

MARINEBLAD

NUMMER 2 | MAART 2019 | JAARGANG 129

KVMO



**75 jaar
vrouwen
bij de
Koninklijke
Marine**

**Dag Marva.
Je maakt de marine
een stuk aardiger.**

ACTUEEL

Gebruik en effecten
van strategische
kaarten

HISTORIE

Leven en werk van
hydrograaf Tydeman

COLUMN

Boeke over
bescherming van
de vitale sector

Inhoud



4



13



21



30

COLUMNS

- 3 **VOORZITTER KVMO**
12 **JONATHAN HOLSLAG**
35 **SERGEI BOEKE**

ACTUEEL / KENNIS

- 4 **STRATEGISCHE KAARTEN BIJ DEFENSIE**
Hans Veerbeek
13 **LANGEAFSTANDS-PATROUILLEVLIEGTUIGEN**
Erik Kopp e.a.
18 **PIRATES OF THE CARIBBEAN**
Victor Enthoven
21 **MET VROUWEN IN ZEE GAAN**
Marieke de Vries
26 **DE OORSPRONG VAN HET NAVO-PLANNINGSPROCES**
Jan Hoffenaar
30 **LEVEN EN WERK VAN HYDROGRAAF GUSTAAF TYDEMAN**
Gerard Acda

MENSEN / ACTIVITEITEN

- 36 **OHK AAN BOORD VAN MOTORREDDINGBOOT JAVAZEE**
Wladimir Dobber e.a.
38 **HEILDROK KVMO**
39 **KVMO ACTIVITEITEN**
39 **IN MEMORIAM**
40 **KIM-REÛNIE**

VASTE RUBRIEKEN

- 9 **REACTIES**
11 **CARTOON**
17 **BOEKSIGNALEMENT**
20 **BOEKSIGNALEMENT**
38 **KVMO ZAKEN**


www.kvmo.nl


Marineblad is een uitgave van
de Koninklijke Vereniging
van Marineofficieren

ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:
KTZ 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, LTZ1 (LD) C.F.L.
Ghijsen, LTZ1 (TD) F.G. Marx MSc., LTZ1 (TD) dr.
ir. W.L. van Norden, dr. A.J. van der Peet,
LTZ1 dr. R.M. de Ruiter, LTKOLMARNIS
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

Drukkerij
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: Affiche t.b.v. de werving van Marva's, jaren 60-70 (1965). (Collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie)

De KVMO maakt deel uit van de



Column

Op maandag 18 maart organiseren vakbonden uit de veiligheidssectoren een pensioencursus op het Malieveld in Den Haag. Ook de KVMO heeft zich bij dit initiatief aangesloten. Dit doen we omdat we het niet eens zijn met het kabinetsbeleid inzake pensioenen en de AOW-gerechtigde leeftijd. De deelnemende bonden vanuit de sector Defensie stellen op dat punt drie eisen:

1. Koopkrachtbehoud van onze pensioenen. Het kabinet blijft volharden in een super lage rekenrente. Voor 2019 is deze vastgesteld op 1,577%. Dit is de laagste rekenrente binnen de EU, terwijl het rendement van ons pensioenfonds ABP de afgelopen 30 jaar meer dan 7% is geweest. Zo heeft het ABP in de jaren 2012-2018 in totaal 51.9% meer rendement behaald dan de door De Nederlandse Bank (DNB) opgelegde rekenrente. Het gaat dan om tientallen miljarden euro's, die er volgens de DNB niet zijn omdat het ABP 60 jaar lang met een rekenrente van 1,577% moet rekenen.
2. De boete die Defensie jaarlijks door het ministerie van Financiën krijgt opgelegd, omdat zij militairen voor de AOW-gerechtigde leeftijd met UKW stuurt, moet van tafel. Deze boete bedraagt de komende jaren tussen de 150-175 miljoen euro. Dit is het equivalent van 4-5% arbeidsvoorwaardelijk geld! Hiermee zou Defensie leuke dingen kunnen doen in het kader van het behouden van personeel.
3. De AOW-leeftijd voor zware beroepen moet bevroren worden op 66 jaar. Er is een grens aan wat je mag verwachten van mensen die werkzaam zijn in zware beroepen. Ook hier geldt dat er tientallen miljoenen euro's aan arbeidsvoorwaardelijk geld vrijvallen als de AOW-gerechtigde leeftijd voor militairen bevroren wordt. Defensie hoeft dan namelijk minder 'AOW-gat'-compensatie aan gepensioneerde militairen uit te keren.



De KVMO maakt zich sterk voor bovenstaande punten maar dit kunnen we niet alleen. Het is van groot belang dat zowel jong als oud dit initiatief ondersteunt. U volgt niet alleen een pensioencursus maar u komt tegelijk op voor uw eigen pensioen én voor de hele defensieorganisatie: er kan sprake zijn van een aanzienlijke vrijval van arbeidsvoorwaardelijk geld. Geld dat kan en moet worden besteed aan 'het goud van Defensie'. Dit 'goud' slinkt echter snel, want ook in 2018 is het aantal militairen dat inzetbaar is voor reguliere kerntaken gedaald.

Het is dit jaar 75 jaar geleden dat de eerste vrouwen bij Defensie in dienst traden. In dit nummer blikt Marieke de Vries met haar artikel 'Met vrouwen in zee gaan' terug op het integratieproces van vrouwen binnen de KM. Dit proces, dat aanving in de 70-jaren, kwam maar moeizaam op gang: zowel de KM zelf als de Nederlandse bevolking hadden tijd nodig om te wennen aan het idee van vrouwen in gevechtsfuncties. Sinds 1944 is er, zie ook de cover van dit Marineblad, veel veranderd. Vandaag de dag zijn vrouwen volledig geïntegreerd en komen ze in aanmerking voor alle functies bij Defensie. Daarentegen zijn helaas nog steeds veel vrouwen van mening dat Defensie niet bij hen past. Dit blijkt ook uit de cijfers: slechts ongeveer 10% van de militairen bestaat uit vrouwen.

Defensie moet echt een stap gaan zetten om meer vrouwen (en mannen) te kunnen interesseren in een baan bij Defensie. Concurrerende arbeidsvoorwaarden, goede ontwikkelingsmogelijkheden en interessante vaar-, oefen- en inzet-programma/missies zijn hierbij essentieel. Defensie heeft alles in huis om aan deze voorwaarden te voldoen maar dan moet ze het personeel wel op één gaan zetten.



Strategische kaarten bij Defensie: bezint eer gij begint

(all-free-download.com)

In april 2018 verscheen de nieuwe Strategische Kaart van de Bestuursstaf, 'verstoppt' als bijlage bij de gecombineerde Maatregelen- en BPB-nota (Defensie, 2018). Pas in het najaar van 2018 werd de kaart fysiek uitgedeeld aan medewerkers van de Bestuursstaf (geplastificeerd op A3). Toch is op diverse bureaus en flexplekken in Den Haag nog steeds de vorige strategische kaart, ook bekend als regieagenda, te vinden.

Deze regieagenda/strategische kaart had als doel sturing te geven aan het ministerie van Defensie en is vastgesteld door de Bestuursraad (BR). De kaart moet de BR in staat stellen om '... effectiever te sturen op strategische prioriteiten en de Bestuursstaf zijn rol als "regisseur op hoofdlijnen" beter te laten uitvoeren' (Defensie, 2016). Nadere bestudering van de kaart roept allerlei vragen op. Hoe wordt de kaart gebruikt? Wat is het effect van de kaart? Gebruiken andere defensieonderdelen ook zo'n kaart? En zo ja, wat zijn de onderlinge relaties?

Na inventarisatie van bestaand onderzoek, bleek het nodig om eerst inzicht te krijgen in de manier waarop de kaart is ontstaan. Hierbij heb ik ook gekeken naar het Sail Plan van CZSK en de Strategische Kaart van DMO om zo binnen defensieonderdelen te kunnen vergelijken; deze instrumenten hebben een vergelijkbare doelstelling als de regieagenda van de Bestuursstaf.

Dit artikel is gebaseerd op mijn afstudeeronderzoek, waarin ik de ontwikkeling van deze drie strategische kaarten onderzocht en de relaties die er tussen liggen. Deze

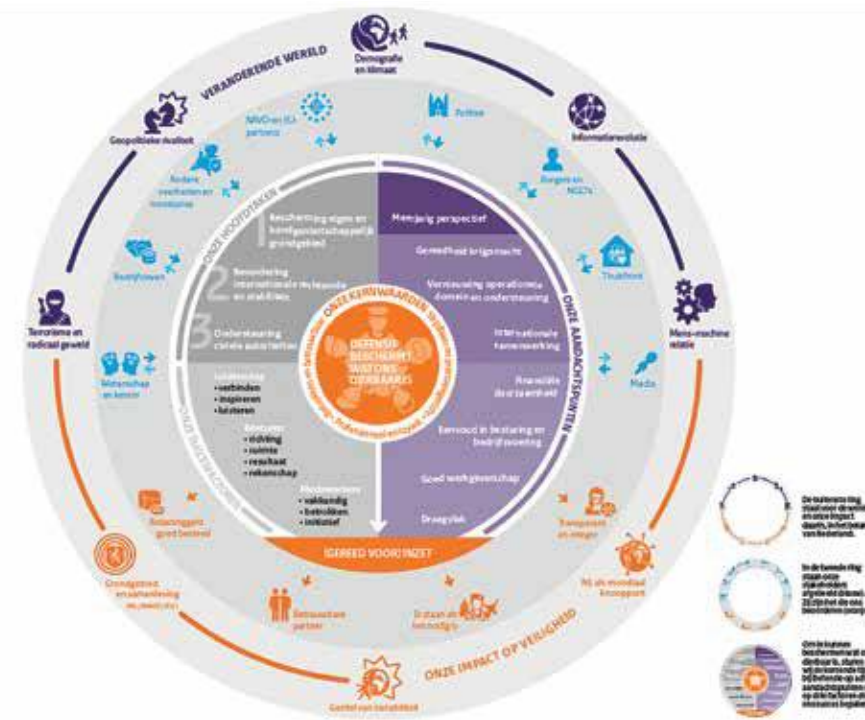
informatie is van belang om in vervolgonderzoek het effect van deze kaarten te kunnen bestuderen. Ik maakte in mijn onderzoek gebruik van een model van de gezaghebbende Amerikaanse auteur John Bryson. Het model zelf bespreek ik niet; het is voor de geïnteresseerde lezer eenvoudig te vinden (Bryson, 2011).

Allereerst beschouw ik de drie strategische kaarten afzonderlijk, om ze vervolgens onderling te vergelijken. Aan de hand daarvan duid ik de kritische succesfactoren die van toepassing zijn bij het opstellen van een strategische kaart. Ik sluit af met enkele overwegingen over strategische kaarten in algemene zin en de relevantie hiervan voor Defensie.

Beschouwing van de drie strategische kaarten

De regieagenda van de Bestuursstaf

De belangrijkste constatering is dat het bedoelde gebruik van de regieagenda nooit helemaal helder is



De regieagenda van de Bestuursstaf (versie eind 2017).

geweest. Binnen de Bestuursstaf en Bestuursraad was het daardoor moeilijk om steun te krijgen. De regieagenda ontstond nooit de status van een communicatie instrument - in tegenstelling tot het bedoelde plannings- en sturingsinstrument. Formeel was de kaart bedoeld '... als hulpmiddel voor de ambtelijke top, om regie op hoofdlijnen te voeren. Andere defensieonderdelen kunnen er houvast aan ontleen voor hun plannen'. Respondenten omschreven het ontwikkelproces daarom als 'kerstboom-ballengedrag': 'het ziet er mooi uit, als je nog iets hebt



hang je het erin en verder kijk je er naar'. Terugkoppelingen van de trekkers van de zogenaamde 'aandachtspunten' waren erg vrijblijvend en hielden op een gegeven moment op te bestaan.

