MARINEBLAD

NUMMER 7 | NOVEMBER 2017 | JAARGANG 127

KVMO



Noodhulp KM na orkanen in Caribisch gebied

ACTUEEL
Onderzoek naar NEO-operaties vanaf zee

HISTORIE
Mijnenbestrijding tijdens oorlog tussen Iran en Irak

COLUMN
Boeke over de uitdagingen voor de nieuwe defensieleiding

inhoud









COLUMNS

3 **VOORZITTER KVMO**

19 **JONATHAN HOLSLAG**

27 **SERGEI BOEKE**

ACTUEEL / KENNIS

NOODHULP **CARIBISCH GEBIED**

4 **INZET ZR. MS. ZEELAND**
André van der Kamp

10 **INZET ZR. MS. PELIKAAN**
Menno van der Eerden

13 **INZET 32STE RAIDING SQUADRON**
Oscar Prins

16 **INZET ZR. MS. KAREL DOORMAN**
Sim Schot

22 **NEO VANAF ZEE**
Robin Gielings

28 **MIJNENBESTRIJDING TIJDENS IRAN-IRAKOORLOG IN DE 80-ER JAREN**
Anselm van der Peet

ACTIVITEITEN

26 **OPROEP KOOYPRIJS 2018**

35 **ACTIVITEITEN AFDELINGEN KVMO**

36 **64-JARIGENDAG KVMO - TERUGBLIK**

VASTE RUBRIEKEN

15 **CARTOON**

20 **BOEKEN**

34 **KVMO ZAKEN**
KIM KVMO-concert

35 **IN MEMORIAM**

www.kvmo.nl

COLOFON

Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

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, LTZ1 (TD) ing. J.M.T. Bongartz, KLTZ (LD) mr.dr. M.D. Fink, LTZ 1 (LD) C.F.L. Ghijsen, KLTZ (TD) F.G. Marx MSc., B. Naafs, LTZ 1 (TD) dr. ir. W.L. van Norden, dr. A.J. van der Peet, LTZ 1 drs. R.M. de Ruiter, LTKOLMARNS R.A.J. de Wit

Medewerkers:
mw. drs. Z. Borgeld-Guman, mr. S. Boeke, dr. J. Holslag, KLTZ (TD) H. Boomstra (cartoon), MCD (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
Wilco Art Books
Vanadiumweg 8
3812 PZ Amersfoort

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** onder 'FAQ'. 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** onder 'Marineblad'.

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

Foto cover:
KM-personeel op patrouille op het eiland Dominica, in de hoofdstad Roseau.

De KVMO maakt deel uit van de GOV|MHB PROFESSIONALS BIJ DEFENSIE

column

'Vertrouwen in de toekomst' is het motto van het kabinet Rutte III. Minister van Defensie Bijleveld vertaalt het als 'doen is het nieuwe denken: geen woorden maar daden'. Dadendrang is precies wat de krijgsmacht, en de Koninklijke Marine in het bijzonder, nodig heeft. Er wordt al veel te lang in de Tweede Kamer gesproken over de vervangingsbehoefte van onze marine. Het is de hoogste tijd voor politieke daden, als Nederland wil beschikken over een innovatieve en voor haar taak berekende marine, die een maritieme natie met overzeese rijksdelen waardig is.



In het artikel 'Mijnenbestrijding in de Iran-Irakoorlog 1987-1988' schrijft dr. Anselm van der Peet dat het regeringsbeleid van Nederland in de jaren '80 van de vorige eeuw een trotse maritieme natie uitstraalde. Dit overheidsbeleid resulteerde in de promotie van structureel hoog gekwalificeerde militair-maritieme producten van eigen bodem. Wordt dit ook het nieuwe beleid van het kabinet Rutte III? De Nederlandse ECO-driehoek, voorheen de Gouden Driehoek, is er samen met de Koninklijke Marine klaar voor.

Naar aanleiding van het regeerakkoord spraken de media veelal over de '1,5 miljard euro van Defensie'. Deze 1,5 miljard wordt echter pas in het laatste regeringsjaar bereikt! Dit omdat dat er politieke vrees bestaat dat Defensie het geld in 2018 e.v. niet zou kunnen 'wegzetten'. Hoezo zou Defensie dat niet kunnen? Op het moment dat Defensie niet al het geld zou kunnen uitgeven, zou dit met een zogeheten 'kasschuif' op een 'spaarboekje' gezet kunnen worden, waarmee grote toekomstige investeringen betaald zouden kunnen worden. Dit is nu niet standaard het geval, in tegendeel. In plaats van de beeldvorming in de media, 1,5 miljard erbij, loopt Defensie deze kabinetsperiode één miljard euro mis.

In dit actuele (thema)nummer veel aandacht voor de noodhulp in het Caribisch gebied. Het orkaanseizoen heeft dit jaar alle records verbroken. De opwarming van de aarde en dus ook het zeewater, de energiebron van orkanen, begint zijn tol te eisen. Onze krijgsmacht en de Koninklijke Marine in het bijzonder hebben met de recente humanitaire operaties laten zien waartoe Defensie in staat is: als de nood het hoogst is staat ze paraat, is ze direct inzetbaar en op haar best. Geen woorden maar daden. In de artikelen van de commandanten van Zr. Ms. Zeeland, Zr. Ms. Pelikaan, Zr. Ms. Karel Doorman en het 32e Raiding Squadron worden deze daden op een persoonlijke en beeldende wijze voor het voetlicht gebracht.

Op 12 oktober jl. zijn de bonden met voormalig minister Dijkhoff een arbeids-voorwaardenresultaat overeengekomen. Voor een uitgebreide toelichting op het resultaat verwijs ik u naar de ledenraadplegingen in het land en het bij het Marineblad gevoegde ProDef bulletin. Het woord is nu aan u; ik hoor graag of u met dit resultaat kunt instemmen. U kunt dit doen bij de ledenraadplegingen of via **voorzitter@kvmo.nl**

Per 1 november jl. is LTZ2OC (LD) Nikita van Lierop aangetreden als secretaris KVMO. De KVMO is dus weer op 'oorlogssterkte'. Dat is ook hard nodig om eraan bij te dragen dat de nieuwe minister en staatssecretaris de daad bij het (kabinets)woord voegen.

weblog voorzitter
www.kvmo.nl

@voorzitter_kvmo

KLTZ André van der Kamp



De inzet van Zr. Ms. Zeeland

In september 2017 zetten drie zware orkanen (tot categorie 5), Irma, José en Maria, het Caribisch gebied op zijn kop. Deze drie orkanen, binnen een tijdsperiode van twee weken, hebben er toe geleid dat veel defensiepersoneel op de Bovenwindse Eilanden (BE) en op Curaçao (op het hoogtepunt zo'n 900 mannen en vrouwen) is ingezet ten behoeve van het leveren van noodhulp. Het stationsschip Zr. Ms. Zeeland , het ondersteuningsschip Zr. Ms. Pelikaan en het *Joint Support Ship* Zr. Ms. Karel Doorman maakten daar onderdeel vanuit.

Deze bijdrage is geschreven vanuit het perspectief van Zr. Ms. Zeeland. Het geeft geen totaal overzicht van de (*joint*) noodhulp en schetst de voorbereiding, inzet en afwikkeling.

Taakstelling

Zr. Ms. Zeeland is een patrouilleschip (*Ocean-going Patrol Vessel* (OPV)) van de Koninklijke Marine. Het OPV is uitermate doelmatig voor het uitvoeren van maritieme veiligheidsoperaties en maritieme assistentie met een beperkte geweldsintensiteit, vooral nabij de kust. Het ontwerp is afgestemd op interdictie, *boarding*, bestrijding van piraterij, antidrugs-operaties en *last but not least*, het (snel) kunnen verlenen van noodhulp. Het OPV is derhalve uitstekend geschikt voor haar taken als stationsschip in het Caribisch gebied.

Voorbereiding noodhulp

Zr. Ms. Zeeland heeft een intensief opwerktraject gevolgd alvorens zij begon aan haar inzet als stationsschip. Onder leiding van de *Commander Sea Training Command* is de Zeeland opgewerkt tot operationeel gereed. In dit opwerktraject wordt ook aandacht besteed aan de organisatie en werkwijze bij het verlenen van noodhulp. Naast de te volgen opleidingen, de indeling van de bedrijfsvoering en het rollenplan is tweemaal een *disaster exercise* doorlopen waarbij goed inzicht is verkregen in de *do's and don'ts* bij het verlenen van noodhulp. Belangrijke *Lessons Learned* die zeker nog van pas zouden komen.

Voorbode noodhulp

In de West is permanent een stationsschip, onder andere ter ondersteuning van de Kustwacht in het Caribisch gebied en voor het uitvoeren van antidrugs-operaties (in samenwerking met de *United States Coast Guard* (USCG)). De beschikbaarheid van het stationsschip in het geval van het leveren van noodhulp bij rampen, is vooral in het orkaanseizoen van mei tot en met oktober van belang. De meteorologische omstandigheden die (kunnen) leiden tot de ontwikkeling van orkanen op de Atlantische Oceaan worden nauwkeurig van dag tot dag gevolgd. Zr. Ms. Zeeland was vanaf begin juli als stationsschip in het Caribisch gebied aanwezig. Aldaar voerde het kustwachttaken en antidrugs-operaties uit.
Begin september kondigde zich de orkaan Irma aan.

∧ *Zr. Ms. Zeeland en NH-90 helikopter op eerste dag van binnenkomst St. Maarten na de orkaan Irma. (foto bemanning ZLD/MCD)*

Eerst als tropische depressie, later als tropische storm en daarna uitlopend in een orkaan van de hoogste categorie (5). Vanuit Commandant Zeemacht Caribisch gebied zijn waarschuwingsbevelen en *Fragmentation Orders* uitgevaardigd. Zo'n 130 man defensiepersoneel is voor de orkaanpassage naar de Bovenwindse Eilanden gestuurd om tijdens en na de passage van de orkaan noodhulp te verlenen. Zr. Ms. Pelikaan en Zr. Ms. Zeeland zijn van hun oorspronkelijke taak gehaald (Zr. Ms. Zeeland voer in het kader van antidrugs-operaties met het USCG team centraal in de Caribische Zee) en zijn naar Curaçao en Aruba gehaald om noodhulpgoederen en defensiepersoneel op te halen. De eenheid van de USCG bleef daarbij tot medio september aan boord van Zr. Ms. Zeeland.

Inzet Bovenwindse Eilanden na de orkanen Irma en José

De opdracht

Na de eerste waarschuwingen en voorbereidingen ontving Zr. Ms. Zeeland op 4 september de opdracht noodhulp te verlenen na passage van orkaan Irma. Op dat moment was de orkaan nog slechts een categorie 3 en liep de baan van de orkaan enige tientallen mijlen bovenlangs St. Maarten. CZMCARIB voorzag het gevaar en dirigeerde circa 300 man defensiepersoneel om (deels vooraf en) na de orkaan onmiddellijk op de Bovenwindse Eilanden (BE) ter plekke te zijn. Zr. Ms. Zeeland voer daarheen via Aruba, voor het laden van noodhulp (voeding, water, materieel en personeel). De opdracht luidde: het verlenen van noodhulp aan de BE waarbij Zr. Ms. Zeeland *supporting* is aan de Commandant Detachement 'noodhulp' (C-DETCO), later hernoemd tot commandant *Joint Task Force* SXM (C-JTF SXM). Prioriteiten daarbij waren: (1) ondersteuning beveiligings- en transporttaken (inclusief medische afvoer), (2) schadebeeld opbouwen en (3) operationaliseren van de infrastructuur, met name de haven.

Opbouwen schadebeeld

Op woensdag 6 september 's ochtends passeerde het oog van Irma St. Maarten. Precies over het eiland! Op dat moment had orkaan Irma een kracht van de hoogste categorie namelijk 5, met windsnelheden tussen 250-300 km per uur. Ook al was er geen contact (meer) met St. Maarten, het was bijna zeker dat er grote schade was ontstaan. Nadat Zr. Ms. Zeeland initieel langs St. Eustatius en Saba voer, waarbij getracht werd goederen af te leveren per interceptor[1] (hetgeen mislukte door de deining bij de havens) werd op de namiddag St. Maarten bereikt. Afmeren lukte niet, de kaden stonden onder water. Wel werd direct de maritieme helikopter NH-90 ingezet om het schadebeeld op de eilanden vast te stellen. De eerste beelden van de verwoesting op St. Maarten als gevolg van orkaan Irma werden door de bemanning van de NH-90, samen met een aan boord geëmbarkeerd *combat camera team* waargenomen en vastgelegd. Deze beelden zijn de hele wereld overgegaan, tot aan CNN en New York Times.
Het schadebeeld liet zien dat de verwoesting immens was. Gebouwen, woningen en schepen in de haven waren totaal vernietigd. Ook was er veel schade aan infrastructuur zoals nutsvoorzieningen (elektra, water) en geblokkeerde wegen. De landingsbaan van de luchthaven (Juliana *airport*) was nagenoeg intact maar de hangaars waren beschadigd. Ook de haven was nog redelijk in orde; slechts één van de twee grote steigers was vernield, de containersteiger en kleine steigers waren nog intact. Ondanks de aanwezigheid van een sterke deining in de haven en de afwezigheid van loods, sleepboten en meerploeg meerden Zr. Ms. Pelikaan en Zr. Ms. Zeeland op donderdag 7 september af te Philipsburg, zo'n 30 uur na passage van de orkaan. Inmiddels waren er overdag al bemanningsleden met de NH-90 naar het vliegveld gestuurd om de landingsbaan begaanbaar te maken. De helikopter was in deze eerste dagen van cruciaal belang, niet alleen door de meegebrachte goederen naar Saba en St. Eustatius te vervoeren maar ook om het eerste vliegtuig (DASH-



De schade op St. Maarten, na passage van orkaan Irma. (foto bemanning ZLD/MCD)

8 van de Kustwacht) met personeel en materieel veilig te laten landen door als *air traffic control* op te treden, aangezien de controletoren niet operationeel was.

De eerste noodhulp

Vrijdag 8 september werd besteed aan verdere ondersteuning aan C-DETCO, met wie inmiddels goed contact was vanuit zijn commandopost. Prioriteit voor Zr. Ms. Zeeland was het verder operationaliseren van de haven, in goede samenspraak met de havenautoriteiten (die trouwens direct op hun post waren). Hierbij werd de haven 'opgeruimd' (handwerk bij gebrek aan (groot) materieel), werden havendiensten gefaciliteerd met onze meerploeg, interceptors en mariniers (bewaking) en werd er technische assistentie aan haveninstallaties verleend. Er werden direct, in samenspraak met de kustwacht te St. Maarten (die veel schade had aan de eigen faciliteiten), patrouilles op het water uitgevoerd en technisch personeel de wal op gestuurd om diverse reparaties aan essentiële infrastructuur uit te voeren. Helaas kondigde een tweede orkaan zich aan; José. Deze zou op zaterdag 9 september de BE passeren. Aangezien er nagenoeg geen betrouwbare communicatiemogelijkheden (geen telefoon, wifi of radio) op het eiland waren werd er 'geflyerd' door zowel interceptors als NH-90 om mensen te waarschuwen voor de aankomende tweede orkaan. Tevens werd zoveel mogelijk water en voeding uitgedeeld. 's Avonds vertrokken beide schepen; de Pelikaan naar Curaçao om nieuwe goederen te halen, de Zeeland om de passage van José af te wachten in een veilig gebied, om daarna direct terug te keren.
Na passage José volgde opnieuw de eerste 'handelingen bij noodhulp'. Op zondagochtend 10 september meerde de Zeeland wederom af. Nogmaals werd het schadebeeld onderzocht met de helikopter. De schade viel zeker mee, José was uiteindelijk bovenlangs St. Maarten getrokken, met een orkaankracht 4. De Zeeland voerde een uitgebreid haven onderzoek uit, zowel boven als onder water, ter voorbereiding van de aankomst van civiele schepen, waaronder het cruiseschip de '*Adventures of the Sea*',
welke die dag 300 toeristen evacueerde. Daarbij is door de bemanning de veiligheid in de haven gegarandeerd. De beschikbaarheid van de zee- en luchthaven was essentieel in het stabiliseren van de situatie op St. Maarten. Inmiddels kwamen beelden vrij van plunderingen. Hierover ontstond veel ophef in de media, bij de bevolking en bij politici. De aanwezige militairen hadden de situatie (snel) onder controle. De luchtbrug kwam snel op gang. Militairen werden ingevlogen tot aan het maximale aantal van +/- 700. Degenen die vanuit St. Maarten geëvacueerd wilden worden, werden geholpen en enkele duizenden zijn uiteindelijk via de lucht en zee vertrokken.
Zr. Ms. Zeeland en Zr. Ms. Pelikaan (indien niet in transit t.b.v. transport hulpgoederen) fungeerden als *Forward Operating Base* vanuit de haven. De aanwezige militairen nabij de haven werden aan boord opgevangen. Na een week in het veld zijn een warme maaltijd, airco, douche en Wifi bijzondere luxe. In de Multifunctionele Ruimte (normaliter volgeladen met hulpgoederen) werden stretchers geplaatst voor overnachting van zo'n 35 mensen. Beter dan buiten onder de sterrenhemel (ook 's nachts koelde het slechts af tot 30 graden Celsius). Het *Guard Team* van Zr. Ms. Zeeland (samengesteld vanuit het Korps Mariniers) werd ingezet ter beveiliging van de gevangenis. Met waterwagens werd zeewater door onze Reverse Osmosis-units drinkbaar (dus zoet) gemaakt en gedistribueerd. De beide interceptors werden ingezet ten behoeve van de Kustwacht St. Maarten.

