MARINEBLAD

NUMMER 4 | JULI 2013 | JAARGANG 123

UITGAVE VAN DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN MARINEOFFICIEREN



THEMA

De toekomst van de Koninklijke Marine

- Jaarrede Voorzitter KVMO
- Marine-DNA diep verankerd
- KM-MARIN: Een slagvaardige symbiose!

En verder

- Erelid Jan Hoffmann
- Reorganisatie NLDA

KVMO 1883-2013 130

www.kvmo.nl

inhoud









COLUMNS

3 **VOORZITTER KVMO**

17 **SERGEI BOEKE**

27 **KO COLIJN**

MENSEN

28 **ERELEDEN**
Jan Hoffmann

31 **EN MIJN SCRIPTIE IS...**
Patrick Wildenberg

32 **JONGEREN 10X**
Lucienne Koch

35 **IN MEMORIAM**

ACTUEEL / KENNIS

ALGEMENE VERGADERING 2013

4 Jaarrede Voorzitter

9 "Marine-DNA zit diep verankerd"

12 Een slagvaardige symbiose!

18 **NLDA**
Gevolgen reorganisatie

24 **OUTSIDE THE BOX**
Maritieme toekomstmuziek

VASTE RUBRIEKEN

8 **CARTOON**

16 **REACTIES**

22 **VERLEDEN-HEDEN**
Het Marineblad in 1983

33 **KVMO ZAKEN**
Terugblik AV KVMO

34 Nieuwsbrief Onderlinge Bijstand

35 **ACTIVITEITEN**

COLOFON

MARINEBLAD
4 | JULI 2013

KVMO 1883-2013 130

ISSN: 0025-3340

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

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

Artikelencommissie
drs. A.A. Bon, LTZA 1 mr. M.D. Fink,
LTZT 1 F.G. Marx MSc., KPLADBZ N. de Lange
Bc., LTZE 2OC dr. ir. W.L. van Norden,
LTZ2OC drs. R.M. de Ruiter, LNTKOLMARNS
dr. drs. A.J.E. Wagemaker MA,
MAJMARNS R.A.J. de Wit

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

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

Vormgeving
Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukwerk
Èpos|Press
Postbus 1070
8001 BB Zwolle

Advertenties
070-383 95 04

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

Copyright Marineblad
Overname van artikelen is enkel toegestaan na schriftelijke toestemming van de redactie en onder uitdrukkelijke vermelding van de bron. Artikelen in het Marineblad vertolken niet noodzakelijk de visie van het hoofdbestuur van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren of van de redactie. De inhoud van artikelen blijft geheel voor verantwoording van de auteur(s). Richtlijnen voor het schrijven en aanleveren van artikelen zijn 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:
Marine-DNA

column

In dit nummer blikken we terug op de jubileum Algemene Vergadering van 13 juni jl.. Tijdens deze vergadering heb ik de voorzittershamer officieel overgenomen van KTZA Rob Hunnego. Ik heb Rob namens u allen nog één keer in het welverdiende "zonnetje" gezet om hem te bedanken voor de wijze waarop hij de KVMO, in moeilijke bezuinigings- en arbeidsvoorwaardelijke tijden, op koers heeft gehouden. Het is nu aan mij om onze vereniging te mogen leiden. Ik dank u allen voor het vertrouwen dat u in mij stelt.



Iemand die dit vertrouwen ruimschoots heeft waargemaakt is voormalig voorzitter en erelid KTZT b.d. ir. Jan Hoffmann. In de rubriek 'Ereleden' kijkt hij terug op de roerige tijd waarin hij voorzitter was. In zijn periode is de KVMO getransformeerd van een gezelligheidsvereniging naar de vereniging zoals u de KVMO vandaag de dag kent. Een verandering die hem en zijn medebestuurders niet altijd in dank is afgenomen.

In mijn jaarrede tijdens het middaggedeelte van de Algemene Vergadering (AV) ging ik in op de ontwikkelingen op het gebied van innovatie en de gevolgen daarvan voor het personeel. Tijdens de Sail Den Helder van afgelopen juni heb ik zelf kennis kunnen maken met de innovatieve ontwikkelingen aan boord van de OPV Zeeland , lees ook mijn weblog '(Een beetje)jaloers' hierover op de KVMO-site. KLTZ Van Maurik gaat nog een stapje verder in zijn artikel 'Maritieme toekomstmuziek'. Bij de uitvoering van deze toekomstmuziek zal het MARIN een rol kunnen spelen. Ir. Johan de Jong van het MARIN geeft in zijn artikel aan dat er 'geen militaire macht is zonder maritieme kunde'. Het MARIN-belang is reeds vroeg onderkend: in 1932 is het op initiatief van de Koninklijke Marine opgericht. De Jong geeft aan dat de 'gouden driehoek' van overheid, industrie en kennisinstituten zeer succesvol is.

In zijn lezing voor de AV gaf vice-admiraal Borsboom aan dat de inzet van onze 'Triple A' de Koninklijke Marine op jaarbasis nog geen 700 miljoen euro kost: *value for money*. De marine A's staan voor *Active, Adaptive en Affordable*. Of te wel een betaalbare wereldwijd inzetbare Koninklijke Marine. Dit laatste is alleen maar mogelijk doordat de 'marinemens' over het juiste Marine-DNA of, zoals ik in mijn jaarrede aangeef, donkerblauwe hart (met rode bies) beschikt.
Prof. Rob de Wijk stelde in zijn speech voor de AV dat bezuinigen op Defensie een typisch Nederlands trekje is. In de Hoofdlijnennota van 24 juni jl. wordt dit wederom bevestigd. Nieuwe bezuinigingen, die personele gevolgen zullen hebben, terwijl de nieuwe CZSK-organisatie pas op 8 juli as. wordt geïmplementeerd.

In mijn jaarrede heb ik nadrukkelijk aandacht gevraagd voor het perspectief van het defensiepersoneel. Perspectief, omdat het personeel reorganisatie-moe is, aan de slag wil om de nieuwe organisatie succesvol te laten zijn en eindelijk rust en baanzekerheid wil hebben. Helaas is dit het personeel niet gegund en de onrust zal dus blijven voortduren, omdat pas na het zomerverlof duidelijkheid zal worden verkregen, als de minister met haar visie komt. Visie of geen visie, het is maar net vanuit welk perspectief je het bekijkt.

Ondanks deze donkere wolken wil ik u allen een goed en zonnig verlof toewensen. Op dit laatste kunt u immers (hopelijk) wel invloed uitoefenen. <

weblog voorzitter
www.kvmo.nl

@voorzitter_kvmo

KVMO 1883-2013 130

THEMA
TOEKOMST VAN DE KONINKLIJKE MARINE



Jaarrede van de voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

uitgesproken tijdens het Jubileumsymposium van de KVMO op 13 juni 2013.

2013 is een bijzonder jaar. Met de troonsafstand van koningin Beatrix en het aantreden van Koning Willem-Alexander is er voor het eerst sinds 123 jaar weer sprake van Zr.Ms. schepen. Een bijzonder jaar omdat de Marine 525 jaar bestaat waarvan de laatste 200 jaar Koninklijk.

Voorzitter KLTZ Marc de Natris tijdens zijn jaarrede.

Ook voor de KVMO is het een bijzonder jaar. Op 10 april jl. was het precies 130 jaar geleden dat de VMO is opgericht. Op die dag hebben we daar, bij het monument voor de slachtoffers van de scheepsramp met De Adder in Den Helder, met een stemmige herdenking bij stilgestaan. Op 10 april 1883 sloegen 189 marineofficieren de handen ineen omdat zij het niet eens waren met de conclusies van een onderzoekscommissie die was ingesteld na het vergaan van de rammonitor Zr.Ms. Adder. Zij gaven collectief een signaal af dat zij zich grote zorgen maakten over de staat waarin de Marine en haar personeel zich toentertijd bevond.
Hoewel de aanleiding van oprichting dus een dramatische gebeurtenis was, is het vandaag voor de KVMO een feestelijke dag. We vieren tijdens het jubileumjaar gezamenlijk de oprichting van onze vereniging, vandaag met dit symposium over de Toekomst van de Koninklijke Marine. Ik zal in mijn 'maidenspeech' aandacht vragen voor een aantal zorgpunten van de Marine en haar personeel. Dit met één doel: toekomstperspectief voor zowel de Marine als haar personeel. De boodschap die ik vandaag zal uitspreken is wellicht wat somber en past misschien niet helemaal bij het feestelijke karakter van deze dag. Maar ik ben dat aan onze oprichters, mijn voorgangers en uiteraard onze leden, verplicht.

Toekomstperspectief hadden ook onze oprichters voor ogen. Het was voor hen onverteerbaar dat de schuld van de scheepsramp bij CDT LTZ1 Van der Aa en zijn bemanning werd gelegd terwijl het algemeen bekend was dat de Adder niet zeewaardig was. Hoe kon het gebeuren dat de Adder pas na drie dagen werd vermist? Onze oprichters stonden op en hadden een visie: het bundelen van de krachten om er voor te zorgen dat dit nooit meer zou gebeuren.

Drie dagen ongemerkt vermist zijn is voor de hedendaagse '*near real time*' generatie moeilijk te bevatten. We zijn er aan gewend dat we door de dekkingsgraad van het mobiele netwerk altijd bereikbaar zijn en dat we niet meer verdwalen dankzij het GPS-signaal dat precies aangeeft waar we zijn en ons vertelt hoe we bij ons '*waypoint*' moeten aankomen. Dit laatste, waarschijnlijk ook voor u herkenbaar, zorgt voor aanzienlijk minder stress in de auto.

Aan boord van de Adder zal zich dan ook de nodige stress hebben gemanifesteerd toen het schip voor de kust van Scheveningen in grote problemen kwam. Herkenbare stress die zich vandaag de dag ook voordoet als de watersporter er tot zijn verbazing achter komt dat 112 met zijn mobiel niet bereikbaar is vanwege dekkingsgraadproblemen en men dacht een marifoon niet meer nodig te hebben.

Technologische ontwikkeling

Sinds 1883, ongeveer 8 generaties marineofficieren, is er veel veranderd. Onze oprichters zouden hun ogen uitkijken als ze heden ten dage aan boord van onze

schepen een kijkje konden nemen. De innovatie gaat zeer snel. Soms zo snel dat ook wij moeite hebben om dit bij te kunnen benen. Zoals wij hier vandaag bijeen zijn, zitten er 4 generaties in de zaal. Generaties met ieder hun eigen dynamiek. Er is echter één ontwikkeling die voor ons allen herkenbaar is: als gevolg van de technologische voortgang worden de bemanningen aan boord van schepen steeds kleiner. Innovatie moet dan ook in dit kader gezien worden als synoniem voor minder personeel.

Laat ik hier iets dieper op ingaan. In 70 jaar tijd is de bemanning van ongeveer 957 aan boord van de kruisers verminderd tot 160 aan boord van het LCF. De nieuwe Oceaan-going Patrol Vessels hebben nog maar circa 50 vrouwen en mannen aan boord. Laat ik duidelijk zijn: de innovatieve ontwikkelingen zijn voor de Marine essentieel voor haar voortbestaan. We zijn immers een organisatie die zwaar leunt op technologie. Gezien de snelle technologische ontwikkelingen is het zelfs niet ondenkbaar dat mijn generatie het wellicht nog gaat meemaken dat het aantal bemanningsleden de nul gaat naderen. Deze onbemande autonome schepen zullen misschien vanuit een commandocentrum '*near real time*' worden bestuurd. Als deze schepen operationeel worden ingezet zal de bemanning alleen nog maar bestaan uit specialisten, die reparaties uitvoeren of voorkomen dat het schip via de systemen wordt gehackt.

De snelle technologische ontwikkelingen brengen echter óók een aantal punten van zorg voor het personeel met zich mee. Vanwege de steeds kleiner wordende bemanning zal er extra aandacht moeten zijn voor de veiligheid aan boord van onze schepen. Daar waar in het verleden de bemanning zodanig was dat alles dubbel werd uitgevoerd, (Brandaverijploeg 1 t/m 4 zal menigeen in de zaal bekend voorkomen) is dit vandaag de dag niet meer zo. De veiligheid aan boord van onze nieuwe schepen is voor een groot deel geautomatiseerd. Logisch gezien de technologische ontwikkeling, maar hierin schuilt wel een gevaar. Als een schip in het hogere geweldsspectrum wordt ingezet zou het zo maar kunnen dat bij averij geautomatiseerde systemen niet meer volledig functioneren.
Het aantal handen aan boord wordt dus steeds minder terwijl de schepen niet veel kleiner worden. In de bedrijfsvoering ontstaan hierdoor een aantal knelpunten. Bijvoorbeeld het onderhoud of schoonschippen. Hier zullen oplossingen voor gevonden moeten worden want het is nu eenmaal niet mogelijk om al varende iedere avond een schoonmaak- of onderhoudsploeg te laten invliegen. Ik ben benieuwd hoe dit wordt opgelost want het inzetten van de staf voor allerhande schoonmaakwerkzaamheden is wat mij betreft een brug te ver.

De opbouw van het personeelsbestand

Door innovatieve ontwikkelingen is het mogelijk om meer te presteren met minder personeel. Minder personeel, maar aan dit personeel worden wel andere kwalitatieve eisen gesteld. Als we naar de ontwikkeling van de afgelopen 70 jaar kijken dan zien we dat het aantal functies voor de manschappen zowel op het land als aan boord sterk afneemt. Dit is een logische ontwikkeling gezien de innovatie maar komt ook door veranderingen van het voorzieningenniveau aan boord van onze schepen. Innovatie heeft als neveneffect dat er op grote schaal een verschuiving plaatsvindt van laagwaardige naar hoogwaardige werkzaamheden. Is deze tendens ook bij Defensie waarneembaar? Nee, dit is niet het geval. Ingegeven door de bezuinigingen is het in de beginjaren 90 van vorige eeuw bedachte plan om de personeelspiramide platter te maken afgestoft. Dit plan had tot doel de personele exploitatie te verminderen door deze plattere piramide.

Dit is een fundamentele denkfout want, gezien de technologische ontwikkelingen en de verschuiving naar hoogwaardigere werkzaamheden, moet de vraag worden



'Gezien de technologische ontwikkelingen en de verschuiving naar hoogwaardigere werkzaamheden moet de vraag worden gesteld of de Koninklijke Marine op termijn nog wel zowel kwalitatief als kwantitatief het juiste personeel in dienst heeft om haar taken goed te kunnen vervullen'.

gesteld of de Koninklijke Marine op termijn nog wel zowel kwalitatief als kwantitatief het juiste personeel in dienst heeft om haar taken goed te kunnen vervullen. De ingevoerde numerus fixus leidt tot beperking van loopbaanmogelijkheden met als gevolg dat onze jonge toppers 'eieren voor hun geld kiezen' of nog erger: dat de jonge toppers niet meer aanmonsteren omdat de arbeidsvoorwaarden niet meer concurreren met de markt. Het zal u niet verbazen dat ik mij, als voorzitter KVMO, zorgen maak over deze ontwikkeling. Het is echter aan de defensietop om hier adequaat op in te spelen. Ik ben dan ook benieuwd wat er op dit punt in de visie komt te staan. Ik heb het gevoel dat dit in de visie gaat ontbreken en dat het weer hoofdzakelijk over centen gaat.

Reorganiseren met visie

De afgelopen jaren is Defensie van de ene reorganisatie overgegaan naar de andere. De defensiemedewerker is reorganisatie moe omdat iedere twee á drie jaar zijn functie op de tocht staat. Gezien de economische crisis waarin Europa zich bevindt is het niet verwachtbaar dat er de komende jaren extra geld richting Defensie zal stromen om de kaalslag van afgelopen jaren te repareren.

Onlangs is uit een verandermonitor gebleken dat 29% van het defensiepersoneel nog een toekomst voor zichzelf bij Defensie ziet

Integendeel! Er zullen nog een aantal pijnlijke besluiten moeten worden genomen. Pijnlijke besluiten die op korte termijn duidelijk zullen worden. Bovenop de 1 miljard van Hillen komen de tussentijdse extra bezuinigingen van de kabinetten Rutte I en II. In de politiek worden op dit moment semantische woordspelletjes gespeeld of het hier extra bezuinigen betreft. Voor het defensiepersoneel maakt dit laatste niets uit: Defensie zal naast de Hillen-bezuinigingen worden geconfronteerd met een taakstelling van ruim 400 miljoen euro. Bezuinigingen die waarschijnlijk nog dieper in het beenmerg zullen snijden en wederom gevolgen zullen hebben voor onze operationele eenheden. Dit terwijl de onzekerheid in de wereld steeds verder toeneemt zoals onlangs in de Strategische monitor 2013 door Clingendael werd bevestigd.

Ik acht verder snijden dan ook onverantwoordelijk en juist vanuit de geschiedenis van de KVMO waarschuw ik daar weer voor, zoals vele voorzitters voor mij steeds deden. Ik vrees echter dat ondanks het grotere risico van onveiligheid de boekhouder wederom leidend is in het proces. De vraag die dan ook hardop moet worden gesteld is of er wel sprake kan zijn van een visie. Een visie is wat mij betreft een ambitieus beeld hoe een organisatie er in de toekomst uitkomt te zien, die toekomst en perspectief biedt. Een visie zou in mijn ogen inspirerend moeten zijn. Iets waar het defensiepersoneel haar schouders onder zou willen zetten om naar deze ambitieuze toekomst toe te werken. Ik hoop dan ook van ganser harte dat er werkelijk sprake zal zijn van een visie. Een visie die de negatieve spiraal gaat doorbreken. Dit laatste is hard nodig.

