van haar vriend Samy is dat in onze familie wel een boeiend onderwerp waar vaak (relativerend) over gespro-

Bert's vader.

ken wordt. In deze fase kan mijn KIM-ervaring een bijdrage leveren aan keuzes die zij maken.'

Heeft uw vader /moeder invloed gehad op uw keuze?

'Mijn vader was voor zijn dienstplicht matroos en heeft zijn dienstdienst in de oost doorgebracht. Helaas is hij erg vroeg overleden en heeft hij geen bijdrage kunnen leveren aan mijn keuzes. Mijn moeder heeft me vrijgelaten; zowel de universiteit (economie) als de Marine leken haar een goede basis voor de toekomst.'

Heeft u uw dochter aangeraden om naar de Marine te gaan?

'Voordat Maaïke zou gaan studeren wilde ze eerst nog een jaartje avonturen in den vreemde. Aldaar heeft Hare Maaïkesteit, zoals we haar thuis noemden, het licht gezien. Het telefoontje met de kerstdagen, waarin ze haar nieuwe keuze aankondigde gaf bij mij een dubbel trots gevoel. Trots dat mijn dochter ook naar de Marine wilde gaan, maar ook de trots dat de Marine er een kanjer bij zou krijgen.

Slechts één moment heb ik even spijt gehad van haar keuze en mijn adviezen. Tijdens haar eerste bivak op Texel heeft ze onbewust te lang doorgelopen met de ziekte van Pfeiffer. "Doorgaan tot je er bij neervalt en niet piepen" was mijn advies dat haar drie dagen op de intensive care van het Gemini-ziekenhuis heeft gebracht. Het is een bijtertje! Na een jaar revalideren is ze opnieuw begonnen aan de opleiding en dat heeft haar tot dusverre ver gebracht. Als eerste vrouwelijke president van de senaat van het Korps Adelborsten wist ze haar mannetje te staan.'

Vormt u een echte marinefamilie?

'Op de momenten dat Maaïke thuis is, wordt er erg veel over de Marine gesproken. Ook broer en zus zijn altijd benieuwd naar haar verhalen. Daarbuiten is het leven te druk om lang stil te staan bij je werk. De avonden zijn meer dan gevuld met zaken buiten de Marine.'

Naam:

In dienst:

Huidige rang:

Maaïke Braanker

15 augustus 2006

**Sergeant-adelborst
voor de zeedienst**

Vanwaar de keuze voor de KM?

'Hoewel mijn vader bij de Marine zit, heeft dat weinig bijgedragen aan mijn keuze voor de Koninklijke Marine. In de tijd dat hij nog voer was ik klein en daar kan ik me weinig van herinneren. Mijn interesse kwam pas toen ik na mijn VWO een jaar ben gaan reizen. Ik had absoluut geen zin om direct de collegebanken in te duiken, maar wilde eerst wat van de wereld zien. Al reizende kwam ik er door verhalen van medereizigers, die bij de Marine hadden gezeten achter, hoe leuk en afwisselend dat kon zijn en dat een serieuze studie erbij kon worden gecombi-



Tijdens het bivak op Texel.

neerd met het aanleren van allerlei praktische vaardigheden. Mijn interesse was gewekt en toen ik dat via de telefoon aan mijn vader vertelde kwamen bij hem ook de enthousiaste verhalen naar boven. Na vele uurtjes in internetcafés voor informatie en lange gesprekken met mijn vader heb ik toen besloten om voor de keuring heen en weer te vliegen vanuit Australië zodat ik in het daaropvolgende collegejaar direct kon beginnen.'

Wat is u het meest van uw opleiding op het KIM bijgebleven?

'Ik zit er natuurlijk nog middenin, maar iets waarvan ik zeker weet dat ik het over 50 jaar nog weet is de introductie op Texel. Die heeft veel indruk gemaakt, mede door het feit dat ik daar de eerste keer door de ziekte van Pfeiffer al snel was uitgeschakeld. Het advies van mijn vader "doorgaan tot je er bij neervalt" had ik iets te letterlijk genomen. De tweede keer zag ik er wel tegenop, maar ik had goed getraind en het was uiteindelijk een ontzettend leuke periode om met je hele jaar door te maken. Verder zal het korpsleven me ook bijblijven. Alle activiteiten, de sportwedstrijden, de feesten, de assautopbouw; heel leuk om mee te maken en ontzettend leerzaam om te organiseren. De gezelligheid en de huiselijke sfeer van Neptunus mis ik al, nu ik in Breda zit. De KMA is toch net een slag groter dan het KIM en daardoor kent niet iedereen elkaar.'

Nu maritiem gevormd.



Al veel van huis geweest?

'Mijn langste periode van huis is tot nu toe de 5 weken van mijn kruisreis geweest. Geen lange, maar wel een ontzettend leuke reis.'

Welke functie heeft tot nu toe het meeste indruk op u gemaakt?

'Mijn korpsfunctie als president van de Senaat. Die was voor mij ook heel leerzaam. Vooral het feit dat je niet iedereen tevreden kan houden en dat als je iets wil regelen je eerst ontzettend veel kastjes en muurtjes langs moet was wel eens lastig. Het was een drukke periode en we hadden als 106^e Senaat heel veel enthousiaste plannen die door tijdgebrek niet allemaal zijn uitgevoerd, maar ik ben wel trots op wat we uiteindelijk gerealiseerd hebben en dat we met z'n vijven met een goed gevoel op deze periode terug kunnen kijken.'

Hoe ervaart u de werkdruk bij de Marine?

'Over de operationele Marine kan ik nog maar weinig zeggen, maar de studiedruk in combinatie met korpsactiviteiten en sporten op het KIM kan wel eens pittig zijn. Als ik mezelf vergelijk met mijn vriendinnen die "gewoon" studeren, dan zie ik een groot verschil in studiehouding, discipline en vrijheid. Soms heeft alleen de studie de overhand, vaak wordt de accreditatie als argument daarvoor gebruikt. Dat is wel jammer, je merkt dat adelporsten de laatste jaren wat minder enthousiast zijn geworden om een korpsfunctie op zich te nemen, omdat ze bang zijn dat ze hun studie niet halen.'