De Strategische Kaart van DMO

De Strategische Kaart van DMO kreeg bij zijn introductie voldoende aandacht, vooral gedreven door de D-DMO zelf. De betrokkenheid van de DMO-Raad verminderde echter langzaam. Ook liep het planningsteam sterk terug qua omvang; de theorie leert dat dit een groot risico is voor de borging binnen de organisatie. Stakeholders zijn uitvoerig geraadpleegd, zowel extern als intern, en ook in meerdere rondes. DMO organiseerde dit beter dan de andere twee defensieonderdelen. Vooral het eigen personeel werd ruimschoots betrokken. In het eerste jaar liet men bewust ruimte voor eigen invulling van de zogenaamde 'trekkers van de sleutelinterventies';

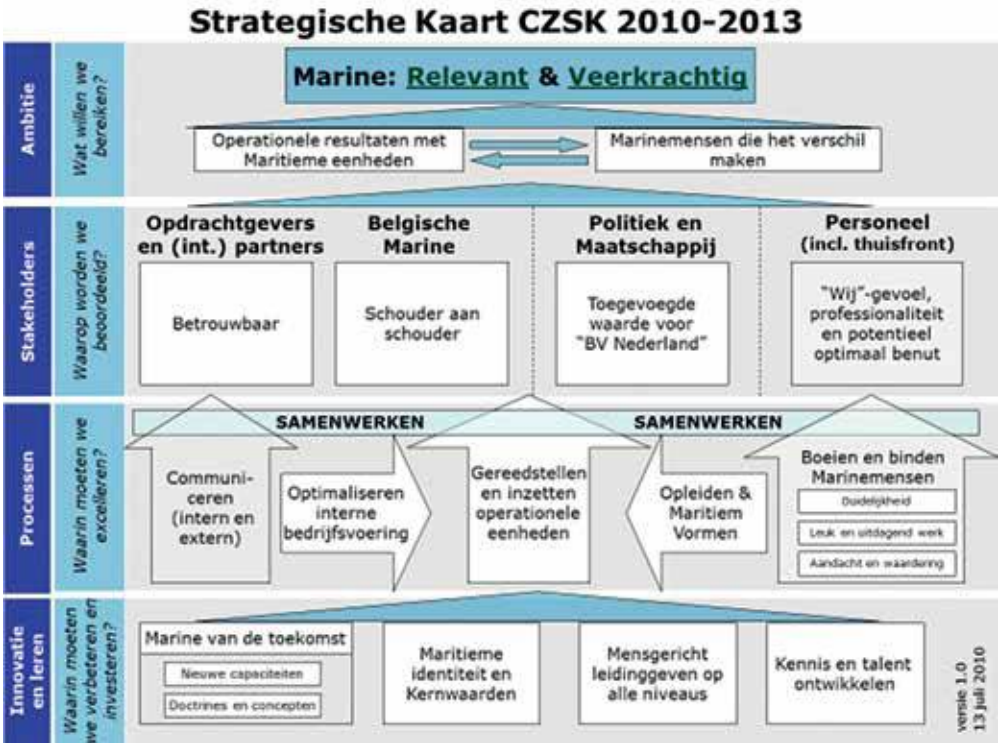
inmiddels zijn er concretere doelstellingen via de strategische kaart gekoppeld aan het bedrijfsplan.

Het Sail Plan van CZSK

Hoewel qua vorm afwijkend van de andere kaarten heeft het Sail Plan een vergelijkbare doelstelling: een sturingsinstrument om een strategische koers voor de marine vast te leggen. Bij CZSK valt op dat het planningsteam feitelijk slechts uit één persoon bestond: dit is een risico, zowel voor de borging binnen de organisatie als voor het toekomstig beheer. Verder is er bij het opstellen van het Sail Plan slechts een beperkte stakeholderanalyse uitgevoerd, vooral op het gebied van de externe stakeholders. Dit is een potentieel risico voor de kwaliteit en het externe draagvlak.

Opvallend is dat de eerder opgestelde Strategische Kaart CZSK 2010-2013 binnen CZSK geen vervolg heeft gekregen. De kaart verloor de steun van de toenmalige Admiraliteitsraad en verdween daarmee, letterlijk, van de agenda. Het is niet duidelijk of uit het 'sneuvelen' van deze eerdere kaart, lessen zijn getrokken ten bate van het Sail Plan.

De Strategische Kaart van DMO.



De (vervallen) Strategische Kaart van CZSK.

Onderling vergelijk van de strategische kaarten

De kaarten zijn onderling vergelijkbaar door te kijken naar de manier waarop ze zijn ontwikkeld. Dit geeft een aantal interessante inzichten. Het initiatief lag in twee van de drie gevallen bij een individuele stafofficier (Bestuursstaf en CZSK). Deze stafofficier overtuigde vervolgens zijn raad van bestuur van nut en noodzaak van dit instrument voor strategievorming en sturing. In het derde geval, bij de DMO, bestond reeds een strategisch document. De nieuwe D-DMO liet dit herschrijven naar de vorm van een strategische kaart. In alle drie de gevallen lijkt de motivatie en betrokkenheid van de leden van de raad van bestuur wisselend; dit is volgens de theorie een cruciale factor in het verdere verloop van het proces. Steun en draagvlak van de volledige leiding (niet alleen de voorzitter) blijkt essentieel.

De drie sturingsinstrumenten zijn in de praktijk onderling slechts beperkt aan elkaar verbonden (een sterkere koppeling zou echter logisch zijn, gezien de vergelijkbare doelstellingen en de formele relaties tussen de defensieonderdelen). Er is wel een aantoonbaar historisch verband, in die zin dat de Strategische Kaart CZSK 2010 heeft geleid tot de regieagenda van de Bestuursstaf, die vervolgens tot voorbeeld heeft gediend voor de strategische kaart van DMO.

Bij alle drie de defensieonderdelen is er volop gediscussieerd over een *mission statement*, waarvan het resultaat bij twee van de drie ook duidelijk zichtbaar is in het midden van de kaart. Alleen bij CZSK komt dit door de gekozen vorm (een brochure) niet direct naar voren (deze staat op de tweede pagina). In de poster-samenvatting van het Sail Plan ontbreekt dit statement. Zowel interne

als externe stakeholders zijn betrokken bij het opstellen van de strategische sturingsinstrumenten, maar de mate waarin dit heeft plaatsgevonden verschilt aanzienlijk. Bovendien nam de betrokkenheid na de ‘eerste ronde’ in alle gevallen sterk af. Vooral CZSK had minder aandacht voor de betrokkenheid van externe stakeholders.

In alle gevallen geven respondenten aan dat discussies over de kaart minstens zo zinvol werden ervaren als het instrument zelf. De discussie ‘bracht de groep dichter bij elkaar’. CZSK en DMO betrokken hierin bovendien grotere interne groepen, zoals het CZSK Seminar en de DMO

Top-200. Binnen de Bestuursstaf bleef de discussie relatief beperkt tot het planningsteam en de Bestuursraad. Het gevolg is een merkbaar (laag) intern draagvlak voor de eigen regieagenda.



Sail Plan CZSK (poster versie).

Het is echter de vraag of tijdens discussieronden ook werkelijk strategische vraagstukken voorlagen, in die betekenis dat zij hebben geleid tot ‘moeilijke keuzes’ opgevolgd door een veranderproces. Dit lijkt in eerste instantie alleen bij CZSK het geval, met name vanwege de concrete einddoelen voor het jaar 2030. Bij de Bestuursstaf was er wel discussie over de vorm en de onderdelen van de kaart maar nauwelijks over de consequenties hiervan. De DMO bevindt zich hier tussenin; met name de term ‘sleutelinterventies’ duidt op verandering, alleen de mate van concretisering was vrij variabel bij verschillende onderdelen van de kaart.

Na de introductie van de drie kaarten ontstond het praktische inzicht dat een eigen rapportagecyclus op basis van de strategische kaart (onnodige) bestuurlijke drukte creëert. Deze drukte veroorzaakt vermindering van draagvlak, zo bleek in de praktijk. Wel is het in alle gevallen duidelijk dat de sturingsinstrumenten (langzaam maar zeker) gekoppeld worden aan de reguliere bedrijfsplannen en daarmee ook aan de reguliere rapportagemomenten.

De (zichtbare) steun van de organisatieleiding verschilt. Bij de Bestuursstaf ontbreekt de zichtbaarheid van de voorzitter. De leden van de raad worden bij naam genoemd (op de achterkant van de kaart) als sponsors van de aandachtspunten; deze betrokkenheid komt in de praktijk nauwelijks van de grond. Bij CZSK is de voorzitter van de raad zeer zichtbaar door middel van interviews, interne en externe artikelen en door werkbezoeken aan eenheden. De leden van de raad zijn elk verantwoordelijk voor een van de vijf sporen van het Sail Plan, maar deze koppeling is niet op naam zichtbaar gemaakt. De Directeur DMO is van de drie voorzitters duidelijk het meest betrokken en zichtbaar; dit is direct terug te voeren op zijn persoonlijke betrokkenheid bij de invoering van de strategische kaart DMO. Zijn zichtbaarheid blijkt uit interne publicaties, de Top-200 managementdagen en de individuele gesprekken met de trekkers van de sleutelinterventies. De leden van de raad worden met naam genoemd als trekkers van een sleutelinterventie, maar hun daadwerkelijke betrokkenheid is sterk verminderd na verloop van tijd.

Voor alle de drie organisaties geldt dat het initiële planningsteam in de praktijk verantwoordelijk is voor de vervolgacties; er worden geen additionele capaciteiten vrijgemaakt. De theorie leert dat dit een risico is voor de continuïteit van het proces. De uitvoering van de strategische doelstellingen wordt weliswaar formeel via de lijnorganisatie uitgezet, maar implementatie blijft ‘aan de top hangen’ waardoor de niveaus daaronder zich niet aangespoord voelen om actie te nemen.

Generiek geldt dat *strategic learning* niet structureel is ingericht. De drie organisaties evalueren tussendoor wel, maar dit gebeurt op schijnbaar willekeurige momenten en niet volgens een vastgestelde procedure. Dit is mede

te wijten aan het ontbreken van een integraal ‘plan for planning’, zoals Bryson dit noemt. Daarnaast ontbreekt structurele verslaglegging van het planningsproces. Dit zorgt ervoor dat kennisbehoud vaak exclusief afhankelijk is van de leden (of lid) van het planningsteam. Dit is niet alleen een risico voor de borging en de continuïteit van het proces maar ook voor de mogelijkheden om *strategic learning* op termijn wel in te richten.

Conclusie: kritische succesfactoren

De vergelijking van de kaarten, in combinatie met de theorie, leert dat er vijf kritische succesfactoren zijn bij het opstellen van een strategische kaart. Deze vat ik hieronder samen.

1. Voldoende draagvlak en steun binnen de top van de organisatie bij aanvang van het proces. Deze steun wordt vaak alleen pro forma beleden door de leden van de raad. Het ontbreekt in de praktijk vaak aan daadwerkelijk geloof in de toegevoegde waarde van het ontwikkelen en gebruik van een strategisch instrument.
2. Betrokkenheid en het oordeel van zowel interne als de externe omgeving. Dit omvat niet alleen de interne en externe stakeholders maar ook het onderzoeken van kansen en bedreigingen en het beoordelen van de eigen sterke en zwakke kanten.
3. Geformuleerde strategische vraagstukken moeten werkelijk van het strategische niveau zijn. Als een vraagstuk (bijvoorbeeld) geen merkbare consequenties heeft, dan is het geen strategische of fundamentele keuze. Is dit niet het geval, dan heeft het uiteindelijk sturingsinstrument waarschijnlijk weinig toegevoegde waarde.
4. Voldoende (en) beschikbare capaciteit om daadwerkelijk acties in gang te zetten. De uitvoering wordt vaak neergelegd binnen de staande organisatie zonder dat er andere taken worden geschrapt of dat er aanvullende middelen beschikbaar worden gemaakt. Zoals Bryson (2011: 19) aangeeft: *‘To engage in strategic planning when effective implementation will not follow, is the organizational equivalent of the average New Year’s resolution.’*
5. Bewust organiseren van evaluatie. Neem de tijd om ervaringen en lessen te verwerken, en om het proces op delen of geheel bij te sturen. Borg kennisontwikkeling en -behoud binnen de organisatie, en maak dit onafhankelijk van een individu.

Bij geen van de drie onderzochte organisaties zijn al deze factoren tegelijkertijd terug te vinden.