Onlangs is uit een verandermonitor gebleken dat 29% van het defensiepersoneel nog een toekomst voor zichzelf bij Defensie ziet. Dit heeft alles te maken met de grote onzekerheid waarin het personeel zich op dit moment bevindt. Als ik deze onzekerheid leg naast het jaarlijkse onderzoek van de Intermediair naar de aantrekkelijkste werkgever dan zie ik duidelijke parallellen. In het onderzoek onder hoogopgeleiden gaf in 2013 maar liefst 66% van de respondenten op de vraag 'wat is uw ambitie over vijf jaar' het antwoord 'gelukkig zijn'. In de top vijf van aantrekkelijkste arbeidsvoorwaarden staat baanzekerheid, maar bijvoorbeeld óók een goede balans tussen werk en privé.

De wijze waarop onze minister haar visie gaat brengen wordt voor Defensie cruciaal. Gaat zij de negatieve spiraal doorbreken of wordt het "oude wijn in nieuwe zakken". Als de visie wederom leidt tot het afstoten van operationele capaciteiten, grote nieuwe reorganisaties en extra gedwongen ontslagen dan zou dit kunnen leiden tot een *'point of no return'*. Deze maritieme term houdt in dat de het schip zo scheef ligt, slagzij, dat het water vrij door (dek) openingen naar binnen kan stromen. Op dat moment is het schip tot zinken gedoemd en zal de bemanning het schip verlaten. Net zoals bij de Adder toen het potdeksel was weggeslagen en het zeewater vrij naar binnen kon stromen. Voor de bemanning van de Adder was er helaas geen redden meer aan: zij vonden allen de verdrinkingsdood.

In de visie zal ongetwijfeld aandacht worden besteed aan de werving en behoud van militairen. De koepelorganisatie GOV|MHB, waarvan de KVMO deel uitmaakt, heeft Defensie het afgelopen jaar erop gewezen dat de irreguliere uitstroom en dus een kennis- en ervaringsverlies, gevaarlijke vormen begint



aan te nemen. Wij hebben het signaal afgegeven dat Defensie zich moet gaan richten op het behoud, boeien en binden van haar personeel. Dit om te voorkomen dat Defensie onder de kritieke massa komt maar ook om het personeel weer perspectief, baanzekerheid en dus geluk te bieden. Zolang het defensiepersoneel , hoe loyaal het ook is, niet goed in zijn vel zit zal het niet beter gaan met de werving en het defensie-imago. Immers, gemotiveerde defensiemedewerkers zijn de beste wervers en ambassadeurs. Ik ben dan ook benieuwd wat de visie van onze minister is op dit punt. Onze werkgever heeft als gevolg van het kabinetsbeleid op arbeidsvoorwaardelijk vlak de laatste tijd weinig te bieden.

De afgelopen jaren is de loonontwikkeling minimaal. Daartegenover wordt de defensiemedewerker net als ieder ander geconfronteerd met stijgende lasten die leiden tot een aanzienlijke koopkrachtachteruitgang. Echter, ten opzichte van de private sector hebben de ambtenaren te maken met een extra nadelig effect: in plaats van loonsontwikkeling worden zij op regelmatige basis geconfronteerd met een nullijn. Loonsverhoging is voor hen een bijzonderheid geworden. Wat met dit ene woordje, nullijn, wordt op jaarbasis 1 miljard bezuinigd. Het eerder benoemde geluk zal bij Defensie dus niet worden gevonden in 'geld'. Echter, dit kan wel worden gevonden in uitdagend werk en baanzekerheid. Ik roep de minister dan ook op om hier maximaal op in te zetten en alle beschikbare middelen aan te boren om gedwongen ontslagen te voorkomen. De KVMO zal haar denkkracht hier maximaal voor ter beschikking stellen.

Solidariteit en arbeidsvoorwaarden

130 jaar geleden is de KVMO vanuit een solidariteits-gedachte opgericht. Tijdens de oprichtingsvergadering zaten jong en oud, net als nu, in de zaal. Jong en oud met gezamenlijke en soms conflicterende belangen. Ik bespeur vandaag de dag de tendens dat er een podium wordt gecreëerd voor een intergenerationele strijd. Een volgens mij ongewenste strijd die het kabinet, verzekeringsmaatschappijen maar ook de werkgevers soms goed uitkomt. Het motto 'vroeger was alles beter' en de veronderstelling dat oudere werknemers deze verworvenheden niet ten faveure van jongere werknemers willen opgeven wordt dan ook te pas en te onpas ingezet om de intergenerationele strijd aan te wakkeren. Het gaat vandaag de dag steeds meer over het hier en nu en discussies worden veelal ingegeven door de schaarste aan arbeidsvoorwaardelijk geld. Deze schaarste heeft tot gevolg dat de druk op onze arbeidsvoorwaardelijke voorzieningen steeds groter wordt. Vanuit de politiek wordt onder druk van de bezuinigingen steeds vaker verwezen naar zelfredzaamheid. 'Zelfredzaamheid', door sommigen ook wel de afbraak van ons sociale stelsel genoemd, zal veelal tot gevolg zal hebben dat 'verworven rechten' de komende jaren zullen worden beperkt en misschien wel geheel zullen gaan verdwijnen voor bepaalde groepen. Als u het nieuws volgt dan zult u net als ik tot de conclusie komen dat de rek uit het 'sociale stelsel' is en dat er naar oplossingen moet worden gezocht.
Dit wordt de uitdaging voor de komende tijd.
Door externe factoren piept en kraakt ons



'Defensie moet zich gaan richten op het behoud, boeien en binden van haar personeel'.

ALGEMENE VERGADERING 2013

arbeidsvoorwaardensysteem. Er is volgens mij maar één manier om dit probleem intergenerationeel op te lossen: de sociale partners zullen een stip op de horizon moeten plaatsen. Wat de KVMO betreft is dit 2025. Doel van deze stip is gezamenlijk een nieuw P-systeem inclusief arbeidsvoorwaarden op te zetten, dat de tand des tijd voorlopig kan doorstaan. Dit nieuwe systeem kan alleen maar tot stand kan komen als de sociale partners elkaar vertrouwen en in alle rust aan dit dossier kunnen werken. Zodra het systeem is vastgesteld, gaan we kijken hoe de transitie naar het nieuwe systeem kan worden aangelopen. Dit kan inhouden dat bepaalde elementen eerder worden ingevoerd dan andere afhankelijk van de urgentie. Echter, alles moet in samenhang worden bezien. Immers, er zullen winnaars en verliezers zijn bij een overgang naar een nieuw systeem. Een nieuw P-systeem dat rekening houdt met zowel de jongeren als ouderen.

Ons stelsel van arbeidsvoorwaarden bestaat uit honderden bouwstenen die gezamenlijk het stelsel vormen. Dit stelsel omvormen zal een zeer uitdagend karwei zijn voor de sociale partners: omdat er sprake zal moeten zijn van een juiste balans tussen oud en nieuw met als eindresultaat een aantrekkelijke werkgever en werknemers met een toekomst in hun eigen handen.

Afsluiting

De KVMO bestaat 130 jaar. De oprichters van onze vereniging hebben een goed fundament gelegd en daar zijn we hen nog steeds dankbaar voor. We hebben als



De komende en gaande voorzitter van de KVMO. KTZA Rob Hunnego (rechts) werd door KLTZ Marc de Natris bedankt voor zijn inzet voor de vereniging.

marineofficieren intergenerationeel één ding gemeen: we hebben allen een donderblauw, of donkerblauw met rode bies, marine hart. Ik durf te stellen dat als we met zijn allen dit bijzondere hart laten kloppen er altijd een toekomst zal zijn voor 'onze' Marine. Iemand met zo'n hart, die zich de afgelopen jaren in bijzonder heeft ingezet voor een op haar taak berekende Marine, is mijn voorganger Rob Hunnego. Ik verzoek Rob naar voren te komen om hem namens u allen nog één keer te bedanken en hem in het wel verdiende 'zonnetje' te zetten. <

CARTOON





THEMA
TOEKOMST VAN DE KONINKLIJKE MARINE

Vice-admiraal Matthieu Borsboom tijdens het KVMO-Jubileumsymposium:

“Marine-DNA zit diep verankerd”

De Vereniging tot Behandeling van de op de Zeemacht betrekking hebbende Onderwerpen werd 130 jaar geleden opgericht. Inmiddels heet het ensemble Koninklijke Vereniging van Marineofficieren. Binnen de vereniging draait alles om meedenken over de toekomst van het bedrijf. Commandant Zeestrijdkrachten vice-admiraal Matthieu Borsboom prijst zich gelukkig met deze denktank en herkent in de constructieve benadering van zaken het onmiskenbare ‘Marine-DNA’.

“De leden van de Koninklijk Vereniging van Marineofficieren (KVMO) bespreken onderwerpen die betrekking hebben op de KM, onder meer in het Marineblad, op symposia of gewoon in de Longroom”, aldus admiraal Borsboom. “Dat gebeurt kritisch, maar altijd gericht op het verbeteren van bedrijfsvoering, materieel en personeelsbeleid. Kortom, tot verbetering van ons product: het leveren van gevechtskracht, op en vanuit zee. De KVMO is er vóór de marine, maar is niet van de marine. Onafhankelijk, maar met veel inhoudelijke kennis van de KM.”
Dat de gemiddelde marineofficier begaan is met de toekomst van het krijgsbedrijf, daarvan is de vlagofficier overtuigd. Een voorbeeld: “Kapitein-luitenant-ter-zee van de Technische Dienst Sander van Luik schreef onlangs een uitgebreide brief aan de Minister van Defensie. Dit oud-lid van het hoofdbestuur van de KVMO stelde in een positief-kritisch betoog niet alleen vragen over het ‘waarom’ van Defensie, maar benoemde ook wat hij ziet als een betere aanpak van bepaalde zaken. Hij pleit er met name voor om de negatieve spiraal te doorbreken. Ik vind dit typerend voor een marineofficier.”

Unieke informatie

Nu en in de toekomst is er veel werk te verzetten voor de KM, realiseert Borsboom zich. “Dankzij innovaties kunnen wij – ook in krappe tijden – blijven voorzien in de grote behoefte aan maritieme middelen die geschikt zijn voor het vervullen van een grote diversiteit aan taken. Deze zijn van een direct belang voor de welvaart van Nederland. Ons land heeft een groot belang bij een vrij gebruik van de zee. Dit betekent niet alleen scheepvaartroutes vrijhouden van mijnen, piraten, vijandige onderzeeboten of blokkades. Het gaat namelijk om zorgdragen voor veiligheid op en vanuit zee, dichtbij en ver van huis, in de breedste zin van het woord.”
Dit optreden houdt in dat de marineman en -vrouw vaak ver weg en lang van huis opereert, weg van partner, kinderen, familie en vrienden. Wat drijft de marineman of -vrouw om dit toch te doen? “Ik noem dit ‘Marine-DNA’; een voor het blote oog onzichtbare structuur die bepaalt wie wij zijn en hoe wij handelen. DNA is een molecuul dat bestaat uit lange strengen. Deze zijn opgebouwd uit nucleotiden en de volgorde daarvan legt unieke,

erfelijke, informatie per individu vast. Marine-DNA bestaat volgens mij uit drie specifieke strengen: krijger, koopman en diplomaat. In mijn beeld heeft iedere individuele marineman of -vrouw een specifieke combinatie van deze strengen. Daardoor levert eenieder een unieke bijdrage aan de organisatie."

Sociale snelkookpan

Waar biologisch DNA vastligt vanaf de conceptie, is dit voor Marine-DNA niet het geval, beweert Borsboom. "Dit is latent aanwezig en wordt pas geactiveerd binnen de marine. Reeds bij het aantreden wordt het personeel de normen en waarden van de marine bijgebracht. Deze normen en waarden zijn noodzakelijk om te overleven op zee. Tot in de finesses beoefenen we brandpiket en averijrol om – als het onverhoopt zover komt – blindelings te kunnen vertrouwen op iedere schakel in de keten. Op zee is er verder niemand die je helpt, behalve de mensen om je heen."
Als basis voor het waardesysteem noemt de vlootvoogd de 'Instructiën voor de Baksmeesters en het Baksvolk' van luitenant-admiraal Van Kinsbergen uit 1782. "De bak is van oudsher een instrument voor het overbrengen van discipline en marinemores op nieuwelingen in de marine. Door een gemeenschappelijke achtergrond ontstaat kameraadschap en saamhorigheid. Ook de specifieke omgeving van de marine draagt bij aan de vorming van Marine-DNA. Aan boord van een schip, maar ook bij de mariniers, zijn we 24-uur per dag op elkaar aangewezen. Dagen, soms maanden achtereen. Het isolement van de buitenwereld, de uniformiteit, voortdurende controles en hiërarchische verhoudingen creëren een sociale snelkookpan waarin het DNA vorm krijgt."

Eenheid in verscheidenheid

"Toch maakt het proces van DNA-vorming ons niet tot eenheidsworst", haast admiraal Borsboom te zeggen. "We handelen in bepaalde situaties hetzelfde, maar blijven individuele denkers." Als product van deze 'eenheid in verscheidenheid' noemt Borsboom de brochure STORM, opgesteld door de onderofficieren van de KM en gebaseerd op de Beleidsvisie Onderofficieren. "STORM staat voor Samen, Trots, Open & eerlijk, Respect en Maritiem en geeft een kapstok voor gesprekken en onderlinge discussie over deze onderwerpen. Het Korps Mariniers heeft eveneens extra aandacht besteed aan het onderscheidend vermogen, aan hun specifieke DNA. Dit heeft geresulteerd in drie korpswaarden: verbondenheid, kracht en toewijding. Deze definiëren waar de individuele marinier en het Korps voor staan, hoe ze bekend willen staan en hoe ze samenwerken. Zowel STORM als de korpswaarden benoemen de saamhorigheid en de trots. Trots op de Koninklijke Marine, maar zeker ook op de eigen bijdrage aan de KM."

Voedingsbodem wegnemen

Volgens de Commandant Zeestrijdkrachten vragen de hedendaagse missies van de KM nadrukkelijk om de combinatie van krijger, koopman en diplomaat. "De activiteiten van onze eenheden bij Somalië zijn duidelijk gericht op de ondersteuning van de handel. Het is ook regelmatig nodig om op te treden als krijger. De bevrijding van MS Taipan is hierbij een sprekend voorbeeld, maar er zijn veel meer incidenten geweest waarbij schepen en *Vessel Protection Detachments* (VPD's) geweld moesten gebruiken. Minder bekend bij het Nederlandse publiek is de diplomatie die onze schepen daar bedrijven. Zoals in het geval van *Key Leader Engagements*: gesprekken met relevante regionale *stakeholders*, om te komen tot verbeteringen in de leefomgeving die de voedingsbodem voor piraterij wegnemen. We besteden ook veel aandacht aan het leggen van relaties met de marines en kustwachten in deze regio. Zij zijn continu ter plaatse en kunnen zo problemen in de kiem smoren. Aan de Westkust van Afrika zal Zr.Ms. Rotterdam dit najaar hier een bijdrage aan leveren. Ook zal het schip zich

Eenieder op unieke wijze krijger, koopman en diplomaat

toeleggen op hulpverlening aan de gewone burger, door bijvoorbeeld medische spreekuren te houden. Dit maakt eveneens deel uit van de genoemde diplomatie. De term '…vanuit zee' uit ons missiestatement gaat dus verder dan alleen met een landingsvaartuig tussen schip en strand opereren."

Triple A

En dan nog een keer het element koopman: "Onze huidige schepen zijn een toonbeeld van innovatie", stelt Borsboom trots. "Voor veel marines geldt de Koninklijke Marine als een *benchmark*. Zij kijken met bewondering hoe wij met het beschikbare budget, het beperkte aantal mensen, in een beperkte tijd een zeer hoogwaardig product leveren. De Nederlandse koopmansgeest – op inventieve wijze zoveel mogelijk rendement halen uit beschikbare middelen – draagt nog steeds bij aan het product van de marine. De KM draagt met gebruikerservaring en als *launching customer* ook bij aan



Admiraal Borsboom aan het woord.



de kennis en marktpositie van de Nederlandse maritieme industrie. Ik gebruik hiervoor graag het acroniem *Triple A*. Dat staat voor *Active, Adaptive & Affordable*. Onze eenheden zijn actief, worden wereldwijd en voortdurend ingezet voor wezenlijke taken zoals mijnenjagen, antipiraterij- en counterdrugs-operaties. De eenheden zijn *adaptive*; we betrekken de VPD's en *Enhanced Boarding Elements* uit reguliere marinierseenheden. En de Hydrografische Opnemings Vaartuigen worden structureel ingezet om de zeebodem in kaart te brengen, maar ondersteunen ook expeditionaire operaties. De huidige bredere inzet van bijvoorbeeld de *Landing Platform Docks* en de bevoorrader stond eveneens niet in de behoeftestelling, maar de platformen maken het mogelijk en het blijkt een wezenlijke aanvulling op onze capaciteit. Wat *affordable* ten slotte betreft: de marine kost jaarlijks minder dan 700 miljoen euro en wordt hiermee continu opgewerkt en volledig inzetbaar gehouden."