Wat vindt u van de huidige Marine?

'Ik vind het een heel spannend, afwisselend en interessant bedrijf. Ik hoop, net als waarschijnlijk vele anderen, dat de komende bezuinigingen geen negatieve invloed zullen hebben op het werken bij de Marine.'

Is de Marine 'het' onderwerp in de familie?

'We hebben het er best veel over. Meestal gaat het dan over het reilen en zeilen op het KIM en nu dan de KMA. Ook als ik vorig jaar bijvoorbeeld advies nodig had over senaatszaken, dan legde ik problemen wel eens aan mijn vader voor. Die kon het dan met zijn vroegere KIM ervaring weer op een hele andere manier naar kijken.'

Heeft uw vader /moeder invloed gehad op uw keuze om naar de Marine te gaan?

'De Marine was bij ons thuis nooit echt onderwerp van gesprek. Toen ik eenmaal zelf had aangegeven dat ik over de Marine nadacht steunden ze me beiden volop en toen heeft mijn vader me wel van allerlei informatie voorzien.'

Vormt u een echte marinefamilie?

'Het begint er wel op te lijken! Mijn vriend zit ook bij de Marine, dus met drie marinemensen in het gezin kunnen we niet voorkomen dat het regelmatig over de Marine gaat als wij thuis zijn. Aan de andere kant valt het ook wel weer mee, mijn broertje en zusje zie ik nog niet zo snel bij de Marine gaan, dus dat compenseert weer een beetje.'

Koninklijke Marine hielp bij boorplatformramp voor de Noorse kust, maart 1980

Catastrofe op de

Alle foto's Collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie in Den Haag



De afgescheurde peiler van Alexander L. Kielland.



Edda naast Alexander Kielland enkele maanden voor de ramp.

'Mayday, mayday'

Dertig jaar geleden, op donderdag 27 maart 1980, raasde een zware storm over de Noordzee met windstoten van wel 60 tot 70 knopen. De golven namen hoogtes aan van acht tot tien meter. Circa 150 kilometer voor de zuidkust van Noorwegen, bij het Ekofisk olieveld van Philips Petroleum Chemicals midden op de Noordzee, lag het drijvende hotelplatform Alexander L. Kielland. Aan boord waren 212 personen. Om 18.29 uur zond het platform een bericht de wereld in: 'Mayday, mayday Alexander Kielland'. Daarna was er stilte...

Gekapseisd

De Alexander L. Kielland was in 1976 te Duinkerken gebouwd als een boorplatform, maar vervulde deze taak niet. Het deed dienst als 'hotel' voor de ernaast gelegen olieboortoren Edda. De Kielland en de Edda waren onderling verbonden met een dertig meter lange brug. Deze stond ten tijde van de storm omhoog. De Kielland was een zogeheten *semi-submersible platform*, gebouwd volgens het 'Pentagon principe'. Dit hield in dat het op vijf grote stalen pilaren dreef van circa 36,5 meter lengte, waaronder pontons waren bevestigd. Deze pontons beschikten over pompinstallaties om bij eventuele lekkages het water weg te kunnen pompen. Het 10.000 ton wegende platform was gebouwd om golven van dertig meter te kunnen weerstaan.

Door de kracht van het water ging tijdens de storm een horizontale steunbalk kapot. Dit zorgde er voor dat één

van de vijf verticale pilaren afbrak. Hierdoor kapseisde de Kielland binnen een kwartier. Het snelle omvallen werd mede bespoedigd door het 200 ton wegende en meer dan 50 meter lange, ongebruikte boorstation dat boven op het platform was gemonteerd.

Veel mensen aan boord bevonden zich op dat moment in de bioscoop van de Kielland. Anderen probeerden in hun kooien door de storm heen te slapen. Iedereen werd volgens de overlevenden hard van de ene naar de andere kant geslingerd toen de pilaar het begaf en het platform begon te kantelen. Een aantal ongelukkige bijkomstigheden droeg bij aan de grote omvang van de ramp. Door de golven werden drie van de zeven reddingsboten, toen werd geprobeerd deze te water te laten, tegen de zijkant van het platform stukgeslagen. Uiteindelijk bleken er zelfs maar twee bruikbaar. Verder hadden de meeste mensen geen tijd om hun reddingsvesten om te doen. De reddingsvloten bleken ook nutteloos, aangezien niemand het mechanisme kon vinden dat ze deed opblazen.

De watertemperatuur was 4 graden Celsius, wat de overlevingskans in het water sterk verminderde. Sommigen wisten tijdens de storm naar de Edda te zwemmen, anderen werden door de tien meter hoge golven meegesleurd. Vijftig personen zaten onder water vast in de bioscoop. Noorse duikers, van de Ramsund marinebasis, probeerden ze eruit te halen, maar hun pogingen bleken tevergeefs. Degenen die daar opgesloten zaten, zouden sterven. Van de 212 mensen aan boord van de Kielland kwamen er 123 om het leven en overleefden 89.

Noordzee



Hr.Ms. Overijssel in zee.

De KM schiet te hulp

In de eerste tien minuten na het noodsignaal van de Kielland werden, via radio en telex, de schepen en de andere boorplatforms in de omgeving gewaarschuwd. Via Rogaland Radio kwam het bericht bij het *Rescue Coordination Centre* (RCC) van Stavanger terecht. Van hieruit ging de noodoproep al snel naar andere Europese reddingscentra rond de Noordzee. Via de telefoon werden de centra in Edinburgh (Schotland), Karup (Denemarken), Glücksburg (West-Duitsland) en het Nederlandse RCC te Valkenburg (Zuid-Holland) gealarmeerd. Het bracht de onderzeebootjager Hr.Ms. Overijssel – op dat moment schip van de wacht – op de hoogte van de situatie voor de Noorse kust. Toen de noodmelding binnenkwam, lag de Overijssel ter hoogte van IJmuiden, op 220 zeemijlen van de plaats van de ramp. Met een vaart van 22 knopen zette het schip, onder commando van kapitein-luitenant ter zee C.P. Klavert, koers naar de rampplek.