Nabeschouwing

De vraag blijft natuurlijk waarom defensieonderdelen (interne) strategische sturingsinstrumenten gebruiken. Defensie kent een formeel plannings- en begrotingsproces maar blijkbaar voorziet dit niet volledig in de behoefte. Er is echter ook geen borging van deze eigen interne



Cartoon Henk Boomstra.

sturingsinstrumenten: ze lijken afhankelijk van een schijnbaar toevallig initiatief. Hieraan zou een dieper liggende oorzaak ten grondslag kunnen liggen in wat Bryson (2011: 18-19) *‘the paradox of strategic planning’* noemt: dit is het meeste nodig als het niet waarschijnlijk is om te slagen en het minst nodig als dit het beste werkt. Hij bedoelt hiermee dat juist een organisatie die voor grote uitdagingen staat sterke behoefte heeft aan een nieuwe of aangepaste strategie maar dat de leiding van die organisatie juist op dat moment wel iets anders aan zijn hoofd heeft. De vraag is of de leiding van de organisatie zich voldoende bewust is van deze paradox. Kenmerkend is het ‘verdwijnen’ van de Strategische Kaart CZSK 2010-2013, terwijl juist die kaart de potentie had om richting te geven aan het strategische veranderproces van die periode.

Een bijkomend verschijnsel zit aan de ‘achterkant’ van het proces, in wat De Bruijn (2006: 66) de ‘Wet van de Afnemende Politieke Attentie’ noemt. Dit betekent dat de introductie van een instrument een teken lijkt van (politiek/bestuurlijke) daadkracht – de leiding van de organisatie heeft iets nieuws bedacht en heeft hier vertrouwen in; met het evalueren of afschaffen valt echter weinig eer te behalen, waardoor dit weinig of geen aandacht krijgt. Evaluatie komt hierdoor niet of beperkt op de agenda te staan, waardoor het instrument een sluimerend bestaan kan gaan leiden.

De constatering uit het onderliggende onderzoek zijn niet kenmerkend voor onze specifieke cultuur. Uit de literatuur blijkt namelijk dat er diverse (Westerse) defensie- en overheidsorganisaties zijn waarbij een strategisch planningsproces aan de hand van een strategische kaart wel gestructureerd (en ook succesvol) is ingericht, zie Bryson (2011), Han en Zhong (2015), Kaplan en Norton (2004/2006). De bovengenoemde kritische succesfactoren zijn geen harde garantie voor succes, maar wel randvoorwaardelijk. Verder onderzoek moet de verschillende effecten van het gebruik van strategische kaarten in beeld brengen.

Op een hoger abstractieniveau kan het raadzaam zijn voor de raden van bestuur om concreet tijd te maken voor strategisch denken, handelen en leren. Leden van de raad vinden het lastig om hiervoor tijd vrij te maken. Dit is op zich niet vreemd. Zo citeren Kaplan en Norton in Mastering the Management System (2008: 1) een raadslid: *‘We have no time for strategy. If we miss our quarterly numbers, we cease to exist. For us, the long term is the short term.’*

Het advies aan de raad van bestuur luidt dan ook om bij tijd en wijle op het eigen functioneren te reflecteren. Bryson (2011: 112) geeft aan dat veel publieke raden van bestuur geen bijzonder effectieve beleidsorganen zijn, en dat inzicht in het eigen functioneren de effectiviteit kan vergroten en daarmee ook de aansturing van de organisatie sterk kan verbeteren. Een van de overwegingen zou kunnen zijn om al dan niet weloverwogen aan een strategische kaart te beginnen. De conclusie van dit artikel is dat de raad – als die keuze om er wel aan te beginnen eenmaal is gemaakt – dan ook rekening moet houden met de consequenties die dit heeft op het gebied van de implementatie. Hiermee kan een betere basis gelegd worden voor een – uiteindelijk – succesvol gebruik van de kaart: bezint eer gij begint.

KLTZ Hans Veerbeek is geplaatst als stafofficier bij de afdeling Maritiem Optreden van de Directie Plannen van de Defensiestaf. Hiervoor was hij Eerste Officier KIM en commandant van Zr. Ms. Amsterdam en Hr. Ms. Van Amstel. Eerdere Haagse ervaring bestaat uit een plaatsing bij de DAOG, en internationale ervaring deed hij op in Italië, Curaçao en Engeland.

 De Strategische Kaarten zijn in dit artikel afgebeeld als illustraties en niet alle onderdelen ervan zijn leesbaar. Wilt u ze nog eens goed bekijken? Op www.kvmo.nl, onder Marineblad kunnen de kaarten worden gedownload.

Referenties

1. Bruin, H. de (2006). Prestatiemeting in de publieke sector. Tussen professie en verantwoording. Tweede herziene druk. Den Haag: Uitgeverij Lemma.
2. Bryson, J.M. (2011). Strategic Planning for Public and Nonprofit Organizations. San Francisco: Jossey-Bass. (4th ed.)
3. Defensie, Ministerie van (2016). Herijking regieagenda en strategische kaart. Hoofddirectie Beleid, 5 april 2016 (interne publicatie Defensie).
4. Defensie, Ministerie van (2018). Gecombineerde Maatregelen- en BPB-nota. 30 april 2018 (interne publicatie Defensie).
5. Han, S. en Zhong, Z. (2015). Strategy maps in university management: a comparative study. Educational Management Administration & Leadership 2015. Vol. 43(6) pp. 939-953.
6. Kaplan, R.S. en Norton, D.P. (2004 a). Strategie in kaart gebracht. Amsterdam: Uitgeverij Business Contact.
7. Kaplan, R.S. en Norton, D.P. (2004 b). Measuring the strategic readiness of intangible assets. Harvard Business Review, February 2004.
8. Kaplan, R.S. en Norton, D.P. (2006). How to implement a new strategy without disrupting your organization. Harvard Business Review, March 2006.
9. Kaplan, R.S. en Norton, D.P. (2008). Mastering the management system. Harvard Business Review, January 2008.

Innovatie: Waar staat het P-huis?



Als trouw lezer van het Marineblad ben ik redelijk op de hoogte van ontwikkelingen binnen de KM, die ik - het bloed kruipt immers waar het niet gaan kan - nog steeds een warm hart toedraag. Ik voel daarbij niet vaak de behoefte te reageren, omdat ik mij niet deskundig genoeg acht bij een aantal onderwerpen. Maar... het artikel ‘De verandering zijn’ van LTZ1 Berend van de Kraats (Marineblad nr. 1, 2019) schreeuwt om een reactie. Bij deze.

Het merendeel van reacties op artikelen kenmerkt zich door het plaatsen van een of meer vraagtekens. Ik zal mij echter beperken tot het plaatsen van een aantal uitroeptekens, ter instemming, en wat aanvullende gedachten. Dit in de hoop dat de visie van Van de Kraats, en wellicht mijn reactie daarop, zal leiden tot een uitgebreide gedachtewisseling over dit onderwerp, zowel binnen de defensieorganisatie als in het Marineblad.

Chapeau

Het eerste uitroepteken is op z’n plaats voor het artikel als geheel. Chapeau voor Berend van de Kraats. Het is een bemoedigende en geruststellende gedachte dat er nog steeds jonge officieren zijn, die positief kritisch en creatief denken, ernaar handelen en dat alles bovendien in klare taal in een artikel weten te verwoorden. Hoewel Van de Kraats het niet met zoveel woorden zegt, is zijn artikel een

doorlopend pleidooi voor meer aandacht voor de mentale component van ons product.¹ In zijn slot verwacht hij concluderend, dat de *mindset* - als deel van die component - wel eens de kritische succesfactor zou kunnen zijn om in de toekomst te beschermen wat ons dierbaar is. De lessen uit de krijgshistorie laten zien, dat hij daarin gelijk heeft. Verheugend verfrissend, juist in een tijd waarin, ook bij Defensie, het juk van de protocollen, procedures en het ‘meetbaar maken’ steeds zwaarder is gaan wegen en de mentale component in de meting zo goed als ontbreekt.

Het juiste belang van competenties

Het is dan ook niet verwonderlijk (het tweede uitroep-teken) dat hij het belang van competenties (naar mijn mening een element uit de fysieke en conceptuele componenten²) in het juiste perspectief plaatst. Voorzien van alle benodigde competenties maar zonder de juiste

aandacht voor houding/attitude/*mindset* zijn we hooguit kundig. Van de Kraats neemt daar begrijpelijkerwijs geen genoegen mee.

Mission Command

De volgende verwijzing naar de strategie maakt hij expliciet, door zijn visie en ervaringen te koppelen aan *Mission Command*.³ Ik denk, dat hij het concept begrepen heeft en daar, in de context van het onderzeeboot domein, een passende invulling aan heeft gegeven. Volgende uitroepingen. Bij het lezen trof mij de gelijkenis met de ervaringen en zienswijze van David Marquet, een voormalig onderzeebootcommandant van de *US Navy*, die een belangrijke bijdrage heeft geleverd tijdens het symposium over leiderschap in het lustrumjaar van het Korps Mariniers.⁴ Hem even *googelen* is een absolute aanrader!

De subtiel geformuleerde constatering (uitroepingen) dat niet iedereen over het voor de (sub)organisatie juiste prioriteitenlijstje beschikt is een reële maar daarmee niet minder trieste. Eigenbelang, de 'wat levert het mij op' ambitie, opportunisme maar ook fatalisme zijn inderdaad dodelijk voor een goed teamresultaat.

Mijn laatste uitroepingen is voor de beleidsmakers in de organisatie, die Van de Kraats in de gelegenheid stellen dit gedachtengoed binnen de defensieorganisatie verder te ontwikkelen en toe te passen. Hier gloort aan de horizon, dat de mentale component nu eindelijk beleidsmatig en structureel kan worden belegd in de organisatie.⁵ Een adaptieve krijgsmacht krijgt immers vooral gestalte door de kwaliteit van de mentale component.

Ervaringen uit het verleden

Hoewel er in het verleden over het algemeen weinig ruimte was voor de rebel, geldt dat niet voor de ontwikkelaar. De Koninklijke Marine zou er heel anders hebben uitgezien, als er in het verleden op de werkvloer niet tal van ontwikkelingen hadden plaatsgevonden, als reactie op concrete uitdagingen, waarbij de aansturing vanaf het beleidsniveau soms verwaarloosbaar gering was. Ik denk daarbij aan de totstandkoming van de BBE⁶, de ontwikkeling van de berg- en wintertraining bij het Korps Mariniers, de omarming en implementatie van *Mission Command* vanaf 1989, het adaptatie programma na de uitzendingen naar Cambodja, de ontwikkeling van de *Peacekeeping* doctrine, het met veel kunst en vliegwerk in de lucht houden van de Lynxen en, meest recent, de totstandkoming van de Korpswaarden, overigens wel omarmd op het beleidsniveau. Op wat kleinere schaal staat mij nog helder voor de geest een scholingsprogramma bij VSQ 7 in de mid-jaren '70, waarbij vliegtuigmakers succesvol werden bijgespijkerd op de voor de korporaalselectietesten cruciale gebieden Engels, wis- en natuur-

kunde. Voorbeelden van een *boost avant la lettre*! Er zijn ongetwijfeld nog vele grote en kleine 'projecten' geweest, die zich buiten mijn gezichtsveld hebben afgespeeld. Nu het bestuurlijke klimaat gunstig is voor dit soort initiatieven mogen we vele mooie en noodzakelijke ontwikkelingen tegemoet zien.

Rollen

Nog even terug naar de rollen die Van de Kraats onderkent. De rollen van ontwikkelaar en facilitator zijn min of meer afhankelijk van de positie binnen de organisatie. Houding/*mindset*/attitude en gedrag leiden daarbij tot (de gewenste) ontwikkeling en het creëren van ruimte voor anderen.

Maar is de rebel niet van een geheel andere orde? Het positieve effect van de inbreng van de rebel is kort en krachtig beschreven in de derde alinea. Die inbreng moeten we er vooral inhouden. Echter, een rebel vervult geen rol. Een rebel BEN je. Of je bent het niet: doen alsof is geen optie. Dat is binnen de kortste keren niet geloofwaardig en waarschijnlijk zeer irritant. Alleen als je een rebel **bent**, kan je de vermakelijkheid van de *punishment in public* verdragen en zal je ooit de knipoog 'onze eikel' krijgen.

Gelukkig is niet iedereen een rebel en is er daardoor nog enige orde in de tent, die anders immers bol zou staan van de roering en humor. Gelukkig is niemand hetzelfde.