Innoveren en optimaliseren

De admiraal realiseert zich dat zijn marine alleen met dit budget rond kan komen dankzij de koopmansgeest en een warme relatie met de industrie en de kenniscentra ten einde innovatief te blijven. "Deze 'Gouden Driehoek' levert niet alleen de marine, maar alle partners veel op. Net als oud-premier Balkenende ooit, zie ik hierin een voortzetting van de 'VOC-mentaliteit'; er samen voor gaan, ook op terreinen waar de paden nog niet getreden zijn. De lijst van innovaties die we gezamenlijk bereikt hebben is indrukwekkend. Denk hierbij aan onze onderzeeboten met snuivermast, sterk gereduceerde bemanningen door verregaand geïntegreerde sensor-, wapen- en commandosystemen en geïntegreerde mast. Ook de SMART-ELR, met de mogelijkheid om, zonder voorwaarschuwing van satellieten, op grote afstand ballistische raketten te detecteren, hoort in dit rijtje."

Krijger, koopman, diplomaat; de verwevenheid van deze aspecten maakt de marine bijzonder en de marineman en -vrouw zeer speciaal, oordeelt de admiraal. " Toch zijn we niet in onszelf gekeerd. Wij kijken niet alleen achteruit, maar ook vooruit en blijven innoveren en optimaliseren. Zo wordt de bedrijfsvoering aan boord continu geoptimaliseerd. Ondertussen onderzoekt een projectteam de samenvoeging van de Technische en Elektrotechnische Dienst, mogelijk onder de nieuwe naam 'Materieelsdienst'. Ook het Korps Administratie en de Logistiek Dienst werken aan een nieuw concept om toekomstige uitdagingen aan te kunnen."

Wervingsinstrument

Ook nu ziet de KM zich al voor grote uitdagingen gesteld; vanaf 8 juli gaat de marine invulling geven aan een goed gevulde 'orderportefeuille', de inzet van onze eenheden, maar wel met 1.955 functies minder. "Het afstoten van een tanker en vier mijnenbestrijdingsvaartuigen zorgt dat Defensie minder eenheden kan inzetten. Het merendeel van de reductie in functies gaat echter ten koste van de ondersteunende diensten op de wal. Automatisering, zoals met het programma SPEER, moet dit mogelijk maken. De inrichting van de nieuwe organisatie is verder mede bepaald door de *Numerus Fixus*, waarbij strakke kaders gesteld zijn aan het aantal personeelsleden in een bepaalde rang. De basis van de organisatie zal hierdoor breder worden, met relatief meer personeel in lagere rangen. Door het Flexibele Personeel Systeem zal hier ook een grote roulatie in zitten. Er zal voortdurend personeel de Koninklijke Marine in- en uitstromen. We moeten dan ook veel mensen werven, omdat er continu Marine-DNA de maatschappij instroomt. Dit kunnen we vervolgens weer goed gebruiken als wervingsinstrument voor het enthousiasmeren van jonge mensen als toekomstige collega's."

Admiraal Borsboom is ervan overtuigd dat het Marine-DNA ook in de toekomst onderscheidend zal blijven bij de werving. "De combinatie van krijger, koopman en diplomaat, binnen zowel de organisatie als het personeel, draagt bij aan het kwaliteitsproduct van de Koninklijke Marine. Daarnaast geeft het ook het personeel dat moet uitstromen een goede basis voor hun toekomst. Mensen met Marine-DNA zijn gewild op de arbeidsmarkt; daar mogen we trots op zijn. En wat de KVMO ten slotte betreft: de positiefkritische geluiden die uit deze belangrijke vereniging naar voren komen, blijven heel belangrijk bij het bewaken van alle genoemde processen, nu en in de toekomst." <



THEMA
TOEKOMST VAN DE KONINKLIJKE MARINE

J. de Jong, manager Ships MARIN, over de relatie KM-MARIN:

Een slagvaardige symbiose!



Onderstaande bijdrage is de schriftelijke weergave van de presentatie die ir. J.H. (Johan) de Jong van MARIN (MAritime Reserach Institute Netherlands) heeft gegeven tijdens het KVMO-symposium op 13 juni 2013.

Ziet MARIN, als maritiem onderzoekinstituut, een toekomstperspectief voor de KM en zo ja, welke? Uiteraard ziet MARIN een toekomstperspectief en daarmee een perspectief voor MARIN zelf! De Koninklijke Marine, als een van de mede-initiatiefnemers voor de oprichting van het MARIN in 1932, speelt een grote rol in het functioneren van MARIN en omgekeerd. Dat eerste zult u direct aannemen; het laatste hoop ik te met deze bijdrage aan te tonen. Daartoe eerst een inkadering en korte terugblik.

Inkadering

Om met het eerste te beginnen. U verwacht geen officiële visie van MARIN over het bestaansrecht van de KM en hoe die eruit zou moeten zien. Ik zal me dan ook beperken tot de randvoorwaardelijke rol die MARIN in de toekomst van de Marine denkt te kunnen spelen. Ik zal me niet uitspreken over wat meer principiële keuzes waar de politieke over gaat. Overigens ben ik persoonlijk wel van mening dat de inhoud van de beide rapporten van het HCSS[1 en 2] aangaande waarde van Defensie en de rol van kennis zeer to the point zijn en een uitstekende aanzet vormen tot, deels reeds lopende, ontwikkelingen waarin samenwerken het kernwoord is. Ik zie in deze rapporten aspecten genoemd van de zich wijzigende missie van de KM die voor de visie van MARIN op haar rol daarin van belang zijn. Welke aspecten zijn dat?

1. Toenemende activiteiten op zee. Sinds 2000 vertoont de omzet van MARIN een voortdurende groei en dit ondanks een nog steeds aanhoudende dip vanaf 2008 in de gewone handelsvaart. Een deel van de verklaring voor deze groei is dat, naast de groeiende aandacht voor zuiniger varen, zoals door de IMO via energy efficiency design index (EEDI) wordt afgedwongen, de civiele activiteiten enorm zijn toegenomen. Te noemen valt naast een algehele toename van het goederen transport op zee (niet noodzakelijk in aantallen schepen):

- de voortdurende ontwikkeling van veel kleinere gas en olie velden;
- de nieuwe wingebieden in steeds extremere omstandigheden;

- de winning van golf-, wind- en getijdenenergie;
- de opsporing en winning van nieuwe delfstoffen anders dan energie;
- het algemene onderzoek op zee ten dienste van de hiervoor genoemde activiteiten en het klimaat.

De hierbij behorende transporten van mensen, (zware en kostbare) ladingen en de aanleg en installaties van gerelateerde systemen ((pijp)leidingen, windmolens, getijden turbines etc.) hebben een enorme toename van scheepsbewegingen en daarmee van de belangen op zee veroorzaakt. Er is geen reden om te verwachten dat dit minder gaat worden. Een en ander nog los van de toegenomen intensiteit en diversiteit van aan veiligheid verbonden bewegingen op zee.
Nog weinig genoemd, maar de verwachte zeespiegel rijzing zal specifiek de rol van de Nederlandse baggeraars wereldwijd potentieel nog groter maken en daarmee de al bestaande bescherming van de Nederlandse belangen verder uitbreiden. Dit gecombineerd met de constatering dat de maritieme rol van Nederland in tal van offshore activiteiten, ook buiten onze eigen EEZ[3] moeilijk onderschat kan worden.

2. Van Uni-focaal naar multi-focaal en in snel wisselende decors. Dus de '*time to mission*' voor platform ontwerpen is korter geworden. De lineaire *technology push* gedreven ontwikkeling is ingewisseld voor een meer *fuzzy technology pull* en die *pull* moet gedefinieerd worden. In het rapport wordt opgemerkt dat *technology push* steeds minder de bepalende factor is voor de noodzaak tot aanpassing van de marine capaciteiten. De nadruk op het snelste, stilste, verst reikende, meest geavanceerde wapenplatform is voorbij. Nu is het noodzakelijk dat een groter gewicht wordt toegekend aan het snel kunnen vertalen van een veelheid aan operaties, die het platform mogelijk moet kunnen gaan uitvoeren, naar de specificaties die daarbij horen. Dus wordt er minder gewicht toegekend aan de zeer specifieke uitwerking op de koude oorlog focus van weleer.
Deze eis tot multi-inzetbaarheid doet echter een veel groter beroep op de integratie van vooral de maritiem operationele functies van het schip en minder op die van de wapensystemen. Was vroeger het schip vooral een geïntegreerde drager van wapens, chargerend gezegd, nu lijken de wapens en signaturen voor een deel van de vloot minder belangrijk te worden ten gunste van het platform zelf dat, vanwege de vele direct maritiem operationele functies, om meer aandacht vraagt. Een constatering die enerzijds mogelijkheden biedt voor een groter beroep op civiele technieken maar die anderzijds het belang van vertaling van gevraagde operaties naar platformontwerp en organisatie aan boord verder onderstreept en dat laatste proces in een steeds kortere tijd te realiseren.
Ik kom er op terug bij de rol die ik voor MARIN en de overige instituten zie.

3. Beperktere budgetten ofwel meer *value for money*. Dit is geen nieuws maar wel een feit. Meer samenwerken is een deel van de oplossing voor het afdekken van een breder speelveld, dat ook nog sneller bespeeld moet worden en voor minder geld. Gelukkig is samenwerken de KM en het MARIN beiden niet vreemd. Het tweede aangehaalde rapport spreekt van eco systemen. Het marinebouwcluster is een succesvol voorbeeld van een publiek-privaat ecosysteem, waarin de partijen in de 'gouden driehoek' van overheid, industrie en -kennisinstituten elk unieke waarde toevoegen.

Samenwerken

MARIN heeft geen mening en dat hoeft ze ook niet te hebben over vormen van operationele samenwerking tussen marines. Is het p*ooling & sharing* of is het taakspecialisatie? Als ik het goed heb gelezen, lijkt *pooling* en *sharing* politiek de beste oplossing. Het zou een goede basis kunnen zijn als we met de keuze van de vaste p*ooling & sharing* partners ook rekening houden met complementariteit in kennis gebieden die nodig zijn voor de ontwikkeling van deze gezamenlijk in te zetten middelen. Een meer structurele samenwerking met die partijen in het ontwerp van deze middelen zou gezien de gewenste operationele afstemming ook niet onlogisch zijn.
Hiermee ben ik aangekomen bij de toekomst van de KM in relatie tot MARIN. De samenwerking op het gebied van verwerving. Het rapport 'Geen Maritieme Macht zonder Maritieme Kunde' geeft al aan welke kant het uit moet, namelijk via de inzet van het bestaande maritieme cluster, waarvan MARIN deel uitmaakt. Maar dat gebeurt al en dus noteert het rapport vooral zorgelijk dat dit succesvolle cluster door de afnemende financiering, die vooral langs concrete nieuwbouwprojecten loopt, zal verwateren met de afname van deze projecten:

Platformkennis is onmisbaar en dreigt verloren te gaan

> 'Dit succesvolle model staat echter onder druk. De zorg is dat door de bezuinigingen op de krijgsmacht essentiële kennis en kunde verdwijnt. De kortingen op de onderzoek- en ontwikkelingsbudgetten van Defensie treffen de onderzoeksinstituten zwaar. De bezuinigingen op de materieelprogramma's van de Marine vormen een bedreiging voor het innovatieve vermogen van de industrie.'

Het citaat[4] lijkt vooral zorgen uit te spreken over de instituten en de industrie maar ik zie een veel grotere zorg. Ik ben met u, die op Zr. Ms. schepen hebt gevaren, getuige geweest van de platformkennis in de diverse geledingen van de KM, die zelf garant stond voor een goede integratie van alle functionaliteiten, wapentechnisch zowel als vaartechnisch. En deze kennis dreigt verloren te gaan. Deze kennis is in mijn ogen onmisbaar. Deze platformkennis staat volop naast de door kennisinstituten en de industrie aangedragen kennis. Deze kennis is gebaseerd op een intensieve, directe terugkoppeling uit de vloot (vaak door ook zelf aan boord te zijn), op het uit te voeren onderhoud en op de betrokkenheid bij de vertaling van basis stafeisen naar de meer operationele definiëring daarvan. Het is juist die vertaling naar operationele eisen en het uiteindelijke ontwerp, die ik belangrijker zie worden nu de '*time to*

mission' korter wordt en de nadruk op de vaartechnisch aspecten van het platform aan belang wint t.o.v. de wapentechnische aspecten en de signaturen. Deze laatste zijn vaak incrementeel van karakter in hun ontwikkeling en dus relatief makkelijker in lange onderzoekslijnen vast te leggen. Bij een veelheid aan operationele eisen nu wordt ook de integratie zelf van deze soms conflicterende eisen relatief belangrijker.

De dragers van de ontwerpintegratie kennis rondom de platformen waren ook verantwoordelijk voor de snelle en effectieve implementatie van onderzoeksresultaten in het ontwerp. Ik herinner mij dat de US Navy in samenwerkingsprojecten uit het verleden daar jaloers op was. Voorbeelden daarvan zijn het *Rudder Roll*-Systeem, de nieuwe schroeven op de GW-fregatten met een sterk verhoogde cavitatie inceptie snelheid en de toepassing van kunststof sonardomes.
Deze zelfde dragers van de platform integratiekennis zijn ook de mede regievoerders in de aansturing van het bestaande maritieme cluster en in die functie onmisbaar voor de gevraagde snelheid en *value for money* in de invulling van steeds nieuwe operationele eisen. Deze regievoering betreft dan zowel het (project)onderzoek als de bewaking van relevante ontwerpaspecten en de onderlinge afstemming daarvan. Zij vormden - en moeten dat blijven doen - het stuwende hart in de maritieme cluster.

Natuurlijk is dit niet de enige voorwaarde voor een succesvol opereren van dit cluster. Tevens is nodig:
- excellerende instituten op belangrijke aspecten van de te verwerven middelen;
- budgetten;
- een compleet cluster (evt. samen met de P&S partners);
- een competitieve en geavanceerde industrie;
- aansluiting bij het overige industriebeleid;
- werkbare samenwerkingsvormen.

Samenwerkingsvormen

Belangrijke parameters in een samenwerking hebben betrekking op het bieden van kwaliteit in de vorm van kennis, faciliteiten en een beschermde omgeving, die veiligheid biedt of bescherming van competitieve kennis, of beiden. Voor beide aspecten is het nuttig onderscheid te maken in achtergrondkennis en direct toepasbare kennis.

De eerste is vaak pre-competitief en/of veiligheid ongevoelig. Deze laat zich gemakkelijk in een *Joint Industry Project*-vorm (JIP) vangen met veel (internationale) partners. Kenmerkend voor een JIP is het tijdelijk karakter, de focus en het pre-competitieve karakter. MARIN kent daar veel voorbeelden van (zie ook onder aan dit artikel, red]. Gegeven de grotere rol, die de industrie gaat spelen in de kennisborging, zal dit uitdagender worden en zal de regievoerder mogelijk keuzes moeten afdwingen, die enige mate van competitie toelaten. Hiermee kunnen deze JIP's dan ook meer op directe toepassing gerichte onderwerpen als focus hebben.
Tegelijkertijd vermindert de nieuwe rol van de Marine de veiligheidsgevoeligheid van een aantal onderwerpen en dat biedt weer meer ruimte voor deze vorm van samenwerking.

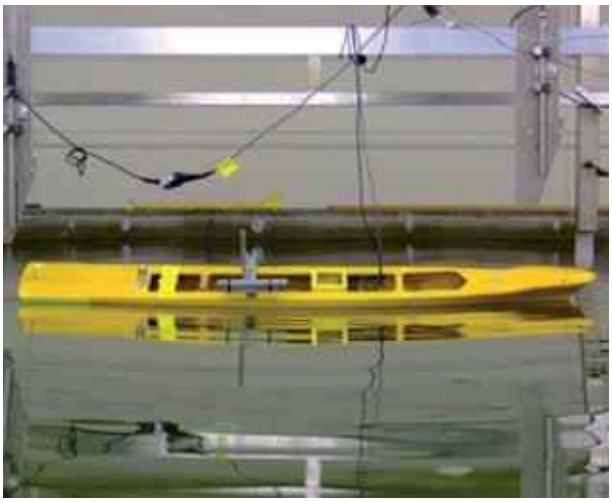
MARIN kent ook meerjarige samenwerkingsvormen, waarbij een grotere groep langdurig een veelheid aan onderwerpen op middellange-/langetermijn basis adresseert (CRS[5], CRN[6]). Dit zijn bij uitstek geschikte vormen voor kennisborging en introductie van nieuwe medewerkers in relevante kennisgebieden. Zowel de JIP's als de Coöperatieve meerjarige samenwerkingsvormen zijn internationaal.