De reddingsoperatie begint

In de tussentijd had het RCC Stavanger gedurende de eerste fase van de reddingsoperatie een tekort aan inlichtingen. Alle communicatie tussen het RCC en het Ekofisk gebied verliep via de basis van Philips in de plaats Tananger, nabij Stavanger. Als er vanuit Stavanger vragen kwamen, liet het antwoord van Philips lang op zich wachten. Het RCC Stavanger wist daarom niet welke middelen het moest inzetten. De inlichtingstroom nam pas toe met de komst van Britse *Nimrod* marinever-

kenningsvliegtuigen. Deze arriveerden om 20.40 uur en namen als *On Scene Commander* de coördinatie van het luchtverkeer over. Er waren op dat moment reeds vier reddingshelikopters in het rampgebied, waaronder twee Sikorsky S-61N en een Bell 212. Deze waren gestationeerd op de andere boorplatforms in het Ekofisk gebied. De Bell 212 was uitgerust met een reddingsliër. Van de twee S61-Ns werd er een ingezet voor de zoekactie, de ander werd gebruikt om het personeel van de Edda te evacue-

ren. Aanvankelijk leek het er namelijk op dat de Kielland op de Edda zou botsen en mee zou sleuren. Dit bleek echter vals alarm. Vijf extra helikopters waren inmiddels onderweg, waaronder een Britse en een Noorse *Sea King* en nog drie Noorse S-61N helikopters. Het slechte weer belemmerde de helikopters ernstig. Geregeld als een drenkeling in zicht was, werd deze een seconde later weer door de hoge golven meegesleurd. Een Britse

helicopterredder aan boord van een *Sea King*, M. Yarwood, hing, met gevaar voor eigen leven, onder aan zijn helikopter aan de reddingslijn om enkele drenkelingen uit het water te hijsen. Eenmaal aan boord waren velen in shock en onderkoeld. Een ander opmerkelijk geval was dat van de Noorse helicopterredder W. Ramstadt. Hij liet zich in een van de reddingsboten zakken om de overlevenden in het reddingsharnas te helpen. Al snel werd hij door de golven overboord geworpen. Enkele seconden later kwam Ramstadt door een tweede golf weer in de reddingsboot terecht en hielp de rest van de drenkelingen aan boord van zijn helikopter. Enkele drenkelingen hadden minder geluk en vochten, hangend aan het zinkende platform, voor hun leven. Zij werden niet door de helikopters opgemerkt en verzvolgen door de golven. Door het slechte weer moesten de helikopters al tweeënhalf uur na de ramp, rond 21.00 uur, het zoeken staken. In totaal wisten de helikopters, ondanks het noodweer, 57 personen uit het water te halen. Acht mensen redden zichzelf door naar de Edda te zwemmen. De overlevenden werden naar de luchtmachtbasis Sola bij Stavanger gebracht. Hier druppelden in de vroege ochtend van vrijdag 28 maart, rond 4.15 uur, de eerste slachtoffers binnen. Zij werden daar opgevangen in een hangar en ondervraagd door een politie-eenheid, zodat hun identiteit kon worden vastgesteld. Degenen die minder fortuinlijk waren en levenloos uit het water waren gehaald, werden in een andere hangar door een speciaal team van de politie geïdentificeerd.

De Overijssel neemt de leiding

De Nederlandse Overijssel arriveerde vrijdagmorgen, rond 9.30 uur in het Ekofisk gebied. Hier kreeg zij de



Hr.Ms. Overijssel in vlakke zee.

taak als *On Scene Commander* de zoekacties van de oppervlakteschepen te coördineren. De Britse Nimrod vliegtuigen konden door een tekort aan communicatiemiddelen de coördinatie niet aan, zodat de Overijssel ook deels belast werd met de helikoptercoördinatie. KLTZ Klavert deelde het gebied in vier zoeksectoren in, met als middelpunt de Kielland. De jager kreeg onder andere hulp van de Nederlandse Shell-tanker Zafra, het Deense fregat Fylla en het Noorse fregat Narvik, elk schip nam de leiding over een van de vier sectoren. Door de zware storm werd er in een straal van 15 zeemijlen (bijna 30 kilometer) rondom en over een oppervlakte van bijna 800 vierkante zeemijl naar overlevenden gezocht. Tegen de avond had de Overijssel de controle over 42 van de in totaal 47 schepen die bij de reddingsactie waren betrokken. Tijd om lichamen uit het water te halen kreeg de bemanning van de Overijssel niet, daar iedereen benodigd was voor de coördinatie met de schepen en de marieneverkenningsvliegtuigen. Er waren genoeg andere eenheden in de buurt, die deze taak op zich konden nemen. KLTZ Klavert zei hier later over:

‘Het was een chaotische toestand met de vele oppervlakteschepen en het luchtverkeer daarboven. Er kwamen gedurende de dag steeds meer eenheden het gebied binnen. De Overijssel kreeg de taak deze te coördineren. Ik heb na enige tijd op de noodfrequentie, grof gezegd, dat iedereen zijn mond moest houden, aangezien iedereen door en langs elkaar heen praatte.’