Dagelijks patrouilleerde de Zeeland gezamenlijk met personeel van de Kustwacht in de diverse baaien. Hiermee werd het veiligheidsgevoel van de bevolking versterkt. Tevens werd voedsel en water gedistribueerd. De NH-90 bleef actief voor transport van hulpgoederen naar Saba en St. Eustatius, maar ook voor het bezoek van de koning en minister Plasterk. Dit bezoek, zo snel na de orkaanpassage, werd door de bevolking en aanwezige militairen bijzonder gewaardeerd. De NH-90 kreeg ook een nieuwe rol. Door 's avonds te vliegen met zoeklicht (*show of presence)* werd het veiligheidsgevoel bij de bevolking vergroot. Op deze manier kon, bij het doorgeven van een verdachte situatie (waargenomen vanuit de helikopter), een arrestatie van enkele plunderaars worden uitgevoerd, overigens in goede samenwerking met de Koninklijke Marechaussee en de plaatselijke politiedienst.

Force protection door marinier tijdens het uitdelen van noodhulp goederen vanuit de NH-90 helikopter op St. Maarten. (foto bemanning ZLD/MCD)



Samenwerking

Na wellicht een ietwat turbulente beginperiode konden de diverse organisaties (overheid, (non)-gouvernementele organisaties (NGO), militairen (inclusief Franse en Amerikaanse liaison) en bevolking) elkaar steeds beter vinden. De commandant *Joint Task Force* St. Maarten (C-JTF SXM) hield een dagelijkse briefing, waarbij alle partijen werden uitgenodigd. Deze briefing, en nog belangrijker, de separate gesprekken, droegen bij aan de goede onderlinge samenwerking. Voor de Zeeland betekende dat naast de opdrachten ter ondersteuning van C-JTF SXM, er ook werd gewerkt met de NGO's. Zo heeft het Technische Dienst (TD) personeel diverse klinieken met technisch advies en assistentie ondersteund. Dit werd in opdracht van de *Pan American Health Organization* (PAHO) uitgevoerd. De plaatselijke teamleider van PAHO was een voormalig officier van het Korps Mariniers. Dit droeg bij aan het onderlinge begrip en de verstandhouding. Slechts enkele dagen na passage van Irma en José, kwam de noodhulp goed op gang. Ook de bevolking hervond zich snel en ging voortvarend aan de slag.

Eerste herstel

Het operationaliseren van de haven vorderde snel. Dat was niet alleen dankzij de inzet van de beide Nederlandse marineschepen. De plaatselijke havenautoriteiten waren zich bewust van het belang van de haven. Naast aanvoer van noodhulp via de Pelikaan, arriveerden (kleine) Roll-on Roll-of schepen en later ook containerschepen. De haven moest ook operationeel worden voor de aankomst van cruiseschepen. De toeristenbranche is als grootste inkomstenbron essentieel voor St. Maarten . Zonder toeristen geen wederopbouw. Overheid, havenautoriteiten en militairen overlegden dagelijks en steeds meer activiteiten werden op de haven ontplooid. Sleepboten en loodsdiensten kwamen al snel beschikbaar, steigers werden opgeruimd, havenkranen gerepareerd en kantoren weer in gebruik genomen. Het eerste herstel werd zichtbaar.
Helaas diende de derde orkaan zich op de Atlantische

> 'De situatie bleek hier ernstiger te zijn dan op St. Maarten. Meer schade, meer slachtoffers en meer vermisten'

Oceaan aan; Maria. Wederom een orkaan in de hoogste categorie: 5. Zowel Zr. Ms. Pelikaan als Zr. Ms. Zeeland werden naar Curaçao gestuurd voor bevoorrading, met de intentie om na passage van orkaan Maria weer naar St. Maarten terug te keren. Orkaan Maria passeerde op dinsdag 19 september Dominica en boog daarna af richting Puerto Rico. Op beide eilanden liet deze een enorme ravage achter. De BE hadden geen last ondervonden. Daarentegen wijzigde orkaan Maria de plannen voor Zr. Ms. Zeeland ingrijpend.

Inzet Dominica na de orkaan Maria

De opdracht

Na bevoorrading te Curaçao, en het ontwijken van de derde orkaan Maria, was Zr. Ms. Zeeland op woensdagnacht 20 september weer bij de BE beland, met de intentie om de noodhulp op St. Maarten te vervolgen. Een nachtelijk telefoontje van C-ZMCARIB persoonlijk gaf ons de opdracht op te stomen naar Dominica. Dominica had een hulpvraag bij Nederland, via de Nederlandse ambassade te Trinidad en Tobago, neergelegd.
Na aankomst werd allereerst door de NH-90 het schadebeeld bepaald. De situatie bleek hier ernstiger te zijn dan op St. Maarten. Meer schade,

Schade op het eiland Dominica. (foto bemanning ZLD/MCD)



meer slachtoffers en meer vermisten. Dominica is groter en onherbergzamer dan St. Maarten. Er wonen ook meer mensen (dus meer getroffenen) onder soms primitieve omstandigheden. Grote gebieden, zowel aan de kust als landinwaarts op de heuvels en bergen waren afgesloten van de buitenwereld. Dit werd veroorzaakt door onbegaanbare wegen als gevolg van omgevallen bomen en modderstromen (soms tot meters hoog). Onze opdracht luidde: het verlenen van noodhulp vanuit zee aan Dominica. Onderliggende taken waren: (1) Distribueer primaire levensbehoeften (water, voeding, medicijnen) naar geïsoleerde gebieden met interceptors en helikopter, (2) lever capaciteit voor medische evacuatie en als laatste (3) neem voeding over van Zr. Ms. Pelikaan voor verdere distributie. Initieel was een periode van vijf dagen voorzien waarbij de '*end state*' gedefinieerd was dat (delen van) Dominica voorzien zouden zijn van de eerste levensbehoeften.

Samenwerking

Een ander verschil met St. Maarten was dat Zr. Ms. Zeeland, in plaats van een *supporting* rol aan de commandant ter plaatse, zelfstandig opereerde, binnen de gegeven opdracht. Om alle taken goed uit te kunnen voeren diende Zr. Ms. Zeeland zelfstandig contact te maken met lokale autoriteiten, NGO's en eventueel aanwezige militaire eenheden. Via de Nederlandse ambassade te Trinidad en Tobego werd contact gelegd met de minister van Buitenlandse Zaken (MINBUZA) van Dominica. Daarnaast werd besloten om deel te nemen aan de coördinatie vergaderingen bij het *Emergency Operation Centre* (EOC). Beiden werden de volgende dag bezocht waarbij de MINBUZA een document ondertekende waardoor toestemming werd verleend om wapens te dragen. Gezien de grimmige sfeer in het begin van de operatie, ook op Dominica vonden plunderingen plaats en werd er geschoten, zijn alle militairen de gehele periode bewapend (pistool en geweer) de wal op gegaan.
Bij het EOC is met veel partners samengewerkt, zoals vertegenwoordigers van: *Caribbean Disaster Emergency Management Agency*, Rode Kruis, *Pan American Health Organization*, *World Food Program*, *World Health Organization*, *Samaritan's Purse*, UKAID, USAID, UNICEF, *European Civil Protection Mechanism*, nationale nutsbedrijven, diverse Dominicaanse ministeries en met militaire eenheden van Trinidad & Tobego, Verenigde Staten, Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Canada. Met alle betrokkenen is de opdracht van Zr. Ms. Zeeland gecommuniceerd in combinatie met onze capaciteiten (interceptors, helikopter, watermaker, technisch personeel, et cetera). Dagelijks vonden een coördinatie- en een distributievergadering plaats waarbij de beide vergaderingen bedoeld waren om de stand van zaken te bespreken ten aanzien van de verschillende sectoren: WASH (*WAter,Sanitation & Hygiene*), onderdak, voeding, logistiek en distributie van noodhulp. Het distributieplan voor voeding, water en medicijnen werd 's avonds bekend gesteld.

Routine

Zr. Ms. Zeeland bepaalde de volgende routine: 's ochtends afmeren in de haven van Roseau ten behoeve van afgifte van bulkwater en het aan boord nemen van fleswater en voeding. 's Middags de zee op en distributie uitvoeren op afgelegen gebieden met interceptor en helikopter. Dominica werd opgedeeld, afhankelijk van de aanwezige militaire marineschepen, waarbij de Zeeland voornamelijk nabij de Noord-, West- en Zuidkust opereerde. Gezien het gebrek aan helikopter eenheden werd de NH-90 over geheel Dominica ingezet, zowel voor de medische evacuaties als wel voor de distributie van noodhulpgoederen. Deze routine zorgde voor structuur bij zowel bemanning als de overheid en NGO's ten aanzien van de mogelijkheden tot gebruik van de Zeeland. Overheid en NGO's planden zo de afgifte van de te distribueren goederen (WFP werd verantwoordelijk gemaakt voor coördinatie distributie) en het embarkeren van NGO hulpverleners (PAHO en WFP) om deel te nemen aan de uitgifte van noodhulp. Zr. Ms. Pelikaan transporteerde hulpgoederen van omliggende eilanden. Daartoe is zij viermaal afgemeerd te Roseau om deze aan te leveren. Gezamenlijk werd dan opnieuw beladen en gedistribueerd, ook gebruik makend van de interceptor van de Pelikaan. Een samenwerking tussen beide schepen die opnieuw haar nut bewees na St. Maarten. Ook stapten tien militairen van de Compagnie In De West (CIDW) (11e Luchtmobiele Brigade) van de Pelikaan over op de Zeeland. Deze zijn als onderdeel van de bemanning veelvuldig op Dominica ingezet.



De distributie van hulpgoederen via de Interceptor naar rubberbootje. (foto bemanning ZLD/MCD)

De inzet

De medische evacuaties per helikopter werden vaak ad hoc ingepland. In totaal zijn er bijna 50 medische evacuaties uitgevoerd. Deze werden uitgevoerd tussen de geïsoleerde gebieden en het ziekenhuis te Roseau (de hoofdstad van Dominica) of van het ziekenhuis naar de internationale luchthaven om buiten Dominica behandeld te worden. Een ongekend hoog aantal patiënten met soms levensbedreigende verwondingen die duidden op de hoge nood die er op het eiland was, in combinatie met het gebrek aan transportmogelijkheden. Indien er geen opdrachten tot medische evacuaties waren, distribueerde de helikopter noodhulpgoederen naar het binnenland, voornamelijk hoog in de heuvels en bergen.
De distributie van noodhulpgoederen per interceptor en helikopter verliep voortvarend. Op nagenoeg alle geïsoleerde plekken was nog geen noodhulp gegeven en de bevolking zag ons als eerste hulpverlener. Op sommige plaatsen was men bijna door het beschikbare water en voeding heen. We kwamen als geroepen en moesten verzekeren dat we terug zouden komen. Men was volledig van onze distributie afhankelijk. Al snel bleek dat de hulpvoorziening nog (te) langzaam op gang kwam. Dit werd mede veroorzaakt door de ontoegankelijkheid van het eiland en de beperkte transportmogelijkheden. Na de eerste vijf intensieve dagen werd de hulp door Zr. Ms. Zeeland en Zr. Ms. Pelikaan met nog een week verlengd. Tot de laatste dag (12e) waren er nog geïsoleerde gebieden
De bijdrage van de Nederlandse schepen werd bijzonder gewaardeerd. Nederland heeft met haar militaire eenheden het langst op Dominica geopereerd. Andere militaire eenheden leverden gedurende enkele dagen een bijdrage, mede gezien het feit dat deze landen ook andere gebiedsdelen moesten helpen (Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten), of richten zich eerst op de evacuatie van hun eigen landgenoten. Evacuatie viel niet binnen ons mandaat. Wel zijn op een gegeven moment, in samenspraak met Buitenlandse Zaken, verschillende zoekacties gestart naar 'vermiste' Nederlanders. De zoekacties waren succesvol waarbij enkele families door de Zeeland kortstondig zijn opgevangen en onder medisch toezicht geplaatst. Uiteindelijk zijn alle Nederlanders op Dominica gebleven, met enige (logistieke) steun van de Zeeland.
De gehele bemanning werkte zonder uitzondering, keihard.. Er kon niet altijd worden afgemeerd dus veel water en voedsel moest met de hand geladen worden, en dan weer door naar de interceptor en helikopter. Vanuit deze eenheden werd dan weer, via zee en lucht, de verdere distributie handmatig uitgevoerd.
Ook het vullen van de jerry-cans met eigengemaakt water was een echte teaminspanning! Hard werken maar goed voor het moreel. Uiteindelijk wilde iedereen ook graag mee in de interceptor om zelf bij het uitdelen te zijn om contact te maken met de bevolking. Daar werd een roulatieschema voor ingesteld. Aan vrijwilligers geen gebrek.
Ook de bevolking van Dominica, net zoals op St Maarten, was zeer dankbaar, men had lang gewacht op noodhulp. Daarbij viel ook de veerkracht van de bevolking op. Men zag de orkaan als een niet te voorkomen noodlot. Na passage van de orkaan diende men de boel weer op te pakken en door te gaan met het leven. Nadat de eerste levensbehoeften (water, voeding) gegarandeerd waren werd alweer gedacht aan opbouw.



'De gehele bemanning werkte zonder uitzondering, keihard. Er kon niet altijd worden afgemeerd dus veel water en voedsel moest met de hand geladen worden.'(foto bemanning ZLD/MCD).

Wel is daar veel hulp voor nodig. Het eiland staat er economisch niet goed voor en met de vernietiging van flora en fauna (een van de economische pijlers van het eiland) is een belangrijke inkomstenbron verdwenen.

Terugkijkend

Na twaalf dagen eindigde de inzet van de Nederlandse eenheden te Dominica. De *end state*: '(delen van) Dominica voorzien van de eerste levensbehoeften' was bereikt. Zr. Ms. Zeeland keerde op 4 oktober terug naar St. Maarten. Aldaar was Zr. Ms. Karel Doorman inmiddels aangekomen met een grote hoeveelheid hulpgoederen uit Nederland. De Zeeland meerde af aan de steiger van de Karel Doorman om brandstof (F76 en F44) te laden. Voor de helikopter was nog slechts 3.000 liter F44 over, net genoeg voor één vlucht.
De missie 'noodhulp' op de Bovenwindse Eilanden en Dominica laten het nut en effect van het stationsschip in de West, en met name het OPV, goed zien. Zr. Ms. Zeeland heeft in totaal 36 dagen achtereen op zee (en op het land) geopereerd. Hierbij is hulp verleend aan vier eilanden: St. Maarten, Saba, St. Eustatius en Dominica. Dit als gevolg van de passage van drie orkanen in een tijdsbestek van twee weken: Irma, José en Maria. Zowel bemanning als schip, inclusief essentiële organieke eenheden (interceptor en helikopter) hebben een grote bijdrage geleverd aan de totale inzet van Defensie. Zonder de rol van de andere militaire eenheden en krijgsmachtdelen teniet te doen kan ik zeggen dat de Nederlandse marineschepen een verschil hebben kunnen maken, zowel op de Bovenwindse Eilanden als op Dominica.

KLTZ A. (André) van der Kamp is commandant van Zr. Ms. Zeeland.

Noot
1 Interceptors: kleine, zeer snelle boten die breed inzetbaar zijn, van antidrugs-operaties tot maritieme terrorismebestrijding.

LTZ 1 Menno van der Eerden

Inzet van Zr. Ms. Pelikaan

Begin september: Zr. Ms. Pelikaan heeft net een transport van de CLAS compagnie in de West (CIDW) en een deel van een opwerkprogramma afgerond. Een havenbezoek aan Barbados staat op het programma. Tegelijkertijd krijgt een tropische storm op de Atlantische oceaan de naam Irma. Volgens de weerberichten is de kans dat Irma zich verder tot orkaan ontwikkelt groot.

Orkaan op komst

Irma blijkt inderdaad een orkaan van ongekende proporties. Irma is niet alleen een orkaan van de vijfde, en zwaarste, categorie maar blijkt ook de zwaarste orkaan sinds metingen begonnen.

Als enig permanent gestationeerd marineschip in 'de West' geldt inzet voor noodhulp als prominente taak voor Zr. Ms. Pelikaan. Een belangrijk doel van het havenbezoek aan Barbados is het aanhalen van banden met twee organisaties die zich in dit gebied bezig houden met noodhulp en ontwikkelingshulp, de *Caribbean Disaster Emergency Management Agency* (CDEMA) en *Pan American Health Organization* (PAHO). Omdat deze organisaties bij iedere ramp direct actief zijn in getroffen gebieden kunnen deze contacten bijzonder van pas komen als Zr. Ms. Pelikaan of andere eenheden van CZMCARIB voor noodhulp worden ingezet. Het blijkt een goede inschatting geweest te zijn. De in de afgelopen jaren opgedane contacten, niet alleen met CDEMA en PAHO maar ook andere hulporganisaties, blijken van doorslaggevend belang voor de geleverde noodhulp.