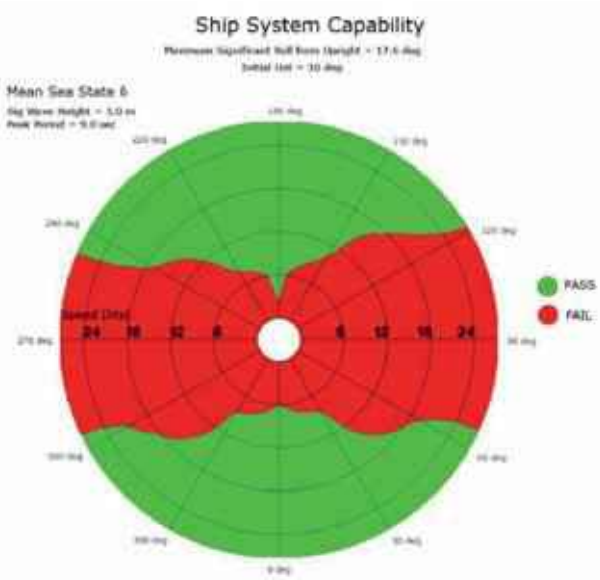
Van samenwerkingsvormen tussen marines op projectbasis bestaan ook veel goede voorbeelden. Vaker zijn deze onderwerpen veiligheidsgevoelig maar noodzakelijk is dat niet. Het lijkt zinvol om daar gericht naar te zoeken, op basis van gemeenschappelijke plannen en complementaire kennis en budgetten. Om hier flexibel op in te zetten zijn bestaande uitwisselingsprogramma's of overleggen tussen marines zeer bruikbaar. Ik denk aan de vroeger (mogelijk nog steeds) bestaande *Anglo-Netherlands Collaboration Project* en *Franco-Netherlands CP* en vergelijkbare platforms met Canada, VS en Duitsland. Vaak participeren ook universiteiten hierin. Het betreft soms lopende bouwprojecten. Er bestaan ook voorbeelden van een rol van de industrie in dergelijke projecten (Fast3, Actfast; beide rondom snelle, kleine schepen). Het is dan zaak goede afspraken te maken over de IP-rechten[7] van de marines rondom het gebruik van deze kennis door derden.

Op nationaal niveau worden momenteel plannen gemaakt om door middel van convenanten met de industrie, universiteiten en instituten tot meerjarige samenwerking te komen. Een goed streven om een groter deel van de specifieke marinekennis vast te houden. De nieuwe missies laten dat toe omdat veiligheidsaspecten voor een belangrijk deel van de te verwerven platforms minder dominant zijn. Maar opnieuw: de regie- en integratie-functie van de Marine blijft of wordt nog noodzakelijker. In die gevallen, waarin veiligheidsaspecten belangrijk zijn en samenwerking met andere marines wordt gezocht, zullen we in ad - hoc samenwerkingsverbanden ook buitenlandse industrieën moeten toelaten. Het is aan de regievoerder om daar voorstellen voor te doen, die dan door de betreffende instituten/industrieën uitgewerkt kunnen worden.

Hierna volgt een kleine greep uit lopende, en naar ik verwacht, toekomstige samenwerkingsprojecten.

De meerjarige Coöperatieve *Research*-programma Schepen (40+ jaar) biedt een palet aan rekengereedschappen op de terreinen schroefontwerp, zeegang en manoeuvreren en constructieve (belasting) aspecten. Het specifieke Coöperatieve *Research*-programma *Navies* (20+ jaar) heeft zich met name op een exclusief marinevraagstuk gericht: dat van de ultieme stabiliteit en stabiliteit van beschadigde schepen. De noodzaak om op dit vlak tot eigen, niet van de klasse bureaus afhankelijke stabiliteit voorschriften te komen,





Vervullingsberekeningen zijn altijd een belangrijk onderdeel geweest van het Research-programma Navies geweest.

vloeit voort uit de voor de marines specifieke operationele eisen, zoals blijvende functionaliteit ook na beschadiging. Vervullingsberekeningen zijn daar altijd een belangrijk onderdeel van geweest.

De programma's FAST en ACTFAST zijn lopende vormen van samenwerking waarin de belasting en bewegingsprestaties van snelle kleine schepen worden onderzocht. Bij deze kleine schepen komen eisen van snelheid, belastbaarheid van het schip in golven en de werkbaarheid voor de bemanning samen. Deze categorie schepen lijkt steeds belangrijker te worden en op alle genoemde aspecten kunnen en moeten deze schepen zich onderscheiden. Direct daaraan gerelateerd zijn de operaties vanuit de amfibische transportschepen, waarvan de verwachting is dat dit type schepen zich verder zal ontwikkelen in meerdere *launch and recovery*-type schepen. De actuele LAURA JIP, die op dit gebied loopt met een veelheid aan partners (vooral in de keten), vult hier een nuttige onderzoeksbehoefte waar standaardisering van de L&R apparatuur een belangrijke component van is.

De huidige onderzeebootprogramma's kenmerken zich eveneens in belangrijke mate door de verkenning van de operationele mogelijkheden van deze schepen, die ook vragen om een steeds bredere inzet. Recent zijn ook concrete kleine ontwerpmodificaties onderzocht met behulp van omstromingsberekeningen, die de mogelijkheid bieden om snel de consequenties van dergelijke wijzigingen te onderzoeken.

MARIN staat met andere instituten en de industrie klaar om de KM met deels unieke *navy* kennis en het vermogen om samen te werken te ondersteunen. Zij kan flexibel reageren op nieuwe korte termijn vragen maar ook een platform bieden aan nationale en internationale samenwerkingsvormen. <

Het LAURA JIP onderzoeksproject, waarin standaardisering van de launch and recovery-apparatuur een onderdeel is.



Noten

1 Geen Maritieme Macht zonder Maritieme Kunde, 2011, The Hague Centre for Strategic Studies.
2 De Waarde van Defensie, 2012,The Hague Centre for Strategic Studies.
3 Exclusieve economische zone.
4 Citaat uit 'Geen Maritieme Macht zonder Maritieme Kunde'.
5 Coöperatieve *Research*-programma Schepen.
6 Coöperatieve *Research*-programma *Navies*.
7 Het betreft hier intellectueel eigendom dat in het bezit is van de Marine en de samenwerkende partners. Echter, de inzet van deze kennis door derden kan mogelijk gewenst zijn vanwege concurrentiestelling.

'In het artikel 'Veiligheid op zee en privébewakers: Een voor de hand liggende partnership of onverenigbaar?' door Victor Enthoven, geplaatst in het Marineblad van mei 2013, lijkt de scheidslijn tussen opinie en bespreking van een rapport enigszins uit het oog te zijn verloren.


Veiligheid op zee en privébewakers:

Als een van de auteurs van het Clingendael rapport State or Private Protection against Maritime Piracy?, betreur ik het dat de redactie de auteurs niet vooraf de mogelijkheid heeft geboden om een naschrift op te stellen in hetzelfde nummer. Hoewel de redactie nu aangeeft begrip te hebben voor onze klacht aangaande het artikel, beroept zij zich op het feit dat het weliswaar een bespreking van het rapport betreft, maar in de vorm van een opiniestuk, waardoor zij geen verantwoordelijkheid draagt. Aangezien er ons als onderzoekers aan het Clingendael Instituut alles aan gelegen is, de onafhankelijkheid van ons onderzoek te garanderen, hecht ik er daarom sterk aan, alsnog een reactie te geven.

In het artikel stelt de heer Enthoven als eerste dat wij bij de vraag "*how to organise the protection of commercial shipping?*: onterecht een te beperkte invalshoek kiezen, door geen aandacht te besteden aan de andere aspecten van bescherming. Wie het rapport goed leest, kan echter constateren dat wij ons weliswaar op een specifiek aspect van de bescherming richten, maar niet zonder daarbij vast te stellen dat deze maatregelen in een breder kader van de aanpak van piraterij moeten worden gezien. Daarbij wordt in het bijzonder nog gewezen op de verplichting om de Best Management Practices 4 te implementeren, alvorens een schip überhaupt in aanmerking kan komen voor verdere bescherming door mariniers of private beveiligers. Wat Enthoven misschien niet weet, is dat het bij deze Best Management Practices gaat om allerhande preventieve maatregelen en aanpassingen die reders moeten treffen.

Belangrijker is echter, dat Enthoven de impressie doet ontstaan dat dit rapport in opdracht van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders is geschreven. Daar is geen sprake van. Clingendael is een denktank die op onafhankelijke wijze onderzoek uitvoert en zelfstandig tot conclusies komt. Wanneer in opdracht van derden onderzoek wordt gedaan, zal dat bovendien altijd in het rapport worden vermeld, waarbij ook dan overigens de opdrachtgever geenszins inspraak heeft in de conclusies van het onderzoek. Enthoven had deze informatie moeten checken. Temeer omdat Enthoven zijn aanname van zodanige importantie acht, dat hij deze ook in de conclusies nog maar eens herhaalt.

Tot slot, eind mei organiseerde Clingendael een seminar over "*International trends in regulating the use of private security companies against maritime piracy*". Dit seminar was – en dat was geen geheim – financieel mede mogelijk gemaakt door een privaat beveiligingsbedrijf. Gezien de korting op de financiële middelen die Clingendael ontvangt van de ministeries van Buitenlandse Zaken en Defensie, is Clingendael genoodzaakt – en dit is bovendien de uitdrukkelijke wens van de ministeries – financiering voor verschillende activiteiten elders te vinden. Dit kan alleen wanneer wij desondanks absoluut in kunnen staan voor de onafhankelijkheid van het onderzoek of het evenement. Het seminar in kwestie bood daarom een platform aan alle partijen – voor- en tegenstanders van private beveiliging – om hun ideeën naar voren te brengen, waarbij Clingendael op onafhankelijke en kritische wijze kan blijven bijdragen aan het publieke debat over actuele onderwerpen.'

Bibi van Ginkel

column



'Ik heb nooit gedacht dat die malle dingen daar nog steeds zouden zijn, want volgens mij is dat absoluut zinloos'. Oud-premier Lubbers bevestigde onlangs wat een publiek geheim was: er liggen Amerikaanse kernwapens opgeslagen in vliegbasis Volkel. Na zijn uitspraak buitelden Kamerleden over elkaar heen om opheldering te vragen en de zinloosheid van deze kernwapens nogmaals te onderstrepen. Een Kamermeerderheid had immers eerder een motie aangenomen die pleitte voor verwijdering van deze bommen. De regering zweeg maar de stemming is duidelijk: kernwapens zijn passé, relikwieën van de Koude Oorlog.

Het streven naar een kernwapenvrije wereld is een nobel doel, en is zelfs officieel vastgelegd in het non-proliferatieverdrag. Dit streven wordt breed gedragen in bijvoorbeeld Nederland, België en Duitsland. Maar in vooral kernwapenstaten denkt men daar anders over. Zo werd Obama's recente voorstel om het nucleair arsenaal te verminderen niet gereciproceerd door Poetin. Rusland is fel gekant tegen het raketschild en investeert in een sterke nucleaire afschrikking om de (vermeende) status als grootmacht waar te kunnen maken.

Landen zoals China en Pakistan breiden hun nucleair arsenaal juist stevig uit

Landen zoals China en Pakistan breiden hun nucleair arsenaal juist stevig uit. Anderen die wel hun kernwapens verminderen combineren dit toch even met een moderniseringsprogramma. Hiernaast neemt het aantal kernmachten toe: de oorspronkelijke vijf erkende kernwapenstaten worden inmiddels vergezeld door Pakistan, India, Israël en Noord Korea, die geen partij zijn (of zich voelen) bij het non-proliferatieverdrag. En dan is er nog Iran, wiens omvangrijk nucleair programma geen economische logica kent en wiens regering al tien jaar internationale inspecties frustreert. Mocht Iran ooit een kernwapenstaat worden, dan is een nucleaire wedloop in de regio een reëel risico.

Naast de bittere geopolitieke realiteit spelen de kernwapens op Volkel een belangrijke politieke rol in het NAVO-bondgenootschap. De NAVO is gebaseerd op *burden-sharing*: zowel kosten, risico's als verantwoordelijkheden worden gedeeld tussen de lidstaten. Nu alle Europese landen drastisch op hun krijgsmachten bezuinigen is de al bestaande kloof tussen de defensie-uitgaven van VS en die van de rest nog groter geworden. Wat betreft het delen van risico's laten de meeste Europese landen liever de VS de kastanjes uit het vuur halen. Als hier bovenop landen geen politieke verantwoordelijkheid voor de nucleaire taak van de NAVO willen nemen, dan spreken de Amerikanen waarschijnlijk hardop uit wat ze allang denken: Europeanen willen de lusten maar niet de lasten van gedeelde veiligheid.

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

Lubbers heeft in de jaren tachtig ervaren hoe het kruisrakettendebat Nederland dreigde te verscheuren. De Rus kwam uiteindelijk niet in de keuken en de raketten zijn uit de tuin. Dertig jaar later draait het om een vergelijkbare vraag: eenzijdige ontwapening of niet. Op conventioneel gebied hebben Nederland en Europa al de helft gedaan en zijn de krijgsmachten grotendeels wegbezuinigd. Nu rest alleen de bom. En de Amerikanen. <



Gevolgen reorganisatie NLDA:
Opheffen VOKIM ‘pijnlijk maar logische stap’

CDRE J. Snoeks en GMaj T. Vleugels.

Als gevolg van de reorganisatie bij de Nederlandse Defensieacademie in Breda, ingegeven door de bezuinigingen bij Defensie, staat er gefaseerd in 2013 een aantal veranderingen op stapel. Zo verhuist het IDL van Den Haag naar Breda en worden meerdere leergangen en cursussen gestopt of ingekort.

Ook de inrichting van het bestuur van de NLDA wijzigt: vanaf 1 juni is de commandant van de NLDA ook verantwoordelijk voor de organisatie van de KMA en het KIM. De functie van VOKIM is opgeheven, waarmee een vlagofficiersfunctie is komen te vervallen. Daarvoor in de plaats is een commandant KIM aangesteld, die verantwoordelijk is voor de dagelijkse leiding over het Instituut.

Wat betekent het verdwijnen van de VOKIM voor het KIM? Wat wordt de rol van de commandant NLDA? Het Marineblad heeft onder meer deze vragen voorgelegd aan Generaal-Majoor T. Vleugels, commandant NLDA, en scheidend VOKIM, Commandeur J. Snoeks.

Generaal, wat betekent het vertrek van de VOKIM voor de relatie van de NLDA met de Koninklijke Marine?

‘Die relatie blijft hecht. De verbondenheid blijft. Het KIM leidt tenslotte op voor de KM. Een goede band en wisselwerking blijven nodig voor een goed “eindproduct”: het afleveren van goed opgeleide militairen.’

Gaat de commandant KIM de rol van de VOKIM overnemen of gaat u die rol vervullen?

‘Ik word verantwoordelijk voor het KIM als organisatie, maar de dagelijkse leiding over het KIM blijft bij de commandant, KTZ C. Turnhout. Ik zal hem bij zijn werkzaamheden ondersteunen waar nodig en daarvoor ben ik dan ook minimaal 1 dag per week in Den Helder.’

Commandeur, u was projectleider reorganisatie NLDA en heeft dus bewust de keuze gemaakt/moeten maken de functie van VOKIM op te heffen, waardoor er met uw leeftijdsontslag ook een einde komt aan het boegbeeld van de officiersvorming van de opleiding van de marineofficier. Wat is de reden geweest om de functie op te heffen en was het een moeilijke keuze?

‘De aanleiding voor de reorganisatie is gelegen in de bezuinigingen die aan Defensie zijn opgelegd in het Regeerakkoord Rutte 1 en die zijn vertaald naar maatregelen in de Beleidsbrief Defensie van april 2011. Hierin is ook aangegeven dat het aantal vlag- en opperofficieren binnen Defensie fors gereduceerd moest worden. In dat licht bezien is een teruggang van 2 vlag- en opperofficieren aan de leiding van de NLDA naar 1 een weliswaar pijnlijke maar logische stap. De functie VOKIM was gepaard aan de functie van de plaatsvervangend commandant NLDA, het was dan ook het meest voor de hand liggend om deze functie op te heffen.

Tot 1963 stond een KTZ aan het hoofd van het KIM. De functie van VOKIM is 50 jaar geleden voor het eerst ingesteld. De voornaamste reden hiervoor was om meer aandacht en gewicht te geven aan de ontwikkeling van wetenschappelijk onderwijs bij het KIM. Maar natuurlijk ook om met een vlagofficier het KIM en het Korps Adelborsten een boegbeeld te geven. Met de introductie van de NLDA in 2005 werd het wetenschappelijk deel van KIM en KMA binnen een aparte eenheid samengevoegd; de Faculteit Militaire Wetenschappen met aan het hoofd een daartoe benoemde decaan. Het wetenschappelijk deel is nu op orde, de Bachelor en Master diploma's zijn civiel erkend. Voor het WO aspect is de functie van VOKIM niet meer noodzakelijk. Wel raken we helaas een extern en intern zichtbaar VO boegbeeld kwijt met het verdwijnen van de VOKIM. Ik prijs me echter gelukkig dat KTZ C. Turnhout de VOKIM-taken na mijn vertrek van mij overneemt. Ik ben er namelijk van overtuigd dat hij deze taken op een inspirerende wijze zal gaan invullen en dat de belangen van het KIM en het Korps Adelborsten bij hem in goede handen blijven.

Overigens is er ook sprake van een verlies bij de KMA in Breda. De Gouverneursfunctie zal daar namelijk ook verdwijnen. De commandant NLDA was als nevenfunctie ook Gouverneur van de KMA. Gelijk met het verdwijnen van de VOKIM zal de Gouverneur als nevenfunctie van de commandant NLDA verdwijnen. De taken van de Gouverneur zullen worden overgenomen door de commandant van de KMA. De commandant NLDA zelf zal zich dan primair richten op de besturing van de NLDA als geheel.'