De schepen wisten nog 24 mensen levend uit de zee te redden. De hoop dat er nog overlevenden zouden worden gevonden nam hierna snel af. Gedurende de dag werden nog 32 lichamen gevonden, wat het totaal aan geborgen overschotten aan het einde van de dag op 39 bracht. Duikers zochten onder water tevergeefs naar tekenen van leven. De helikopteractiviteit nam ondertussen weer ver-

der toe, naarmate het lichter werd en het weer opklaarde. De zee was rustiger geworden en de golven namen in hoogte af tot een meter of twee. Klavert:

‘Het was voor de bemanning van de Overijssel moeilijk om haar aandacht bij de coördinatie te houden, aangezien rondom het schip lichamen en andere overblijfselen van het hotelplatform dreeven. Juist vanwege de chaos was het belangrijk dat de bemanning zich concentreerde op haar taak. Dit was af en toe erg moeilijk.’

Zaterdag 29 maart ging de reddingsactie verder met zes helikopters en achttien schepen. Het RCC gaf echter te kennen het aantal betrokken eenheden tegen de avond verder te willen reduceren. De kans dat men nog overlevenden zou vinden, achtte het zeer klein. Rond de middag nam het fregat Narvik de taak van Hr.Ms. Overijssel als *On Scene Commander* over. De Nederlandse jager moest het zoeken vanwege haar slinkende brandstofvoorraden staken en keerde terug naar Nederland. Tegen 19.00 uur, besloot het RCC de reddingsactie te staken. Alleen de Noorse Narvik bleef tot zondagavond in het gebied. Op haar laatste restanten brandstof bereikte Hr.Ms. Overijssel op 30 maart rond 17.00 uur de haven van Den Helder. De internationale samenwerking was uiterst soepel verlopen, aldus Klavert. ‘De bemanning van de Overijssel is dag en nacht in touw geweest en heeft vanwege de chaos weinig rust gehad. Een compliment gaat ook zeker naar hen uit.’

Aanvankelijk bestond er verwarring over het aantal overlevenden van de ramp. Veertien drenkelingen, die waren opgepikt uit een reddingsbootje door het Noorse bevoorradingschip Normand Skipper, werden tweemaal geteld. Daarnaast was lange tijd onduidelijk hoeveel personeel zich precies op het platform had bevonden ten tijde van het kapseizen. Cijfers schommelden tussen de 208 en 228 personen. Het RCC kreeg vrijdag 28 maart van Philips een lijst met daarop de namen van alle mensen aan boord. In totaal stonden daar 213 ‘bewoners’ op, later bleek dat dit er 212 moesten zijn. Een van de arbeiders stond dubbel op de lijst, door verkeerde initialen. Er waren in totaal 89 mensen levend uit het water gered, 40 lichamen waren geborgen en 83 personen bleven vermist. Vijftig van hen bleken later gestorven te zijn in de bioscoop op het platform. De anderen werden niet teruggevonden.

Ongeluk of aanslag?

Na de ramp – een van de grootste met een platform in de Noordzee ooit – stelde de Noorse regering een onderzoekscommissie in. In maart 1981 publiceerde die een rapport, waaruit bleek dat het afbreken van de steunbalk en daarna de gehele pijler, te wijten was aan een lasfout en metaalmoeheid in de constructie. In september 1983 werd het wrak van de Kielland geborgen. Dat metaalmoeheid de oorzaak van de ramp was, stond ter discussie. Inspecties van het wrak duiden er volgens sommigen op dat de pijler met explosieven was gesaboteerd. Dit vermoeden werd versterkt door het feit dat enkele arbeiders op het platform twee explosies hadden gehoord ten tijde van de ramp. Een speciale commissie werd opgericht om

deze beweringen bij de Noorse regering kenbaar te maken. Zij maakte haar theorie in 1990 kenbaar voor het parlement in Oslo. De regering bevestigde de vermeende sabotage echter nooit. Er ontstond na het officiële rapport wel kritiek op de bouw van en de veiligheidsmaatregelen op het platform.

Gedurende drie dagen in maart 1980 waren in totaal negentien helikopters, zeven vliegtuigen en tachtig schepen bij de reddingsactie rond de ramp met de Kielland betrokken, waaronder de Nederlandse onderzeebootjager Hr.Ms. Overijssel en de Nederlandse Shell-tanker Zafra. Het operationele team van de Overijssel ging op 11 juni

terug naar Stavanger, alwaar het met de Noren sprak, die het tijdens de ramp aan de telefoon had gesproken. Er werd daar intensief overlegd hoe de communicatie bij een toekomstige ramp vlotter kon verlopen. De bemanning van de Overijssel kreeg een jaar na de ramp, op 24 maart 1981, een herinneringplaquette, een *Award of Merit*, aangeboden van Philips Petroleum Chemicals, als blijk van waardering voor de getoonde inzet. KLTZ Klavert werd, mede door de reddingsactie, later benoemd tot Officier in de Orde van Oranje Nassau met de zwaarden.

Ruud Grossfeldt is stagiaire bij NIMH

Wilt u een reünie in het Marineblad vermelden? Stuur uw aankondiging (waarin ook datum, locatie, tijd en contactgegevens zijn opgenomen) naar marineblad@kvmo.nl

Onthulling Gedenkteken Luchtvaardenden

Donderdag 27 mei wordt het Gedenkteken Luchtvaardenden op het terrein van de voormalige Vliegbasis Soesterberg onthuld door de CLSK, LTGEN JAC Jansen. Met dit gedenkteken worden alle Nederlandse militairen van de militaire luchtvaart herdacht die door oorlogshandelingen of een luchtvaartongeval zijn omgekomen in hun luchtvaartuig als direct gevolg van de uitvoering van hun dienstopdracht. De namen van de militairen van de Militaire Luchtvaart Koninklijk Nederlands-Indisch Leger, de Marine Luchtvaart Dienst en van het Wapen der Militaire Luchtvaart/Afdeling Militaire Luchtvaart en de Koninklijke Luchtmacht van diegenen aan wie het monument is opgedragen zijn te vinden via www.luchtmacht.nl/historie. Nabestaanden worden uitgenodigd bij de onthulling van dit gedenkteken aanwezig te zijn. Dit kan door bij voorkeur per e-mail naam, adres, woonplaats en relatie met de omgekomen militair door te geven aan monumentluchtvaardenden@mindef.nl. Indien u geen toegang hebt tot internet kunt u ook een brief sturen aan Kabinet der Luchtstrijdkrachten, Onthulling gedenkteken, Antwoordnummer 12013, 4800 VD Breda. Bij dit antwoordnummer kan ook algemene informatie worden opgevraagd over de namenlijst.