'Gelukkig beschikt ieder persoon over aangeboren, onveranderlijke kernwaarden, die hem of haar in staat stellen een waardevolle bijdrage te leveren aan de organisatie waarin zij of hij dient'

Gelukkig beschikt ieder persoon over aangeboren, onveranderlijke kernwaarden, die hem of haar in staat stellen een waardevolle bijdrage te leveren aan de organisatie waarin zij of hij dient. Het zijn die verschillen in kernwaarden, die de benodigde totaalbreng garanderen en leiden tot het 'maximaliseren' van het product, in ons geval, gevechtskracht. Maar dat lukt alleen als van de mensen vooral een inbreng wordt verwacht, die overeenkomt met die aard en de daaraan verbonden kernwaarden. Dus rebelleren als het in het 'DNA' past, of creëren als het je kernwaarde is. Of gaten vullen, discipline bewaken, relativeren als dat past in jouw aard. Mensen voelen zich daar senang bij, krijgen daarvan energie, in plaats dat het energie kost.

Wat kan Defensie hiermee?

Elke zichzelf respecterende organisatie wil toch dat het personeel zich op zo'n 'maximaliserende' wijze kan inzetten? Voor Defensie houdt dit in, dat 'de aard van het beestje' betrokken moet worden in de opzet van het P-huis. Dat kan eenvoudig, door personeel niet langer te zien als eenheidsworst, maar bij binnenkomst die onveranderlijke aard vast te stellen, zodat deze gedurende de gehele loopbaan een factor van invloed kan zijn bij alle beslissingen rond die persoon, zodat ie 'maximaliserend'

kan blijven bijdragen. De daarvoor gebruikte test⁷ toont de onveranderlijke aard, zodat het resultaat een leven lang mee gaat.⁸ Dit, geachte redactie, is innovatie niet gericht op techniek, zoals tot nu toe gebruikelijk, maar op de personele component van onze organisatie, die daar al zo lang om schreeuwt! Dan wordt de gedachte 'personeel centraal' eindelijk realiteit en is er geen behoefte meer aan een persoonlijke cao.

Deze toepassing zal leiden tot ongekende mogelijkheden op P-gebied, waarbij de fantasie de limiet is. Dankzij initiatieven van Van de Kraats heeft die fantasie vrij spel in de toekomst. Ik voorspel grote verbeteringen op het gebied van werving en selectie, juiste persoon op de juiste plaats, loopbaanbegeleiding, behoud, en door dat alles vooral een substantiële groei van de Mentale Component, die kritische succesfactor!

Als daar behoefte aan bestaat, heb ik als geroutineerd klusser nog wel wat tijd over om mee te helpen aan de In(re)novatie van het P-huis.

KOLMARN b.d. C.P.M. (Cees) van Egmond heeft o.a. diverse malen gepubliceerd in het Marineblad over Leiderschap en Mission Command, gebaseerd op studie van beide onderwerpen en op persoonlijke ervaringen, waaronder drie commando's. Hij is gecertificeerd consultant voor Taylor Protocols en adviseert organisaties, met behulp van de Core Value Index™ personen en teams te laten excelleren.

Noten

- 1 Zie Nederlandse Defensie Doctrine, Defensiestaf, Den Haag 2005.
- 2 De fysiek component bestaat, wat betreft het personele element uit: juiste aantallen verdeeld over de rangen cf. BL's, juiste competenties, juiste ervaring, vereiste oefening.
- 3 Zie Nederlandse Defensie Doctrine, Defensiestaf, Den Haag 2005.
- 4 2 december 2015: het symposium "Leiderschap sinds 1665" georganiseerd door de Officieren vereniging WJB en het Korps Mariniers.
- 5 Zie mijn pleidooi daarvoor in Leiderschap: L=Hxh2 in Marineblad nr. 7, november 2006.
- 6 Olaf van Joolen & Silvan Schoonhoven, "Liggen blijven!" achter de schermen bij de mariniers van De Punt en de terreuracties van 1973-1978'.
- 7 De Core Value Index™ test van Taylor Protocols geeft de aangeboden, onveranderlijke aard van de persoon weer.
- 8 Onderzoek heeft aangetoond, dat in 711 gevallen het resultaat bij herhaling (met intervallen verschillend van enkele maanden tot 10 jaar) in 97,697% hetzelfde bleek te zijn als de eerste test.

CARTOON



Column



‘Nochtans beseft iedereen met gezond verstand dat we de regio de rug niet zouden mogen toekeren’

Een zucht van opluchting was hoorbaar in Europa, nadat bleek dat de Verenigde Staten dan toch niet al hun soldaten uit Syrië zouden terugtrekken. ‘Amerika komt bij zinnen’, hoorde ik van een Duitse diplomaat. Nu Europa nog. Het is gemakkelijk om Donald Trump te bekritisseren om, tegen het advies van zijn het Pentagon, aan te kondigen dat de Amerikaanse klus in Syrië er op zit, terwijl de Europese landen zelf nauwelijks weten wat ze met het Midden-Oosten aan moeten en er vooral op rekenen dat de Amerikanen er nog even blijven.

Soms vraag je je af of het eigenlijk nog wel opportunistischer kan. Veel Europese landen vinden, terecht, dat we een wat evenwichtiger strategie ten aanzien van Iran moeten ontwikkelen en dat Washington het land soms onbesuisd aanpakt. Vaak hoor je ook in Europese hoofdsteden dat de Amerikanen vooral militaire oplossingen naar voren schuiven, terwijl we ook moeten investeren in economische heropbouw. Maar eigenlijk zijn ze hier thans maar wat blij dat de Amerikaanse fobie ten aanzien van de Iraanse invloed een belangrijke reden is om militair in Syrië en de omringende regio aanwezig te blijven.

Ik vermoed ook dat veel lidstaten het eigenlijk niet eens zo erg vinden dat Amerika eigengereid zijn ‘militairen eerst’-aanpak in de regio handhaaft. Dan hoeven we immers zelf niet na te denken over onze Europese strategie. Wat is immers ons doel ten aanzien van het Midden-Oosten? Wat zijn onze verwachtingen voor de regio, behalve dan dat we minder vluchtelingen en extremisme vanuit die hoek willen? Het is gemakkelijker kritisch te zijn over een ander dan zelf een beter alternatief naar voren te schuiven.

Nochtans beseft iedereen met gezond verstand dat we de regio de rug niet zouden mogen toekeren. Al was het maar omdat dan andere spelers van het machtsvacuüm gebruik zullen maken om nog meer dan in het verleden onze waarden en belangen te ondermijnen en omdat Europa door zijn geografische nabijheid stevast de gevolgen van onstabielheid in het Midden-Oosten zal ondervinden. Al was het maar, eveneens, omdat de crisis in Irak en Syrië, de oorlogsmoeheid, de afkeer bij grote groepen van de bevolking van extremisme en de woede over de corruptie een kans schept om te hervormen. Nooit was de hang naar vrijheid en de rechtstaat er zo groot.

Dat wordt zonder meer een werk van lange adem. Er is echter geen andere keuze. Als Europa deze kans laat schieten, deze generaties die een uitweg zoeken uit de netelige positie tussen extremisme en corruptie niet ondersteunt, dan betalen de volgende generaties Europeanen daar de prijs voor. We zullen ons strategisch falen ook niet kunnen blijven verdoezelen met onze frustratie over de Verenigde Staten, want ook Washington zal keuzes moeten maken. De opmars van China is in dat opzicht een dwingend prioriteit geworden dan pakweg IS of Iran. Afgezien van Syrië en Irak bouwen de hun aanwezigheid af. Het aantal militairen in het Midden-Oosten daalde van 168.000 in 2008, tot 14.250 vorig jaar. CENTCOM en de Vijfde Vloot kampen met een onhoudbare druk op mensen en materieel. Wegkijken kan niet meer.

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



Langeafstands-patrouillevliegtoigen

‘Een ontbrekende capaciteit in de gereedschapskist van de krijgsmacht’

Dit opiniërend artikel is geschreven door een aantal vlag- en hoofdofficieren van de Koninklijke Marine buiten dienst, met het doel de discussie te starten over de thans ontbrekende langeafstandsverkenningcapaciteit van de Nederlandse krijgsmacht. Dit onderwerp verdient een plaats in het Defensiematerieelskeuzeproces. De scope van het artikel is met opzet beperkt gehouden om niet in de eigen verantwoordelijkheden van de Defensiestaf te treden. De auteurs zijn bereid hun kennis ter beschikking te stellen en de discussie aan te gaan.

In dit artikel onderzoeken we de behoefte aan langeafstandspatrouillevliegtoigen in het licht van de huidige en verwachte internationale veiligheidssituatie. In de tientallen jaren dat al wordt ingeteerd op de gevechtskracht van de krijgsmacht viel in 2005 ook het doek voor de groep maritieme patrouillevliegtoigen met haar Lockheed Orions. Aan deze bezuinigingsbeslissing lagen vooral financiële overwegingen ten grondslag, de operationele consequenties werden toen niet of nauwelijks onderzocht dan wel voor lief genomen. Toch was hier sprake van een ernstige adering op operationeel gebied: de ‘ogen en oren van de vloot’ werden verwijderd.

De Defensienota 2018 richt zich - na een reparatieslag ter oplossing van de grootste ontstane tekorten - primair op vervanging van verouderde door soortgelijke eenheden

en dus op het handhaven van de bestaande samenstelling van de krijgsmacht. Voor een optimale besteding van het beperkte budget is het echter noodzakelijk om bij de verwerving van nieuwe wapensystemen immer de internationale veiligheidssituatie als leidend te beschouwen en die middelen te verwerven waaraan vanuit dat oogpunt de grootste behoefte bestaat.

Internationale veiligheidssituatie

De opbouw van strijdkrachten in Rusland en China toont dat het risico van een grootschalig conflict hoog in het geweldsspectrum niet kan worden verwaarloosd. De Russische annexatie van de Krim in 2014, de voortgaande bemoeienis van Rusland met de afscheidingsoorlogen in Oost-Oekraïne, alsmede de agressievere houding van

(https://www.defensenews.com)

Russische vlootten - zowel boven als onder water - nopen de NAVO en de krijgsmacht tot het neutraliseren van die dreiging door het repareren van haar slagkracht inclusief preventie en afschrikking.

Daarnaast is sprake van een veelheid van dreigingen, sterk variabel in plaats en tijd en veelal laag in het geweldsspectrum die een operationeel antwoord behoeven. Voorbeelden van die dreigingen zijn: piraterij, drugssmokkel, vluchtelingenstromen, terrorisme en *cyber warfare*. In deze onzekere en complexe veiligheidssituatie is informatie van cruciaal belang. *Intelligence, Surveillance & Reconnaissance* (ISR) en *cyber warfare* (CW) zijn sleutelbegrippen die sterk aan invloed winnen en in steeds grotere mate de uitslag op het strijdtoneel zullen bepalen. ISR is in grote lijnen gericht op het vergaren van informatie en met CW wordt de tegenstander informatie ontzegd dan wel misleidende informatie verstrekt. Het platform dat uiteindelijk het wapen aflevert kan niet meer zonder deze informatie. Andere belangrijke bondgenoten, zoals de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk, onderkennen hierin het cruciale belang van langeafstandspatrouillevliegtuigen. Het is essentieel dat deze capaciteit zeer snel en wereldwijd kan worden ontplooid.

Het belang van langeafstandspatrouillevliegtuigen.

Algemeen. Langeafstandspatrouillevliegtuigen zijn grote vliegtuigen die veel nuttige lading in de vorm van brandstof en sensor- communicatie- en wapensystemen kunnen meevoeren. Hierdoor hebben ze een grote *range/endurance* (in de orde van 4000 zeemijlen, 10 uren) en zijn ze in meerdere militaire rollen inzetbaar. Het vliegtuig verheft zich van het aardoppervlak (hoogten tot ca. 12 km) en heeft daardoor een grote radio- en radarhorizon met als gevolg navenant grote actieve en passieve sensorbereiken (200 mijl radarbereik, 250 mijl ESM-bereik¹, tientallen mijlen onderwaterbereik). Ten slotte kunnen deze vliegtuigen binnen enkele uren vertrekken en door hun grote opmarsnelheid non-stop tot op een aantal duizenden zeemijlen van thuisbasis worden ingezet en daar snel grote land- en zeegebieden afzoeken. De aanwezigheid in een operatie-

gebied (voortzettingsvermogen) kan aanzienlijk worden vergroot door gebruik te maken van een *Forward Operating Base* (FOB) met enkele vliegtuigen en bemanningen en een beperkte technische ondersteuning. Inzet boven zee en boven land is zowel laag als hoog in het geweldsspectrum (door hun bewapening en slagkracht) mogelijk. De vliegtuigen zijn uitermate geschikt om ingezet te worden voor ISR en CW. Het moderne langeafstandspatrouillevliegtuig is uitgegroeid van 'ogen en oren van de vloot' naar 'bewappende ogen en oren van de gehele Krijgsmacht'.