Generaal, u bent nu ongeveer een jaar Commandant NLDA. Wat zijn, in uw ogen, belangrijke verschillen en overeenkomsten tussen het KIM en de KMA op het gebied van tradities, gebruiken etc.?

'De verschillen zijn niet zo groot en liggen voornamelijk besloten in het verschil in taken die de krijgsmachtdelen uitvoeren. Qua vorming, tradities als Assaut en dergelijke zijn KIM en KMA grotendeels gelijk. Zo is er een Cadettenkorps en een Korps Adelborsten. Ze verschillen in de manier waarop ze zijn georganiseerd, maar ze hebben dezelfde taak.

De overeenkomsten zijn talrijker dan de verschillen. De basis, mensen opleiden tot officier voor de krijgsmacht, of dat nu voor de KM, KL, KLU of KMAR is, is gemeenschappelijk, heeft een gemeenschappelijk doel. Eventuele cultuurverschillen, verschillen in omgang, laten onverlet dat eenieder die zijn of haar opleiding volgt bij de NLDA hetzelfde beroep nastreeft bij dezelfde organisatie en hetzelfde doel voor ogen heeft. Die overeenkomsten, die gezamenlijkheid, dat is volgens mij de kern waar het om moet gaan.'

Nu ook het IDL naar Breda gaat deze zomer, staat het KIM geografisch wel erg ver weg van andere onderdelen van de NLDA in Breda, inclusief de staf NLDA. Bent u als commandant NLDA voornemens het KIM op termijn ook naar Breda te verplaatsen?

Generaal Vleugels: 'Nee, ik ben niet van plan om het KIM naar Breda te laten verhuizen. Maar laat duidelijk zijn dat ik hierover ook niet "ga": dergelijke besluiten worden in Den Haag, op politiek en ambtelijk niveau, genomen.'

Wat betekent de samenwerking met de Belgische KMS voor de positie van het KIM en de technische bachelor die door de Faculteit Militaire Wetenschappen in Den Helder wordt verzorgd? Is het gevaar reëel dat deze samenwerking het einde kan betekenen van de technische opleidingen in Den Helder en dus het KIM?

Commandeur Snoeks: 'Ik zie dat niet zo. De opleiding tot marineofficier kent al van oudsher een technisch wetenschappelijke oriëntatie. Niet voor niets is bij de toedeling van de studierichtingen binnen de FMW gekozen om de technische wetenschappelijke studies in Den Helder te concentreren. De FMW is sterk in de maritieme techniek, dit zowel voor wat betreft platform als SEWACO. De FMW werkt hierbij nauw samen met de TU Delft en de TU Twente. Het bij het KIM horend vaktechnisch onderwijs aan Z, T en E is inhoudelijk en roostertechnisch "ingeweven" in het wetenschappelijk technisch onderwijs. Docenten van de FMW geven naast wetenschappelijke vakken ook vaktechnische vakken.



De NLDA in Breda.



Commandeur Snoeks.



Generaal-Majoor Vleugels.

Ook cadetten van KL en KLU studeren bij de FMW in Den Helder. De FMW heeft met de komst van civiele techniek en militair technische bedrijfskunde als studievarianten binnen de afstudeerrichting militair technische wetenschappen juist zijn palet verbreed om meer cadetten in Den Helder techniek te laten studeren.
Wel denk ik dat intensievere samenwerking met de KMS (nog meer) ruimte biedt voor verdere aanvullingen van elkaars studiemogelijkheden. Ook nu al is er sprake van uitwisseling van docenten of het volgen van een technische master in Brussel.'

Generaal Vleugels: 'Ik zie geen aanleiding voor verandering van de positie van het KIM en de technische bachelor als gevolg van de samenwerking. Samenwerking met de Belgische KMS kan heel goed vanuit Den Helder.'

Commandeur, de faculteit is sterk verbonden met de praktische opleiding van de zeeofficieren. Ziet u dat nog veranderen de komende jaren?

'Zoals boven eerder aangegeven zie ik dat niet veranderen. De dit jaar voorziene introductie van de hypermoderne *Ship Handling Simulator* bij het KIM met maar liefst 6 eventueel onderling ook te koppelen navigatiebruggen geeft bovendien nog verdere mogelijkheden voor wetenschappelijk onderzoek op het gebied van Crew Resource Management.'

De aard van de taak van militairen vraagt om een groot ethisch besef en leiderschapskenmerken, die in de officiersvorming verder worden ontwikkeld. Ziet u verschillen tussen de infanterist, als uzelf, die op armlengte van de vijand kan staan, de marineofficier die op enige schootsafstand van de vijand zijn werk doet en de vlieger, die vanaf grote hoogte en van veraf, zijn werk doet? Hoe vertaalt zich dat in de vorming?

Generaal Vleugels: 'De verschillen in opleiding liggen in het vakmanschap dat wordt aangereikt, niet in het ontwikkelen van ethisch besef. In de vorming neemt ethiek voor alle aspirant officieren een belangrijke plaats in. En dat is ook logisch; in de kern moeten alle militairen de eigenschappen hebben als volharding, moed, integriteit en dus ook ethisch besef.

De omstandigheden waaronder militairen komen te werken verschillen per krijgsmachtdeel of korps, maar allemaal zullen ze zich gaan inzetten voor moeilijke taken, in veelal gevaarlijke situaties. Onder die zware omstandigheden zullen militairen het verschil moeten maken, en dan maakt het niet uit of ze jong of oud zijn, 10 of 2000 man moeten leiden of bij welk krijgsmachtdeel ze dienen.'

Generaal, waar staan het KIM, de KMA, het IDL en de faculteit en het geheel, kortom de NLDA, over 2 jaar? En over 10 jaar?

'Over 2 jaar is de NLDA een begrip binnen de defensieorganisatie. We moeten ervoor zorgen dat de NLDA zich gaat profileren als één instituut. Niet enkel op het gebied van opleidingen maar zeker ook op het gebied van kennis en innovatie. Tot nu toe wordt er binnen de organisatie nog te weinig gebruik gemaakt van de beschikbare capaciteiten binnen de NLDA. Hiervoor moeten we ons, als NLDA, zelf sterk gaan maken. Ik zie dat als een van mijn taken.

Een voorspelling doen voor de langere termijn is altijd lastig. Maar ik verwacht dat we over 10 jaar nog intensiever samenwerken binnen de NLDA en met de andere defensieonderdelen. Daarnaast zal, ook uit oogpunt van efficiency, samenwerking op internationaal niveau toegenomen zijn. We hebben al grote stappen gezet in de samenwerking met België en Luxemburg, maar ik kan me voorstellen dat er tegen die tijd ook intensievere samenwerkingsverbanden zouden kunnen zijn met andere Europese landen als het Verenigd Koninkrijk en Duitsland. Dit hangt vanzelfsprekend nauw samen met toekomstige ontwikkelingen rond eventuele internationale militaire samenwerking in brede zin.'

Hoe kijkt u terug op uw eerste jaar als commandant?

'Ik heb een geweldige baan; als commandant van de NLDA bezoek ik veel verschillende onderdelen van de defensieorganisatie en heb ik defensiebreed met veel mensen contact. Wat ik het allermooiste vind is de korte afstand tussen mij en de cadetten en adelborsten. We maken veelal gebruik van dezelfde faciliteiten en komen elkaar dus geregeld tegen.'

Commandeur, u treedt terug met als hoogtepunt ongetwijfeld het beschermheerschap van het 'beste Assaut aller tijden'. Maar er waren vast meer heel bijzondere momenten in uw lange marineloopbaan. Kunt u er enkele noemen?

'Als je binnenkort moet gaan stoppen omdat je met LOM gaat, neem je de tijd om wat meer terug te kijken. Ik heb dat gedaan en wat me opvalt is dat het eigenlijk een aaneenschakeling van mooie momenten is. Maar ook dat er een rode draad binnen deze momenten aanwezig is. En dat is het samenwerken in een team, het lief en leed met elkaar delen en vol gaan voor het resultaat. Soms ver en vaak lang van huis, maar dan toch ook samen in je eigen marine-familie. Wat bijzondere momenten daarbij:
- De volledige ontspanning die je ervaart op de brugvleugel 's nachts in de Caribische zee, alleen het geluid van een ruisende boeggolf die oplicht in de maan.

- Als VDO op een schip, dat fors tekeer gaat, onder rot condities precies het moment te kiezen om de helikopter op te laten landen.
- Schitterende reizen met havenbezoeken in bijvoorbeeld New Orleans, Bombay, Jakarta, Surabaja, Sidney en Wellington.
- Samenwerking met industrie in binnen- en buitenland om samen nieuwe schepen of scheepssystemen te ontwikkelen, waarbij je de *lessons learned* van je vaartijd op de bestaande schepen maximaal kon toepassen.
- De West reis a/b Hr. Ms. Pieter Florisz, waarbij we in vrijwel alle havens met een scheepsrugby-team wedstrijden tegen lokale tegenstanders speelden met heel gezellige derde helften. Maar ook de reis waarbij we door een tragisch vliegtuigongeval vier leden van onze longroom kwijtraakten.
- In Afghanistan op een Bushmaster van TK naar Chora of samen met de Stasdef in een Chinook in een *brownout* bij het voor het eerst landen op Tabar. Het echt zien wat KL en KLU kunnen en doen.
- Het elk jaar zien van de verbazing en trots in de ogen van ouders wanneer ze zien hoe hun zoon of dochter ontwikkeld is in de paar weken van opkomst tot installatie als adelborst.
- Het dit jaar door het Korps Adelborsten winnen van de A&C wedstrijden en daarbij ook nog de rugbybeker en de sportiviteitprijs winnen.
- De eerste uitreiking van Bachelordiploma's van de FMW door minister Hillen.

En zo zijn er nog heel veel meer bijzondere momenten om op te noemen!'

Heeft u, als scheidend plaatsvervangend commandant NLDA, een laatste aanbeveling voor de jonge adelborsten en cadetten mannen en vrouwen die op dit moment studeren aan de NLDA?

Commandeur Snoeks: 'De meest belangrijke zin is er één die ik vaak en graag aanhaal, het motto van het KIM en nu ook van de NLDA: "Kennis is macht, karakter is meer." Jullie moeten heel veel leren, en daarbij ook nog de nodige *skills* en *drills* aanleren. Maar wat je met deze kennis doet, hoe je jezelf als mens en als leidinggevende ontwikkelt, dat zal het verschil gaan uitmaken. Kennis zonder persoonlijkheid is niet veel waard. Heb oog voor elkaar, help elkaar, want alleen in teamverband bereik je je resultaat. Defensie en helemaal de marine is eigenlijk een beetje een roeping, en je collega's zijn daarbij je familie. Met individualisme kom je er niet, je moet samenwerken. Doe het dus samen en doe het met plezier. Als je enthousiasme en plezier uitstraalt krijg je dat ook terug!

Heeft u als VOKIM nog een aanbeveling voor de commandant KIM?

'Zorg goed voor het Korps Adelborsten. Zij zijn het waard. Zij zijn de toekomst van ons zo mooie bedrijf!' <



Commandeur Snoeks: 'bijzonder moment blijft het zien van de verbazing en trots in de ogen van ouders wanneer ze zien hoe hun zoon of dochter ontwikkeld is in de paar weken van opkomst tot installatie als adelborst'.

LTZA 1 MR. MARTIN FINK

KVMO 1883-2013 130

In deze rubriek wordt een artikel uit een oude jaargang van het Marineblad gekoppeld aan de huidige ontwikkelingen.



Het Marineblad in 1983

Bijzondere bijstand voor koopvaardij gevraagd

Afgelopen april heeft de regering te kennen gegeven zich te zullen buigen over bewapende particuliere beveiliging aan boord van Nederlandse schepen.[1] Al eerder gaf de minister van Defensie aan dat er grenzen zijn aan de mogelijkheden om met militaire middelen bescherming te bieden en dat het kabinetsstandpunt dus wordt heroverwogen. Spreken we van een unieke wending? KLTZ Acda schreef in het februarinummer van het Marineblad uit 1983 een stuk waaruit blijkt van niet.

Lagos, begin jaren 80

KLTZ Acda vestigt in zijn artikel 'Bijzondere bijstand voor koopvaardij gevraagd' de aandacht op een prangend probleem dat de Nederlandse koopvaardij sinds een paar jaar[2] ondervindt: de Nederlandse koopvaardij heeft veel last van piraterij in de haven van Lagos in Nigeria. Verschillende schepen zijn en worden op de rede van Lagos overvallen en beroofd. Steeds vaker gaat dit ook gepaard met geweld tegen de persoon. Hoewel de Nigeriaanse autoriteiten van goede wil lijken om ertegen op te treden, zijn de maatregelen lang niet afdoende. Ook de praktische maatregel om verder uit de kust te gaan liggen helpt niet meer.

De lezer zal de parallellen en de verschillen tussen de huidige discussie en 30 jaar geleden niet ontgaan zijn

De Federatie van werknemersorganisaties in de Zeevaart (FWZ) wendt zich in 1981 tot de politiek om aandacht te krijgen voor dit probleem. Het leidt tot parlementaire vragen die door de minister van Verkeer en Waterstaat worden beantwoord: intensivering van internationaal overleg. Daarmee lijkt het onderwerp in Den Haag afgedaan. De Nederlandse koopvaardij is echter nog geen stap verder. De overvallen aan de West-Afrikaanse kust blijven doorgaan. Acda concludeert enigszins ludiek: "De koopvaardij rest nog passieve middelen. Volgens de overlevering gaf admiraal de Ruyter als koopvaardijkapitein daar een voorbeeld van door zijn scheepsdek met boter in te smeren waardoor piraten aan boord het niet ver brachten".

Omdat internationaal overleg en diplomatie geen merkbare resultaten opleveren komt de FWZ met een aantal suggesties die in de kern op het volgende neerkomen:

- de Koninklijke Marine dient zijn oorspronkelijke taak weer ter hand te nemen, bijvoorbeeld door een stationsschip met bewapende eenheden naar Nigeria te sturen.
- de opvarenden dienen de beveiliging zelf ter hand te nemen, bijvoorbeeld via betrouwbare particuliere beveiligingspersoneel.

Over de tweede suggesties meent de FMZ zelf dat: "uit de neiging tot zichzelf te willen bewapenen zeer snel een onaanvaardbare toestand kan ontstaan. Als er aanleiding is om opvarenden en lading met vuurwapens te beschermen dan moet dat gebeuren met professionele krachten, die

zich door de wetgeving van hun land beschermd weten tegen de gevolgen van wapengebruik." Er blijft derhalve, concludeert Acda, voor de FMZ maar één suggestie over: de Koninklijke Marine.

De visie van Lubbers op Lagos

Het Marineblad publiceert in het oktobernummer van 1983 ook een brief van minister-president Lubbers die als reactie geldt op de zorgen van de FMZ. Het antwoord laat zich als volgt samenvatten:

Ten eerste moet op internationaal niveau een antwoord gezocht worden; gezamenlijke actie heeft meer effect. Ten tweede zijn de berovingen in Lagos juridisch gezien geen piraterij. Daarenboven speelt dat Nederland misschien niet juridisch, maar wel politiek rekening heeft te houden met de door Nigeria, weliswaar onrechtmatig, geëiste territoriale zee van 30nm. Ten derde komt het ingrijpen primair toe aan de Nigeriaanse autoriteiten. Ingrijpen door de KM kan slechts met toestemming van Nigeria en bovendien zouden Nederlandse militairen zich moeten verantwoorden voor een Nigeriaanse rechter, hetgeen ongewenst is. Inzet van de Koninklijke Marine is derhalve niet opportuun. Maar Lubbers schrijft ook:
"Zoals u weet wordt in dit verband momenteel door reders en het ministerie van buitenlandse zaken onderzocht of professionele bescherming ter plaatse door particuliere beveiligingsorganisaties ook voor schepen mogelijk is". Dergelijke beveiliging zou kostbaar, maar wel effectief zijn, schrijft hij verder. Dit laatste zou zijn gebaseerd op de ervaring van Nederlandse baggersbedrijven die reeds met private beveiligers in zee waren gegaan. Volgens Alfenaar, die recent een korte geschiedenis schreef over deze Nigeriaanse episode, komen er na de brief van Lubbers geen meldingen meer van incidenten op de rede van Lagos.[3]

Den Haag 2013

De lezer zal de parallellen en de verschillen tussen de huidige discussie en 30 jaar geleden niet ontgaan zijn: de keuze tussen particuliere of militaire bescherming van de koopvaardij is vaker de politieke revue gepasseerd en ook de professionaliteit van, het juridisch raamwerk en het kostenplaatje voor particuliere beveiliging aan boord van schepen zijn vaste discussiepunten.