Zaterdag 29 mei

Herdenking omgekomen Tilburgse militairen in voormalig Nederlands Indië. Locatie: Parochiekerk St. Jozef, Heuvel Tilburg. De kerk is geopend vanaf 10.00 uur, aanvangt van dienst: 11.00 met intrede van diverse vaandels. Na de gebedsdienst volgt een tocht naar het Indië monument alwaar de kranslegging plaats vindt. Komt u met een groep en een vaandel gaarne even een bericht aan: J.L.M. Küster Beneluxlaan 202, 5042 WR, Tilburg, 06-42027607, jackuster@home.nl

Donderdag 15 juli

Reünie 20 Jaar MOST (*Mine counter measures vessel Operational Sea Training*). Van 11.00 tot 16.00 uur zal er ter gelegenheid van het 20 jarig bestaan van MOST een receptie en lunch plaatsvinden voor alle seariders die bij de MOST gediend hebben. Locatie: MOST gebouw (G1) op de marinebasis Zeebrugge, Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge, België. Alle niet persoonlijk aangeschreven seariders kunnen een uitnodiging verkrijgen door voor 1 juni contact op te nemen met de secretaresse MOST, welke te bereiken is op 0032/ (0)50558795 of email: annie.dewever@mil.be

Dinsdag 1 juni

Herdenking bij Provinciaal Indië-Monument. Ter nagedachtenis van personen uit de provincie Groningen die in Nederlands Indië en Nieuw-Guinea in de periode 1945-1962 zijn omgekomen. Locatie: Begraafplaats Selwerderhof, Iepenlaan 204 te Groningen. Aanvang plechtigheid: 14.30, Einde plechtigheid: 15.30. Contact: G. Tigchelaar. Tel: 050-5775818 / 0621562673, Siersteenlaan 468-41, 9743 ES Groningen E.K. Hansen. Tel: 050-8503837 / 0629386449, Van Loghemstraat 18, 9731 BM Groningen

naam : **Wies Platje**
geboortedatum : **8 maart 1940 te Eindhoven**
datum in diensttreding : **1 oktober 1958 als schrijver der derde klasse;**
in 1960 door de Marine Inlichtingendienst geselecteerd.
datum uit diensttreding: **1 juli 1994 als LTZ1**
Laatste functie : **Hoofd verwerving en distributie bij de Marinestaf in Den Haag**



Wies Platje thuis, collectie W. Platje

Vanwaar de keuze destijds voor de KM?

'De Marine trok mij aan omdat ik er op 18-jarige leeftijd sterke behoefte aan had om op eigen benen te gaan staan. Als ik niet bij de KM zou zijn gekomen was ik waarschijnlijk bij de NV Philips beland, want in Eindhoven kan je weinig anders verwachten.'

Wat was uw eerste plaatsing?

'Die bracht mij niet naar verre oorden: het werd de marinierskazerne in Doorn, een plaatsing waar ik overigens nog met veel plezier aan terugdenk: een duidelijke en overzichtelijke gestructureerde samenleving. De locatie van mijn opleiding bij de Marine Inlichtingendienst stond hiermee in schril contrast: de Haagse Lange Vijverberg. Door de overgang naar de MARID kwam ik terecht in een interessante wereld waarin ik de ruimte kreeg mij verder te ontwikkelen.'

Hoe verliep uw carrière?

Mijn uitzending naar Nederlands Nieuw-Guinea in 1962, waar ik bij de inlichtingensectie in de staf van schout-bij-nacht Reeser werd geplaatst, was een eerste hoogtepunt in mijn nog prille marinecarrière. Met veel genoegen kijk ik ook terug op de periode 1974-1980 waarin ik voor het MARID-personeel opleidingen mocht verzorgen en betrokken was bij de selectie hiervan. Na mijn benoeming tot officier in 1984 volgde voor mij een plaatsing die de basis heeft gelegd voor mijn verdere carrière. Als inlichtingenofficier bij de Groep Maritieme Patrouillevliegtoegen raakte ik nauw betrokken bij een boeiende operationele kant van de KM in een periode waarin met de introductie van de P3C Orion de contacten met de Amerikaanse Marine sterk werden uitgebreid. Ik was nauw betrokken bij geallieerde surveillanceope-

raties tegen strategische onderzeeboten van de Sovjetvloot in een periode waarin de Oost-West verhouding onder grote druk stond.

Valkenburg werd niet mijn laatste plaatsing, in juni 1989 werd ik geplaatst bij de staf van CINCEASTLANT in het Engelse Northwood. Een in alle opzichten fantastische baan in een internationale omgeving. Tijdens mijn plaatsing aldaar brak de oorlog rond Koeweit uit en stortte de Sovjet Unie in. Never a dull moment voor een inlichtingenofficier! Tijdens mijn plaatsing in Engeland werd ik bevorderd tot luitenant ter zee der 1e klasse. Ook Northwood zou niet mijn laatste plaatsing worden; dat werd de Marinestaf in Den Haag waar de voormalige Marine Inlichtingendienst als marinepoot ondergebracht moest worden in de paarse Militaire Inlichtingendienst. Als inmiddels oude rot in het vak werden mijn adviezen daarbij op prijs gesteld.'

Waar bent u het meest trots op terugkijkend op uw marineloopbaan?