Sea control en *sea denial* zijn noodzakelijk voor de bescherming van de zeehandelsroutes die van cruciaal belang zijn voor de Nederlandse economie en welvaart en die van de bondgenoten. Moderne langeafstandspatrouillevliegtuigen zijn hierbij onmisbaar in de *Anti Submarine Warfare* (ASW) en *Anti Surface Warfare* (AsuW) rol, naast en in samenwerking met andere varende en vliegende eenheden.

Strategische beïnvloeding. Omdat langeafstandspatrouillevliegtuigen kunnen beschikken over wapensystemen die binnen een zeer kort tijdsbestek - zowel boven zee als boven land - inzetbaar zijn, kan de tegenstander worden gedwongen tot ingrijpende voorzorgsmaatregelen en aanpassing van zijn strategie en operatiepatroon.

Slagkracht boven zee en boven land. Langeafstandspatrouillevliegtuigen hebben het vermogen om snel en onverwacht - zowel boven zee als boven land - grote slagkracht te leveren op voorwaarde van luchtverdediging van het patrouillevliegtuig door derden in het geval van geavanceerde *surface-to-air*-systemen bij de tegenstander.

Wereldwijd verzamelen, analyseren, delen en beïnvloeden van inlichtingen. De enorme verzamelpaciteit van langeafstandspatrouillevliegtuigen van inlichtingen over gereedheid, capaciteiten en operatiepatronen - zowel tijdens transit wereldwijd als in hun operatiegebieden - maken het mogelijk de intenties en feitelijke gedragingen van (potentiële) tegenstanders te beoordelen en



Op de foto lanceert een P-8 Poseidon Harpoon anti ship missiles. (foto US Navy)

zo nodig de inlichtingen te manipuleren (*cyber warfare*). Hiermee versterkt Nederland zijn internationale inlichtingenpositie die berust op het principe *quid pro quo*.

Speciale operaties. Langeafstandspatrouillevliegtuigen hebben de generieke capaciteit om snel en waar ook ter wereld *special forces* heimelijk te parachuteren nabij of op het grondgebied van een (potentiële) tegenstander om inlichtingen te verzamelen, strategische doelen of infrastructuur uit te schakelen dan wel voorbereidingen te treffen voor vervolgooperaties.

Commandofaciliteiten. De door het langeafstandspatrouillevliegtuig verzamelde inlichtingen en doelsinformatie kunnen *real time* en versleuteld worden gedeeld met hoofdkwartieren en commandanten ter zee en te velde en tevens worden gebruikt bij het aansturen van andere wapens of wapendragers zoals jachtvliegtuigen en artillerie. Het langeafstandspatrouillevliegtuig kan generiek surveillance-eenheden zoals UAV's² aansturen en effectiever maken.

Specifieke taken langeafstandspatrouillevliegtuigen. Meer specifiek kunnen taken worden uitgevoerd als detectie, identificatie en wapeninzet tegen oppervlaktestrijdkrachten, surveillance bij amfibische operaties, onderzeebootbestrijding - al dan niet in samenwerking met een maritieme taakgroep - waarbij het vliegtuig kan worden ingezet in gebieden buiten de 500 zeemijlen van het verband (verdediging in de diepte) en de ondersteuning van antipiraterij operaties. Tevens kan het patrouillevliegtuig worden ingezet voor langeafstandswaarschuwing voor - en identificatie van - lucht- en oppervlakte doelen. Het langeafstandspatrouillevliegtuig kan worden ingezet voor gebiedsverkenning bij terroristische dreiging en bij de ontplooiing van (vijandelijke) grondstrijdkrachten, als *shooter* bij strategische bombardementen op landdoelen met op afstand afgevuurde cruise missiles en voor het verlenen van commando-, coördinatie- en informatiefaciliteiten bij de inzet van F35 jachtvliegtuigen, Male UAV's en grondstrijdkrachten.

Ter vergroting van de efficiëntie op Rijksniveau kan het langeafstandspatrouillevliegtuig worden ingezet voor

ationale en Koninkrijkstaken waaronder kustwachttaken, antidrugsoperaties, milieuverkenning, visserij-inspectie en patrouilles in de economische zones van staten ter voorkoming van roofbouw door derden. Ook bij het in kaart brengen van vluchtelingen- en migratiestromen, snelle eerste-hulpverlening met vracht en personeel bij natuurrampen en calamiteiten, dan wel voor ambulancediensten bij de afvoer van gewonden kan het vliegtuig behulpzaam zijn.

Synthese. De NAVO en de EU kampen met een aantal tekortkomingen, de zogenaamde *shortfalls*. Weliswaar schrijft de NAVO niet voor welke wapensystemen moeten worden vervangen maar de bondgenoten worden wel geacht hiermee rekening te houden. Het is dus zinvol wapensystemen aan te schaffen die passen in de nationale behoefte en tevens tegemoetkomen aan de *shortfalls* van de NAVO en de EU. In dat verband zijn de tekorten op het gebied van onderzeebootbestrijding, inlichtingen, surveillance en verkenning relevant. De behoefte aan meer langeafstandspatrouillevliegtuigen wordt door de NAVO met name genoemd en is ook nationaal van eminent belang.

Sensor- en wapensystemen

De huidige generatie langeafstandspatrouillevliegtuigen beschikt over een modern en uitgebreid pakket aan sensor- en wapensystemen. In dit pakket zijn de volgende systemen voorzien. *Imaging radar* met een bereik van 200 zeemijlen (afhankelijk van de vlieghoogte) voor detectie en identificatie; ontvangers voor de analyse van onderschepte elektronische signalen (ESM) met een bereik van 250 zeemijlen, hierbij inbegrepen actieve ECM- apparatuur³; infrarood zoeksystemen en ondersteunende daglicht tv-systemen. Het akoestische sensorenpakket bestaat uit sonoboeien en akoestische processoren voor passieve en actieve onderwaterdetectie van onderzeeboten tot op enkele tientallen zeemijlen met de mogelijkheid van een passieve lokalisatie en aanval. De vliegtuigen hebben transportcapaciteit voor grote ladingen sonoboeien. De patrouillevliegtuigen zijn uitgerust met *secure* communicatiesystemen en datalink. Als bewapening kunnen ze worden uitgerust met doelzoekende torpedo's tegen onderzeeboten en oppervlakte doelen, met mijnen voor het afsluiten van zeestraten, baaien en haveningangen, met moderne mitrailleurpods tegen lichte oppervlakte doelen en met *air-to-ground* en *air-to-air* geleidewapens en *cruise missiles*. Langeafstandspatrouillevliegtuigen kunnen eenvoudig en snel de verschootten munitie herladen op hun vliegbasis.

Welke langeafstandspatrouillevliegtuigen?

Op dit moment is in het Westen slechts één recent ontwikkeld vliegtuig beschikbaar dat voldoet aan de eisen voor een modern langeafstandspatrouillevliegtuig, namelijk de Boeing P-8 Poseidon. Dit patrouillevliegtuig is gebaseerd op het Boeing 737-800 verkeersvliegtuig. Inmiddels zijn 102 vliegtuigen geleverd aan de Verenigde Staten, India en Australië. Het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen, Zuid-Korea en Nieuw-Zeeland hebben recent besloten tot aankoop. Dit vliegtuig vormt een bewezen concept dat ook bij andere krijgsmachten functioneert. De firma Airbus denkt na over het ontwikkelen van een maritiem patrouillevliegtuig A319 MPA op basis van de



In 2005 viel het doek voor de groep marine patrouillevliegtuigen van de Koninklijke Marine. Gevlogen werd met de P-3C Orion. (MCD)

Airbus A320. Duitsland en Frankrijk zijn hiervoor tot nu toe de enige genoemde kandidaten. Door de firma Saab is een missiesysteem ontwikkeld voor een langeafstands-patrouillevliegtuig dat geïntegreerd zou moeten worden in de Bombardier 600 jet, dan wel de Bombardier Q400 turboprop. Genoemde plannen zijn pas tekentafelconcepten, immers tot op heden zijn nog geen vliegtuigen besteld of geleverd.

De stuksprijs van de Poseidon kan uit openbare bronnen globaal worden ingeschat. De basisprijs van het vliegtuig als platform bedraagt 115 M euro. De werkelijke prijs is veel hoger en afhankelijk van de inclusieve componenten en de onderhandelingen bij aankoop. Een compleet systeem bestaat uit geconfigureerde vliegtuigen, benodigde onderhouds-en grondafhandelingscomponenten, wapens en munitie, opleidings-en omscholingspakketten, simulatoren, operatiecentrum voor briefing/debriefing/analyse van de opgedane informatie. De auteurs schatten de prijs voor de Poseidon voor Nederland in op circa 250 miljoen Euro.⁴

Internationale samenwerking met zowel Europese als trans-Atlantische gebruikers is goed mogelijk en vanzelfsprekend. De mogelijkheden hiertoe zijn echter in belangrijke mate afhankelijk van het type vliegtuig dat wordt gekozen. Bij eventuele aanschaf van de Poseidon worden geen operationele, technische en financiële risico's gelopen en ligt samenwerking met Amerikanen, Engelsen en Noren voor de hand. Afspraken over gedeeltelijke productie door de Nederlandse industrie en voldoende compensatieorders kunnen in het verwervingsproces worden gemaakt. Onderzocht kan worden of landen waarmee de krijgsmacht thans al op andere gebieden samenwerkt - zoals België en Duitsland - belangstelling hebben voor een gezamenlijke aankoop. Integratie in een specifiek Europees verband zal onder meer moeten worden getoetst op efficiëntie. Gezien de ervaringen in het verleden met andere typen vliegtuigen lijkt het gezamenlijk ontwikkelen van een geheel nieuw vliegtuig geen reële optie. Nadere studie naar dit onderwerp valt buiten het kader van dit artikel.

Punten van aandacht

Een aantal praktische punten is van belang wanneer zou worden overwogen langeafstandspatrouillevliegtuigen te verwerven.

Voor de introductie van dit wapensysteem is kennis en ervaring aanwezig bij de landen die al opereren met een langeafstandspatrouillevliegtuig, met name bij de Amerikanen, Engelsen en Noren. Ondersteuning van Amerikaanse zijde lijkt geboden. Bovendien is een aantal (oud) MLD-officieren beschikbaar met specifieke *knowhow* over opzet, bestuur en inrichting die aan de introductie hun medewerking zouden kunnen verlenen. Er moet nieuw personeel worden geworven dan wel aanwezig personeel worden omschoold. Opleiding kan plaatsvinden in de Verenigde Staten. Omdat *Single Service Management* (SSM) bij het Defensie

Helikopter Commando voldoet ligt ook voor langeafstandspatrouillevliegtuigen SSM door CLSK voor de hand. De zorg voor operationele inzet en operationele gereedheid dient zodanig in de krijgsmacht te worden belegd dat de cliënt-krijgsmachtdelen voldoende vertrouwen krijgen en houden in het eindproduct. De beschikbaarheid van een vliegbasis is deels afhankelijk van het aantal toestellen dat wordt aangeschaft. Bij een beperkt aantal kan onderbrengen op een bestaande militaire basis worden overwogen, bij grotere aantallen kan een eigen basis noodzakelijk worden. In Nederland zou Woensdrecht een optie kunnen zijn omdat daar reeds een onderhoudsinfrastructuur op industriële schaal aanwezig is. Langeafstandspatrouillevliegtuigen zijn relatief stille vliegtuigen met een beperkt aantal starts en landingen, die in hun operationele leven vaak buiten de eigen basis actief zullen zijn. De geluidsbelasting van de thuisbasis zal daardoor beperkt zijn.

Thans ontbreekt het de krijgsmacht aan een volwaardige langeafstand ISR-capaciteit. De aankoop van vier MQ9-Reapers is een stap in de goede richting maar kan niet voorzien in de volledige langeafstands-ISR-behoefte. Immers, het aantal is te gering, het bereik te beperkt en de inzetbaarheid kost - mede door de noodzaak van een grondstation - veel logistieke voorbereiding en inspanning. Met de verwerving van langeafstandspatrouillevliegtuigen lijken de inzetmogelijkheden van de Reaper sterk te kunnen worden verbeterd. Zowel de Amerikanen als de Australiërs gebruiken de Poseidon om grotere onbemande vliegtuigen te kunnen controleren waardoor de inzetbaarheid van deze UAV's aanzienlijk toeneemt. De Engelsen zetten de recent verworven Poseidons vooral in bij onderzeebootbestrijding en surveillance in de Iceland-Faroer *gap*, waarbij ze vooral samenwerking zoeken met de Amerikanen en de Noren. In open vakliteratuur geven de Engelsen aan dat het aantal van negen vliegtuigen voor hen onvoldoende is; ze denken na over meer Poseidons, al dan niet in combinatie met UAV's.