Er zijn duidelijke parallellen en verschillen tussen de discussie in 1983 over private of militaire beveiliging van koopvaardijschepen en de huidige discussie hierover. Op de foto het onder Nederlandse vlag varende vrachtschip Breiz Klipper, dat in 2012 voor de kust van Nigeria werd gekaapt. (foto www.shipspotting.com)

Dringen we echter door tot de bijzonderheden van het specifieke geval dan zijn de verschillen net zo groot als de overeenkomsten. In de huidige omstandigheden ziet de regering een rol voor de KM weggelegd en heeft 'internationaal overleg' tot de mogelijkheid geleid om op te kunnen treden in de territoriale zee. De inzet in de haven van Lagos wordt vanwege de specifieke omstandigheden in Nigeria bestempeld als een non-optie en daardoor was Lubbers misschien vanuit die praktische overweging eerder bereid om de particuliere optie te onderzoeken. En wellicht zat hij ook niet vast aan een ingenomen principiële stellingname, ondersteund door doorwrochte adviezen van geleerde instellingen, waardoor de regering nu misschien minder flexibel kan reageren. Nu echter blijkt dat er toch grenzen zitten aan wat de krijgsmacht onder de huidige omstandigheden kan betekenen, komt de meer pragmatische weg weer in zicht, zonder al te veel af te doen aan principes. Wat er van deze Nigeriaanse episode ook zij; het geeft aan dat de huidige regering dus geen unieke weg inslaat.

Probleem voorbij?

Acda's stuk blijft overigens actueel, want 'Lagos' speelt nog steeds. In december 2012 werd de bemanning van een Nederlands schip gekidnapt door een Nigeriaanse rebellengroep. Waren er gewapende beveiligers aan boord, dan had dit niet plaatsgevonden, is de mening van sommigen. Zou kunnen. Men kan verschillende scenario's bedenken. Wat denkt u? Acht u één van de volgende scenario's reëel?

a) De Nigeriaanse autoriteiten verwelkomen het Nederlandse initiatief en zullen de extra bewapende particulieren met open armen in hun haven ontvangen. Bovendien kost het Nederland minder diplomatieke inspanning; de beveiligers zijn waarschijnlijk geen Nederlandse onderdanen, in de haven geldt de Nigeriaanse wet ook aan boord van een Nederlands schip en vanaf nu is de koopvaardij zelf verantwoordelijk.
b) De Nigeriaanse autoriteiten zullen de Nederlandse schepen met bewapende particulieren verzoeken om buiten de 30nm te blijven. Soevereiniteit en het behouden van de zwaardmacht is belangrijker en staat voor Nigeria voorop.
c) De inzet van gewapende particulieren leidt waarschijnlijk slechts tot een gedeeltelijke oplossing voor aanvallen van piraterij en gewapende overvallen op de Nederlandse koopvaardij, bijvoorbeeld op volle zee. <

Noten

1 Kamerstukken II, 2012-2013, 32 706, nr. 44, 26 april 2013.
2 Zie uitgebreid over het ontstaan van de 'zeeroof'-problematiek in Nigeria, K. Alfenaar,'Geweld op de rede van Lagos. 1976-1984: het begin van moderne zeeroof', in *Tijdschrift voor zeegeschiedenis*, jrg. 21, nr. 1 (2013), 33-53.
3 Zie voetnoot 2. Kennelijk was dit te wijten aan de vermindering van het aantal schepen en het feit dat de schepen zich op zeer grote afstand hielden.

Lees verder op de KVMO-site! Scan de code of ga naar www.kvmo.nl/2013 en download de artikelen uit 1983.

door KLTZ Peter van Maurik

Maritieme toekomstmuziek



In deze nieuwe rubriek geven we aan lezers de ruimte om hun creatieve, innovatieve en/of visionaire ideeën voor Defensie en de marine te presenteren.

In de 16e eeuw werd in Nederland het fregat ontworpen. Dit zeilschip was een compromis tussen snelheid, vuurkracht, diepgang en bouwkosten, bedoeld om de belangen van de opkomende republiek te dienen. Mede dankzij dit schip groeide de republiek uit tot een wereldmacht.

Het fregat werd het meest gebouwde oorlogsschip ooit. Uiteindelijk werd de naam zelfs voortgezet bij een tweede type schip, nu voortgestuwd met fossiele brandstoffen. Over de drempel van de 21e eeuw is het mooi om eens te dromen over het oorlogsschip van de toekomst. Een schip dat opnieuw een compromis is tussen inzetmogelijkheden en budget en dat opnieuw gebruik maakt van technologisch ervaring in de Nederlandse scheepsbouw. Ik zie dat schip, laten we het gewoon fregat noemen, voor mij. In dit artikel neem ik u mee in de conceptuele gedachten voor deze derde generatie. Na het zeilschip en het motorschip wordt dit een schip dat energieneutraal, duurzaam, modulair en adaptief is.

Energieneutraal

Een schip moet zich kunnen verplaatsen en daar is energie voor nodig. Lang kwam die energie van buiten door de toepassing van windenergie via de zeilen. Na dat tijdperk werd het meegenomen in de vorm van energie opgeslagen in brandstof, eerst kolen en later olie. Door verbranding wordt deze potentiële energie omgezet in kinetische energie en elektrische energie. Het is van belang te realiseren dat deze omzetting niet zeer efficiënt is. Veel energie gaat verloren door verlies aan warmte, door wrijving en weerstand of gewoon via de schoorsteen. Als de brandstof op is moet er worden bijgeladen. Een schip kan men zien als een drijvende energiecentrale waarbij nu het dagelijks verbruik, inclusief verlies, groter is dan het dagelijks vermogen om te laden.

Een modern schip zou deze dagelijkse energiebalans moeten omkeren. Dus per dag gemiddeld meer energie opslaan dan verbruiken. Die positieve balans kan op drie manieren worden gerealiseerd. Allereerst door energie te winnen, op zee is er zon, wind, stroming en warmteverschil beschikbaar om dit te doen. Op dit moment is de efficiëntie van deze winning nog volledig onvoldoende, maar de technologie staat niet stil en daar is vooruitgang te verwachten. De tweede manier is het verbruik te verminderen. Dat kan door betere motoren en randapparatuur, andere scheepsrompen en management van energieverbruik. Hier is ook winst te behalen, echter de vraag naar energie blijft aanwezig. De derde, en op korte termijn de meest interessante, manier is het reduceren van het energieverlies. Dat kan door warmteterugkoppeling, isolatie en betere geleiding van elektrische energie.

Door alle drie de methoden gelijktijdig toe te passen kan stapsgewijs de energiebalans worden verbeterd. Op het moment dat deze positief wordt kan energie worden opgeslagen op elektrische wijze (batterijen) of chemische wijze (*fuel cells*). Het wordt dan niet alleen mogelijk de gemiddelde dagelijkse energiebalans goed te houden maar ook piekverbruik aan te kunnen.

Op dit moment is het voordeel van fossiele brandstof groot. Voor een Nederlands fregat wordt met een gemiddeld dagverbruik gerekend van 25 cum dieselolie. Met ongeveer 400 kubieke meter aan brandstoftanks heeft een schip zo'n 100 miljoen kWh opgeslagen energie bij zich. Zonnecellen kunnen op dit moment slechts 80 kWh per vierkante meter per jaar opleveren. Bij een bruikbaar totaaloppervlak van 1.250 m2, dat op een schip

∧ *Historisch zeilschip. (Foto Ramón C Purcell Photography 2007)*

zou passen, levert deze installatie dus 100.000 kWh per jaar. Dit is een verschil van 1.000 maal minder energie. Toch is deze vergelijking nog niet juist. Ten eerste kan niet alle diesel worden verbruikt, in de praktijk wordt een logistieke grens van 50% aangehouden. Bovendien wordt niet alles omgezet in bruikbare energie, veel gaat verloren aan warmte, zodat maar 20% bruikbaar is te maken. Het verschil is dus 10 maal kleiner. Nu is een verschil van 100 keer, en dan ook nog eens per jaar in plaats van in de tanks, natuurlijk erg groot. Maar elke doorbraak in technologie verkleint het verschil zodat stap voor stap de energiebalans verbetert en, belangrijker nog, de logistiek onafhankelijkheid groeit. Ergens in de toekomst wordt een schip energieneutraal en verandert het operationele spel fundamenteel.

Duurzaam

Hoewel de belangrijkste logistieke vraag voor schepen brandstof betreft is het niet de enige vorm van logistiek. Een tweede beperking wordt gevormd door onderhoud en reserveonderdelen. Op zee is nu eenmaal sprake van slijtage en defecten. Daarvoor heeft een schip een haven nodig of moet zij aan boord veel reservedelen meenemen. Zijn die twee niet beschikbaar dan moeten assistentie of onderdelen worden ingevlogen. Om een schip bovendien tijdens zijn levensduur inzetbaar te houden zijn verbeteringen of modificaties nodig.

Ook hier zijn technologische ontwikkelingen denkbaar die dit probleem radicaal kunnen veranderen. De eerste ontwikkeling zit in de standaardisatie van halfproducten die vervolgens voor een breed scala aan diverse eindproducten beschikbaar zijn. Deze halfproducten zijn wel vanaf de plank beschikbaar in tegenstelling tot de foutieve gedachte dat er COTS militaire eindproducten beschikbaar zouden zijn. Niet alleen zijn die halfproducten dan goedkoper maar ze zouden dan ook wereldwijd beschikbaar zijn, je kunt ze lokaal aanschaffen. Daarmee kan dan de hoeveelheid reservedelen verminderen en dat bespaart ruimte.

De tweede ontwikkeling zal die ruimte nog verder vergroten. Het lijkt in de toekomst mogelijk om via '3D-printing' componenten te maken. In plaats van veel verschillende onderdelen mee te nemen heeft het schip slechts een ruimte met een aantal printers nodig waar een beperkt aantal tanks met basismateriaal op is aangesloten. In enkele minuten tot uren kan zo een component worden gemaakt. De ontwerpspecificaties kunnen via internetverbindingen direct van een fabrikant worden gedownload. Zo zouden zelfs nieuwe ontwerpen op zee kunnen worden gemaakt. Uiteindelijk kunnen zelfs oude en defecte componenten aan boord worden gerecycled tot basismateriaal.

De derde ontwikkeling volgt uit de nanotechnologie, waardoor componenten kleiner worden. Daardoor is minder basismateriaal nodig voor het 3D-printen en kan materiaal makkelijker worden verwerkt. Het nieuwe materiaal kan betekenen dat zonnecellen niet in grote platen op de dek geschroefd zitten maar als oprolbare posters op dek worden gelijmd. Nieuwe vormen van lijm maken het mogelijk om materiaal veel makkelijker en steviger aan elkaar te zetten dan via lastechnieken. Opgeteld kan dit leiden tot schepen die niet of nauwelijks meer onderhoud nodig hebben. En die zich bovendien veel makkelijker kunnen modificeren terwijl zij ingezet worden. Omdat een schip zo bijna permanent kan worden ingezet en dus extreem doelmatig is kan men zelfs overwegen om de ontwerplevensduur veel korter te maken. Ook dat scheelt dan weer geld. Door een schip te kopen voor een gebruiksperiode van 15 jaar, met maximaal één onderhoudsperiode, kunnen de *'lifetime'* kosten met ruim de helft dalen. Als je de operationele gebruiksperiode, het aantal dagen op zee, dan ook nog verdubbelt heb je drie keer zoveel waar voor je geld. In een eeuw waarin de vraag naar maritiem vermogen alleen maar zal groeien is dat geen slechte optie.

Modulair

Maritiem vermogen vraagt om een oorlogsschip met systemen, SEWACO genoemd, om de omgeving te bewaken. Tot nu toe werden deze volledig geïntegreerd in het ontwerp van het schip. De Koninklijke Marine heeft hierin een toonaangevende rol gespeeld. Door deze integratie kon de hoeveelheid te verwerken informatie sterk worden vergroot tegen steeds lagere inzet van personeel. Dit proces zal zich doorzetten maar niet meer als integraal onderdeel van het scheepsontwerp. Zaten in het verleden hardware en software in het scheepsontwerp, in de toekomst zal dat steeds meer modulair en adaptief zijn.

Zo zullen radar, sonar en visuele detectiemiddelen gebaseerd worden op steeds eenvoudigere standaardcomponenten waar via krachtige computers en geavanceerde software de specifieke functionaliteit wordt verkregen. Er komen standaard sensormodules, radar en sonarplaten, waar *downloadable* applicaties voor beschikbaar komen. Vermoedelijk koop je de relatief goedkope platen en vervolgens de licentie voor steeds wisselende software. Ook zullen niet alle SEWACO systemen meer vastgeschroefd zitten aan het schip. Een deel ervan zal autonoom zijn, in de lucht of op het water. Specifieke type UUV, USV of UAV zullen per missie laadbaar en aanpasbaar zijn. Een deel van die systemen zal zelfs zo goedkoop zijn dat je als 'launch and forget' kunt inzetten. Alleen de informatie zal in het scheepssysteem worden verwerkt.

Op die wijze zullen schip en systeem steeds meer van elkaar gescheiden worden, waarbij het schip het zeewaardige energie en ondersteunings- en leef-platform wordt en de systemen per missie worden aangeschaft. De vloot zal bestaan uit een aantal uniforme scheepstypen gekoppeld aan een reeks aan te plaatsen modules. De kosten voor schepen kunnen daardoor verder dalen en de kosten voor missie componenten kan worden geoptimaliseerd. Door de relatieve eenvoud van het schip kan de vloot indien nodig ook sneller worden uitgebreid. De bewapening zal zich deels op een vergelijkbare manier ontwikkelen. Een sensor-*drone* zal om te bouwen zijn tot een wapen-*drone* of kleinere deelwapens kunnen dragen.



Schip van de toekomst? De eerste stappen worden nu gezet: de PlanetSolar.

Op het schip zullen een beperkt aantal vaste wapens aanwezig zijn. Vermoedelijk een of twee hoog energie '*rail-guns*' die projectielen met hoge kinetische energie op hun doel kunnen laten landen. Explosieve lading is dan niet meer nodig en opslag van deze projectielen is dus veel eenvoudiger en veiliger. Aanvullend zullen laser-achtige wapens de nabij verdediging van het schip realiseren. De hoge nauwkeurigheid maakt uitschakeling van deelsystemen, bijvoorbeeld de buitenboordmotor, van een tegenstander mogelijk. Tegen nog kleinere doelen zijn enkele traditionele kleinere vuurwapens voldoende, deels op de meegenomen onbemande bootjes.

Adaptief

Het toekomstige schip is behalve platform voor systemen ook een platform voor een bemanning. Deze bemanning is echter niet of nauwelijks meer nodig om het schip als platform of systeem te varen en in te zetten. De bemanning is een deel van de inzetmogelijkheden van het platform. Deels omdat zij de aanwezige systemen aanvult met die kwaliteiten die niet autonoom of geautomatiseerd kunnen worden uitgevoerd en deels omdat personeel vanaf het schip kan worden ingezet voor missies die menselijke inzet vragen. Een bemanning zal dus ook uit modules bestaan. Hoogst waarschijnlijk met een kleine vaarbemanning, bedoeld om het platform inzetbaar te houden en inclusief een commandant – die periodiek roteren.

Daarnaast zullen er verschillende missie bemanningen zijn die beschikbaar komen afhankelijk van de opdracht en de systemen die nodig zijn. Wanneer nodig zullen voor specifieke periodes opwerk of onderhoudsploegen beschikbaar zijn om het schip aan te passen aan de nieuwe missies bijvoorbeeld tijdens een transit.
Het laatste deel van de bemanning bestaat uit eenheden voor operaties op en nabij de kustlijn. Deze eenheden bestaan uit combinaties van goed opgeleide, militaire en technische, specialisten ondersteund door robotica. Het schip is voor hen de uitval- en terugvalbasis. Een schip zal deze eenheid met een beperkte logistiek en qua bevelvoering kunnen ondersteunen. Daarvoor beschikt zo'n platform over reserveruimte, zowel opslag als leefruimte, en energie en voorraden. Ook hier kan het schip fungeren als klein productieplatform voor aanmaak van specifieke systemen. Het is zelfs denkbaar dat een schip een zelfstandige inzetbare voedselproductiecapaciteit heeft, bijvoorbeeld door autonome vissystemen of zeewierproductie.

En nu ?

Wel ik zou zeggen, laten we proberen zo'n schip te ontwerpen en te bouwen. Ten eerste omdat het schip onbeperkt inzetbaar zal zijn voor de laagst denkbare prijs. Daarmee kan het maritieme deel van de krijgsmacht tot in lengte van jaren inzetbaar en betaalbaar blijven. Ten tweede omdat het wat oplevert. De innovatie die nodig is om het te bereiken zal ongekende maatschappelijk *spin-off* opleveren. Het kan en zal de motor kunnen zijn van de zo noodzakelijke transitie naar een energiezuinig en duurzame economie. En ten derde omdat het gewoon leuk is. Het proberen iets te realiseren wat op dit moment nog onmogelijk lijkt is de uitdaging die past bij de rijke traditie van de marine. Het is volgens mij wat Nederland nodig heeft in deze tijd van 'somberen'. Wie weet zetten we zo de stap naar een nieuwe 'Gouden Eeuw' of misschien nog beter een 'Groene Eeuw'. <

column



Niet de democratie won, maar de grootmeesterlijke tactiek en timing van de gedoodverfde verliezer

In de Internationale Veiligheidsstrategie (IVS) van Nederland, die op 21 juni het licht zag, stond 'economische veiligheid' als derde strategische belang genoemd. Hoewel het aan minister Jeanine Hennis is om de toekomst van de krijgsmacht te kiezen die bij die IVS past, licht het document alvast één tipje van de sluier op want we lezen op blz. 11: 'De Nederlandse krijgsmacht moet ook in de toekomst de mogelijkheid behouden om aan de verschillende soorten interventies te kunnen bijdragen'.