‘Dat zijn een paar zaken denk ik: het feit dat mijn inzet gewaardeerd is geworden, ik vrienden heb mogen maken en, uiteraard, dat ik rangtechnisch mijn carrière mooi heb mogen besluiten.’

Wat volgde er na uw leeftijdsontslag?

Het vertrek uit de KM heeft mij niet echt in een zwart gat geduwd. Ik heb wel eens het gevoel dat ik met tweede intelligentie-carrière bezig ben. In 1997 heb ik samen met oud-collega Jensen het boek *“De MARID, de Marine inlichtingendienst van binnenuit belicht”* geschreven, een boek dat door historici beschouwd wordt als een serieuze geschiedschrijving van de dienst. Spoedig na het verschijnen van het boek werd ik uitgenodigd toe te treden tot het Nederlands Instituut voor Inlichtingenstudies (NISA), een boeiend gezelschap van historici, politicologen, journalisten en mensen afkomstig uit de diensten. Als NISA-bestuurslid werkte ik mee aan de organisatie van een drietal internationale congressen rond het thema intelligence en was ik als redacteur betrokken bij de samenstelling van de congrespublicaties.

De contacten binnen het NISA hebben mij gestimuleerd een boek te gaan schrijven over maritieme inlichtingenoperaties tijdens de Koude Oorlog. Ik heb het manuscript, na een periode van vier onderzoeksjaren, waarin ik mijn persoonlijke ervaringen met archiefonderzoek heb kunnen ondersteunen, begin 2010 afgerond. Het zal op 3 mei 2010 onder de titel *"Een Zee van Geheimen"* bij uitgeverij Boom het licht zien. In het boek worden, in een onderlinge samenhang, de inlichtingenmethoden en disciplines,



Platje in gesprek met Russische matroos tijdens het vlootbezoek in 1977 aan Leningrad, collectie: W. Platje

die tijdens de Koude Oorlog door de vloten van de NAVO en de Sovjetmarine werden toegepast, beschreven en uiteraard krijgen de inspanningen van de KM op dit vlak aandacht.

Ik heb zo het idee dat met dit boek ook mijn tweede intelligence-carrière is afgerond. Ik kijk er met zeer veel genoegen op terug.'

Wat mist u wel en wat mist u niet?

'De KM is niet meer de organisatie waar ik in gediend heb. Het is nu veel schraler en er kan veel minder. Ik mis de reizen en het betrokken zijn bij operaties.'

Heeft u nog een goed advies voor de marineleiding?

'Ik wens hen wijsheid toe in een periode waarin Haagse politici, en alles wat daarom heen draait, er op uit lijken te zijn de Marine nog verder uit te kleden. Beseft moet worden dat bij hen scoringsdrift en ambities bij dit proces niet altijd parallel zullen lopen aan kennis van zaken en inzicht in wat zich in deze wereld afspeelt en zich in de toekomst zal kunnen gaan afspelen.'

BOEKEN

Een zee van geheimen

Auteur: W. Platje
Uitgever: Boom uitgeverij
Amsterdam 2010
ISBN: 9789085069522
Prijs: € 29,50 (tot 30 juni 2010 € 25,00)
Omvang: 394 blz geïllustreerd met indexen



Al eerder (in 1997) heeft Wies Platje geheimen het legale licht doen zien in het boek *De Marid, de Marine inlichtingendienst van binnenuit belicht*. Dit keer gaat Platje verschillende stappen verder. In dit boek geeft hij een uitgebreid overzicht van maritieme spionage. Hierbij beperkt de auteur zich niet tot het aanstippen van verschillende methoden, maar verhaalt hij eveneens van ontwikkelingen binnen de westerse en Russische organisaties en verschil-

lende incidenten. Hij heeft hierbij gebruik mogen maken van Nederlands, Brits, Amerikaans, Duits en Scandinavisch materiaal. Het boek is voorzien van vele illustraties zoals schepen en vliegtuigen, cosmic top secret kaarten en personen. Het boek behandelt inlichtingen operaties voor en gedurende de koude oorlog, dat wil zeggen vanaf 1945 tot 1991. Het is in zes overzichtelijke delen verdeeld. Het begint met de expansie van de Sovjetmarine van kustmarine tot wereldwijde speler. In dit hoofdstuk wordt de perceptie van de NAVO over de dreiging uitgelegd. Als tegenhanger van de Sovjetmarine worden in het tweede deel kort de zeestrijdkrachten van de NAVO belicht. In het derde deel komen de inlichtingen methoden en –middelen aan bod. Hierbij passeren *human intelligence*, *signals intelligence*, *acoustic intelligence*, het vliegtuig, de onderzeeboot en satellieten de revue. Het vierde deel heeft als titel *confrontatie*; hierin worden enkele inlichtingenactiviteiten van Nederland, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten, Duitsland, Noorwegen, Denemarken en Zweden belicht alsmede activiteiten tegen de Sovjetvloot. Ook komen in dit hoofdstuk ontdekte activiteiten van de KGB en de GROE naar voren. De inzet van de koopvaardijvloot en soms jachten vormen een goede dekmantel voor inlichtingenwerk. Dit zelfde kan gezegd worden van de vlootbezoeken over en weer. Dit deel wordt ten slotte

afgerond met een beschrijving van de operatie Anadyr die in de Cuba crisis uitmondde.

In het vijfde deel komen enige Amerikaanse, Britse en Nederlandse inlichtingen operaties aan de orde, waaronder de reis van Hr. Ms. Zuiderkruis en Abraham Crijnsen in 1989 naar de uitgang van de Kolafjord. Tijdens deze reis waren de Nederlanders ooggetuige van de lancering van een SS-N-18 ballistisch projectiel en van het geleide projectiel door een Sovremennyklasse jager. Het zesde deel van dit boek richt de pijlen op de relatie tussen de NAVO en het Warschaupact in de eerste helft van de jaren '80. Deze periode kenmerkte zich door een grotere spanning tussen de machtsblokken dan in de jaren ervoor. Het laatste hoofdstuk geeft inzicht in het einde van de Rode Vloot en schetst een begin van de nieuwe Russische Marine.