Met een grote kans op het naderen van een orkaan maakt zich een bijzonder gevoel meester van de bemanningsleden aan boord. Niemand kijkt uit naar het destructieve natuurgeweld dat gepaard gaat met een orkaanpassage maar stiekem hoopt ieder bemanningslid toch op inzet ergens in het Caribisch gebied. 'Als het dan toch gebeurt, zet ons dan in ieder geval in', geldt als credo aan boord. Tot nu toe werd Zr. Ms. Pelikaan al vele malen ingezet voor noodhulp (o.a. Nicaragua in 2007, Haïti in 2010 en 2016 en Dominica 2015). Inzet, dat is waar we het voor doen.

Met deze gedachte in het achterhoofd wordt het weerbericht met argusogen gevolgd. Bovendien geldt dat Irma ook een directe impact op de vaarbewegingen van Zr. Ms. Pelikaan kan hebben. Als de baan van Irma onverhoopt afbuigt naar een Zuid-Zuidwestelijke koers betekent dit dat ook Zr. Ms. Pelikaan maatregelen moet nemen om op voldoende afstand van het oog te blijven.

Vrijwel direct na aankomst in Barbados blijkt dat CZMCARIB, anticiperend op een mogelijke orkaanpassage over of nabij de Nederlandse Bovenwindse eilanden, het besluit heeft genomen ons terug te halen naar Curaçao ter voorbereiding. We vertrekken eerder dan gepland uit Barbados om tijdig op Curaçao te kunnen zijn ter voorbereiding op eventuele inzet. Tijdens onze terugvaart wordt eveneens duidelijk dat collega's van het 32e *Raiding Squadron* (RSQN) van Aruba voorafgaand aan orkaanpassage worden ingevlogen om posities in te nemen op Sint Maarten, Saba en Sint Eustatius. Het operatieconcept waarop wordt ingezet is een grootschalige inzet van alle eenheden van CZMCARIB. Naast Zr. Ms. Pelikaan en het 32e RSQN wordt voorzien in inzet van Zr. Ms. Zeeland en de CIDW versterkt met miliciens van de Curaçaose militie (CURMIL). Het 32e RSQN voorziet in eerste instantie in handhaven van openbare orde en veiligheid en voert zover mogelijk *damage assessments* uit. Ook Zr. Ms. Zeeland richt zich op *damage assessments*, voornamelijk met de boordhelikopter en met FRISC's. De eerste taak die voor Zr. Ms. Pelikaan in het verschiet ligt is het aanvoeren van zwaar materieel, zoals voertuigen en versterking door transport van een deel van de CIDW naar Sint Maarten. Zodra ter plaatse zal het schip een rol als *Forward Operating Base (FOB)* vervullen ter ondersteuning van de eenheden aan land.

Zr. Ms. Pelikaan afgemeerd in Philipsburg, St. Maarten. (MCD)



Voorbereidingen

Direct na binnenkomst in Curaçao start het laden van voertuigen, voeding, olie en overige goederen met als doel zo snel mogelijk volgeladen weer te vertrekken. Naast al het materieel wordt ook de bemanning 'opgeplust' (Zr. Ms. Pelikaan is in feite een 'stekkerdoos': de standaardbemanning van ca. vijftien personen wordt afhankelijk van de taakstelling uitgebreid tot een missiebemanning. Tijdens deze noodhulp continu rond de 27 personen). Daarnaast embarkeren ongeveer vijftig opstappers die op Sint Maarten af zullen stappen, waaronder twee NOS journalisten.

Diezelfde nacht, als alle spullen aan boord staan en iedereen geëmbarkeerd is, vertrekt het schip naar de Bovenwindse eilanden. Het is prachtig weer, heel onwerkelijk met het contrast dat geschetst wordt in weerberichten. Irma gaat gepaard met golfhoogtes van zo'n zestien meter in het oog en een hoeveelheid neerslag die de totale jaarlijkse hoeveelheid regen die in Nederland valt overstijgt. Nog tijdens de *transit* naar de Bovenwindse eilanden blijkt het pad van Irma recht over Sint Maarten te gaan. Op zo'n honderd mijl afstand van de Bovenwindse eilanden neemt de deining steeds meer toe en komt ze uit alle richtingen. Het is net of een enorme badkuip heen en weer wordt geslingerd.

Ondertussen volgen de eerste rapportages, zij het mondjesmaat, en wordt duidelijk dat de ravage als gevolg van Irma op Sint Maarten enorm is. Direct voor de kust van Philipsburg is de schade aan de infrastructuur duidelijk waarneembaar. Met een melkachtige kleur van het water, het ontbreken van enige activiteit in de ons welbekende altijd drukke commerciële haven en waarneembare schade is het net of we het decor van een bizarre film betreden. Na een *survey* om obstructies onder water uit te sluiten en het inrichten van statische beveiliging op de kade, meert Zr. Ms. Pelikaan als eerste schip af in Philipsburg. Onze 'groene' collega's weten de weg naar 'de PELI' direct te vinden. Behalve het in ontvangst nemen van gelost materieel is de aankomst een goede gelegenheid voor een douche, wasbeurt en warme hap!

De inzet

Nog vóór aankomst bij Sint Maarten geven de weersvoorspellingen aan dat op de Atlantische oceaan een nieuwe orkaan, José, in wording is. De kans is groot dat deze orkaan de Bovenwindse Eilanden opnieuw zal treffen. Met de verwachte wind en zeegang, ook ruim buiten het oog, betekent het dat Zr. Ms. Pelikaan zich hoe dan ook zuidwaarts moet verplaatsen om deze orkaan te ontlopen. Deze tijd wordt benut om direct een nieuwe logistieke *run* heen en weer naar Curaçao te maken en nieuw materieel en hulpgoederen aan te voeren. En dat is hard nodig. Met de schaalgrootte van de ramp worden hulptroepen vanuit Nederland in hoog tempo aangevoerd om de openbare

'Na een survey om obstructies onder water uit te sluiten en het inrichten van statische beveiliging op de kade, meert Zr. Ms. Pelikaan als eerste schip af in Philipsburg'

orde te herstellen en waar nodig noodhulp te leveren.

José passeert gelukkig op ruimere afstand dan initieel gedacht. We keren zo snel als mogelijk terug naar Philipsburg en blijven nu langer binnen liggen. In deze periode maken we onszelf nuttig door, behalve als FOB de landeenheden en hulporganisaties te ondersteunen, herstelwerkzaamheden te ontplooien. Bemanningsleden herstellen de drinkwaterleiding van de haven, helpen diverse generatoren weer in de benen, ruimen de haven op en weten onder andere een aangespoelde Super RHIB van de kustwacht te bergen. Dagelijks overleg met havenautoriteiten levert veel informatie op over de staat van havenfaciliteiten en mogelijke herstelactiviteiten op en rond de haven. Door regelmatig overleg kunnen zo ook de



Herstelwerkzaamheden op St. Maarten. (MCD)



De president van Dominica wordt bijgepraat door cdt Zr. Ms. Pelikaan. (MCD)

intussen aangekomen genisten van de Landmacht gekoppeld worden aan de juiste personen voor het zwaardere herstelwerk. Bovendien wordt met dit overleg de basis gelegd voor het inrichten van een *Seaport of Debarkation* (SPOD).
Intussen vormt de Atlantische oceaan opnieuw het decor voor de vorming van natuurgeweld. Twee orkanen, Lee en Maria, zijn in wording. Maria wint snel aan kracht, het voorspelde pad belooft weinig goeds en dwingt wederom tot een zuidgaande koers. Ook nu wordt het ontwijken gecombineerd met een logistieke *run*, ditmaal voornamelijk met materieel bestemd voor de SPOD, voeding en water. De vorkheftrucks, containerlifts en dergelijke dragen bij aan snelle en efficiënte verwerking van aangevoerde hulpgoederen.

'Bemanningsleden herstellen de drinkwaterleiding van de haven, helpen diverse generatoren weer in de benen, ruimen de haven op en weten een aangespoelde Super RHIB van de kustwacht te bergen'

Waar Irma op een vrijwel westgaande koers vanuit de Atlantische oceaan direct over Sint Maarten trekt, volgt Maria een zuidelijker pad. Vanuit de oceaan trekt deze orkaan in noordwestelijke richting recht over Dominica en vervolgt haar pad via de Caribische zee naar Puerto Rico. Op onze terugreis naar Sint Maarten zijn de gevolgen heftiger dan eerder: zware deining en hoge waterstand betekent dat we een dag later dan gepland kunnen afmeren in Philipsburg. Onder marginale omstandigheden meren we, wederom als eerste schip na passage van Maria, af in Philipsburg. De schade als gevolg van Maria valt enorm mee zodat we al snel verder gaan waar we een paar dagen geleden waren gestopt: leveren van water en brandstof, FOB voor landeenheden en herstelactiviteiten waar nodig.

De inzet op Dominica

Langzamerhand blijkt ook dat Dominica ongekend zwaar is getroffen door Maria. Als categorie vijf orkaan is zij recht over dit eiland getrokken en de schade schijnt enorm te zijn. In navolging van Zr. Ms. Zeeland wordt Zr. Ms. Pelikaan richting Dominica gestuurd. De opgedane contacten tijdens eerdere noodhulp, voornamelijk Haïti 2016 en recent op Sint Maarten, blijken nu echt tot hun recht te komen. Niet alleen varen vertegenwoordigers van het *World Food Program* (WFP) en PAHO mee naar Dominica, maar het blijkt mogelijk om onder andere via de *National Office voor Disaster Services* (NODS) van de overheid op Antigua om daar noodhulpgoederen op te pikken. Na eerst water op Saba te leveren, pikt Zr. Ms. Pelikaan een grote hoeveelheid noodhulpgoederen op Antigua op en vaart naar Dominica. Daar meren we, wederom als eerste marineschip, af in Roseau dat als logistieke *hub* fungeert. Vanuit Roseau worden deze goederen, voornamelijk water, voeding, tentzeilen, et cetera verder gedistribueerd naar afgelegen plaatsen met helikopters of de FRISC's van Zr. Ms. Zeeland.

Ook nu weer een beeld van een bizarre werkelijkheid. Verwoesting overal waar je kijkt, niets lijkt onbeschadigd. De hoeveelheid wrakhout, inmiddels weer aangespoeld tart elke beschrijving. Het geeft een goed gevoel iets te kunnen betekenen voor de getroffen bewoners. De eerder genoemde contacten openen de mogelijkheid om hulpgoederen vanuit omliggende eilanden aan te voeren zodat verdere distributie mogelijk is. Behalve noodzakelijke middelen van NODS en WFP uit Antigua, doet Zr. Ms. Pelikaan ook Martinique aan om spullen van het Rode Kruis op te halen. In een aantal logistieke *runs* kunnen we zo in korte tijd meer dan vierhonderd ton aan hulpgoederen verschepen. Het merendeel wordt door teams van Zr. Ms. Zeeland verder verspreid zodat Nederland hier met recht het verschil maakt.
Tijdens de korte binnenligperiodes in Roseau, voornamelijk in het teken van lossen van hulpgoederen, maken we onszelf verder nuttig door met een FRISC te assisteren bij de verdere distributie van noodhulpgoederen en projectwerk in het ziekenhuis te verrichten. Zodoende wordt het mortuarium hersteld, losliggend puin geruimd en daken provisorisch hersteld.

Tot slot

Nadat de eerste nood is geledigd wordt Zr. Ms. Pelikaan terug naar Curaçao gehaald, mede door aankomst van Zr. Ms. Karel Doorman in het Caribisch gebied. Daarmee was dat de afsluiting van een intensieve periode waarin schip en bemanning hun meerwaarde bij het bieden van noodhulp in het Caribisch gebied dubbel en dwars hebben laten zien.

Het orkaanseizoen is nog niet ten einde maar records zijn op alle fronten doorbroken. Dit seizoen kende welgeteld twee buitenproportioneel zware orkanen van de vijfde categorie die uiteindelijk resulteerden in zes weken onafgebroken inzet voor o.a. Zr. Ms. Pelikaan. Dat op zichzelf is al een unicum voor een schip van deze omvang.

LTZ 1 M.E. (Menno) van der Eerden is commandant van Zr. Ms. Pelikaan.



Inzet 32ste Raiding squadron

Het gehele jaar staat het 32ste Raiding squadron (32Rsqn) op Aruba gereed voor *Humanitarian Disaster Relief Operations* in het Caribisch gebied en geeft het invulling aan twee van de drie hoofdtaken van Defensie in de West. Tijdens het jaarlijkse orkaanseizoen ligt de focus op de effecten van het potentiële natuurgeweld in het Caribisch gebied en op Nederlandse eilanden in het bijzonder.

Met een permanente presentie op Sint Maarten van het mariniersdetachement SXM levert CZMCARIB een bijdrage aan de invulling van de opdracht. Afhankelijk van een risico-inschatting van de effecten van de orkaan moet het detachement versterkt worden met de marnierseenheid vanuit Aruba. Deze inzetoptie wordt jaarlijks getraind tijdens de *Hurricane Excercise* (HUREX). Na een kleinschalige, maar succesvolle training afgelopen juni werd afscheid genomen met de lacherige opmerking: "tot over een paar maanden."
Op vrijdag 1 september ontving de eenheid het waarschuwingsbevel vanuit het Maritiem Hoofdkwartier Carib (MHKC) op Curaçao. Door de reeds geteste 'CONOPS Noodhulp' ten tijde van de HUREX kon met weinig planningstijd de operatie gestalte worden gegeven. Het oogmerk van CZMCARIB lag op het zo effectief mogelijk ondersteunen van de lokale autoriteiten bij het bestrijden van de gevolgen van de ramp, zodat de lokale autoriteiten weer *in control* konden komen bij het op gang brengen en houden van het dagelijkse leven. Gedurende het weekend van 2/3 september nam de orkaan alsmaar in kracht toe en werd een mogelijke opschaling aannemelijker. Zr. Ms. Pelikaan, Zr. Ms. Zeeland en de CLAS Compagnie in de West (CidW) werden geactiveerd en de commandant van de Marinierskazerne Savaneta op Aruba werd toegevoegd aan het 32Rsqn om te fungeren als MHKC *forward*.

^ *8 september 2017, uitdelen van water aan de slachtoffers van orkaan Irma.(Gerben van Es/MCD)*

Voorbereiden op Irma

Met het vertrek op maandag 4 september was de eenheid ruim 36 uur voor de passage van de storm aanwezig op het eiland St. Maarten. Hoewel de kans van een *direct hit* van een orkaan categorie 5 inmiddels aanzienlijk was, leek het normale uitgaansleven nog in volle gang.

Onderweg van het vliegveld naar de shelter leken alle restaurants en bars nog volop toeristen te bedienen. Een vreemde gewaarwording op een eiland dat bekend moet zijn met de potentiéle gevolgen van een *major hurricane*. Na aankomst op St. Maarten werden twee subeenheden gereed gemaakt om te verplaatsen naar St. Eustatius en Saba. Met twee *liaisons* vanuit Curaçao zouden zij ondersteuning leveren aan het gezag op deze eilanden. Op St. Maarten was het operatiecentrum inmiddels ingericht door het detachement, waardoor de staf snel *control* kon krijgen over de aanwezige eenheden. Inmiddels was dit een gecombineerde eenheid geworden, met teams uit St. Maarten, Curaçao en Aruba. Om direct te kunnen communiceren met de lokale veiligheidspartners, was het operatiecentrum ingericht in de brandweerkazerne. De eenheid werd gelegerd in de naastgelegen school. Beide gebouwen waren berekend op een orkaan 5 passage en zouden personeel en materieel moeten beschermen. De laatste 24 uur voor passage werden gebruikt om alle locaties (opnieuw) te bekijken, sociale patrouilles uit te voeren en om afspraken te maken met de lokale rampenstaf. Dit overleg resulteerde in diverse taken voor de gecombineerde eenheid met een groot aandeel in het bewaken en beveiligen van objecten zoals de lokale gevangenis, instellingen van de Stichting Zorgverlening het WitGele Kruis en de, door het land, aangemerkte shelters.
Met het aanbreken van stormachtige winden werden de antennes van de diverse posities neergehaald en werden de communicatiemiddelen met MHKC verbroken. De eenheid hield zich ten tijde van de passage schuil op acht verschillende locaties. Deze locaties bleken achteraf niet berekend te zijn op de krachten van orkaan Irma. In diverse locaties hebben mariniers mensen moeten verplaatsen van ruimtes waarvan de daken en muren werden weggeblazen. De continue verandering van overdruk en onderdruk waren niet alleen een vreemde gewaarwording op de oren, maar bliezen op vele locaties deuren en ramen uit de kozijnen. Hoewel er vliegende voertuigen en zeecontainers zijn gerapporteerd, zijn er geen gewonden gevallen en kon de eenheid 45 minuten ‘pauze’ houden in het oog van de storm waarna de wind van de andere zijde aantrok en een verwoestende werking had op de omgeving.