Hoewel uit de IVS niet duidelijk wordt om welke interventies het gaat, houd ik het erop dat daaronder ook een marine-optreden in de buurt van de Perzische Golf zou kunnen vallen, in het belang van onze economische veiligheid.
Dat brengt me bij de presidentsverkiezingen op 13 juni in Iran. De uitslag verraste vriend en vijand, omdat de relatief gematigde outsider Hassan Rohani in één ronde won. De manier waarop was fascinerend, omdat zelfs in een land waar verkiezingen niet erg – laten we het voorzichtig uitdrukken - transparant zijn, een substituut voor de volkswil zijn weg wist te vinden. Geen democratie, maar beter dan niks, en je zou zelfs kunnen zeggen 'alsnog gerechtigheid' omdat het neerslaan van de Groene Revolutie na de valse verkiezingen in 2009 alsnog is afgestraft. Een herhaling daarvan wilde de reactionaire clerus hoe dan ook niet. De kansrijke, misschien bedrogen winnaar van toen, Moussavi, heeft nog altijd huisarrest.

Het spel werd nu zo gespeeld dat de geestelijke censuur, belichaamd in de Raad van Hoeders van de Grondwet, de meest hervormingsgezinde kandidaten simpelweg verbood mee te doen aan de verkiezingen. Dat gebeurde zo laat mogelijk, opdat de twee compromiskandidaten die nog in de race mochten blijven te weinig tijd zouden hebben om de kiezers van de verboden kandidaten naar zich toe te trekken. De een, Mohammed Reza-Aref, liet men 'bungelen' om zijn aanhangers onzeker te maken. Het regimetrouwe persbureau Fars manipuleerde de verkiezingen door opiniepeilingen te publiceren waarin de ander, Rohani, een (kansloze) derde plaats werd toegedicht. In een race waar alleen nummers een en twee het in een eventuele tweede ronde uitvechten zou dat genoeg moeten zijn om zowel Rohani als Aref verder te marginaliseren. Maar het Perzische gambiet bevatte een geniale surprise. Een van de verbodskandidaten, ex-president Rafsanjani, sloeg samen met (ook al ex-president) Rafsanjani terug door vier dagen voor de verkiezingen Mohammed Reza Aref tot terugtrekken over te halen, en op de tv de kiezer op te roepen toch te gaan stemmen en eensgezind voor Rohani te kiezen.

Toen waren in het terugtrekkingsspel de conservatieven weer aan zet. En in tijdnood. Via het ajatollahdagblad Kayhan werd de conservatieve kandidaten op de laatste dag voor de verkiezingen verordonneerd 'zo snel mogelijk bij elkaar te komen en een fundamentalist uit hun midden te kiezen'. Te laat, de drie speelden een verloren strijd, terwijl Rohani alle proteststemmen trok en zelfs een absolute meerderheid behaalde. Niet de democratie won, maar de grootmeesterlijke tactiek en timing van de gedoodverfde verliezer. Dat zou misschien een interventie bij de Perzische Golf kunnen schelen.

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

interview Zsuzsi Borgeld

KVMO 1883-2013 130

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

Jan Hoffmann

Al vanaf 1969 is KTZT b.d. ir. S.J.J. (Jan) Hoffmann (81) bij de KVMO betrokken: eerst twee jaar als hoofdbestuurslid, vervolgens van begin 1974 tot april 1976 als voorzitter en van mei 1976 tot juli 1978 opnieuw als lid van het hoofdbestuur. In mei 1976 is hem het erelidmaatschap toegekend.

Hoe is uw band met de vereniging begonnen?

'Mijn actieve lidmaatschap begon in 1969 bij het hoofdbestuur. Het was mijn vriend en collega Nico Bubbers, die mij vroeg om hem te vervangen als vertegenwoordiger van de Officieren van de Technische Dienst in het hoofdbestuur. Ik herinner me die periode onder Van Rees als een plezierige en leerzame tijd!

Jaren later kwam de VMO in onrustiger vaarwater. Er werd vaak vergaderd, veel zaken moesten anders. Er was veel animo, maar ik herinner me ook veel onrust over het hoe en wanneer van de noodzakelijke maatschappelijke veranderingen. Want de alom oprukkende vermaatschappelijking, ook binnen Defensie, deed zich steeds nadrukkelijker gelden. En moesten de contacten met de VBZ [Vereniging Beroepsschepelingen Zeemacht] niet worden verbeterd? Maar de plannen stagneerden.

In die roerige tijd, aan het einde van 1973, was men op zoek naar een nieuwe voorzitter. Maar niemand wilde "de kar gaan trekken". Het aloude reservoir aan voorzitters bij de Verbindingsdienst werd aangesproken en voor enkele maanden werd een waarnemend voorzitter gevonden. Maar ook hem lukte het niet een nieuwe kandidaat te vinden en de kwestie sleepte maar voort. Achteraf wel begrijpelijk; er stonden grote, onomkeerbare veranderingen te gebeuren.

Op een bijzondere ledenvergadering, begin 1974, leek het opnieuw niet te vlotten, tot het moment dat voor mij absoluut als een verrassing kwam. Vanuit de zaal werd door Nico Bubbers ineens voorgesteld: "Kan Jan Hoffmann het voorzitterschap niet op zich nemen?" Na wat discussie heen en weer en wat gesputter van mij, ben ik akkoord gegaan met de voorgestelde kandidatuur. De Vergadering haalde opgelucht adem….'



Wat betekende de benoeming tot voorzitter voor u?

'Ik realiseerde mij direct dat de functie voor mij een grote belasting zou worden, want ik zou niet worden "vrijgesteld" van mijn lopende functies, zijnde waarnemend Hoofd van de Werkgroep Kernenergie en Hoofd van de sectie Moderne Voortstuwing bij het Bureau Werktuigbouw. Wel werd ik getroost met het ter beschikking komen van een "vrijgestelde secretaris". Het moest die kant wel op, wilde de professionalisering van het bestuur en de vermaatschappelijking een kans maken.'

Hoe stond het in de jaren '70 met de belangenbehartiging?

'Deze moest echt nog van de grond komen. Er stond enorm veel te gebeuren, zoals de professionalisering van het bestuur, de overgang van gezelligheidsvereniging naar een vereniging zoals die volgens de statuten zou behoren te zijn: een vereniging die opkomt voor zowel de belangen van de leden als die van de krijgsmacht, in casu de Koninklijke Marine. De aansluiting van de Vereniging bij de Centrale van Hogere Ambtenaren [huidige CMHF, red] was al in voorbereiding. De relatie met de VBZ was al lange tijd aan herziening en verbetering toe. De VBZ nam het ons kwalijk dat wij nauwelijks meewerkten aan de belangenbehartiging van het marinepersoneel. Veel werd aan de VBZ overgelaten. Voorts hadden gebeurtenissen uit het verleden de samenwerking tussen de beide marineverenigingen lange tijd bemoeilijkt. Volgens ons inzicht moest en kon die samenwerking echt beter verlopen.

Anno 2013 staat de KVMO er op maatschappelijk gebied beter voor, met een professioneel verenigingsbestuur, evenwichtige belangenbehartiging, een nog steeds voortreffelijk Marineblad en een stem in het maatschappelijk debat over de krijgsmacht!'

U stond eigenlijk aan de bakermat van een vereniging 'met een eigen input'.

'Eigenlijk wel. Hier is een voorbeeld: bij één van de eerste vergaderingen van het hoofdbestuur met mij als voorzitter, werd ik op verzoek van de VBZ weggeroepen voor overleg met hen over het opstellen en uitsturen van een persbericht. Hierin verweerden beide belangenverenigingen zich tegen de voortdurende aantijgingen in de pers over vermeende 'martelingen bij het Korps Mariniers'. Ons gezamenlijk bericht liet er geen twijfel over bestaan: wij keurden de negatieve artikelen over het Korps af en lieten de maatschappij duidelijk weten dat er wellicht enkele misstanden voorkwamen, maar martelingen… niets daarvan! De verenigingen gaven voorts aan volledig mee te willen werken met het onderzoek van de Koninklijke Marechaussee.

Teruggekomen van het overleg las ik het persbericht voor aan het bestuur, waarop enkele bestuursleden opmerkten dat het wellicht verstandiger zou zijn geweest het onderzoek van de Marechaussee af te wachten, want was dit niet te riskant?
Zo was het toen. Veel officieren waren dit optreden niet gewend en zagen nog niet zo scherp dat de vereniging voortaan een eigen identiteit en eigen verantwoordelijkheid in het openbare leven zou hebben. In die geest zouden we verder gaan, vertrouwend op een goede afloop. Het onderzoek van de Marechaussee liep overigens met een sisser af.

Gezien de enorme veranderingen die werden doorgevoerd bij Defensie in het algemeen en de Marine in het bijzonder, had ik na zo'n half jaar in functie, behoefte aan een 'klankbord'; dat vond ik bij de door mij zo bewonderde ex-premier P.J.S. de Jong. In zijn woning op het terrein van Huis ten Bosch, hebben we een klein half uur met



De ereleden met echtgenotes bijeen in Brussel in 2001. Van links naar rechts staand: KTZA b.d. Gerard Brand, KTZA b.d. Teun Steenbeek, KTZ b.d. Leo Smit, echtgenotes Loeki Knoppien, Jenny Smit, Maria Hoffmann en Ellen Steenbeek, LTZSD 1 b.d. Karel Spaans. Zittend echtgenote Lyda Brand en KTZT b.d. Jan Hoffmann. De foto is genomen door erelid KOLMARNS b.d. Dries Knoppien.

elkaar gesproken. Mijn zorg die ik aan hem voorlegde, was dat bij al die grote veranderingen mogelijk iets bij de Marine of bij de vereniging zou "knappen". Uit het gesprek bleek dat hij de KM en de VMO steeds met belangstelling volgde. Bij mijn afscheid zei hij: "Gaat u vooral voort op de ingeslagen weg. De Marine kan best wat vernieuwing gebruiken." Gerustgesteld nam ik me voor het in gang gezette beleid met kracht voort te zetten.'

Voelde u zich hierin gesteund?

'Ik voelde me gesteund door de verenigingsbesturen, ook die van andere krijgsmachtonderdelen, maar ook bij vele ontmoetingen met kennissen en vrienden.
Er kwam nog wel een extra taak bij, toen ik voorzitter werd van de FVNO [Federatie Van Nederlandse Officierenverenigingen]. Het voorzitterschap werd bij toerbeurt bekleed. Maar toen vooral de KM onder minister Vredeling in 1974 sterk moest inkrimpen, kreeg ik bij ons verzet daartegen alleen steun van de Vereniging van Reserveofficieren en de Christen Officieren Vereniging. Toen het er echt om ging, wat betreft de voorgenomen inkrimping van de krijgsmacht, verklaarde de toenmalige VOKL [Vereniging Officieren Land- en Luchtmacht] bij monde van haar voorzitter, op mijn verzoek om steun, dat de VBZ en VMO "ouderwets" bezig waren en dat de belangenverenigingen alleen de materiële belangen van hun leden zouden moeten dienen. Nog geen twee jaar later bekende voorzitter Couzy mij, persoonlijk, dat "uiteraard" ook de belangen van de krijgsmacht dienden te worden behartigd. Bij de KM betekent zoiets "op tegenkoers"!
Bij de VBZ kreeg ik juist alle steun, want zij waren tegen de zware ingrepen bij de KM en verheugd over de nauwere banden met hun officieren.'

Kunt u wat meer vertellen over dit verzet, hoe werd daarop gereageerd?

'Het verzet begon nadat zowel VBZ als VMO bij een bijzondere Marinestafvergadering waren uitgenodigd en daarbij werden ingelicht over de geplande ingrepen van de minister. De marineleiding bleek hierover, begrijpelijk, erg bezorgd. De voornoemde bezuinigingen zouden de KM onevenredig treffen ten opzichte van Land- en Luchtmacht. De inhoud van de plannen werd in de pers bekend gemaakt…

Een ambtenaar bij de NAVO belde me op een zaterdag op en liet zijn bewondering blijken over het verzet bij de KM en benadrukte dat we zo voort moesten gaan. Hij stelde zich voor als Van Eekelen; jaren later werd hij een van onze ministers. Diezelfde dag vroeg mijn echtgenote of onze telefoon misschien werd afgeluisterd, ze had regelmatig ongeregeldheden opgemerkt.
Enkele weken later werd ik – na door de bevelhebber te zijn ingelicht – door een generaal van de Marechaussee in meerdere sessies aan de tand gevoeld aangaande het lek naar de media. Ik verweerde me laconiek met de constatering dat VBZ en VMO – tegen het gebruik en ongevraagd – bij de Marinestaf van de plannen op de hoogte waren gesteld en dat de vereniging zijn eigen verantwoordelijkheid heeft.

De grote maar vreedzame protestvergadering die de besturen van VMO en VBZ gezamenlijk en eendrachtig in 1975 organiseerden in de RAI in Amsterdam is door Gerard Brand, die helaas onlangs is overleden, nog in het februarinummer van het Marineblad in herinnering gebracht.
Niet mag worden vergeten dat inmiddels ook de marinevrouw aan het varen raakte. Was het niet Tineke Muller die als eerste aan het hoofd kwam te staan van een detachement marinevrouwen dat "zee ging" aan boord van Hr. Ms. Poolster? En was ze niet eind jaren '70 penningmeester geweest van de vereniging? De integratie van de vrouw in de KM is door de vereniging positief begeleid.'

Hoe kijkt u terug op uw voorzitterschap?

'Het voorzitterschap van april 1974 t/m april 1976 was een functie die ik niet had voorzien, maar die toch wonderwel samenviel met mijn voorgeschiedenis en opvoeding – juist in dat tijdsbestel. Met een brede belangstelling en een religieuze en sociale opvoeding in een ondernemersgezin stapte ik als 17-jarige jongen de Marine in met een liefde voor de zee. Gesteund door mijn ervaringen als TD-officier, KIM docent, studies Scheeps- en Werktuigbouw, denk ik dat ik de functie naar behoren heb kunnen vervullen. Met steun van velen binnen en buiten de KM, vooral van Gerard Brand, de vrijgestelde secretaris!'

Wat is uw relatie nu met de vereniging, inmiddels de KVMO?

'Trouw aan de zee en de Marine ben ik steeds in het vaarwater van zowel KM als de vereniging gebleven. Zoveel ik kan volg ik de KVMO en ben ik actief bij uitstapjes, zoals de KVMO-Veteranendag, en bij het stimuleren van de opvolgende voorzitters en medewerkers.

In het jaar dat oud-voorzitter Steenbeek erelid werd hebben mijn echtgenote en ik het genoegen gehad alle ereleden, vergezeld van hun echtgenotes, bij mij thuis in België te mogen ontvangen. Twee bijzondere, gezellige dagen waren we met elkaar en bezochten we Brussel.

Ik bewonder de vele bestuurders die na mij zijn gekomen. Wat een inzet, wat een liefde voor de Koninklijke Marine. En wat hebben ze veel bereikt voor de KM!
Ik eindig met het devies, dat op ons wapenschild staat: NOSTRA OMNIUM RES AGITUR.'

'EN MIJN SCRIPTIE IS...'

onder redactie van Nina de Lange



IN DEZE RUBRIEK PRESENTEREN PAS AFGESTUDEERDE MARINE-OFFICIEREN HUN SCRIPTIE. DEZE KEER PATRICK WILDENBERG, DIE ONLANGS AFSTUDEERDE AAN DE POLITIEACADEMIE, MET ZIJN SCRIPTIE 'RAMPENBESTRIJDING TE CURAÇAO; KUSTWACHT ALS NIEUWE NETWERKPARTNER MET DEFENSIE ALS BETROUWBARE ACHTERVANG'.

Naam: **Patrick Wildenberg**
Geboortedatum: 19 februari 1968
In dienst: 17 augustus 1988
Huidige rang en functie: LTZ 1 / Teamcoördinator CEAG (CDC)

Scriptie downloaden?
Ga naar www.kvmo.nl/2013

EVEN VOORSTELLEN

Op negentienjarige leeftijd is mijn carrière bij de Koninklijke Marine begonnen als adelborst voor de zeedienst. Daarna volgde een uitdagende operationele loopbaan. In 2005 heb ik de postacademische studie Master of Safety, Health & Environment afgerond en dit jaar de opleiding Master of Crisis and Public order Management. Beide studies hebben mij inzicht gegeven en vaardigheden op het gebied van strategisch denken, veiligheidsmanagement, rampenbestrijding en crisismanagement.

MIJN ONDERZOEK

In mijn onderzoek staat het motto centraal: crisismanagement is netwerkmanagement. Vandaar dat de netwerkanalyse als onderzoeksmethode is gebruikt om de rampenorganisatie onder de loep te nemen. Het doel van mijn onderzoek is het onderzoeken van varianten ter optimalisatie van de rampenbestrijdingsorganisatie als calamiteiten- en crisisbeheersingsorganisatie op Curaçao. Centraal hierbij staat een verbeterde ondersteuning van de civiele autoriteiten en de netwerkpartners in de rampenbestrijdingsorganisatie door de Kustwacht en Defensie.