Het boek kent voorts drie bijlagen. In de eerste wordt uitgebreid de rol van de MARID in de militaire confrontatie rond Nieuw-Guinea beschreven. In bijlage twee wordt de Nederlandse analyse van het Sovjetschip Svanetija beschreven en in bijlage drie volgt nog een opsomming van verschillende inlichtingenmethoden.

Het boek is gemakkelijk te lezen. Het beschrijft op een zeer uitgebreide wijze vele activiteiten uit de koude oorlog. Een echte aanrader voor generaties van marinepersoneel dat tijdens de koude oorlog (onbewust) betrokken was bij surveillance operaties en andere inlichtingen activiteiten. Voor velen mogelijk een feest der herkenning.



O.W. Borgeld

BON 'EEN ZEE VAN GEHEIMEN'

Het boek *Een zee van geheimen* (ISBN 9789085069522) is tijdelijk met korting te bestellen via www.uitgeverijboom.nl of door deze bon in te leveren bij uw boekhandel. U betaalt slechts € 25,- (i.p.v. € 29,50). Actienummer: 90174544. De actie is geldig t/m 30 juni 2010.

**BESTEL
NU MET
KORTING**

Boom | www.uitgeverijboom.nl

Thema-avond 'Maritieme Visie en de Brede Heroverwegingen.'



Donderdag 25 maart 2010 organiseerden de Regio Noord en de Werkgroep Jongeren van de KVMO de thema-avond 'Maritieme Visie en de Brede Heroverwegingen'.

LTZA 2 OC Tim Timmerman, secretaris KVMO, opende de avond waarna KLTZ Jeroen de Jonge de aanwezigen met een presentatie op de hoogte bracht van de Maritieme Visie 2030 en een doorkijk gaf vanuit de context van de Verkenningen en de Brede Heroverwegingen. De presentatie begon met de drie hoofdtaken van Defensie en de vertaling naar de kerntaken voor de KM: nationale maritieme taken, veiligheid op zee en veiligheid vanuit zee. Daarna werd ingegaan op de uitdagingen die de Commandant Zeestrijdkrachten voor de Nederlandse wereldwijde belangen en veiligheid identificeert.

Voor het uitoefenen van de maritieme taken en om effectief in te kunnen spelen op deze dreigingen en uitdagingen moet de KM in staat zijn het buitenlandse politiek beleid te kunnen ondersteunen met kwalitatief en kwantitatief voldoende middelen. De KM die momenteel op basis van de Marinestudie 2005 tot stand wordt gebracht, moet ook in 2030 veiligheid op zee kunnen garanderen en de situatie in de geurbaniseerde kuststrook kunnen beïnvloeden en voor langere tijd ondersteuning vanuit zee kunnen bieden. Voor de opkomende grootmachten is de Indische Oceaan het belangrijkste maritieme theater voor de 21e eeuw. Dat heeft zonder twijfel gevolgen voor de maritieme strategie van de NAVO. De internationaal toenemende druk op de veiligheid op zee vraagt om internationale samenwerking, nieuwe oplossingen voor technische uitdagingen en aanpassing aan nieuwe wetten en regels. Partnerships en samenwerking met andere landen zijn een absolute voorwaarde om internationaal het hoofd te kunnen blijven bieden aan onverwachte situaties. Bij de doorkijk naar de Verkenningen en de Brede Heroverwegingen werd ingegaan op de vier beleidsopties: veilig blijven, kort en krachtig, veiligheid brengen en veelzijdig inzetbaar. Voorts werden de kosten van

ingrijpen in de diverse stadia van de conflict curve inzichtelijk gemaakt. Vroegtijdige betrokkenheid in potentiële conflictgebieden blijkt politiek en financieel aantrekkelijk en is vele malen goedkoper dan daadwerkelijk interveniëren, laat staan deelnemen aan langdurige stabilisatiemissies. Voorkomen is immers beter dan genezen.

Conclusies

De presentatie was duidelijk: we hebben ook in de komende decennia vloot en mariniers gewoon keihard nodig en hierop bezuinigen is geen optie. De omgeving wordt er op zee niet veiliger op, dit wordt door het eindrapport van de Verkenningen onderschreven. Niets in de omgevingsanalyse rechtvaardigt het verminderen van defensiecapaciteiten, laat staan de reductie van marinecapaciteiten. De zee is de levensader van Nederland, die de garantie is voor onze economische groei. Die economische groei realiseren wij niet zonder een veilige zee. Daarom hoort maritieme veiligheid voor Nederland in het basispakket. Die maritieme veiligheid vraagt in de toekomst om een veerkrachtige maritieme component!

Zowel de jonge als oudere officieren onderkennen dit beeld en willen graag weten wat ze kunnen doen en met name ook waar zij een bijdrage kunnen leveren. Er zijn zorgen over geld, maar deze zorgen onderstrepen vooral betrokkenheid van de aanwezigen bij de toekomst van de KM.

Discussie

Vakkundig werd na de presentatie door KLTZ Peter van Maurik de discussie op scherp gezet. Want ongeacht de noodzaak die spreekt uit de Maritieme Visie 2030 om niet verder te bezuinigen, is het van belang om slim en innovatief met de beschikbare middelen om te gaan. Dezelfde hoeveelheid middelen is misschien noodzakelijk, maar kan het goedkoper door slimme en innovatieve oplossingen?

Op interactieve wijze ging Peter samen met Jeroen met de aanwezigen in discussie door het publiek zelf eigenaar te maken van de uitdagingen die voor ons liggen. Wat we nodig hebben zijn mensen met briljante ideeën. Hebben we de nieuwe 'Albert Einstein' in ons midden die met briljante voorstellen komt, waardoor we bijvoorbeeld de schepen zonder fossiele brandstof en bemanning kunnen laten varen? Is er wel ruimte binnen de organisatie voor het bedenken van, maar ook de uitvoering van deze ideeën?