‘Thans ontbreekt het de krijgsmacht aan een volwaardige langeafstand ISR-capaciteit. De aankoop van vier MQ-9 Reapers is een stap in de goede richting maar kan niet voorzien in de volledige langeafstands-ISR-behoefte.’ (U.S. Air Force photo/Master Sgt. Dennis J. Henry Jr)

Ten slotte

Langeafstandspatrouillevliegtuigen vormen een belangrijke – sinds 2005 ontbrekende – capaciteit in de krijgsmacht, met name op het gebied van informatievergaring en -verwerking. Ook zorgen zij voor een substantiële verbetering van de slagkracht die wereldwijd zowel boven zee als boven land snel en effectief kan worden ingezet. Deze vliegtuigen verhogen de effectiviteit van de krijgsmacht aanmerkelijk. Wij vragen daarom aandacht voor een plaats van het langeafstandspatrouillevliegtuig in het Defensiematerieelskeuzeproces. Wij stellen ons op het standpunt dat Nederland ook op het gebied van Defensie een eigen verantwoordelijkheid heeft en moet streven naar verwerving van middelen die een voor haar taken berekende krijgsmacht nodig heeft om daarmee de nationale defensiebelangen te dienen en aan de verplichtingen van de NAVO te voldoen.

VADM b.d. E. Kopp (zeedienst, KIM 1975) was onder meer Commandant VSQ 320, Commandant MVK Valkenburg/Commandant Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen, souschef Integratie Aansturing Operationele Gereedheid Defensiestaf en Projectleider Reorganisatie Operationele Staf Defensie. Eindfunctie: Commandant Commando Diensten Centra.

CDR b.d. drs. C.D.M.J. Leebeek (zeedienst, in dienst KM 1967) was onder meer Commandant VSQ2 en VSQ320, Commandant MVK Valkenburg/Commandant Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen. Eindfunctie: Souschef Operatiën BDZ tevens Vlagofficier Marineluchtvaartdienst.

CDR b.d. A. van Dijk (zeedienst, KIM 1969) was onder meer Commandant VSQ7 en Commandant Hr. Ms. Piet Heyn, Directeur Kustwacht, Commandant MVK Valkenburg/ Commandant Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen. Eindfunctie: Souschef Operatiën BDZ tevens Vlagofficier Marineluchtvaartdienst.

KTZ b.d. M.D. Valentijn (zeedienst, KIM 1961) was Commandant VSQ2 en Hoofd afdeling Plannen Marinestaf. Eindfunctie: Hoofd afdeling Luchtvaart Marinestaf.

KTZ b.d. J.M. Goemans (zeedienst,, KIM 1962) was onder meer Commandant VSQ320 en Hoofd afdeling Operaties Marinestaf. Eindfunctie: Commandant MVK Valkenburg/ Commandant Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen

KTZ b.d. J.A. Leenders (zeedienst, KIM 1971) was Commandant VSQ320, Commandant Hr. Ms. Karel Doorman en Commandant Hr. Ms. Willem van der Zaan, Commandant MVK Valkenburg/Commandant Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen en Executive Officer Plans&Policy Division bij het NAVO-hoofkwartier in Brussel. Eindfunctie: Militair Adviseur PV bij de VN in New York.

Noten

- 1 *Electronic Support Measures.*
- 2 *Unmanned Airborne Vehicles.*
- 3 *Electronic Counter Measures.*
- 4 De 91 Amerikaanse Poseidons kosten 185 miljoen Euro, de 12 Indiase 230 miljoen Euro, de 12 Australische 300 miljoen Euro, de 9 Engelse 375 miljoen Euro, de 5 Noorse 220 miljoen Euro, de 6 Koreaanse 250 miljoen Euro, de 4 Nieuw-Zeelandse 375 miljoen Euro. Dit is de prijs per vliegtuig die vooral varieert door de hoeveelheid componenten die wordt meegeleverd.

Boeksignalement



Besturen in de desa. De binnenlandse bestuursambtenaar in Nederlands-Indië en Nederlands Nieuw-Guinea

Auteur	Martin Fink
Uitgever	Boekscout.nl
Omvang	200 blz.
Prijs	€ 19,99 (incl. verwerk- en verzendkosten)
ISBN	978-94-022-4953-8

Sommigen van hen worden ook wel de laatste Nederlandse ontdekkingsreizigers genoemd: de bestuursambtenaren van het Binnenlands Bestuur (B.B.). Het Nederlands-koloniale bestuurscorps in Nederlands-Indië, een corps d’elite, bestuurd over onmetelijk grote gebieden tot ver in de uithoeken van de Indische archipel. Ervoor opgeleid, met een brede interesse en bezield met een drang naar avontuur, verantwoordelijkheid en onafhankelijkheid. Zij verrichtten het daadwerkelijke bestuurs-veldwerk, en pionierden en exploreer-

den dikwijls op de onbekende witte plekken van de archipel. Deze bijzondere bestuursfunctie bestond tot aan de dekolonisatie van Nederlands-Indië en Nederlands Nieuw-Guinea, maar leeft nog voort in de geschiedenisboeken en Indische literatuur. Dit boek portretteert de binnenlandse bestuursambtenaar in de Indische archipel tegen de achtergrond van de Nederlands-Indische geschiedenis en aan de hand van persoonlijke herinneringen en memoires van bestuursambtenaren.



Wordt Venezuela het nieuwe Somalië?

Zeeroof is een hedendaags verschijnsel met een lange geschiedenis. Het is een fenomeen van de buitengebieden met weinig staatsinvloed. Tussen het centrum van de macht en de periferie bestond een soort communicerend vat. Nam de invloed van het centrum in de buitengebieden toen, dan nam de zeeroof er af. Het omgekeerde vond recent in Somalië plaats en lijkt ook in Venezuela te gaan gebeuren.

Om de werking tussen centrum en buitengebieden te illustreren komt allereerst het verleden aanbod en volgt een reactie op een eerdere bijdrage van KTZ Harold Liebrechts over Somalië. Tenslotte passeert de actuele situatie in Venezuela de revue.

Zeeroof

Zeeroof steekt de kop op in kustwateren met een relatief zwak staatsgezag of fragiele staten. Zeeroof kan als volgt worden omschreven: illegaal en gewapend geweld op vaarroutes, die tegelijkertijd onder zwakke politieke controle staan. Het geweld wordt gepleegd door de minder gefortuneerden (marginalen) die proberen de welvaart van de meer welgestelden toe te eigenen, of door nieuwkomers die een positie willen verwerven in reeds bestaande handelsroutes.¹ Hedendaagse zeeroof valt onder het eerste, met als aanleiding armoede onder de kustbewoners.

Toen West-Europese maritieme mogendheden als Engeland (later Groot-Brittannië) en Nederland krachtiger werden, werd zeeroof bestreden, eerst dicht bij huis, maar in de loop der tijd steeds verder weg. Tegen 1650

hoefden koopvaarders in West-Europese wateren nauwelijks meer beschermd te worden. Toen schoof de bestrijding van zeeroof op naar de Middellandse Zee. Met name de activiteiten van de Barbarijse kapers – de regentschappen Tripoli, Algiers en Tunis waren onderdeel van het Ottomaanse Rijk en het zelfstandige koninkrijk Marokko – diende bestreden te worden. Dit duurde tot het begin van de negentiende eeuw. Een laatste belangrijke actie was het bombardement van Algiers op 27 augustus 1816. Tussen globaal 1715 tot 1730 bestreed de Royal Navy genadeloos zeeroof in de Atlantische Oceaan en het Caribische gebied, waarbij honderden zeeroovers werden opgehangen. Tenslotte roeiden de koloniale mogendheden Groot-Brittannië en Nederland in de negentiende eeuw in Zuidoost-Azië de laatste zeerooversnesten uit. Tegen 1900 behoorde zeeroof tot het verleden, althans in de ogen van de Westerse mogendheden. De uitdijende (staats)macht van de koloniale mogendheden had een eind aan zeeroof gemaakt.²

Somalië

Somalië is een voormalige Italiaanse kolonie. In 1936 riep Benito Mussolini het Italiaanse imperium uit en noemde



Venezolaanse vissers repareren hun netten. (Shutterstock)

de Italiaanse koloniale gebieden in de Hoorn van Afrika (Ethiopië, Eritrea en Somaliland) Africa Orientale Italiana. Zonder veel acht te slaan op historische grenzen en traditionele machtsstructuren, zo omvatte Puntland van oudsher drie sultanaten, werden na de Tweede Wereldoorlog onder Westerse regie Ethiopië en Somalië in het leven geroepen. Na een periode van relatieve rust vindt er in de Hoorn van Afrika vervolgens een proces van dekolonisatie plaats. In 1991 scheidt Eritrea zich van Ethiopië af en breekt er in Somaliland een burgeroorlog uit. In snel tempo neemt het staatsgezag af en desintegreert het land. Sinds 1998 beschouwt Puntland zich als een autonome staat binnen Somalië.³

Als gevolg van het gebrek aan staatsgezag visten met name grote Aziatische trawlers zonder toestemming of vergunning de Somalische viswateren leeg, die traditioneel de basis vormden van de Somalische economie. Vanaf ongeveer 2000 vallen verarmde Somalische vissers allereerst buitenlandse vissersschepen aan en later ook koopvaardischepen. Vooral het gijzelen van de bemanning voor een losgeld werd populair.⁴

Vanaf ongeveer 2010 verbetert de situatie in de Hoorn van Afrika. In Puntland in het noorden en Somalië in het zuiden neemt het geweld af en neemt het gezag toe. Zo is Puntland in staat vislicenties af te geven aan bijvoorbeeld Iraanse dhows om zo de buitenlandse visserij te reguleren. Sinds 2013 is er nauwelijks meer sprake van



Somalische zeeroovers gijzelen de bemanning van een Chinese vissersboot, november 2008. (commons.wikimedia.org/Jason R. Zalasky)

geslaagde zeeroofaanvallen bij Somalië en Puntland.⁵ Alleen de veiligheidssituatie in de regio Galmudug, tussen de Somalische hoofdstad Mogadishu en Puntland, laat nog te wensen over. Maar ook daar wordt aan gewerkt, onder andere door het trainen van de kustwacht door de bemanning van Zr. Ms. Rotterdam.

Tussen september en november 2017 was KTZ Harold Liebrechts als commandant van Zr. Ms. Rotterdam voor de EU Naval Force (EUNAVFOR) bij Somalië ingezet. Een onderdeel van de missie was dus het trainen van de kustwacht van Galmudug. Zijn ervaringen en observaties maken twee dingen duidelijk. Ten eerste dat duurzame oplossingen voor zeeroof op land plaatsvinden: lees staatsmacht in bijvoorbeeld de vorm van een licentiesysteem om de visserij te reguleren in combinatie met een kustwacht. Ten tweede dat hieruit volgt dat maatregelen genomen op zee, zoals het patrouilleren door oorlogsschepen, het varen in konvooi of door het plaatsen van *vessel protection detachements* (VPD's) niet meer is dan symptoombestrijding en niet tot een duurzame oplossing van zeeroof leidt.⁶

L'histoire se répète: Venezuela

In Venezuela lijkt de geschiedenis zich te herhalen. Venezolaanse vissers verdienen hun geld met het vissen op tonijn, octopus en garnalen. Maar tijdens het presidentschap van Hugo Rafael Chávez Frías (1999-2013) vond een goedbedoelde, maar desastreuze uitgevallen nationalisatie van de visserij plaats. Bedrijven vertrokken naar het buitenland, schepen werden omgevlagd en scheepswerven en visverwerkingsbedrijven gingen failliet. In 2015 was de vangst ten opzichte van 1997 meer dan gehalveerd. In de visserij was geen droogbrood meer te verdienen.⁷ Met het aantreden van president Nicolás Maduro Moros (2013-heden) lijkt het land verder uiteen te vallen en de staatsmacht te desintegreren. Sinds 2016 registreert de Oceans Beyond Piracy (OBP) ook zeeroofactiviteiten in de Caraïben. In 2017 vonden er 71 incidenten plaats, de meeste op het Meer van Maracaibo en tussen Venezuela en Trinidad.⁸ Voor 2018 zijn nog geen cijfers beschikbaar, maar tussen 1 en 31 januari 2019 geeft de IMB Piracy & Armed Robbery Map al twee aanvallen op tankers aan.⁹

Besluit

Historisch, maar ook uit het recente voorbeeld van Somalië, blijkt dat gebrek aan staatsmacht ruimte geeft

aan bijvoorbeeld verarmde vissers om tot zeeroof over te gaan. Een vergelijkbaar proces lijkt zich af te tekenen voor Venezuela. Nu ligt Curaçao op een steenworp afstand van Venezuela. Van oudsher hebben er intensieve contacten tussen beide landen bestaan, zoals de uitvoer van Venezuela naar Curaçao van eerst cacao, later olie, gevolgd door cocaïne en meer recent mensen in de vorm van vluchtelingen.