MIJN ONTDEKKINGEN

De conclusie van mijn onderzoek is dat het rampenplan van Curaçao niet meer actueel is. Daarnaast is er geen verschil tussen het strategische niveau en het tactische niveau binnen de rampenbestrijdingsorganisatie. Het onderzoek naar de rampenbestrijdingsorganisatie in de praktijk heeft uitgewezen dat er een kleiner "beleids-partnerteam" is ontstaan rondom de minister-president en de nationale rampencoördinator, als initiators van het rampenbestrijdingsnetwerk. Ook is er een vergaande bundeling van diensten onder specifieke schakelfunctionarissen. Het ontstane 'beleids-partnerteam' vertoont in het netwerkmodel op hoofdlijnen een overeenkomst met een Nederlands beleidsteam.



Na diepgaande analyse van de rol die Kustwacht en Defensie spelen in de rampenbestrijdingsorganisatie, valt het te concluderen dat: er een verschuiving in rol heeft plaatsgevonden. Van de formele rol als liaison naar een actief anticiperende rol als partner en schakel binnen het netwerk. Deze verschuiving kon mede plaatsvinden door de veerkrachtige rampenbestrijdingscapaciteiten van deze organisaties.

AANBEVELINGEN

Mijn aanbevelingen aan de calamiteiten- en crisisbeheersingsorganisatie op Curaçao zijn ten eerste om te overwegen om de kustwacht als toekomstige netwerkpartner in de rampenbestrijdingsorganisatie te laten participeren. Door de kustwacht in de rampenstaf op te nemen, kan een optimalisatie op de gebieden van coördinatie en aansturing, en proces- en projectmanagement worden verwezenlijkt.

Ten tweede dient nader onderzoek ingesteld te worden naar het overnemen van de ondersteuning bij het handhaven van de openbare orde bij calamiteiten van CZMCARIB door de Koninklijke Marechaussee. Deze 'blauwe' organisatie werkt nauw samen met het korps Politiediensten Curaçao (minder taal- en cultuur barrières). Ook is door de inzet van de Koninklijke Marechaussee niet gelijk sprake van een escalatie naar '(gewapend-) groen' op straat.

HET BELANG VAN MIJN SCRIPTIE

De bevindingen uit mijn scriptie kunnen een bijdrage leveren aan de optimalisatie van de rampenbestrijdingsorganisatie en calamiteiten- en crisisbeheersingsorganisatie op Curaçao. Bovendien kan op deze wijze, om de titel van mijn scriptie aan te halen, 'de Kustwacht als nieuwe netwerkpartner met Defensie als betrouwbare achtervanger' opereren.

10X AAN HET WOORD



LTZA 2 LUCIENNE KOCH MSC.

In dienst sinds : 15 augustus 2006
Opleiding : Bachelor Militaire Bedrijfswetenschappen en Master Business Administration; Transport & Supply Chain Management
Huidige functie : Junior SAP adviseur MTC bij het Programma Zeeketen

AMBITIE

Ik heb zeker ambitie, maar ik laat daar sociale en privé aangelegenheden niet voor wijken. Het hebben van plezier in mijn werk, dat is het belangrijkste. Mijn ambitie is om mezelf te blijven ontwikkelen en het blijven creëren van uitdagingen en kansen.

BEWONDERING

Ik bewonder mensen die er voor anderen zijn als dit nodig is en het niet laten afweten als het moeilijker wordt. Ik maak nu in mijn naaste omgeving mee dat iemand terminaal ziek is. Ik heb bewondering voor de familie, vrienden en kennissen die ervoor zorgen dat het gezin goed ondersteund en bijgestaan wordt.

VOORBEELD

Mijn voorbeeld is niet te benoemen als persoon. Ik probeer lering te trekken uit mensen zoals bovengenoemd en mensen die gedreven zijn iets te bereiken en daar ook hun best voor doen.

ERGERNIS

Passiviteit en een gebrek aan eigen initiatief kunnen bij mij wel een lichte ergernis voortbrengen. Ik ben van mening dat als je ergens een stapje extra voor zet en zelf ideeën en initiatieven aandraagt, er een positievere sfeer en betere motivatie ontstaat bij jezelf maar ook bij de mensen om je heen.

BELANGRIJKE ERVARING

Behalve de ervaringen die ik heb opgedaan sinds mijn opkomst, zoals het varen, meevliegen in de Lynx, wak skiën in Noorwegen en alle andere leuke en voor burgers toch aparte ervaringen, zie ik het ook als belangrijke ervaring dat ik een jaar aan het reguliere studentenleven heb mogen proeven tijdens mijn studie aan de VU in Amsterdam. Ik heb daardoor kunnen zien hoe andere leeftijdsgenoten in het leven staan en dit heeft mij de mogelijkheid geboden om mijn eigen keuzes te evalueren.

MOTTO

Ik kan mij wel vinden in 'waar een wil is, is een weg'. Ik denk dat iedereen zijn of haar best kan doen om iets te bereiken. Bij de pakken neerzitten is er bij mij niet bij, dit heb ik ook van huis uit mee gekregen.

TOEKOMSTPERSPECTIEF

Ik hoop nog veel te kunnen leren en meemaken bij de Koninklijke Marine. Ik hoop me de komende jaren verder te kunnen ontwikkelen op het gebied van (operationele) logistiek, en zou graag een varende functie als OGHLD of HLD bekleden. Voor de verdere toekomst laat ik mij vooral verrassen, verder dan vijf jaar vooruit kijken doe ik niet teveel gezien de constant veranderende omgeving en economie.

PENSIOEN

Het pensioen is nog ver weg, maar helaas worden we wel al geconfronteerd met mogelijke problemen voor later. Ik heb er zelf enige tijd geleden voor gekozen om maandelijks een klein bedrag opzij te zetten voor het aanvullend pensioen. Ik hoop namelijk tegen die tijd wel te kunnen genieten van mijn oude dag.

FAVORIETE BOEKEN

Ik heb de Millennium trilogie van Stieg Larsson in no time uitgelezen en er staan in mijn kast veel boeken van Ludlum en Lee Child, die ik nog wil lezen. Een boek als The devil wears Prada ontbreekt daartussen ook niet, maar om deze als favoriet te benoemen gaat net wat te ver.

FAVORIETE FILMS

Ik vind films zoals de Bourne trilogie (schrijver Ludlum) altijd goed. Een van de mooiste en ontroerendste films vind ik The boy with the striped pyjamas, hiervan wil ik graag nog een keer het boek lezen. Wat minder zwaar; ik kan erg genieten van 'vrouwenfilms' als The Notebook en Crazy Stupid Love en van ongegeneerd lachen bij The Hangover.

Een terugblik
KVMO- Jubileumsymposium 2013

Donderdagmiddag 13 juni jl. werd in het evenementencentrum van het Marine Etablissement Amsterdam onder grote belangstelling het KVMO-jubileumsymposium 'Toekomst van de Koninklijke Marine' gehouden. Onder de bezielende leiding van de dagvoorzitter, Dick Bosch, werden interessante voordrachten gehouden.



Aandachtig publiek.

Na de inleiding door de dagvoorzitter opende prof. dr. Rob de Wijk met zijn lezing 'Is er Toekomst voor Marines', waarin hij concludeert dat een veelzijdige krijgsmacht nog steeds noodzakelijk is, maar ook dat Europa veiligheid niet hoog in het vaandel heeft staan.
KLTZ Marc de Natris, die ochtend gekozen tot voorzitter van de KVMO, vervolgde met de traditionele Jaarrede. Hij sloot zijn betoog af met het bedanken van oud-voorzitter, Rob Hunnego, voor de wijze waarop hij heeft bevestigd dat de KVMO een vereniging is op wiens oordeel en informatie kan worden vertrouwd.
Na de 'maiden speech' van de voorzitter hield ir. Johan de Jong van MARIN een interessante inleiding over de toekomst van marineschepen.
Afsluitend gaf de Commandant Zeestrijdkrachten, vice-admiraal Matthieu Borsboom, een aansprekende lezing over het marine DNA, dat ook de leden van onze vereniging met elkaar verbindt.
Het symposium werd afgesloten met een gezellige borrel, muzikaal omlijst door het Strijkje van de Marinierskapel.

Elders in dit Marineblad zijn de Jaarrede en de presentaties van VADM Borsboom en J. de Jong opgenomen.

Scan de code of ga naar www.kvmo.nl/algemene-vergadering voor de lezing van prof. dr. Rob de Wijk.



Prof. dr. Rob de Wijk.

Vooraankondigingen

12 SEPTEMBER
Maritiem Evenement 2013 (zie pag. 34)
30 SEPTEMBER
KIM KVMO-concert in Den Helder
10 OKTOBER
KVMO 64-jarigendag in Amsterdam



Noteer de data alvast in uw agenda!

Maritiem Evenement 2013



Op donderdag 12 september 2013 organiseert de KVMO voor haar postactieve leden het Maritiem Evenement 2013.

De dag zal bestaan uit een rondvaart met m.s. River Queen en een bezoek aan het Fort bij Aalsmeer (= Fort Rijsenhout) met het daar gevestigde Luchtoorlog- en Verzetsmuseum. De rondvaart gaat vanuit Leiderdorp over de Zijl, de Kagerplassen, de Ringvaart en de Westeinder Plassen. Het fort maakt deel uit van de op de UNESCO Werelderfgoedlijst geplaatste Stelling van Amsterdam. Onderweg naar het fort zal een presentatie worden verzorgd over de Stelling van Amsterdam en de stand van zaken van het vastgoedbeheer bij Defensie.
Dit programma duurt van 10.00 tot 17.30 uur.

Kosten

De kosten van dit evenement bedragen € 24,50 p.p. (koffie bij ontvangst, lunchbuffet en twee consumpties aan boord inbegrepen).
Aansluitend kan (facultatief) worden deelgenomen aan een koud buffet (met 2 warme gerechten) in de Brasserie Meelfabriek "De Zijlstroom" in Leiderdorp.
De KVMO hecht aan een grote deelname aan dit afsluitende buffet en neemt daarom per deelnemer twee consumpties voor haar rekening. De kosten van dit aansluitende buffet bedragen € 25,00 p.p..

Aanmelden

De uitnodigingen zijn inmiddels verzonden. Aanmelding bij voorkeur via **www.kvmo.nl/maritiem-evement**. Op deze pagina staat een link waarmee u zich kunt aanmelden.



NIEUWSBRIEF 01/2013 ONDERLINGE BIJSTAND

Op woensdag 24 april 2013 vindt de Algemene Ledenvergadering van de Vereniging Onderlinge Bijstand plaats in het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen. In totaal nemen 55 leden en partners deel aan deze dag, die wordt besloten met een bezoek aan het buitengedeelte van het museum in deze stad met zijn rijke VOC verleden.

De ontvangst vindt plaats in het Peperhuis, waar de herinneringen met oud-collega's worden opgehaald en waar gezellig wordt bijgepraat met de partners. Gedurende de ledenvergadering krijgen de partners een rondleiding door het museum, waar de tentoonstelling 'Reis rondom de Zuiderzee' enthousiaste reacties teweegbrengt.

De Algemene Ledenvergadering

De voorzitter schetst hoe de Vereniging het afgelopen jaar is gevaren. Steun aan leden is op tal van manieren verleend, waarbij veel aanvragen konden worden behandeld via de regeling van OB voor thuiszorg en ziekenhuisbezoek. Ook werd een aantal aanvragen opgepakt waarbij een dringend beroep werd gedaan op persoonlijke begeleiding door individuele bestuursleden. De voorzitter concludeert dat OB nog steeds zijn bestaan waard is.
De notulen van de ALV en het jaarverslag 2012 worden besproken en goedgekeurd. Daarop geeft de commissie van onderzoek een overzicht van de financiële controles en bevindingen over 2012. Met applaus wordt aan het bestuur decharge verleend over het gevoerde financiële beleid. Dan volgt een toelichting door de penningmeester, die meldt dat het rendement over 2012 niet 'heel bijzonder' is: een juiste keuze voor beleggingen is moeilijk, de aandelenmarkt blijft zeer volatiel. Het bestuur heeft besloten vrijvallende gelden vooralsnog niet om te zetten in beleggingen want de koersen zijn hoog en de risico's groot. OB kan overigens nog volop financiële steun verlenen, zij het tegen goede afspraken.
De samenwerking tussen KVMO en OB verloopt prima. De secretaris KVMO geeft hierover een enthousiaste toelichting. Een paar onderwerpen komen nog ter sprake bij de rondvraag. De volgende ALV zal worden gehouden op woensdag 30 april 2014 te Dordrecht.

Het middagprogramma

Na de ledenvergadering wordt gezamenlijk met de partners een drankje genuttigd, waarna een uitstekende VOC rijstmaaltijd wordt geserveerd in het Peperhuis. Na de koffie lopen we naar het buitenmuseum van het Zuiderzeemuseum, waar we kunnen rondwandelen en genieten van de kleurrijke historische woningen, winkels en andere gebouwen en van figuranten die oud-Hollandse beroepen uitbeelden, vergezeld van vaak uitbundige mondelinge toelichtingen. Na twee uur wandelen komen we samen in het Amsterdamse Huis: daar wordt deze gezellige dag besloten met koffie en thee.

De 'blauwe brochure' van OB

De nieuwe 'blauwe brochure' is beschikbaar op website **www.onderlingebijstand.nl**. Hierin worden de regelingen van OB nader toegelicht, waaronder de nieuwe 'uitzenduitkering' voor actief dienende leden. Op de website vindt u ook een meer uitgebreide beschrijving van de ledenvergadering.

IN MEMORIAM

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

KTZ b.d. **J. van Rijn** († 13 juni 2013)
LTZVK 2 OC b.d. **J.S. van Haarlem** († 3 juni 2013)
KLTZ b.d. **B.A. Latour** († 25 mei 2013)
KTZ b.d. **J. van Loon** († 23 mei 2013)
Mevrouw **C. Herrijgers-van der Loo** († mei 2013)
Mevrouw **S. Hartendorp-Bom** († 12 mei 2013)
LTZ 1 b.d. **E.J. van Wijk** († 8 mei 2013)
Mevrouw **J.M. Dunselman-Captein** († 28 april 2013), echtgenote van KTZT b.d. J. Dunselman
KTZ b.d. **J. van Rossen** († 21 april 2013)
Dhr. **R. van der Weij** († 18 april 2013)
MAJKL b.d. **H.K. Persant Snoep** († 18 april 2013)

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

DANKBETUIGING

Jeroen de Jong

1957 - 2013

Bedenke, dass du auch
auf einsamen Wegen
nie allein gehst.
Wenn du an Gott denkst
und lauschst,
hörst du den Schritt der Engel.

We voelen ons verwarmd en gesteund, omdat we hebben mogen ervaren hoe velen Jeroen als mens en vriend waardeerden.

Onze oprechte dank voor alle belangstelling in welke vorm dan ook

Piet Hasselaar en Salomé de Jong

Bergen, mei 2013

Afdelingsactiviteiten tweede helft 2013

AFDELING NOORD

3 sept **Postactieve bijeenkomsten**
1 okt Locatie : Marineclub,
5 nov Den Helder
3 dec Aanvang : 17.30 uur

AFDELING MIDDEN

10 sept **Afdelingsvergaderingen met aansluitend borrel**
8 okt Locatie : Frederikskazerne, toren D, vijfde verdieping
12 nov (VIP room), in Den Haag.
10 dec Tijd : 16.00-18.00 uur

Correcties en aanvullingen
Bij de foto van LTZVK 2 OC b.d. F. Bakker op pagina 24 van Marineblad nr. 3 2013 had nog als bronvermelding moeten worden opgenomen: foto Henri Lansink, VBM.

AFDELING ZUID

19 sept **Dag georganiseerd door de Belgische collegae (details volgen) (KVEO)**
Locatie en aanvang n.o.t.g.

27 okt **Mosselmaaltijd (KVMO)**
Locatie : de Merelhoeve
Aanvang : 18.00 uur

21 nov **Borrel met lezing dhr. Sakkers over geëxecuteerden WOII op Walcheren (KVEO)**
Locatie : de Merelhoeve
Aanvang : 17.00 uur

13 dec **Winterfeest (KVMO)**
Locatie : de Merelhoeve
Aanvang : 18.00 uur

Opmerking: alle activiteiten staan open voor KVMO leden, ook als een andere vereniging de organisatie verzorgt.

DE DEADLINE VOOR AANLEVEREN VAN KOPIJ VOOR DE RUBRIEK KVMO-ZAKEN VOOR HET AUGUSTUSNUMMER IS 5 AUGUSTUS 2013.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

KVMO

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

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
KLTZ ing. M.E.M. de Natris
Vice-voorzitter:
LTKOLMARNS J. de Wolf MSc.
Secretaris:
LTZ 2 OC M.M.H. Heijligers
Penningmeester:
KLTZA H.M.J. van de Burgt

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

Afdelingsbesturen:
Noord:
KLTZE ing. F.J.J. Schoonhoff
KLTZ P.J. van Maurik
LTZVK 2 OC b.d. H.T. van Wilgenburg
LTZSD1 b.d. mw. A.L.P. Vrijburg
LTZE 2 OC dr. ir. W.L. van Norden

Midden:
KLTZT T.S. van Tongeren
KLTZE ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge
KTZA b.d. P.J.G. van Sprang

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

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

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

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

Nederlandse Veteranendag 2013



Het gecombineerde officie-rendetachement, bestaande uit Veteranen van de KVMO, KVEO en NOV, dat op zaterdag 29 juni jl. heeft deelgenomen aan de Nederlandse Veteranendag. (foto's L. van der Biessen)