Beeldopbouw

Na ongeveer drie uur na passage van Irma werd het mogelijk om naar buiten te gaan. Bij aankomst in het operatiecentrum werd snel duidelijk dat de brandweerkazerne niet geheel orkaanbestendig was. De storm had alle civiele communicatiemiddelen op het eiland uitgeschakeld, waardoor de militaire communicatie de enige manier was om met de buitenwereld te communiceren. Een groot deel van de militaire communicatiemiddelen had echter waterschade opgelopen, wat leidde tot problemen in de communicatie met het MHKC. Omdat alle militaire communicatiemiddelen wel werkten op het eiland konden alle eenheden direct ingezet worden. Met het ondersteunen van de bewaken- en beveiligingstaken had de politie de mogelijkheid zich te concentreren op de mobiele taken op het eiland. Door het wegvallen van de communicatie verliep dit echter moeizaam.



Vrijwel gelijk na de passage van Irma voerde de eenheid damage assessments patrouilles uit en trad ze op tegen plunderingen waar mogelijk. (MCD)

Tegelijkertijd voerde de eenheid gecombineerde *damage assessment* patrouilles uit in de aangewezen sectoren en traden zij op tegen de plunderingen waar dit mogelijk was. Samen met de brandweer werd zo een initieel beeld opgesteld van de verwoestingen op het eiland.
Het belang van het vliegveld, de haven en de water- en energiebedrijven stonden voorop. Met het scherp krijgen van deze kritieke in- en afvoermogelijkheden kon de staf een beeld schetsen in de rampenstaf, waarna eenheden opnieuw taken toebedeeld kregen. Zo werden eenheden ingezet om de landingsbaan schoon te vegen en werden eenheden samen met de marechaussee ingezet op *check-points* en liepen zij patrouilles om de avondklok af te dwingen. Door het snelle optreden van de eenheden werden de haven en het vliegveld snel operationeel, en kon de eenheid snel uitgebreid worden. Ook werd de eenheid logistiek bevoorraad waardoor het mobieler werd en het langer kon optreden. De samenwerking tussen eenheid en de schepen verliep in deze fase effectief, waarbij de schepen zich konden focussen op het herstellen van de haven en het patrouilleren op het water. Mede door het wegvallen van de civiele communicatiemiddelen verliep de samenwerking tussen de veiligheidsdiensten in het begin van de operatie stroef. De jaarlijkse HUREX zorgde er echter wel voor dat de samenwerking tussen de brandweer en ambulancedienst soepel verliep en de damage assessment patrouilles snel uitgevoerd konden worden. Door frequent bijeenkomsten te plannen op de locatie van het operatiecentrum konden afspraken gemaakt worden en verbeterde de samenwerking met de politie.

Inzet

De initiële dagen waren hectisch door de diverse communicatielijnen. Zo ontving de eenheid een verscheidenheid aan opdrachten om te zoeken naar vermiste mensen. Dit aantal liep op tot vijftien verschillende opdrachten per uur waardoor de vervoers- en communicatiemiddelen een beperkende factor bleken te zijn. De eenheid werd in de dagen erna snel uitgebreid met ondersteuning. De CidW werd met Zr. Ms. Pelikaan ingebracht en werd direct naar het vliegveld doorgestuurd om deze verder operationeel te maken, goederen te ontvangen en mensen te evacueren. Met behulp van militaire vliegtuigen, civiele charters,



Uitleg over de situatie ter plaatse aan koning Willem-Alexander en minister Plasterk van Binnenlandse Zaken en Koninkrijks Relaties. (MCD)

helikopters, vissersbootjes en cruiseschepen werden voornamelijk toeristen geëvacueerd. Met een mogelijke tweede storm werd de noodhulp voor een korte periode stilgelegd. Orkaan José spaarde de bovenwindse eilanden echter, waardoor de operatie een doorstart kon krijgen. Vanuit Curaçao en Nederland werd het 32Rsqn uitgebreid waardoor de squadronstaf uiteindelijk 537 militairen op het eiland coördineerde en aanstuurde.
Het invliegen van de MCG-staf bracht hier uiteindelijk verandering in. De staf nam de aansturing van operaties over van het squadron. Met alle versterkingen groeide de eenheid uit tot de *Joint Task Force* St. Maarten (JTFSXM), waarbij vier eenheden van compagnies/squadron-grootte een eigen sector toebedeeld kregen. Door de aankomende verkiezingen op Aruba kreeg het 32Rsqn echter snel een *re-tasking* en vertrok het ongeveer anderhalve week na de passage van de storm. Inmiddels waren winkels weer open en was de bevolking hard aan het werk om het eiland op te ruimen. De wederopbouw kon gaan beginnen met alle inkomende goederen, voedsel en hulp.

Evaluatie

Het beoefenen van de jaarlijkse HUREX is en blijft een belangrijke exercitie in het jaarplan van CZMCARIB. Dit belang zal ook voor de eilanden de komende jaren nog hoog op de agenda blijven staan. Daarbij is het van belang dat alle veiligheidspartners betrokken blijven en de juiste prioriteiten blijven stellen. Samen met het opstellen van de *contingency*-plannen van CZMCARIB moet de betrokkenheid van de rampenstaf ertoe leiden dat een noodhulp operatie effectief en efficiënt kan verlopen. Een mogelijk verbeterpunt is het inrichten van een overlegorgaan op het gebied van Opleiden, Trainen, Oefenen, Testen, Evalueren en Leren. Binnen het squadron en het MHKC zal gekeken moeten worden naar het verwerken en aanleveren van informatie. Door de geïsoleerde ligging van het squadron op Aruba is de squadronstaf versterkt met een aantal functies. Wanneer we kijken naar de diversiteit aan taken en opdrachten in een noodhulpoperatie zal deze staf mogelijk (tijdelijk) verder uitgebreid moeten worden.

MAJMARNS O.L.F. (Oscar) Prins is Commandant van het 32e Raiding Squadron dat is gestationeerd op de Marinierskazerne Savaneta te Aruba.

CARTOON





Inzet Zr. Ms. Karel Doorman

Size does matter

Dinsdagavond 12 september is de beslissing genomen om Zr. Ms. Karel Doorman in te zetten voor het transporteren van hulpgoederen naar Sint Maarten. Dit betekende dat het intensieve SARC-4 *(Sea Acceptance and Readiness Checks)* opwerkprogramma in de Oostzee bij Karlskrona onder leiding van *Sea Training Command* werd onderbroken en het schip direct koers zette naar Den Helder.

Het thuisfront werd door de bemanning ingelicht over deze ingrijpende wijziging van het vaarprogramma, waaronder het opzeggen van de *Netherlands Operational Sea Training* (NOST) in december.

Ontladen en inladen

De *transit* naar Den Helder is gebruikt voor het brainstormen over mogelijke inzetmogelijkheden en het indienen van logistieke aanvragen, zoals voor reserveonderdelen en voeding. Tevens is in goed overleg met de Directie Materiële Instandhouding en de firma Damen Shipyard, de technische ondersteuning vervroegd. Een belangrijke rol was in deze fase weggelegd voor het Maritiem Hoofdkwartier dat als spin in het web verantwoordelijk was voor het formuleren van een duidelijke opdracht aan het schip en het toewijzen van *enablers*.

Na aankomst te Den Helder op vrijdag 15 september werd direct begonnen met het ontladen van diverse goederen om de laadruimte in de hangaar, maar ook die op het vliegdek en voertuigendek optimaal te kunnen benutten. Op een parkeerplaats van de Nieuwe Haven was al een *staging area* voor de te vervoeren vracht ingericht door personeel van *Movement Coordination*. Het weekend is gebruikt voor het afstemmen van de missie en het aanmelden en aanvoeren van vracht in overleg met het ministerie van Binnenlandse Zaken.

18 oktober 2017: 'Tot diep in de avond is de bemanning van de Karel Doorman bezig met het lossen van voedsel (rijst, vis, olie, bonen), bouwmaterialen, goederen van het Rode Kruis, generatoren en vrachtwagens te Dominica.'(foto Theo Klootwijk, EO Karel Doorman, bijschrift van twitter-account @C_KarelDoorman)

Al snel werd duidelijk dat de Doorman, goed gevuld - in totaal zo'n 1200 ton aan gewicht - met hulpgoederen en voertuigen, naar Sint Maarten zou gaan. Gekozen *enablers* waren twee *Landing Craft Vehicle Personnel* (LCVP's) met bemanning van de *Surface Assault and Training Group*, een hydrografische RHIB met tweetal opnemers en een tandheelkundig team. Er is in dit geval niet voor gekozen om eigen helikoptercapaciteit mee te nemen, met als belangrijkste argumenten de mogelijkheid om meer lading mee te nemen en het feit dat er op Sint Maarten geen tekort aan helikopters was. Zoals te verwachten viel van een dergelijke grote operatie met slechts minimale waarschuwingstijd, was er veel improvisatie en aanpassing nodig om alles op de juiste plaats en op tijd aan boord te krijgen. Hier bestond dan ook veel positieve media-aandacht voor.

Woensdag 20 september vertrok de Karel Doorman uit Den Helder richting Sint Maarten. Aan boord bevond zich een immense hoeveelheid goederen waaronder 700 pallets met flessen drinkwater, politieauto's, kiepwagens, graafmachines, tankwagens voor drinkwater, een commandovoertuig, schoolmeubilair, containers, GSM masten, etc.. Alle ruimte op het voertuigendek, vliegdek en in de hangaar was gevuld. Een megaklus voor de bemanning. Deze prestatie die evenwel niet mogelijk was geweest zonder de goede ondersteuning vanuit diverse walinstellingen en andere krijgsmachtdelen.

Inzet op Sint Maarten

Tijdens een korte stop in Portsmouth, Groot-Brittannië, zijn als uitvloeisel van goede internationale samenwerking een aantal containers en brandweerwagens aan boord genomen met onder andere de Britse Maagdeneilanden als bestemming. Hoewel de weersomstandigheden, zeker tijdens het begin van de reis, niet ideaal waren is het toch gelukt de oversteek in elf dagen te volbrengen. Uiteraard is de tijd op de Atlantische Oceaan benut om de gehele bemanning voor te bereiden op mogelijke taken na aankomst. Er was tevens volop afstemming met de *Joint Task Force* op het eiland, de staf van het Commandement der Zeemacht Caribisch Gebied (CZMCARIB) en het *Multi National* (NL/GB/FR) *Caribbean Coordination Centre*. In de ochtend van zondag 1 oktober kwam Sint Maarten in zicht, tweeënhalve week na het telefoontje bij Karlskrona. De hydrografen waren al met hun opdracht in de haven

> 'In de eerste dagen langszij is de bemanning maximaal ingezet ter ondersteuning van werkzaamheden op de wal'

begonnen voor het schip was afgemeerd. In recordtijd is de Doorman ontladen, mede door opnieuw een goede samenwerking met de landmachtmilitairen van het SPOD (*Sea Port Of Debarkation*). Het gelijktijdige bezoek van minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties R.H.A. Plasterk en Commandant der Zeemacht Caribisch Gebied aan Sint Maarten, gaf dit alles extra cachet.

In de eerste dagen langszij is de bemanning maximaal ingezet ter ondersteuning van werkzaamheden op de wal. Te denken valt aan specialistisch werk door de technische dienst als ondersteuning van bijvoorbeeld de genie, of chauffeurs voor de kiepwagens voor het afvoeren van vuilnis. De LCVP's zijn meermaals ingezet als



Een politievrachtwagen verlaat het JSS en zet 'voet' aan land op St. Maarten. (Jasper Verolme/MCD)



Zr. Ms. Karel Doorman bevoorraadt het Britse auxiliary landing ship dock Mounts Bay op St. Maarten. (Jasper Verolme/MCD)

ondersteuning van de kustwacht. Als platform voor *Sea Basing* waren de inzetmogelijkheden divers: een wasserij, 120 extra slaapplaatsen, technische werkplaatsen, afgeven van drinkwater en brandstof, helikopterplatform, medische voorzieningen, transport met LCVP, etc.. Door het gebrek aan strategische zeetransportcapaciteit in het gebied zijn deze mogelijkheden logischerwijs minder gebruikt, aangezien de Doorman primair voor transport is ingezet.
Na het binnenliggend bevoorraden van zowel de Britse *Royal Fleet Auxiliary* (RFA) *Mounts Bay* als Zr. Ms. Zeeland, is het *Joint Support Ship* (JSS) vertrokken naar het zwaar getroffen eiland Dominica om 200 *pallets* water af te zetten. Ook hier kwam de hydrografische capaciteit goed van pas en hebben de LCVP's op afgelegen plaatsen water afgezet. De nood op Dominica was zo hoog dat in overleg met CZMCARIB en *Non Governmental Organisations* (NGO's) tussendoor nog een vrachtrun voor de Europese Unie is gemaakt op Guadeloupe.

De naam van de Karel Doorman over diverse en ruime capaciteiten te beschikken snelde ons nu vooruit en de vraag naar inzet nam toe. Na een snelle vrachtrun vanuit Sint Maarten op Curaçao en Aruba werd een grote hoeveelheid voedsel (700 pallets) rijst, vis in blik, bakolie, bonen en transporttrucks voor het *World Food Programme* voor Dominica opgehaald in de Dominicaanse Republiek. Andere NGO's voegden hier grote hoeveelheden hout, golfplaat, generatoren en overige hulpgoederen aan toe. Op Martinique volgden nog goederen voor het Rode Kruis.
Op het moment van schrijven (eind oktober) is het JSS nog steeds in het gebied aanwezig en zal ook worden ingezet voor de *redeployment* van het militaire materieel van Sint Maarten naar Curaçao, Aruba en Nederland. Zonder ook maar iets af te willen doen aan de andere eenheden is het geen boude uitspraak, dat Zr. Ms. Karel Doorman en haar bemanning hun waarde bij deze missie zonder meer hebben waargemaakt. *Size does matter*.

KTZ S.L. (Sim) Schot is commandant van Zr. Ms. Karel Doorman.

column



Azië blijft prominent in het nieuws. Is het niet Noord-Korea, dan is het de Chinese president Xi Jinping met zijn gooi naar de absolute macht. De groei van China blijft het belangrijkste fenomeen in Azië. De Chinese groei is lichtjes vertraagd de voorbije jaren, maar als het van Xi Jinping afhangt zal de economie fors blijven groeien.

Belangrijk is echter dat de recente groeivertraging niet gepaard is gegaan met de verwachte economische correctie. China blijft in grote mate afhankelijk van investeringen en de meeste industrieën hangen opnieuw meer af van de export. Dit onevenwicht maakt China kwetsbaar. Met de nieuwe Zijderoute lijkt Peking die uitdaging te willen beheersen, dat wil zeggen het probleem af te wentelen op andere landen. China heeft te veel geïnvesteerd in allerlei sectoren en dus moet de overcapaciteit uitgevoerd worden. Dat is de essentie van de nieuwe Zijderoute: meer dumping en de Chinese buitenlandse deviezenreserves doeltreffender aanwenden om de Chinese uitvoer van goederen én diensten te ondersteunen.

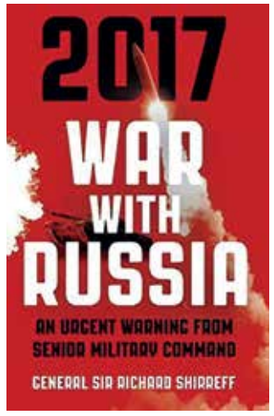
Zolang de rest van de wereld dat toelaat, en voorlopig blijft het verzet opvallend beperkt, zal China groeien ten koste van anderen. Ook het militair evenwicht wordt daardoor verstoord. Waar het voor Peking in dat opzicht vooral op aan komt, is het breken van de Amerikaanse militaire dominantie in de regio, door de capaciteit op te bouwen om de toegang tot bijvoorbeeld de Zuid-Chinese Zee te ontzeggen en de Amerikanen de komende decennia ook af te schrikken in de Stille Oceaan. Dit is niets nieuws, maar in Washington begint men te beseffen dat als China economisch succesvol blijft, het Amerikaanse leiderschap ten einde is. In Washington denken ze hard na over hoe daar mee om te gaan.

'in Washington begint men te beseffen dat als China economisch succesvol blijft, het Amerikaanse leiderschap ten einde is'

Dat geopolitieke speelveld wordt verder gecompliceerd door kleine actoren die balanceren tussen de twee grootmachten en dan voornamelijk de Filippijnen, Taiwan, Japan én Noord-Korea. Daardoor zie je het brandpunt van de spanningen voortdurend verschuiven tussen de Zuid-Chinese Zee en de Gele Zee, maar in wezen is het één lange frontlijn. De relaties met Noord-Korea zullen de komende maanden een breekpunt bereiken. Donald Trump reist af naar de regio en zal een laatste keer zeggen waar het op staat: Pjongjang moet de ambities opgeven om nucleaire langeafstandsraketten te bouwen of het riskeert een Amerikaanse aanval. Het gedogen van Noord-Koreaanse langeafstandsraketten is voor deze Amerikaanse regering gewoon géén optie.

Hoe moeilijk het ook is om het ons voor te stellen, de eerste voorbereidingen voor zo'n aanval zijn aan de gang. Amerikaanse simulaties hebben uitgewezen dat een Noord-Koreaanse vergeldingsaanval tegen Seoul al bij al beheersbaar is, als de artillerie langs de grens snel wordt uitgeschakeld en er voldoende capaciteit is om raketten neer te halen. Washington stelt ook dat het tegen elke prijs moet voorkomen dat Pjongjang ooit San Francisco kan treffen zoals het nu Seoel kan treffen. Intussen hebben de Amerikanen steeds meer systemen in stelling gebracht: van de nucleaire aanvalsonderzeeërs met dozijnen kruisraketten en speciale troepen tot de B1-bommenwerpers op Guam. Het bommenarsenaal op Andersen Air Base op het eiland Guam is fors uitgebreid. Een preëmptieve aanval wordt dus steeds waarschijnlijker. De vraag is niet of er in Azië nieuwe conflicten zullen uitbreken. De vraag is waar en wanneer dat zal gebeuren.