Op dit moment kan het nog alle kanten opgaan in Venezuela, maar stel dat het land verder desintegreert doordat er een burgeroorlog uitbreekt, dan zal de veiligheidssituatie op zee er verder afnemen, een beetje vergelijkbaar met Somalië, met als gevolg meer zeeroof. Alleen een terugkeer van een stabiel regime in Caracas zal de rust op het water doen terugkeren. Daarvoor is voor de Kustwacht van Curaçao en het stationsschip nauwelijks een rol van betekenis weggelegd.

Dr. Victor Enthoven is maritiem historicus.

Noten

1 A. Pérotin-Dumon, 'The Pirate and the Emperor: Power and the Law on the Seas, 1450-1850', in C.R. Pennell (red.), *Bandits of the Sea: A Pirates Reader* (New York, 2001) 25.

- 2 V. Enthoven, 'Kapers en zeerovers. Maritiem ondernemerschap in geweld', *Marineblad* 122:1 (2012) 4-8.
- 3 C. Barnes en H. Hassan, 'The Rise and Fall of Mogadishu's Islamic Courts', *Journal of Eastern African Studies* 1:2 (2007) 151-160; J. Bakonyi, 'Authority and Administration Beyond the State. Local Governance in Southern Somalia, 1995-2006', *Journal of Eastern African Studies* 7:2 (2013) 272-290.
- 4 A. Carlson, 'Pirates of Puntland, Somalia', *Origins. Current Events in Historical Perspective* 2:9 (2009).
- 5 Zie de 'Piracy Reports' van de International Maritime Organization, beschikbaar op de webpagina van IMO, URL: <http://www.imo.org> (januari 2019); A. Palmer, *The New Pirates. Modern Global Piracy from Somalia to the South China Sea* (Londen, 2014); T. Sampson, 'The Recent History of Somali Piracy', (mei 2018), beschikbaar op de webpagina van Noonsite, URL: <https://www.noonsite.com> (januari 2019).
- 6 V. Enthoven, 'Veiligheid op zee en privébewakers: een voor de hand liggend partnership of onverenigbaar?', *Marineblad* 123:3 (2013) 13-16; H. Liebregts, 'Piraterijbestrijding bij Somalië. Van afschrikking en repressie naar capaciteitsopbouw', *Marineblad* 128:3 (2018) 9-12.
- 7 J. Franklin, 'Venezuelan Pirates Rule the Most Lawless Market on Earth', *Bloomberg Businessweek* (30 januari 2018); C. Freeman, 'Piracy Returns to Caribbean as Venezuela Turmoil Spurs Rise in Attacks on Yachts', *The Telegraph* (23 mei 2018); C. Freeman, 'Pirates of the Caribbean: How Venezuela's Near Collapse is Causing a Crisis on the Seas', *The Spectator* (19 januari 2019); 'Venezuelan Pirates. The New Scourge of the Caribbean', *BBC News* (28 januari 2019), beschikbaar op de webpagina van de BBC, URL: <https://www.bbc.com> (januari 2019).
- 8 'The State of Maritime Piracy, 2017. Assessing the Economic and Human Coast', beschikbaar op de webpagina van Oceans Beyond Piracy, URL: <http://oceansbeyondpiracy.org> (januari 2019).
- 9 Beschikbaar op de webpagina van Commercial Crime Service, URL: <https://www.icc-ccs.org> (januari 2019).

Boeksignalement



A Design for Maintaining Maritime Superiority 2.0

Uitgave	US Navy, 2018
Omvang	20 blz.
Downloaden:	https://www.documentcloud.org/documents/5633091-A-Design-for-Maintaining-Maritime-Superiority.html

In januari 2018 kondigde Washington een nieuwe *National Defense Strategy* aan, waarin een terugkeer naar *great power competition* voorop stond. In lijn hiermee bracht de *US Navy* op 17 december jl. *A Design for Maintaining Maritime Superiority 2.0* uit waarin de Amerikaanse marine illustreert hoe zij haar rol ziet in een snel veranderende wereld. Het is een update van de in 2016 uitgebrachte en kortere *Version 1.0*. Het document telt vier zogeheten *Lines of Effort*: versterking van *Naval Power* op en vanuit zee; razendsnelle resultaten; vergroten van de geoefendheid en omvang van het personeel; uitbreiding en versterking van allianties. Eigenschappen als integriteit, verantwoording, initiatief en gehardheid worden benadrukt. Deze staan voor professionaliteit en vormen een richtsnoer bij operationele besluitvorming.

Het document is hiermee een *to do list* voor zowel de vloot als de *Chief of Naval Operations*, waarbij wedijver met de Chinese en Russische zeestrijdkrachten voorop staat. Te meer daar de Amerikaanse 'competitive advantage' ten opzichte van deze marines zou zijn geslonken en op sommige gebieden zelfs ontbreekt. Om voornoemde tegenstanders te kunnen verslaan is het streven hun niveau van technologie en tactieken te evenaren en dient de *US Navy* verhoogd scenario's 'short of war' en 'direct combat' te oefenen.

Naast een sombere situatieschets kent deze update een offensievere toonzetting dan vergelijkbare andere na 1991 uitgebrachte documenten en getuigt het van een duidelijke 'command intent'.



Met vrouwen in zee gaan

Oorlog en geweld worden van oudsher gezien als een mannenzaak. Sinds 1944 veranderde dit beeld in Nederland voorzichtig toen de eerste vrouwen toetraden binnen de Nederlandse krijgsmacht. Met de oprichting van verschillende vrouwenkorpsen en -afdelingen was het militaire domein niet langer enkel en alleen voor mannen. Inmiddels is het 2019 en dienen vrouwen al 75 jaar bij Defensie.

Vrouwen in uniform zijn daarmee al lang geen onbekend beeld meer, maar de positie van vrouwen binnen de Nederlandse krijgsmacht is nog steeds een belangrijk thema. Hierbij kan gedacht worden aan de openstelling van het Korps Mariniers in 2017 en de *pilot* die begin dit jaar van start ging waarbij vrouwen voor het mee mogen varen met de Onderzeedienst.

Integratie ter discussie

In die 75 jaar is er veel veranderd. Toen vrouwen toetraden tot de krijgsmacht voerden zij uitsluitend niet-gevechtsfuncties uit. Het idee hierachter was dat vrouwen functies vervulden waardoor er meer mannen beschikbaar kwamen voor gevechtsfuncties. Een slogan van de Marine Vrouwenafdeling (Marva) was dan ook: 'maak een man vrij voor de vloot'. In de jaren zeventig kwam, onder invloed van de emancipatiebeweging, de positie van de vrouw ter discussie te staan en werd voor het eerst gesproken over een (volledige) integratie van vrouwen binnen de krijgsmacht. Ook binnen de Koninklijke Marine (KM), die in dit artikel centraal zal staan, moesten vrouwen

gaan integreren. Vrouwen zouden niet langer enkel op de kade staan, maar moesten zelf ook onderdeel gaan uitmaken van de vloot. In dit artikel zal het integratieproces binnen de KM en de beleidsnota die hier uiteindelijk uit voortvloeide centraal staan.

De discussie in de jaren zeventig kwam om verschillende redenen op gang. In 1971 trad in Nederland het VN Vrouwenverdrag over de politieke rechten van de vrouw in werking. Dit verdrag stelde dat vrouwen gerechtigd zijn op gelijke voet met mannen een overheidsambt te bekleden¹ en Nederland maakte hierin geen onderscheid voor militaire functies, in tegenstelling tot landen als België, Finland en Denemarken. Later volgde ook de Protocollen van Genève (1974-1977) die stelden dat ook vrouwelijke militairen de status van combattant hebben en zij gerechtigd zijn deel te nemen aan gevechtshandelingen.²

De druk die hiermee op de Nederlandse politiek kwam te staan vrouwelijke én mannelijke militairen dezelfde rechten en kansen te geven was groot, maar De Admiraaliteitsraad (AR) zelf stond niet bepaald te springen om vrouwen te laten integreren. Het idee van vrouwen op de

^ Drie Marva's brengen de groet (1948). (NIMH)

vloot stond haaks op de ideeën en tradities die al eeuwen lang een belangrijke basis vormden voor de cultuur bij de KM. Naast de marineleiding was ook het personeel en het thuisfront weinig enthousiast. Dat gemengd varen kon toch alleen voor problemen zorgen?

Een vaarproef gemengd varen

In de loop van de jaren zeventig volgden al verschillende aanpassingen waardoor de rechten en kansen van vrouwelijke en mannelijke militairen dichterbij elkaar kwamen te liggen. Zo vervielen bijvoorbeeld de voor vrouwelijke militairen toepasselijke ontslaggronden huwelijk en zwangerschap. Een volledige integratie bleef vooralsnog uit. De maatschappelijke ontwikkelingen lieten zich echter niet remmen en onder andere de drie richtlijnen van de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake de gelijke behandeling van mannen en vrouwen en de ondertekening van de *'Convention of the Elimination of All Forms of Discrimination against Women'* gaven uiteindelijk omstreeks 1980 de doorslag. Het ministerie van Defensie was genooddaakt om veranderingen door te gaan voeren met betrekking tot de gelijke rechten en kansen voor vrouwen in de arbeidssfeer. De AR kon haar standpunt, waarin vrouwen niet thuishoorden in gevechtsfuncties, niet langer verdedigen; ook deze leken nu onderdeel te gaan worden van de integratie van vrouwen binnen de KM.

De jaren zeventig kenmerkten zich door verschillende besluiten die het startschot leken te zijn voor volledige integratie, maar het was duidelijk dat er voor het moment een sprint uitbleef. De marinetop benadrukte dat er een langdurig proces in het verschiet lag en er een duidelijk onderscheid gemaakt moest worden tussen de rechtspositie en de plaatsbaarheid (inzetbaarheid) van de vrouwelijke militair. Dit laatste kon alleen geleidelijk veranderd worden. Om dit proces in gang te zetten werd het idee van een vaarproef uit de kast gehaald. De projectgroep Integratie Marva had in 1974 al het idee geopperd een experiment met Marva schepelingen uit te voeren op

het bevoorradingschip Hr. Ms. Zuiderkruis dat begeleid zou worden door de afdeling Sociaal Wetenschappelijk Onderzoek (SWO) van de KM. Dit idee was in 1976 door de Admiraliteitsraad op de plank geschoven. In 1979 volgde het besluit deze proef alsnog door te voeren onder de naam 'het Zuiderkruisproject'. Er werden 22 vrouwen geselecteerd voor de operationele dienst en de logistieke dienst aan boord. Er waren geen vrouwen met een passende vooropleiding beschikbaar voor de technische en wapentechnische dienst.

Defensie was er op gebrand de gemengde vaarproef te laten slagen. Het doel van het Zuiderkruisproject was niet om te kijken 'of' varen met vrouwen mogelijk was, maar 'hoe' dit te verwezenlijken. De afdeling SWO was verantwoordelijk voor de begeleiding van het project. Hierbij stond voorop dat het mogelijk moest zijn vragen en problemen goed bespreekbaar te maken. Het kwam tot de opzet van een vaste begeleidingsgroep en een intro-

'Naast de marineleiding was ook het personeel en het thuisfront weinig enthousiast. Dat gemengd varen kon toch alleen voor problemen zorgen?'

ductieconferentie. Tevens werd een sociaalwetenschappelijk onderzoek noodzakelijk geacht waarin twee vragen centraal stonden: 1) wat zijn de opvattingen van mannen en vrouwen over gemengd werken en leven aan boord?; 2) wat zijn de concrete ervaringen met gemengd werken en leven aan boord: wat gaat er goed en wat gaat er fout? Ondanks alle eerdere protesten leken Defensie en de KM het integratieproces serieus te nemen.