Na de interactieve discussie in de zaal werd de avond onder het genot van een drankje afgesloten met een groepsgewijze evaluatie aan de bar, de plek bij uitstek voor innovatieve ideeën. De presentaties zijn beschikbaar op het ProDef netwerk.

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

KLTZ b.d. B. Duel († 8 maart 2010)
 LTZA2OC b.d. J.C. Wiersma († 13 maart 2010)
 Mevrouw C.P. Visscher-Boot († 24 maart 2010)

LTZVK2 b.d. M. van den Berg († 2 april 2010)
 LTZA1 b.d. E.A.C.M. van Kessel († 13 april 2010)

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

Mededeling Hoofdbestuur

De stukken voor de Algemene Vergadering 2010 zijn op de website www.kvmo.nl te raadplegen

Regio-activiteiten 2010

Regio Noord

- 4 mei **Dodenherdenking**
- 11 mei **Post-actieven borrel**
 Locatie: Marineclub
 Aanvang: 17.30 uur
- 12 mei **Bespreking beschrijvingsbrief**
 Locatie: Marineclub
 Aanvang: 17.30 uur
- 1 juni **Post-actieven borrel**
 Locatie: Marineclub
 Aanvang: 17.30 uur

Regio Midden

- 11 mei **Samenkomst met borrel na afloop**
 locatie : Coffeecorner Frederikkazerne
 gebouw 35, Den Haag
 tijd : 17.00 uur
- 22 mei **Bespreking beschrijvingsbrief**
 locatie : Coffeecorner Frederikkazerne
 gebouw 35, Den Haag
 tijd : 17.00 uur

Regio Zuid

- 6 mei **Regiovergadering leden KVMO**
 locatie : Marinekazerne Vlissingen
 aanvang : 14.00 uur
- 27 mei **Regiovergadering leden KVMO**
 (behandeling beschrijvingsbrief)
 locatie : Marinekazerne Vlissingen
 aanvang : 14.00 uur
- 28 mei **Barbecue**
 locatie : De Merelhoeve
 aanvang : 18.00 uur, georganiseerd door KVMO
- 17 juni **Dagprogramma met Belgische collega's**
 georganiseerd door KVEO

Voor de activiteiten van de afdeling Zuid dient u zich vijf werkdagen van te voren op te geven bij P. van der Laan 0118-602677 e-mail f2hvpanderla@hetnet.nl.



De deadline voor het aanleveren van kopij voor de rubriek KVMO-zaken voor het juninumnummer is 10 mei 2010.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

Ere-leden:
 KTZT b.d. ir. S.J.J. Hoffmann
 KTZA b.d. drs. G. Brand
 LTZSD 1 b.d. K.G. Spaans
 KOLMARNIS b.d. A.H.P. Knoppen
 KTZ b.d. L.J.M. Smit
 KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
 KLTZA R.C. Hunnengo
Vice-voorzitter:
 LNTKOLMARNIS H.J. Bosch bc
Secretaris:
 LTZA 2 OC drs. T.R. Timmerman
Penningmeester:
 KTZA drs. M. Koopman

Namens Regio Noord
 LTZE 1 ing. F.J.J. Schoonhoff
Namens Regio Midden
 KLTZ K.F.J. Henkelman
Namens Regio Zuid
 Maj (KL) b.d. P. van der Laan
Namens Werkgroep Postactieven
 KTZA b.d. P.J.G. van Sprang
Namens Werkgroep KMR's
 LTZA 2 OC KMR mr S. Boeke
Namens Werkgroep Jongeren
 LTZE 2 OC dr. ir. W.L. van Norden

Regiobesturen:
Noord:
 LTZE 1 ing. F.J.J. Schoonhoff
 LTZE 1 mw. J.S.I. Bisdonk
 LTZVK 2 OC b.d.
 H.T. van Wilgenburg

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

Midden:
 KLTZ K.F.J. Henkelman
 KTZA b.d. P.J.G. van Sprang
 KLTZE ir. W.W. Schalkoort
 LTZA 2 OC N.H. van de Pol
 LTZE 1 ir. H.J. Jutte

Zuid:
 KLTZSD b.d. H. Willems
 Maj KL b.d. P. van der Laan
 LTZA 1 mw. A.S.A. de Vries
 KLTZA b.d. P.A. Brons
 (postactieven)

Caribisch Gebied:
 LNTKOLMARNIS H.J. Bosch bc
 LTZ 1 drs. F.J. Jansen

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

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

Algemene Vergadering KVMO

3 juni 2010 KIM Den Helder

Veiligheid voor Afrika



Het openbare gedeelte van de Algemene Vergadering van de KVMO heeft als thema:

Veiligheid voor Afrika: (maritieme) mogelijkheden, kansen en morele verplichtingen

Eerste spreker is **Linda Polman**, bekend journaliste en schrijfster van onder meer *De Crisiskaravaan*.

Daarna zal **CDR P.J. Bindt** vertellen over zijn operationele ervaringen in en rond Afrika als *force commander* van de operatie Atalanta.

Jan Pronk, oud minister van Ontwikkelings-samenwerking, zal vanuit zijn ervaringen de verantwoordelijkheid van Nederland voor het Afrikaanse continent belichten.

Dagvoorzitter is **dr. R. Moelker**, universitair hoofddocent NLDA.

Ga voor meer informatie over het programma naar **www.kvmo.nl**

Locatie

Koninklijk Instituut voor de Marine,
het Zaalje (Hoofdgebouw)
Het Nieuwe Diep 8
Den Helder

Aanvang

13.30 uur

Aanmelding

info@kvmo.nl



www.kvmo.nl