Dr. Jonathan Holslag is politicoloog en China-kenner. Hij is onder meer docent Internationale Politiek aan de Vrije Universiteit Brussel.



War with Russia: An urgent warning from senior military command

Auteur	Generaal sir Richard Shirreff
Uitgever	Coronet, Londen 2016
Omvang	448 blz.
Prijs	€ 47,44 (hardcover, via bol.com)
ISBN	9781473632226

Vorig jaar verscheen de thriller *War with Russia. An urgent warning from senior military command* van de Britse generaal Sir Richard Shirreff. De eerste editie van het boek werd voor de NAVO top in Warschau van juli 2016 gepubliceerd en droeg nog de titel *2017. War with Russia*. *An urgent warning from military command.* Het fictieve werk trok de nodige aandacht in de Engelstalige media. Niet op de laatste plaats omdat Shirreff kritiek uit op het Britse defensiebeleid. In zijn voorwoord van augustus 2016 in de paperbackeditie gaat hij verder in op de drijfveer om deze thriller te schrijven. Van maart 2011 tot met maart 2014 vervulde hij de functie van *Deputy Supreme Allied Commander Europe* (DSACEUR) en was daarmee Europa's meest senior officier binnen de NAVO. In die periode zag hij de Russische annexatie van de Krim en steun aan separatisten in Oost-Oekraïne (Donbass). Daarbij sprak de Russische president Vladimir Poetin de wens uit om alle etnische Russen te verenigen, een opmerking die onder andere in de Baltische staten als directe dreiging wordt ervaren. Overtuigd van deze intenties van de Russische president leverde hij eerst zijn bijdrage aan diverse papers van zogenaamde denktanks. Maar wie leest die publicaties, vraagt hij zich af? Met een toegankelijke roman wil hij het grote publiek vertellen dat door een assertiever en agressiever handelend Rusland er een nieuwe Koude Oorlog is ontstaan, waarbij een grootschalig militair conflict in Europa niet langer ondenkbaar is.

Het scenario van het conflict met Rusland baseert Shirreff op *wargames* die hij bij SACEUR heeft gehouden. De uitkomsten lijken sterk op die van een *wargame* gehouden door het Amerikaanse onderzoeksinstituut RAND Corporation, waarin Rusland binnen 60 uur de hoofdsteden van de Baltische staten inneemt. Een vergelijkbaar scenario wordt gepresenteerd in een docudrama van de BBC waaraan Shirreff zijn medewerking verleende. Centrale thema's zijn op de eerste plaats de verzwakking van de conventionele strijdkrachten van de NAVO – vooral die van het Verenigd Koninkrijk – door jarenlange bezuinigingen met een daarbij behorend grenzeloos vertrouwen op nucleaire afschrikking. Het tweede thema is de trage besluitvorming binnen de NAVO, zoals bijvoorbeeld een artikel 5 resolutie, maar ook zoiets eenvoudigs als verplaatsing van militaire eenheden binnen het NAVO-verdragsgebied.

Een Brits generaal die een techno-thriller schrijft waarin een grootschalig conflict tussen de NAVO en Rusland centraal staat en *en passant* kritiek uit op het defensiebeleid is niet uniek. In 1978 schreef generaal Sir John Hackett de thriller *The Third World War: August 1985.* Hackett vocht in de Tweede Wereldoorlog onder andere bij Arnhem en sloot in 1968 zijn militaire carrière af als commandant van de *British Army on the Rhine* in West-Duitsland. In die functie was hij ook commandant van *NATO's Northern Army Group*. In het laatste jaar van zijn actieve dienst liet Hackett een brief plaatsen in The Times waarin hij forse kritiek uitte op het Britse defensiebeleid aangaande de troepensterkte in West-Duitsland en de gereedheid van de Britse krijgsmacht. Hackett ondertekende de ingezonden brief uit hoofde van zijn NAVO-functie.

Tien jaar later zette Hackett zijn kritiek om in een roman voor het grote publiek. Hackett had twee doelen met zijn thriller. Op de eerste plaats was zijn roman een betoog voor een geloofwaardige conventionele militaire afschrikking van de zijde van de NAVO. Ten tweede opperde hij de mogelijkheid van een beperkte nucleaire oorlog tussen Oost en West. In zijn scenario doen de Sovjets een nucleaire aanval op Birmingham op het moment dat ze op het slagveld verslagen dreigen te worden. In die tijd werd een beperkte nucleaire oorlog als onrealistisch beschouwd aangezien ook een beperkte inzet van deze wapens onmiddellijk zou leiden tot een kettingreactie met gegarandeerde wederzijdse vernietiging (*Mutual Assured Destruction,* MAD) tot gevolg. In 1982 kwam een herziene uitgave uit, *The Third World War: The Untold Story*, waarin het scenario





Links Generaal sir Richard Shirreff, rechts Generaal sir John Hacket. (wikipedia.org)

was aangepast aan de actuele situatie, waaronder de Sovjet bezetting van Afghanistan. Daarnaast was een alternatief hoofdstuk met een grimmiger slotscenario opgenomen. Na de val van de muur werd duidelijk dat de Sovjets in hun operationele plannen wel degelijk rekening hielden met een beperkte inzet van nucleaire wapens. In tegenstelling tot het scenario van Hackett gingen zij uit van een opening met nucleaire wapens waarbij de kernmachten Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk werden vermeden en vooral West-Duitsland met het leeuwendeel van de conventionele strijdmacht van de NAVO in Europa het moest ontgelden.

De paralellen tussen de romans van Shirreff en Hackett zijn evident. Beiden gebruiken een grootschalig fictief scenario om kritiek te uiten op het Britse defensiebeleid en doen dit uit naam van hun internationale functie bij de NAVO om eventuele repercussies vanuit de Britse politiek te voorkomen. Beiden willen een ondenkbaar geacht scenario ter discussie stellen. Voor Hackett was dat de beperkte nucleaire oorlog en voor Shirreff een conventionele oorlog op het Europese continent met Rusland als agressor. Shirreff hekelt de Britse beleidsnota van 2010 waarin conventionele oorlogsvoering tussen staten eenzijdig wordt uitgesloten. De daarop volgende bezuinigingen hebben geleid tot uitholling van de krijgsmacht. Als voorbeeld noemt Shirreff de erbarmelijke staat van de Britse genie en de twee vliegdekschepen van de *Royal Navy* die het de eerste jaren moeten doen zonder vliegtuigen.

Een generaal die kritiek uit via een roman kan zelf natuurlijk ook op commentaar rekenen. De schrijfstijl is houterig, de personages oppervlakkig en de ontknoping heeft de zelfde snelheid en logica als die van een James Bond film. In het nawoord dankt Shirreff de specialisten die hem hebben geholpen, de maritieme specialist wenst als enige niet bij naam genoemd te worden en dat is niet zonder reden; het maritieme scenario is niet het sterkste deel van het verhaal. En waarom moet de oorlog per se in 2017 plaatsvinden? De Russische aanval op Georgië in 2008 en de annexatie van de Krim in 2014 vonden plaats op het moment dat de rest van de wereld in slaap gesust leek door een groot internationaal sportevenement, respectievelijk de olympische zomerspelen van Beijing en de winterspelen van Sotsji. Bij die laatste spelen leek Poetin nota bene nog even een innemende gastheer. Misleiding of *maskirovka* in optima forma. Zou het wereldkampioenschap voetbal van 2018 waar Poetin wederom gastheer is dan niet een aannemelijker moment zijn?

Maar daar gaat het Shirreff niet om. Hij heeft niet de intentie een literair meesterwerk te schrijven of de toekomst correct te voorspellen. Zoals hij in zijn inleiding aangeeft wil hij waarschuwen voor een assertief en agressief Rusland dat zijn krijgsmacht de laatste decennia kwalitatief heeft verbeterd door vergaande reorganisaties en gevechtservaring opgedaan in Tsjetsjenië, Georgië, de Krim, Oost-Oekraïne en Syrië. Tegelijkertijd heeft het Westen, de NAVO, zijn conventionele strijdmachten uitgehold met talloze bezuinigingen, waarvan de gevolgen – ondanks de zogenaamde trendbreuk – nog steeds merkbaar zijn. Hackett achtte het nodig om zijn waarschuwing een tweede keer uit te geven. Zal Shirreff dat ook nodig achten of heeft het Westen het herstel van de strijdmachten definitief ingezet en blijft een tweede versie van *War with Russia* uit?

LTKOLMARNS R.A.J. de Wit



Non-combatant Evacuation Operations vanaf zee

Simulatiestudie ten behoeve van kwantitatief inzicht gedurende planning NEO

Het uitvoeren van een *Non-combatant Evacuation Operation* (NEO) lijkt op het eerste gezicht eenvoudig, maar in de praktijk valt dit tegen. NEO's zijn veel voorkomende militaire operaties. Ook de Nederlandse marine oefent regelmatig een NEO-scenario, zoals met de oefening Storm Tide 3 in 2016. Het meest recente voorbeeld van een evacuatie is natuurlijk die van Sint-Maarten na orkaan Irma.

Dergelijke operaties zijn complex, bijvoorbeeld omdat vaak de beschikbare capaciteiten, zoals vliegvelden en havens, onder verschillende landen moeten worden verdeeld. Dit kan zorgen voor lange wachtrijen, waardoor evacuees soms uren in de zon staan te wachten.[1]
Operations Research (OR) of Operationele Analyse (OA)[2] kan inzicht geven in de complexiteit van een NEO. Ter afronding van de bachelor Militaire Systemen en Technologie op de Nederlandse Defensie Academie (NLDA) in de afstudeerrichting Operations Research heb ik een dergelijke simulatiestudie uitgevoerd op een bepaald NEO-scenario.[3]

Het primaire doel van dit artikel is het toelichten van mijn onderzoek. Hierbij heb ik mij gefocust op een *case study* waarbij ik heb gekeken naar de relatie tussen de capaciteiten en de inzet van een Landing Platform Dock (LPD) enerzijds en drie prestatiematen anderzijds in een vast NEO *from the sea* scenario. Ik zal ingaan op wat een NEO *from the sea* precies is, het scenario van de *case study*, de drie prestatiematen, het model, de resultaten en analyse daarvan en de conclusie. Tot slot zal ik kort ingaan op het bredere gebruik van OR voor de analyse en ondersteuning van militaire operaties. Het secundaire doel van dit artikel is derhalve inzicht te verschaffen in de mogelijkheden en de toegevoegde waarde van OR.

Een bekend gezegde binnen de marine luidt: '*no plan survives contact with the enemy*'. Het uitvoeren van een simulatiestudie op een militaire operatie lijkt recht tegen die wijsheid in te gaan. Het is echter belangrijk te beseffen dat ik niet beoog de beste uitvoering van de NEO vast te stellen. De simulatie wordt gebruikt voor het maken van een risicoanalyse, waardoor het *concept of operations* robuuster is en beter bestand tegen extremen in de operatie. Deze robuustheid wordt niet bereikt door het toevoegen van extra manschappen of materieel maar door een zo optimaal mogelijke inzet van de beschikbare middelen.

^ *NEO tijdens United Nations Mission In Liberia (UNMIL) in 2003/2004. (NIMH)*

Wat is een NEO?

De NEO wordt hier bekeken vanuit een NAVO-perspectief, waarbij deze valt onder de *Non-Article 5 Crisis Response Operations*. In artikel 5 van het Noord-Atlantisch Verdrag stelt de NAVO vast dat als een land wordt aangevallen de NAVO dit beschouwt als een aanval op alle leden, waarna de leden verplichte actie ondernemen. Indien de NAVO buiten dit artikel handelt, zoals bij een NEO, hebben de leden geen verplichting om te handelen. De evacuatie blijft een nationale verantwoordelijkheid.

'Een *NEO from the sea* is per definitie een NEO waarbij maritieme eenheden worden ingezet'

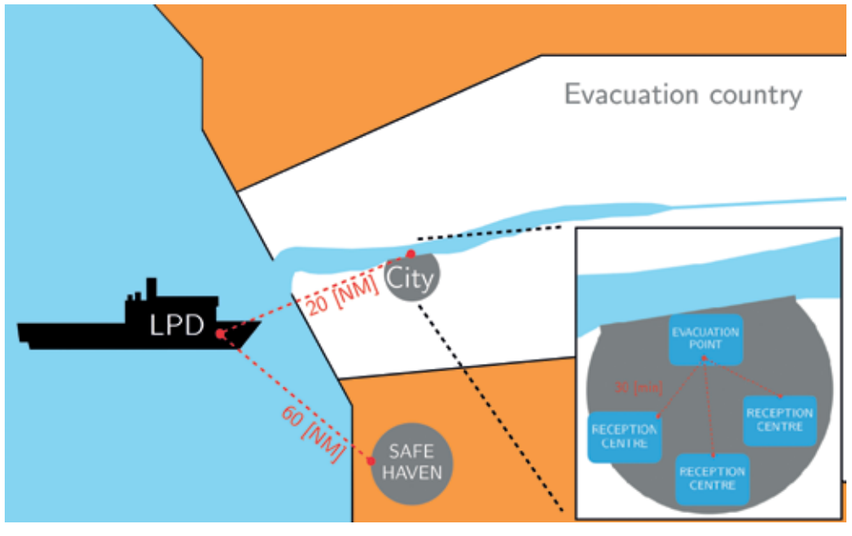
Een definitie van een NEO is: '*An operation conducted to relocate designated non-combatants threathend in a foreign country to a place of safety*'.[4] Het is hierbij belangrijk op te merken dat het gaat om *aangewezen non-combatants*, ook wel *entitled persons* (EP's). Het ministerie van Buitenlandse Zaken bepaalt in samenwerking met de desbetreffende ambassadeur welke burgers in aanmerking komen voor evacuatie.[5] Dit kan echter moeilijker zijn dan gedacht. Immers, niet elke burger die op vakantie gaat registreert zich bij Buitenlandse Zaken en niet elke burger die het land al heeft verlaten meldt zich af. Hierdoor kan het aantal evacuees dat uiteindelijk verschijnt een verrassing zijn. Het is ook de diplomatieke missie die in samenspraak met Buitenlandse Zaken een aanvraag tot ondersteuning doet bij het ministerie van Defensie. De twee ministeries samen beginnen de NEO.

Een NEO *from the sea* is per definitie een NEO waarbij maritieme eenheden worden ingezet, zij het niet noodzakelijk exclusief. Een dergelijke NEO heeft enkele voor- en nadelen ten opzichte van een over het land of door de lucht uitgevoerde NEO.[5] Het belangrijkste voordeel is het gebruik kunnen maken van de manoeuvreerruimte die de zee biedt. Dit levert globaal gezien twee mogelijkheden: dicht bij de kust en over de horizon (*over the horizon,* OTH). Dicht bij de kust levert de kortste transit tijden, maar dit is soms niet mogelijk i.v.m. juridische beperkingen of als de kustlijn gevaarlijk is; in dat geval is OTH de oplossing. Het grootste nadeel is de lange transit tijd die het schip heeft als het op korte termijn moet worden ingezet. Deze transit tijd kan dan wel gebruikt worden voor oefeningen. Het gebruik van *forward deployed* eenheden lost dit probleem grotendeels op, omdat de schepen dan al aanwezig zijn in/nabij het operatiegebied.

Scenario

Het scenario is gemaakt om de mogelijkheden van *Operations Research* te verkennen en is in verband met de beschikbare tijd voor het onderzoek een vereenvoudiging van de werkelijkheid zonder de belangrijkste karakteristieken uit het oog te verliezen.

Er ligt een LPD voor de kust van een fictief land, Reminua (zie Figuur 1). De opdracht is, op aanvraag van Reminua zelf, het evacueren van de hoofdstad. Er zijn ongeveer 800 EP's aanwezig. Voordat zij aan boord van het LPD komen, melden ze zich zelfstandig bij één van de drie *reception centres* (RC's). Daarvandaan gaan de EP's met een 50-persoons bus naar het *evacuation point*. Daar zullen ze gereed worden gemaakt voor embarkatie op één van de landingsvaartuigen van het LPD. Eenmaal aan boord van het LPD zullen de EP's uitgebreid gecontroleerd worden in het *Evacuation Control Centre* (ECC). Dit ECC bestaat uit verschillende stations, zoals een fouilleer, screening en registratiestation. Naast deze evacuatieketen zijn er nog twee ketens: die voor zware gewonden en VIPs. In dit artikel zal ik daar verder niet op in gaan. De EP's komen aan in de RC's tussen 06:00 en 18:00.



Figuur 1, een schematische weergave van de NEO in de buurt van het fictieve land Reminua.

De NEO moet zo snel mogelijk daarna afgerond zijn. De NEO is afgerond als alle EP's door het ECC heen zijn. Het LPD zal ze dan naar een *Place of Safety* brengen.
In het scenario worden een drietal landingsvaartuigen gebuikt, te weten de LCVP, LCU en de FRISC. Al deze landingsvaartuigen hebben verschillende capaciteiten, snelheid en bereik. Van de LCVP zijn er drie beschikbaar, van de LCU en de FRISC twee. De commandant van het LPD wil weten welk van deze landingsvaartuigen het beste als reserve kan worden gebruikt, ofwel welke configuratie van landingsvaartuigen hij het beste kan inzetten. De reserve doet logischerwijs niet mee in het verplaatsen van evacuees van de kust naar het schip en de keuze beïnvloedt dus de totale tijd van de NEO. De keuze is daarnaast afhankelijk van de overige prestatiematen.

Prestatiematen

Het is uiteraard belangrijk te kijken naar de totale evacuatietijd. Dit is dan ook de eerste prestatiemaat. Enkel deze prestatiemaat geeft echter geen volledig beeld. Daarom is de individuele reistijd de tweede prestatiemaat. Tot slot is niet alleen tijd, maar ook risico voor de evacuees van belang. De derde en laatste prestatiemaat is het relatieve risico, gekoppeld aan de individuele reistijd, in het bijzonder van de medische evacuees.

Het model

Ik zal niet in detail ingaan op het model. Twee zaken wil ik echter wel aanstippen, te weten de aankomstverdeling van de evacuees en de input en output van het model.

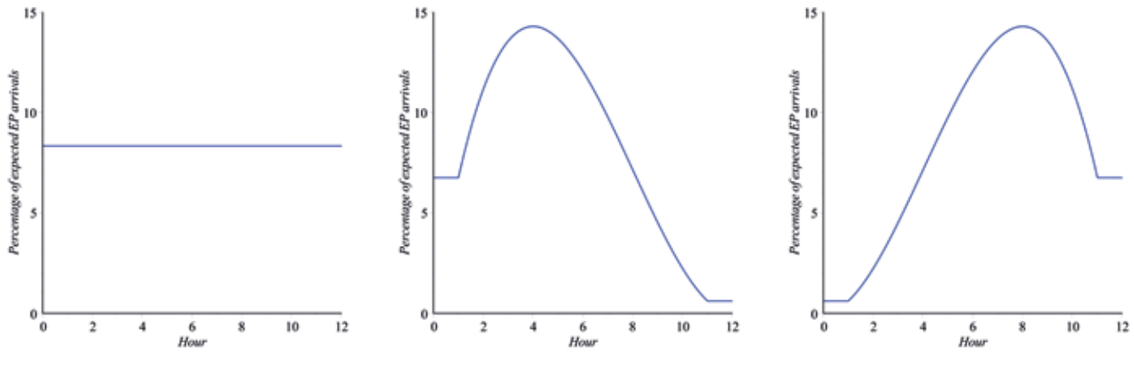
Allereerst de aankomstverdeling van de evacuees: net als in een daadwerkelijke evacuatie arriveren niet alle evacuees op dezelfde tijd bij een RC. Naast een schatting van het aantal evacuees is ook de tijd waarop ze aankomen belangrijk in de planning, aangezien dit de benodigde aantallen personeel, transport en de rijlengte bepaalt. Er zijn drie verschillende aankomstverdelingen, te zien in Figuur 2. In *orderly* is het verwachte aantal EP-aankomsten per tijdseenheid vast, gedurende de twaalf uur dat ze moeten melden op het RC (06:00-18:00). De andere twee verdelingen gaan ervan uit dat de evacuees zich ofwel haasten naar het RC, mogelijk omdat ze zich onveilig voelen, ofwel vertraagd arriveren bij het RC, mogelijk wegens een (misplaatst) gevoel van veiligheid door de gearriveerde troepen. De intensiteit in het eerste en laatste uur is in beide gevallen constant.

Ten tweede de input en output van het model: de belangrijkste inputparameters zijn de afstand van het schip naar het *evacuation point* in de stad, het verwachte aantal evacuees, de aankomstverdeling en de inzet van landingsvaartuigen. De belangrijkste output van het model is een betrouwbare schatting van de operatietijd, de maximale en gemiddelde operatietijd en de maximale en gemiddelde individuele evacuatietijd.

Resultaten en analyse

Een (snelle) deterministische berekening van de evacuatietijd is nodig om deze te vergelijken met de uitkomsten van het model. Deze *back of the envelope* berekening komt uit op 24 uur[6], de maximale evacuatietijd. Realiserend dat de maximale evacuatietijd niet vaak voorkomt, zou men kunnen proberen deterministisch de gemiddelde evacuatietijd uit te rekenen. Dit is echter, gezien het feit dat de evacuees niet allemaal tegelijk aankomen, praktisch onmogelijk. Het model kan het gemiddelde wel uitrekenen, maar laat ook zien dat het gemiddelde niet voldoende is om een goed geïnformeerde beslissing te maken.

De gemiddelde evacuatietijden zijn te zien in Tabel 1, evenals de kans op succes. De kans op succes is gedefinieerd als de kans dat als je de evacuatie opnieuw zou doorlopen, de evacuatietijd onder de aangegeven tijd uit zou komen, dus in dit geval onder het gemiddelde. In andere woorden: bij de *Mad Rush* zit slechts 36% van de evacuatietijden van alle simulaties onder het gemiddelde (en niet de mogelijk verwachte 50%). Dit resultaat laat de *flaw of average thinking* zien: plannen gebaseerd op het gemiddelde, gaan gemiddeld gezien mis.[7] Het vergelijken van configuraties gebaseerd op het gemiddelde is dus gebrekkig. Ten eerste liggen de percentages een aantal procentpunten uit elkaar, waardoor een vergelijking niet eerlijk is. Ten tweede zijn de kansen op succes behoorlijk laag, waardoor het gemiddelde meer lijkt te zeggen over hoe *on*zeker het is een bepaalde tijd te halen, dan hoe zeker.



Figuur 2, de relatie tussen het percentage van verwachte EP-aankomsten en hun aankomsttijd voor de drie verschillende aankomstverdelingen. V.l.n.r. orderly, mad rush en delayed.

Tabel 1, de gemiddelde totale evacuatietijd en de kans op succes voor een 3-2-2 configuratie (3xLCVP, 2xLCU, 2xFRISC).

Aankomstverdeling	Gemiddelde evacuatietijd (uur)	Kans op succes (%)
Orderly	19,2	43
Mad Rush	18,7	36
Delayed	21,3	38

Tabel 2, de gemiddelde, maximale en betrouwbare schatters van de evacuatietijd voor een 3-2-2 configuratie. Aankomstverdeling

Gemiddelde totale evacuatietijd (uur)	Maximale totale evacuatietijd (uur)	Betrouwbare schatter van de evacuatietijd (uur)	
Orderly	19,2	22,2	19,9
Mad Rush	18,7	21	19,7
Delayed	21,3	24	22,3

Om een goede vergelijking mogelijk te maken is een 'betrouwbare schatter' van de evacuatietijd nodig. Deze wordt gedefinieerd als de kans dat de evacuatie is afgelopen in maximaal T uur. Het streven is de kans op succes minimaal 80% te maken, wat een eerlijke vergelijking mogelijk maakt.

In Tabel 2 is te zien dat de betrouwbare schatter tussen de gemiddelde en maximale waarden in ligt. De combinatie van deze waarden geeft een goed inzicht in de operatie, met de betrouwbare schatter als belangrijkste component. Met behulp van deze tabel kan de commandant worden verteld dat het meer dan 80% zeker is dat met een 3-2-2 configuratie en een *orderly* aankomstverdeling de NEO afgelopen is binnen 19,9 uur. Voor de *Mad Rush* en *Delayed* varianten zijn deze tijden 19,7 en 22,3 uur respectievelijk.

Op basis van de waarden in Tabel 2 voor elke configuratie en de tactische situatie kan de commandant nu een geïnformeerde beslissing maken. Uiteindelijk valt de keuze in dit scenario op het inzetten van de LCU als reserve, ofwel de 3-1-2 configuratie. De *delayed* variant binnen die configuratie levert de langste evacuatietijd op. Dit was ook te verwachten aangezien de piek van evacuees tegen het einde van de meldingstijd ligt. De commandant wil deze mogelijkheid in meer detail geanalyseerd hebben, zodat hij eventueel maatregelen kan nemen om die tijd te verlagen.
Bij een simulatie doet het model 50 *runs*; de operatie wordt 50 keer doorlopen. Een specifieke *run* veroorzaakt daarbinnen de langste tijd. In het geval van de *delayed* aankomstverdeling bij de 3-1-2 configuratie is deze tijd 22,4 uur. Soortgelijke analyses kunnen worden gedaan voor de andere prestatiematen, zoals de langste individuele reistijd. In het model kan de specifieke *run* in detail bekeken worden, waardoor rij lengtes en ophopingen van evacuees zichtbaar worden. Hieruit blijkt dat er een grote opstopping is ontstaan bij het screening station, het gevolg van de tweede aankomst van de LCU. Aangezien deze in de *delayed* aankomstverdeling pas erg laat aankomt, wordt de evacuatietijd maximaal opgerekt. Om dit probleem op te lossen wordt een andere verdeling van het personeel over de stations getest. Deze verdeling slaagt erin de betrouwbare schatting van de evacuatietijd met bijna drie uur terug te dringen! Als er, gebruik makend van de nieuwe personeelsindeling, nóg een LCU als reserve wordt ingezet (configuratie 3-0-2) gaat de evacuatietijd uiteraard weer omhoog, maar deze is uiteindelijk maar iets meer dan een half uur meer dan de oude personeelsindeling en *twee* LCU's. De impact van het veranderen van de personeelsverdeling is dus veel groter dan het toevoegen van een LCU aan de evacuatiemacht.

Conclusie

Het doel van dit onderzoek was om een kwantitatief inzicht voor de planning van NEO's te verkrijgen door het uitvoeren van een risicoanalyse en het zoeken naar een zo optimaal mogelijke inzet met gebruik van modelleren en simuleren, gefocust op de relatie tussen de capaciteiten en inzet van een LPD enerzijds en drie prestatiematen anderzijds in een vast NEO *from the sea* scenario. De conclusie is verdeeld in twee delen: conclusies specifiek voor het scenario en conclusies/aanbevelingen over het algemene gebruik van OR voor het analyseren van militaire operaties.
Scenario specifiek hebben we gezien dat de maximale evacuatietijd een extreme is die met een kleine kans voorkomt, terwijl door de *flaw of average thinking* het gebruik van de gemiddelde evacuatietijd voor het vergelijken van verschillende configuraties gemiddeld gezien mis gaat. Een betrouwbare schatter werd gedefinieerd als de kans dat de evacuatie is afgelopen in maximaal T uur. Deze betrouwbare schatter stelt de commandant in staat een goed geïnformeerde beslissing te maken over de te gebruiken configuratie. Analyse van een specifieke configuratie in detail toonde dat een herindeling van personeel een *choke point* op kon lossen en dit resulteerde in een reductie van de evacuatietijd van bijna drie uur. We kunnen dus concluderen dat in het scenario het gebruik van OR de inzet van twee LCU's overbodig maakte. Het zal niet als een verassing komen dat het efficiënt inzetten van personeel een enorm verschil kan maken. OR geeft in dit scenario duidelijk het benodigde inzicht om dat te bewerkstelligen en maakt zichzelf daarmee onmisbaar in een dergelijke militaire operatie.

Breder bekeken worden analyses als deze vaker ingezet, zoals bijvoorbeeld in Canada. Een onderzoek dat zich specifiek richtte op de indeling van een (klein) ECC[8] liet zien dat een personeelsindeling op basis van ervaring met bijna 6 uur (van ±24 naar ±18 uur!) kon worden verbeterd door gebruik van OR. Ook voor de marine zijn dergelijke analyses niet nieuw, wij oefenen of *wargamen* immers ook vaak voorafgaand aan een operatie om te bekijken wat de optimale methode van (personeels)inzet zal zijn. Met gebruik van OR, in dit geval een simulatie, wordt de oefening/*wargame* op de computer uitgevoerd, dienend als beslissingsondersteuning. Een simulatie heeft daarbij het voordeel dat het minder kost en niet zo verstorend is voor het personeel in vergelijking met (grote) oefeningen/*rehearsals* en kan daarnaast inzichten verschaffen die met deze methodes niet zo snel boven water komen. Kortom: *Operations Research* is een ideale aanvulling op de planning, zeker in een tijd van beperkte beschikbaarheid van personeel en materieel.

ELNTMARNS R.S. (Robin) Gielings heeft in 2017 de bachelor Militaire Systemen en Technologie op de Nederlandse Defensie Academie (NLDA) afgerond in de afstudeerrichting Operations Research. Dit artikel is een bewerking van zijn afstudeeronderzoek, dat is begeleid door prof. dr. H. Monsuur en dr. ir. R.H.P. Janssen. Ook is er begeleiding geweest vanuit de NCIA. Hij is momenteel Troop Commander bij het 22e Raiding Squadron van het Korps Mariniers.

Noten

1 https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2017/09/11/evacuatie-sint-maarten-van-de-grond
2 Operations Research heeft tot doel met wetenschappelijke kennis, kunde, modellen, methoden, tools en technieken militaire operaties efficiënter en effectiever te maken. (TNO, Operationele Analyse maakt militaire operaties effectiever en efficiënter, https://www.tno.nl/nl/aandachtsgebieden/defensie-veiligheid/missions-operations/operationele-analyse-in-het-veld-bij-militaire-operaties/)
3 R.S. Gielings, A Simulation Study on Non-Combatant Evacuation Operations From the Sea using a Landing Platform Dock, NLDA, Maart 2017
4 NATO Standardization Agency, "Allied joint doctrine for non-article 5 crisis respond operations, AJP-3.4(a)," Oct. 2010.
5 L.N. van der Voort, Neo from the sea; evacuatie operaties door maritieme eenheden, Maritime Warfare Centre, Sep. 2015.
6 Voor details, zie de volledige versie van mijn scriptie.
7 S.L. Savage, The flaw of averages: Why we underestimate risk in the face of uncertainty. John Wiley & Sons, 2009.
8 J.-D. Caron and B. L. Kaluzny, "A model to estimate personnel requirements at an evacuation centre during a non-combatant evacuation, Optimization of evacuation time and transportation resource utilization," Defence Research, Development Canada - Centre for Operational Research, and Analysis, Scientific Report, Aug. 2015.

ADVERTENTIE



Voordrachten gevraagd voor de Kooy Prijs 2018

Het Koninklijk Instituut van Ingenieurs (KIVI) kent jaarlijks een prijs toe aan *de beste afstudeerder* in een voor *Defensie of Veiligheidstechnologie* relevante richting aan een universiteit of hogeschool.

De geldprijs van € 1.000,- is genoemd naar Prof. Johan Kooy, in de vorige eeuw een internationaal bekende hoogleraar in de rakettechniek.

Voordrachten voor de Kooy-prijs 2018 kunnen t/m 20 december 2017 worden ingediend.

De prijs wordt op woensdag 11 april 2018 uitgereikt tijdens het jaarlijkse Kooy symposium. Ook dit keer in het auditorium van de legerplaats te Stroe. Meer informatie over de prijs en de voordrachtprocedure vindt u op **www.kivi.nl/dv** onder Prof. Kooy afstudeerprijs.

column



'de kern van het militair optreden staat haaks op de politieke cultuur van risico's mijden'

Als de formatie net iets sneller was gelopen, dan was Jeanine Hennis minister van Buitenlandse Zaken geworden. De nieuwe minister van Defensie had dan wel gelijk een groot probleem geërfd met het rapport van de OVV, dat sinds juni op het ministerie lag. In de politiek draait immers alles om timing. Hiernaast had Hennis haar eigen partij niet gewaarschuwd voor het rapport. Crises zijn dagelijkse kost voor bewindspersonen, maar de fractie (en de grote baas) mogen niet verrast worden. Het OVV-rapport was dermate vernietigend dat Hennis, zijnde ministerieel verantwoordelijk, weinig anders kon doen dan aftreden. De CDS, solidair tot het einde, gaf een politiek signaal door eveneens op te stappen. Zijn aftreden heeft buiten Defensie weinig teweeggebracht. Luidruchtig trekt de Haagse caravaan genadeloos verder.

Er zijn gezaghebbende ministeries, en er zijn ministeries waar de gangen vol liggen met politieke bananenschillen. Voor een aanstaand minister zijn Financiën en BZ aantrekkelijke departementen; deze doen er toe en hun positie is daar weinig kwetsbaar. Veiligheid & Justitie of Defensie, daarentegen, dat zijn de bananenschillen-ministeries. Defensie is een complexe, moeilijk aanstuurbare bureaucratie, met onder meer een gebrekkig IT-systeem, wankele boekhouding en tekortschietend munitiebeheer. Materieel-projecten betreffen miljarden euro's en gaan regelmatig gierend over budget; als er überhaupt geld beschikbaar is. En het belangrijkste: veel draait om veiligheid en mensenlevens. Als er fouten worden gemaakt dan betalen mensen de hoogste prijs. Zo ook in Mali.
Hiertegenover staat Defensie als organisatie. Er bestaat geen andere organisatie waar teamgeest, saamhorigheid, zelfopoffering, dapperheid en vele andere lang verloren deugden nog centraal staan. Minister Hennis noemde het expliciet in haar laatste debat: de unieke *can-do* mentaliteit en loyaliteit van militairen. De kern van het militaire beroep draait om risico's inschatten en vervolgens risico's durven nemen. In vredestijd geldt het adagium *'train as you fight'*; in oorlogstijd het motto van de *Special Air Service*, de SAS, *'who dares wins'*. Zonder risico's nemen kan een krijgsmacht niet functioneren, en dat betekent dat het per definitie geregeld misgaat. Dit staat los van veiligheidsbewustzijn, want procedures beperken risico's, maar kunnen ze niet uitsluiten. Mensen maken tenslotte fouten en soms zit het gewoon niet mee. In de geschiedenis zijn veld- en zeeslagen niet gewonnen door betrouwbare proces-managers, maar door leiderschap en durf. Meestal met een grote dosis geluk.

Kortom, de kern van het militair optreden staat haaks op de politieke cultuur van risico's mijden. Het OVV-rapport maakt korte metten met de 'papieren werkelijkheid' die Defensie creëerde om de voortgang van de missie in Mali niet in gevaar te brengen. Een terecht punt, maar de 'Haagse werkelijkheid' van de Tweede Kamer is ongeveer even ver verwijderd van de rommelige realiteit op missie. De botsing tussen de twee culturen vindt plaats op het hoogste dek van Defensie. Met alle bananenschillen-dossiers zal de nieuwe minister, zeker omdat zij het beroep weinig kent – waarschijnlijk nog meer risicomijdend zijn. Het is aan de ambtelijke en militaire top om waar mogelijk risico's af te dekken, maar waar nodig deze te nemen. Tot het laatste behoort ook nee verkopen en eerlijk zijn.

Mr. S. (Sergei) Boeke, voormalig marineofficier, is onderzoeker aan de Universiteit Leiden, Campus Den Haag.

dr. Anselm van der Peet



De Taakgroep 428.2 te Fujairah, daags nadat Hr. Ms. Urk de mijnenjagers Hellevoetsluis en Maassluis had afgelost. Rechts naast het Nederlandse vaartuig liggen het Belgische BNS Crocus en het Belgische BNS Zinnia, 12 mei 1988. (Collectie O. Collinet)

Mijnenbestrijding in de Iran-Irakoorlog 1987-1988

Achtergronden bij een politiek-militair gewaagde Nederlandse out-of-area operatie

Op 18 november 1987 passeerden Nederlandse, Belgische en Britse oorlogsschepen de smalle zeestraat van Hormuz, waarbij zij nauwlettend in de gaten werden gehouden door een nabij opererend Iraans fregat. Enige uren daarna werd de Nederlandse minister van Defensie, W.F. van Eekelen (VVD), hierover in de Tweede Kamer scherp bekritiseerd door enige linkse oppositiepartijen.

Door deze vaartuigen in de wateren van de Perzische Golf te laten opereren, waar kort daarvoor de VS betrokken was in gevechten tussen Iran en Irak, zou, zo meenden deze partijen, de kans groot zijn dat de Koninklijke Marine niet alleen bij dit conflict betrokken raakte, maar dat ze tevens in verdere militaire avonturen van Washington werd meegesleept.

De uitzending van de Nederlandse marineschepen (twee mijnenjagers van de Alkmaar-klasse) in een 'Europese' taakgroep, werd door de VS toegejuicht en – stilzwijgend – met instemming begroet door Arabische Golfstaten. Zowel deze internationale reactie als het feit dat sommige oppositiepartijen in het eigen parlement de marine-missie in de Golf steunden omdat ze officieel onder een Europese banier plaatsvond, bracht bij de regering in Den Haag grote tevredenheid teweeg.

Na 1945 maakte Nederland er geen geheim van dat het graag deelnam aan multinationale vredesoperaties, al dan niet in VN-verband. Minder bekend is dat hierbij het bevorderen van eigen nationale belangen en beïnvloeding door de marineleiding, (zwaar) meewogen in de besluitvorming, maar ook dat vlootmissies in dezen een relatief veilig politiek instrument in de internationale arena vormden. Het is een these die ik in december 2016 verdedigde, bij mijn promotie aan de Universiteit Utrecht op het proefschrift *Out-of-area. De Koninklijke Marine en multinationale vlootoperaties 1945-2001*. In dit artikel zal aan de hand van een gevalstudie over de hierboven aangehaalde mijnenjagermissie, dieper op deze politieke overwegingen worden ingegaan.

Om de Golfoperaties van de MCMV's (*Mine Counter Measure Vessels*) in multinationaal verband in de juiste context te kunnen plaatsen, volgt eerst een schets van het Nederlandse defensie- en veiligheidsbeleid in het midden van de jaren tachtig. Daarbij wordt tevens kort gerefereerd aan eerdere KM-manoeuvres buiten Europa. Tevens komt aan bod in hoeverre de marineleiding in dit tijdsbestek invloed uitoefende op de politiek, alsook het gegeven dat de KM niet onbekend was met *combined operations*. Na het geven van een overzicht van het besluitvormingsproces inzake de ontplooiing in het operatiegebied en de aldaar uitgevoerde missie, volgt een analyse in hoeverre met deze uitzending in multinational verband de doelen van zowel de regering als de marineleiding bereikt werden.

Neerlands militair-maritiem beleid en wereldwijde (multinationale) vlootoperaties

Omstreeks 1980 was een groot deel van de Nederlandse samenleving en de Tweede Kamer, merendeels als gevolg van de eerdere Amerikaanse militaire interventie in Vietnam en felle kritiek op kolonialisme en vormen van imperialisme zoals *gunboat diplomacy*, gekant tegen militaire missies buiten het NAVO-verdragsgebied. Washington daarentegen, dat de veelal West-Europese oliebelangen in het Midden-Oosten beschermde, vroeg de Europese bondgenoten bij herhaling om militaire assistentie in deze regio, vooral na de Sovjetinvasie in Afghanistan eind 1979. In hetzelfde tijdsbestek probeerden de Nederlandse autoriteiten te redden wat er te redden viel van de veelal door Aziatische concurrentie bedreigde nationale scheepswerven en gespecialiseerde technologie-industrieën zoals die op het gebied van radar en vuurleiding. Verder hield de regering graag vast aan de traditionele (inter)nationale status van Nederland als een trotse maritieme natie. Deze laatste overwegingen resulteerden in een overheidsbeleid waarin structureel de promotie van Nederland als een zeevarende natie die hoog gekwalificeerde (militair)maritieme producten leverde, voorop stond. Diverse wereldwijde *naval group deployments* (te denken valt onder andere aan de *Fairwind* reizen) kwamen hieruit voort. Opvallend is, dat zo lang deze eskaderreizen plaatsvonden in de context van *Holland Promotion*, met industrie-exhibities en *cocktail parties* op het helikopterdek gedurende havenbezoeken, de Nederlandse samenleving en het parlement deze manoeuvres ver van de thuiswateren, structureel ondersteunden. Politicoloog en oud-columnist van *Marineblad* J. Colijn omschrijft deze politieke tendens als een vorm van Nederlands 'maritime jingoism'.

De Koninklijke Marine van haar kant, was tevreden over deze meegaandheid van politiek Den Haag inzake eskaderreizen. Het had hiervoor twee redenen: 1) potentiële exportorders van marinevaartuigen en wapensystemen, voortkomend uit dit vlagvertoon, konden resulteren in een lagere stuksprijs voor nieuwe Nederlandse oorlogsschepen; 2) deze vlootmanoeuvres benadrukten de wereldwijde slagkracht van de vloot en verhoogden het prestige van de KM. Niettemin streefde de marineleiding naar een meer structurele basis van deze *out-of-area* missies buiten het NAVO-verdragsgebied. Budgetdiscussies met de Koninklijke Land- en Luchtmacht, in een tijdsgewricht waarin de regering en experts op het gebied van vrede en veiligheid meer de nadruk legden op een sterkere bondgenootschappelijke defensie van Centraal-Europa, resulteerden medio jaren tachtig in een charmeoffensief door (vlag)officieren waarbij zij in diverse fora en media benadrukten dat de KM een belangrijke taak buiten het NAVO-verdragsgebied had bij de bescherming van aanvoerlijnen van strategische grondstoffen zoals olie. Zoals een Nederlandse diplomaat het in die jaren uitdrukte: 'meer zee' betekende in dat geval 'meer marine'.

Oorlog in de Golf

In september 1980 viel Irak buurland Iran aan. Het eerstgenoemde land onder leiding van de dictator Saddam Hoessein probeerde gebruik te maken van het feit dat Iran, na een Islamitische revolutie in 1979, verzwakt was en in chaos verkeerde. In plaats van een korte en glorieuze oorlog werd het regime in Bagdad geconfronteerd met taaie Iraanse tegenstand en verzandde het conflict in een jarenlange stellingenoorlog. De VS, een loyale steunpilaar van het oude Iraanse bewind van vóór 1979, nam in de Iran-Irak oorlog in eerste instantie een neutraal standpunt in. Na verloop van tijd koos Washington, evenals andere Westerse landen en de Arabische Golfstaten, min of meer de zijde van Irak gelet op de scherpe anti-Westerse buitenlandse politiek van Iran, alsook pogingen van Teheran de eigen Islamitische revolutie elders in het Midden-Oosten te promoten.

> 'Verder hield de regering graag vast aan de traditionele (inter)nationale status van Nederland als een trotse maritieme natie'

In 1984, nadat het diverse gevoelige verliezen had moeten incasseren in de landoorlog, besloot Irak meer aandacht te geven aan de oorlog ter zee. Dit had een toenemend aantal luchtaanvallen op Iraanse koopvaardijschepen en dan vooral olietankers tot gevolg. Bagdad hoopte hiermee Teheran te dwingen tot het tekenen van een bestand. Iran reageerde evenwel met een reeks aanvallen op al het overige scheepvaartverkeer dat Arabische staten in de Golf aandeed. Doordat de kleine Iraakse koopvaardijvloot nauwelijks op zee te vinden was, zag Iran zich hierdoor welhaast gedwongen andere koopvaardijschepen aan te vallen. Op deze manier hoopte Teheran de vlaggenstaten van deze vaartuigen dusdanig te beïnvloedden dat zij minder steun aan Irak gaven. In 1986 volgde het besluit dat de Iraanse Revolutionaire Garde of *Pesdaran*, voortaan ook op zee actief zou zijn. Zij opereerde met kleine schepen en speedboten en viel hiermee het scheepvaartverkeer naar de Arabische staten in de Golf aan. Omdat Washington zich nog steeds terughoudend opstelde en niet bij het conflict betrokken wilde raken, polste de emir van Koeweit de Sovjet-Unie over een eventuele bescherming van zijn tankervloot. Aanvang 1987 kwam het in Moskou tot een akkoord, waarbij het emiraat Sovjet-tankers ging leasen ten behoeve van de eigen olie-export. Ook werd verdere samenwerking in het vooruitzicht gesteld. De VS, dat hiermee een toenemende invloed van de USSR op de voor het Westen strategisch cruciale olieroute in de Perzische Golf



Minister van Defensie W.F. van Eekelen bij het vertrek van de mijnenjagers Hr. Ms. Hellevoetsluis en Hr. Ms. Maassluis naar de Perzische Golf-regio, 18 september 1987. Op de achtergrond in het midden commandant der Zeemacht in Nederland vice-admiraal J.D.W. van Renesse. (NIMH)

voorzag, moest in deze situatie wel reageren. In april 1987 kwam het daarom tot een akkoord tussen Washington en het emiraat om elf Koeweiti tankers om te vlaggen met de *Stars and Stripes* en deze voortaan in het oorlogsgebied te laten escorteren door de U.S. *Navy*. Helaas voor de Amerikanen ging de *Pesdaran* over tot het leggen van mijnen op de internationale vaarroutes in de Golf. Opvallend genoeg had de U.S. *Navy* geen antwoord op dit *an sich* rudimentaire wapen. Al decennialang had de Amerikaanse marineleiding namelijk haar MCM-capaciteit verwaarloosd. Voor het moment had zij enkel enige oude mijnenvegers tot haar beschikking.

Nederlands uitzendbesluit

Gelet op de bovengenoemde situatie ter zee, voerde Washington druk uit op zijn Europese bondgenoten assistentie te verlenen. Sommigen van hen bezaten namelijk, in tegenstelling tot de VS, een vloot van moderne en goed uitgeruste MCM-vaartuigen. Niettemin gaven zowel Groot-Brittannië als Frankrijk, maar ook Italië, België en Nederland ‘niet thuis’. De West-Europeanen voelden er weinig voor te worden meegezogen in het Golf-conflict. Ook vreesden zij (inter)nationale repercussies door te worden beschuldigd van imperialistische *gunboat diplomacy*. Aanvang augustus veranderde de opstelling van de Europeanen: de *Pesdaran* bleek mijnen te hebben gelegd in ankergebieden van olietankers in de wateren van Oman en de Verenigde Arabische Emiraten (VAE) buiten de Perzische Golf. Frankrijk en Groot-Brittannië besloten hierop MCMV’s naar deze wateren te dirigeren. Daarnaast beschuldigde Londen Nederland er in een BBC-uitzending van een *free rider* natie te zijn, omdat het van alle Europese landen economisch het meest zou profiteren van de olie-export uit het Perzische Golf-gebied.

In deze omstandigheden zag Den Haag zich geroepen te reageren. Amerikaanse diplomatieke druk, gecombineerd met die van het Verenigd Koninkrijk en een dreigend verlies van internationaal prestige, vroegen om onmiddellijke actie. Het Ministerie van Buitenlandse Zaken initieerde een voor eind augustus 1987 in Nederland gepland WEU-topoverleg ten behoeve van een gecoördineerde Europese MCM-missie, waarbij het gastland op voorhand aankondigde met twee vaartuigen in een dergelijk flottielje te participeren. Hoewel Frankrijk en Italië uiteindelijk slechts in naam zouden samenwerken in een dergelijke taakgroep, was menig Nederlandse parlementariër onder de indruk van dit multinationale Europese initiatief. Dit laatste was overigens ook het doel van de Nederlandse regering: zij hoopte dat een ruime Kamermeerderheid het kabinetsbesluit zou steunen om eigen marineschepen uit te sturen naar een *out-of-area* oorlogsgebied. Bovendien was de missie, door deze uit te voeren binnen een ‘Europese’ (Nederlands-Belgisch – en later Britse –) strijdmacht, internationaal meer geaccepteerd dan klassiek unilateraal doorgevoerde *gunboat diplomacy*. Het hoofddoel van de marine-uitzending bleef voor de Nederlandse autoriteiten het tevreden stellen van Washington, de beschermheer van de olieroute, alsook het onderstrepen van de traditionele rol van Nederland als voorvechter van het internationale recht. Verder woog in het besluit mee, dat met het etaleren van in Nederland gebouwde hoogwaardige marineschepen, Arabische staten in de Golf mogelijk genegen zouden zijn voor hun eigen marines vergelijkbare vaartuigen in Nederland te bestellen. Door, ten slotte, de mijnenjagers te laten opereren in een door België aangestuurde taakgroep, die in noodgevallen geëscorteerd werd door Britse fregatten, bleven de militair-politieke risico’s voor de Nederlanders prettig beperkt.

Operaties in het Perzische Golfgebied: *combined operations* met Belgen en Britten

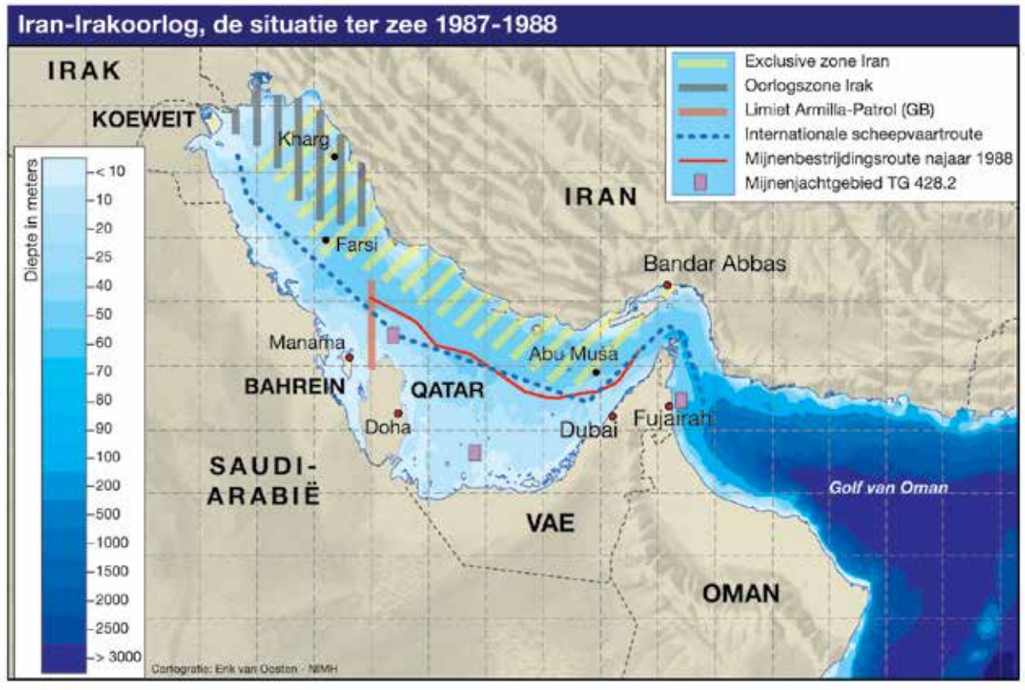
Op 14 september 1987 kozen de mijnenjagers Hr. Ms. Hellevoetsluis and Maassluis zee voor een operatie die aan Nederlandse zijde bekend stond onder de naam *Octopus*. De schepen hadden nabij Gibraltar een rendez-vous met drie Belgische vaartuigen. De bevelvoerend officier over deze ‘Europese’ *Task Group* (TG) 428.2, de Belgische fregattenkapitein G.H.A. Busard, stond in direct contact met de Nederlandse vice-admiraal J.D.W. van Renesse, die vanuit Den Helder optrad als *Task Force Commander*. Indien de Nederlands-Belgische scheepsmacht van Iraanse of Iraakse zijde bedreigd mocht worden, dan konden zij voor bescherming teruggrijpen op Britse torpedobootjagers of fregatten van de zogeheten *Armilla Patrol*, die zowel in het zuidelijke deel van de Perzische Golf als juist oostelijk van de Straat van Hormuz inzet zag. Het mandaat van de commandanten van Nederlandse en Belgische (en Britse) vaartuigen verordonneerde nadrukkelijk dat zij zich neutraal dienden op te stellen in het Iran-Irak conflict. Ook mochten zij niet samenwerken met de *U.S. Navy*.

> ‘Het hoofddoel van de marine-uitzending bleef voor de Nederlandse autoriteiten het tevreden stellen van Washington’

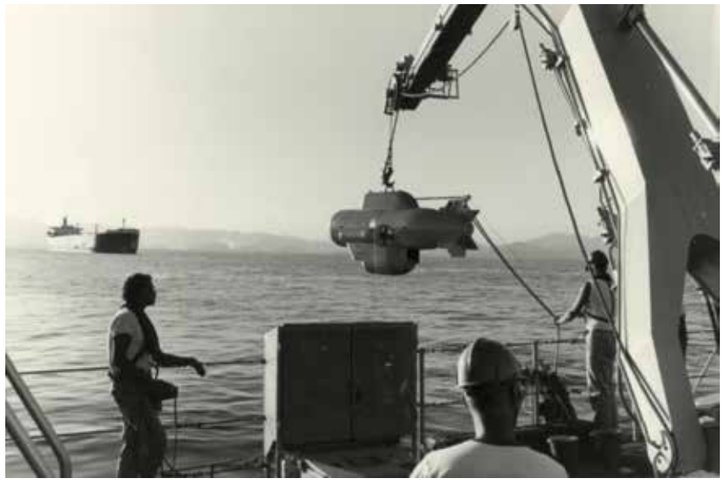
Aanvankelijk werd nabij Fujairah (VAE) vruchteloos naar mijnen gezocht. Toen vervolgens Amerikaanse en Britse bronnen aangaven dat Iraanse mijnen noord-oostelijk van Qatar te vinden zouden zijn, viel in Den Haag en Brussel het besluit TG 428.2 hierheen te sturen. Bij de passage door de Straat van Hormuz zou het flottielje worden geëscorteerd door een Britse torpedobootjager. Officieel om veiligheidsredenen, maar vermoedelijk veeleer uit binnenlands politiek oogpunt, informeerden zowel de Nederlandse als de Belgische minister van Defensie beider respectievelijke parlementen pas over de inzet in het nieuwe operatiegebied nadat de schepen daar al waren gearriveerd. In Den Haag reageerden als eerder opgemerkt vooral de linkse oppositiepartijen geërgerd. Zij vroegen vergeefs om een directe terugtrekking van de mijnenjagers uit de Perzische Golf.

Na in november-december diverse mijnenjachtpatrouilles oostelijk van Qatar te hebben uitgevoerd, waarbij overigens geen mijnen werden gevonden, keerde de Belgisch-Nederlandse taakgroep terug naar Fujairah. Aanvang december, *en marge* van een ministeriële NAVO-vergadering in Brussel, complimenteerden de Amerikanen de Nederlanders niet alleen voor hun ‘Europese’ MCM-initiatief, maar drongen zij tevens aan op een blijvende aanwezigheid van de KM-mijnenjagers in het Golf-gebied. Het Witte Huis diende namelijk een kritisch *Congress* ervan te overtuigen dat het noodzakelijk was voor een langere periode een omvangrijke Amerikaanse strijdmacht in de Perzische Golf te handhaven. De VS-regering hoopte deze discussie snel in haar voordeel te beslissen door te kunnen refereren aan de aanwezigheid van assisterende marines van Europese bondgenoten. Zowel de Nederlandse als de Belgische ministers van Defensie zegden toe hun MCM-inspanningen in de Golf voort te zetten, alsook beloofden zij deze operaties meer met de Britten te coördineren. Van Amerikaanse zijde werden deze geluiden met grote instemming begroet.

Hoewel een meer geïntegreerde Brits-Nederlands-Belgische taakgroep pas eind juni 1988 het licht zou zien, opereerden de drie marines in de eerste maanden van 1988 al probleemloos samen. Decennia van ervaringen in multinationale NAVO MCM-flottieljes betaalden zich hier uit. In april wisten de bemanningen van de KM-mijnenjagers nabij Qatar vijf mijnen te vernietigen. De Nederlanders kregen hierbij enige assistentie van de Amerikaanse marine. Met het strikte politieke mandaat uit september 1987 in gedachten, lijkt het laatste opvallend, maar was deze



Iran-Irakoorlog, de situatie ter zee 1987-1988.



Hr. Ms. Hellevoetsluis zoekt naar mijnen met een kleine onbemande onderzeeboot, de PAP (Poisson Automatic Propulsion) op de rede van Fuyairah. (foto W. de Rooij)

ontwikkeling in die zin een typisch voorbeeld van *mission creep*. In de praktijk waren de Europese MCMV's namelijk voor hun informatie over mogelijke mijnenvelden, posities van Iraanse en Irakese oorlogsschepen èn vliegtuigen, veelal afhankelijk van de Amerikanen. Vanaf december 1987 bezochten Europese marineofficieren, hierin stilzwijgend gesteund door hun ministers van Defensie, in toenemende mate briefings door de *U.S. Navy* aan boord van Amerikaanse oorlogsbodems. Het grote publiek in West-Europa, maar ook hun politici, verloren gaandeweg hun belangstelling voor de ogenschijnlijk eindeloze Iran-Irak oorlog. Veeleer focusten zij zich op de toenemende détente in de Koude Oorlog, na het INF-verdrag in december 1987 tussen de VS en de USSR, waarbij de fel bediscussieerde nucleaire wapens voor de middellange afstand in Europa (o.a. kruisvluchtwapens) zouden worden vernietigd.

In juli 1988, nadat het voor Iran na forse verliezen aan het front duidelijk werd dat het nooit de oorlog zou winnen, alsook dat het Westen indirect Irak militair bleef steunen, besloot Teheran met Bagdad een bestand overeen te komen. Hierna werkten West-Europese en Amerikaanse MCM-eenheden in de Perzische Golf samen in Operatie *Clean Sweep*, waarbij ze diverse *route survey* patrouilles uitvoerden. De *sea lines of communication* aldaar konden hierop definitief vrij van mijnen worden verklaard. Nadat het laatste Belgische mijnenbestrijdingsvaartuig al in november 1987 de Golf had verlaten, voer in januari 1989 de laatste Nederlandse mijnenjager, Hr. Ms. Urk (dat eind mei 1988 de Hellevoetsluis en Maassluis had afgelost) terug naar haar thuiswateren.

Conclusie

De Nederlandse regering en de eigen marineleiding keken tevreden terug op de inzet van de KM-mijnenjagers in het gebied van de Perzische Golf in de eindfase van de Iran-Irak oorlog. De bemanningen en hun schepen bleken snel inzetbaar te zijn in een *combined* operatie in een oorlogszone, en in een klimatologisch uitdagend gebied ver van de thuiswateren. De bekendheid met de Belgische en Britse (maar ook VS) marines dankzij eerdere manoeuvres in NAVO-context, alsook een goede geoefendheid en het bezit van moderne apparatuur, waren allemaal factoren die bijdroegen aan dit succes.

Wat betreft beleid en strategie beoogde de Nederlandse regering met de Golf-missie vooral de VS te behagen, dat optrad als beschermheer van Nederlandse en West-Europese oliebelangen in het Midden-Oosten. Daarnaast wenste de Nederlandse regering verdere kritiek van Groot-Brittannië voor te zijn. Gegeven de positieve en dankbare reactie van de Amerikaanse autoriteiten, alsmede de goede samenwerking met de *Royal Navy* en de regering in Londen, werden deze beleidsdoelen verwezenlijkt. Daarbij was Nederland met deze onder WEU-auspiciën uitgevoerde marinemissie in staat zijn status te bevestigen van een traditionele maritieme natie, alsook voorvechter van internationaal recht en Europese samenwerking. Op al deze onderwerpen kreeg de regering op hoofdlijnen veel maatschappelijke bijval. Wat betreft mogelijke werforders was de missie geen succes. Met uitzondering van Saoedi-Arabië, dat een handvol Britse mijnenjagers verwierf, lieten overige Golfstaten na dergelijke schepen aan te schaffen.

Met haar professionele inzet in het Perzische Golf-gebied, slaagde de KM erin haar nationale en internationale prestige te handhaven en zelfs te verhogen. In Nederland hielp de missie bij het tot stand brengen van een regeringsbeleid waarin de marine officieel dergelijke taken *out-of-area*, buiten het NAVO-verdragsgebied, kreeg toebedeeld. De MCM-uitzending droeg hiermee medio 1989 bij aan het vooralsnog veilig stellen voor afdoende budget voor een relatief grote vloot.

Dr. A.J. (Anselm) van der Peet is verbonden aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie in Den Haag. Hij promoveerde in december 2016 aan de Universiteit Utrecht op het proefschrift *Out-of-area. De Koninklijke Marine en multinationale vlootoperaties 1945-2001* (Franeker 2016), ISBN 978 90 5194 520 1. Dit artikel is gebaseerd op diverse hoofdstukken van deze dissertatie.

27 november

KIM KVMO-concert



Dit jaar vindt het KIM KVMO-concert plaats op maandag 27 november 2017, traditiegetrouw in het zaaltje van het KIM te Den Helder. Harmonieorkest Winnubst zal een gevarieerd programma ten gehore brengen.

De avond start om 19.30 uur met een ontvangst.
Om 20.00 uur begint het concert. De toegang is gratis.

Aanmelden is verplicht en kan via **mh.bosse@mindef.nl**

ADVERTENTIE

UITNODIGING

DE MARINECLUB NODIGT U UIT VOOR HET

Gala Kerst Diner

Zaterdag 16 december 2017
Inloop tussen 18:00-19:00

Prijs € 49,50 p.p.
Glas champagne & 5 gangen diner
Live muziek Beau Rivage

Reserveren 0223 614225/657688

Tenue: Gala of jasje/dasje



In Memoriam

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

LTZA1 b.d. **L.N. Vernie** († 13 oktober 2017)
LTZ2OC b.d. **J.M. Abbring** († 1 juli 2017)
KTZT b.d. **H.J.C. van der Woude** († 7 maart 2017)

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

Afdelingsactiviteiten tweede helft 2017

AFDELING NOORD

5 dec **Postactieven bijeenkomsten**
Locaties : Marineclub, Den Helder
Tijd : 17.30 uur

27 nov **Afdelingsvergadering**
Locaties : zie **www.kvmo.nl**, onder activiteiten
Tijd :16.00 – 18.30 uur

AFDELING MIDDEN

14 nov **KVMO Borrel**
Locatie : Bruin Café, PKC, Den Haag
Tijd : 16.30 – 18.30 uur

Nieuwe Leden

Het hoofdbestuur van de KVMO verwelkomt haar nieuwe leden!

ADB	**M. Beukelman**	ADB	**H. Mulder**	ADB	**J.I. Schenk**
ADB	**S.A. Boer**	ADB	**G. van der Niet**	ADB	**J.P. Smits**
ADB	**B.Z. Bouzbouz**	ADB	**T.W.J. Roodenberg**	SADB	**T. Staman**
LTZ1	**M. Meinster**	ADB	**D. Roozenburg**		

DE DEADLINE VOOR HET AANLEVEREN VAN KOPIJ VOOR DE RUBRIEK KVMO-ZAKEN VOOR HET DECEMBERNUMMER IS 27 NOVEMBER 2017.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

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:
KLTZ ing. W.P. Groeneveld
Secretaris:
LTZ2OC (LD) N.J. van Lierop
Penningmeester:
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt
Namens Afdeling Noord
KLTZ (LD) drs. R.J.M. de Leeuw
Namens Afdeling Midden
vacature
Namens Afdeling Zuid
KLTZ (TD) b.d. T.S. van Tongeren
Namens Werkgroep Postactieven
KTZA b.d. mr. M.J. Hellendoorn (wnd)
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 (LD) KMR M. Venema
Namens Werkgroep Jongeren
vacature
Namens de Werkgroep Genderbeleid
KLTZ M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:
Noord:
KLTZ (LD) drs. R.J.M. de Leeuw
KLTZ b.d. P.J. van Maurik
KLTZ b.d. B. Fritzsche
MAJMARNS M.M. van der Hoek bc
LTZ1 (TD) P.Y. Handgraaf-Blok
Midden:
KTZ (TD) ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge
KTZ b.d. H. van Eijsden
Zuid:
KLTZ (TD) b.d. T.S. van Tongeren
maj KL b.d. P. van der Laan
KLTZ (SD) b.d. A.J. Zwiers
KLTZA b.d. P.A. Brons
(postactieven)
Caribisch Gebied:
KLTZ (LD) C.M. van der Pijl 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.

18 oktober 2017

KVMO 64-jarigendag: van UKW naar pensioen

De bijeenkomst vond plaats bij het Marine-etablissement Amsterdam. Bijna veertig genodigde KVMO-leden, al dan niet met partner, namen eraan deel. Voordat het programma van start ging spraken de aanwezigen onder het genot van een kopje koffie geanimeerd met elkaar. Sommigen hadden elkaar al enige tijd niet meer gezien. Om 10.00 uur opende de dagvoorzitter formeel de bijeenkomst en gaf hij het woord aan de vicevoorzitter van de KVMO, KLTZ Willem Groeneveld.





Commandeur Luyckx, directeur Personeel en Bedrijfsvoering CZSK

Deze vertelde over de werkzaamheden van de KVMO, over de cao-onderhandelingen en over de problemen die daarbij werden ervaren. Ook sprak hij over de verwachtingen die zijn gegroeid met het komende aantreden van een nieuw kabinet, over de eerste aanzienlijke financiële verbeteringen van het defensiebudget voor de komende jaren, gericht op investeringen en op het aanvullen van de materiële tekorten. De KVMO blijft daarbij een scherpe onderhandelaar.

Mevrouw Claudia Herbeck, voorlichter van het ABP, informeerde de aanwezigen over de pensioenregeling van het ABP voor oud-militairen. De hoogte van het pensioen wordt bepaald door de opbouw van het aantal pensioenjaren, door het persoonlijk jaarlijkse inkomen en door de AOW, die pas ingaat op de AOW-gerechtigde leeftijd. Vanwege de te lage dekkingsgraad bij het ABP, ingegeven door de lage rentestand op last van De Nederlandsche Bank, is er nog geen zicht op inflatiecorrectie voor het komende jaar.

Aansluitend gaf Majoor (militaire administratie) b.d. Albert Lok een korte presentatie over de belastingregelgeving die van belang is voor degenen die met pensioen gaan. Zijn boodschap: houdt u er rekening mee dat over het AOW aanvullende loonheffing moet worden betaald en zet dat bedrag alvast opzij op een spaarrekening wanneer u over een paar jaar uw maandelijkse AOW gaat ontvangen.

De heer drs. Ruud Harbers, arts en psycholoog, sprak enthousiast en met humor over fysieke, psychische en sociale onderwerpen die voor de aanwezigen van belang zijn nu ze op het punt staan met pensioen te gaan: leef gezond en eet verstandig, blijf voldoende bewegen, bij voorkeur in de buitenlucht, zorg voor zingeving in je leven, bijvoorbeeld door vrijwilligerswerk, en blijf sociaal actief.



(foto's Marc Moussault)

Na een heerlijke Indische buffetlunch stapte het gezelschap aan boord van de gereedliggende rondvaartboot. Deze nam ons mee op een vaartocht door het westelijk deel van het IJ waarbij uitgebreid werd verteld over alle architectonische vernieuwingen in dat gebied.

Na de vaartocht meerde de boot weer af en begaven we ons naar de laatste presentatie. Commandeur René Luyckx, Directeur Personeel en Bedrijfsvoering van CZSK, gaf een boeiende presentatie over de Koninklijke Marine: de huidige stand van zaken met alle problemen die er nog zijn, maar ook een blik in de nabije toekomst met verwachtingen voor de dringend noodzakelijke verbeteringen op het gebied van personeel en materieel, waaronder met name nieuwbouwprogramma's.

Met deze maritieme presentatie eindigde deze bijzondere en interessante 64-jarigendag en keerde iedereen terug naar huis.