In januari 1981 gingen de trossen los en daarmee het Zuiderkruisproject van start. Tot februari 1982 voer de Zuiderkruis met een gemende bemanning. Niet verrassend, moesten de mannen en vrouwen van de gemengde

bemanning over en weer aan elkaar wennen. Vrouwen traden toe tot een van oudsher typische mannenmaatschappij. Tijdens de vaarproef moesten daarom de nodige hobbels genomen worden. Zo dienden er andere regels te komen wat betreft het samenleven en duurde het even voordat iedereen hierin zijn weg had gevonden. Daarnaast kregen vrouwen het gevoel dat zij zich meer moesten bewijzen dan hun mannelijke collega's.³ Overig KM-personeel moest eveneens wennen aan het idee van vrouwen op de vloot en er deden verschillende indianenverhalen de ronde over interactie tussen de vrouwelijke en mannelijke bemanningsleden. Door deze verhalen bleef ook het thuisfront sceptisch en in de media werd zelfs gesproken over een 'loveboat'. Stereotype opvattingen over vrouwen in deze mannenwereld werden daarmee alleen maar versterkt en deze hadden geen positieve invloed op het integratieproces.

De vele adviezen en evaluaties die naar aanleiding van de vaarproef het licht zagen, waren echter overwegend positief. Er was nog werk aan de winkel, maar het leek hiermee vanzelfsprekend dat het gemengde varen werd voortgezet. De verschillende hindernissen die onderweg genomen waren, werden besproken en voor zover mogelijk opgelost. Het begeleidingsproces van het Zuiderkruisproject leek daarmee haar vruchten af te werpen. De KM leek de verandering echt te willen doorvoeren, maar nu was het aan politiek Den Haag daadwerkelijk beleid te formuleren waardoor vrouwen volledig konden integreren in de Nederlandse krijgsmacht en daarmee de KM.

Beleidsnota 'Vrouw in de krijgsmacht'

Op 12 juni 1985 kwam staatsecretaris van Defensie W.K. Hoekzema met de ontwerp-beleidsnota 'Vrouw in de krijgsmacht'. Deze tekst was opgesteld door Hoekzema en zijn collega de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid A. Kappeyne van de Coppello, en werd voorgelegd aan de Emancipatieraad (ER). Deze gaf aan in het algemeen in te stemmen met het in de nota voorgenomen beleid. Wel werden opmerkingen en suggesties gedaan over een viertal onderwerpen: invulling van kortlopende contracten voor vrouwen; handhaving van functie-eisen; opstelling van zogenoemde positieve actiemaatregelen; tegengaan van seksdiscriminatie en ongewenste intimiteiten.⁴

In december 1985 presenteerde staatsecretaris Hoekzema de definitieve beleidsnota 'Vrouw in de krijgsmacht'. Hiermee werd er na bijna 15 jaar eindelijk een beleid gevormd op het gebied van de integratie van de vrouw binnen de Nederlandse krijgsmacht. De adviezen van de ER waren weliswaar gehoord, maar maakten grotendeels geen deel uit van het definitieve beleid. Aan zaken als voorkeursbehandeling en initiële opleidingen gaf Defensie namelijk geen gehoor. Het ging immers om het creëren van gelijke rechten en kansen voor mannen en vrouwen en niet het benadrukken van de verschillen.

De beleidsnota betekende voor de KM dat er niet langer sprake zou zijn van een proef of een afzonderlijk project. Het varen met een gemengde bemanning vond verdere

doorgang, maar niet alle eenheden werden voor vrouwen toegankelijk. Opnemingsvaartuigen, patrouillevaartuigen, de Onderzeedienst en het Korps Mariniers bleven voor vrouwen gesloten. Voor de schepen die wel met een gemengde bemanning gingen varen werden een zo beperkt mogelijk aantal uniforme gedragsregels opgesteld. Deze zouden zo min mogelijk afwijken van de op dat moment voor de gehele vloot geldende regelgeving.⁵ Er leek een soort tussenweg te zijn gevonden waarin het logisch was dat er bepaalde regels dienden te komen, maar er in dezen niet expliciet de nadruk lag op de aanwezigheid van vrouwen.

Blijft oorlog een mannenzaak?

Inmiddels zijn er bijna 35 jaar verstreken sinds het verschijnen van de beleidsnota 'Vrouw in de krijgsmacht' en heeft het ministerie van Defensie niet stilgezeten. In het emancipatiebeleid van 1997 stelde het ministerie van Defensie zich als doel om in 2010 12% vrouwelijk militair personeel in dienst te hebben.⁶ Echter, blijft het percentage vrouwelijke militairen in de Nederlandse krijgsmacht inmiddels enige jaren steken rond de 9%. Aan het proces

'Toen de AR in 1976 besloot af te zien van het idee van een gemengde vaarproef werd als argument aangevoerd dat de proef niet relevant zou zijn'

dat in de jaren tachtig in gang is gezet, lijkt nog steeds geen einde te zijn gekomen. Hieraan kunnen verschillende zaken ten grondslag liggen, waaronder bijvoorbeeld de invloed van de (masculiene) cultuur binnen de Nederlandse krijgsmacht. Ondanks het feit dat vrouwen tegenwoordig een vanzelfsprekendere rol hebben, lijkt het idee dat oorlog een mannenzaak is onveranderd te zijn.

Wanneer we kijken naar deze masculine cultuur binnen de krijgsmacht speelt het concept gender een belangrijke rol. Volgens Joan W. Scott, de grondlegster van de gendergeschiedenis, moet gender gezien worden als de sociale en culturele constructie van mannelijkheid en vrouwelijkheid. Deze verandert door de tijd heen en ligt niet vast. Juist daarom is het een interessant historisch analysemodel, want in elke tijdvak en maatschappij kunnen deze constructies anders zijn.⁷ Deze sociale en culturele constructie van mannelijkheid en vrouwelijkheid heeft in de jaren zeventig en tachtig ook een belangrijke rol gespeeld tijdens het integratieproces van vrouwen in de KM.

Deze invloed werd meteen duidelijk toen het integratieproces voor het eerst ter sprake kwam. Zowel de KM en de Nederlandse krijgsmacht in het algemeen, als de Nederlandse opinie was sceptisch over het idee vrouwen mee te laten varen. De AR hield de ideeën van verschillende projectgroepen gedurende lange tijd tegen. Toen de AR in 1976 besloot af te zien van het idee van een gemengde vaarproef werd als argument aangevoerd dat de proef niet relevant zou zijn. Ook het vrouwelijk marinepersoneel, de Marva's, bleken sceptisch. In 1973 stemden zij unaniem in met een resolutie die tijdens de vierde confe-



'Voor de schepen die wel met een gemengde bemanning gingen varen werden een zo beperkt mogelijk aantal uniforme gedragsregels opgesteld'. (MCD)



'Het percentage vrouwelijke militairen ligt nog steeds beneden de doelstellingen die in 1997 werden gesteld en de stijgende lijn die was ingezet is gestagneerd'. (MCD)

rentie van *The Committee on Women in the NATO Forces* centraal stond. In deze resolutie stond onder andere:

'They agree that women should have the opportunity to serve in all job specialities. However, women should not be utilised in a combat role unless the national situation requires it.'⁸

Een volledige integratie waarbij de gevechtsfuncties ook permanent open zouden komen te staan voor vrouwen bleek een brug te ver. De KM was nog niet klaar voor een dergelijke fundamentele verandering waarbij vrouwen zouden toetreden tot een wereld die tot dan toe enkel en alleen voor mannen toegankelijk was.

Uit een onderzoek van de Stichting Volk en Verdediging (SVV) bleek dat het idee van gemengd varen in de Nederlandse maatschappij evenmin werd toegejuicht. Terwijl 37% van het Nederlandse volk vond dat vrouwen in aanmerkingen moesten kunnen komen voor gevechtsfuncties, was 49% van mening dat dit ongewenst was.⁹ Ook meende 56% van de Nederlandse bevolking dat de meeste militaire functies onvrouwelijk zijn.¹⁰ Drs. J.S. van der Meulen, een stafmedewerker van SVV, concludeert in zijn onderzoek dat er een samenhang is tussen de opvattingen over de vrouw in de krijgsmacht en opvattingen over de positie van de vrouw in de samenleving.¹¹ Uit dit onderzoek valt af te leiden dat er in de Nederlandse maatschappij bepaalde ideeën leefden over mannelijkheid

en vrouwelijkheid en dat het idee van vrouwen in militaire functies hier niet aan voldeed.

Deze opvattingen over gender en de krijgsmacht kwamen ook duidelijk naar voren tijdens het Zuiderkruisproject. Zoals eerder benoemd kregen vrouwen het gevoel dat zij zich meer moesten bewijzen dan hun mannelijke collega's. Tijdens een gespreksdag halverwege het proefjaar gaven de vrouwen aan dat ze het als een probleem ervoeren dat ze als vrouwen meer moesten presteren in hun beroep om aan te kunnen tonen dat ze net als de mannen capabel waren voor de taak die hen werd opgedragen. Hier droeg hun minderheidspositie aan bij doordat dan snel opviel wat er niet goed ging, waarbij zij tevens de indruk kregen dat de negatieve aspecten die het meest opvallen de mannen het langst bij bleven.¹² De wijze waarop naar vrouwen werd gekeken en de manier waarop zij hun taken uitvoerden, laat zien dat de mannen sceptisch leken te zijn over de bekwaamheid van de vrouwen en daarin hoogstwaarschijnlijk gevoed werden door de sociale en culturele constructies rondom gender en de krijgsmacht.

Uit gesprekken van het sociaalwetenschappelijk onderzoek blijkt dat werkzaamheden als schoonmaken en opruimen door de mannelijke bemanningsleden werden getypeerd als vrouwelijk.¹³ Vrouwelijke bemanningsleden ervoeren deze vooroordelen en stereotyperende opvattingen zelf ook tijdens het proefjaar, zo blijkt uit verschillende gesprekken:

'Mijn vorige chef (aan boord) liet mij me niet ontplooiën, de jongens mochten alle werk doen. De vrouwen moesten steeds dezelfde afstompende klusjes doen (dat vond die chef echt vrouwenwerk) en mochten nooit eigen initiatief ontplooiën. Ik heb nooit de kans gehad om mijn werk goed te leren. Praten met die chef haalde niets uit. Ik heb het vaak geprobeerd.'¹⁴

Hieruit blijkt dat er dus ook aan boord liever werd vastgehouden aan de opvattingen over mannelijkheid en vrouwelijkheid die er bleken te zijn over werkzaamheden. Vrouwenwerk moest gedaan worden door vrouwen en mannenwerk door mannen.

Conclusie

De integratie van vrouwen binnen de KM ging niet bepaald over één nacht ijs. Het integratieproces kwam maar moeizaam op gang en zowel de KM zelf als de Nederlandse bevolking had tijd nodig om te wennen aan het idee van vrouwen in gevechtsfuncties. Het idee van vrouwen in schuttersputjes en op fregatten stond haaks op de bestaande genderverhoudingen. Toch werd het Zuiderkruisproject een overwegend succes en ging de KM officieel met vrouwen in zee. Het was van groot belang dat de KM en de Nederlandse krijgsmacht deze koers bleven vasthouden.

Het percentage vrouwelijke militairen ligt echter nog steeds beneden de doelstellingen die in 1997 werden gesteld en de stijgende lijn die was ingezet is gestagneerd. De masculiene cultuur van de KM en de krijgsmacht en de traditionele genderverhoudingen binnen deze cultuur spelen hierin een belangrijke rol. Vrouwen lijken zich niet thuis te voelen in deze cultuur. Is het mogelijk én noodzakelijk om dit te veranderen? Dat valt te betwijfelen. Het belangrijkste, naar mijn mening, is dat vrouwen de zelfde kansen krijgen als mannen. Met het openstellen van het Korps Mariniers en de *pilot* die op dit moment gaande is omtrent vrouwen bij de Onderzeedienst wordt in ieder geval een positief signaal afgegeven. Nu is het van belang om deze koers te blijven varen.

Marieke de Vries MA is militair historica en werkzaam bij het Koninklijk Instituut voor de Marine.

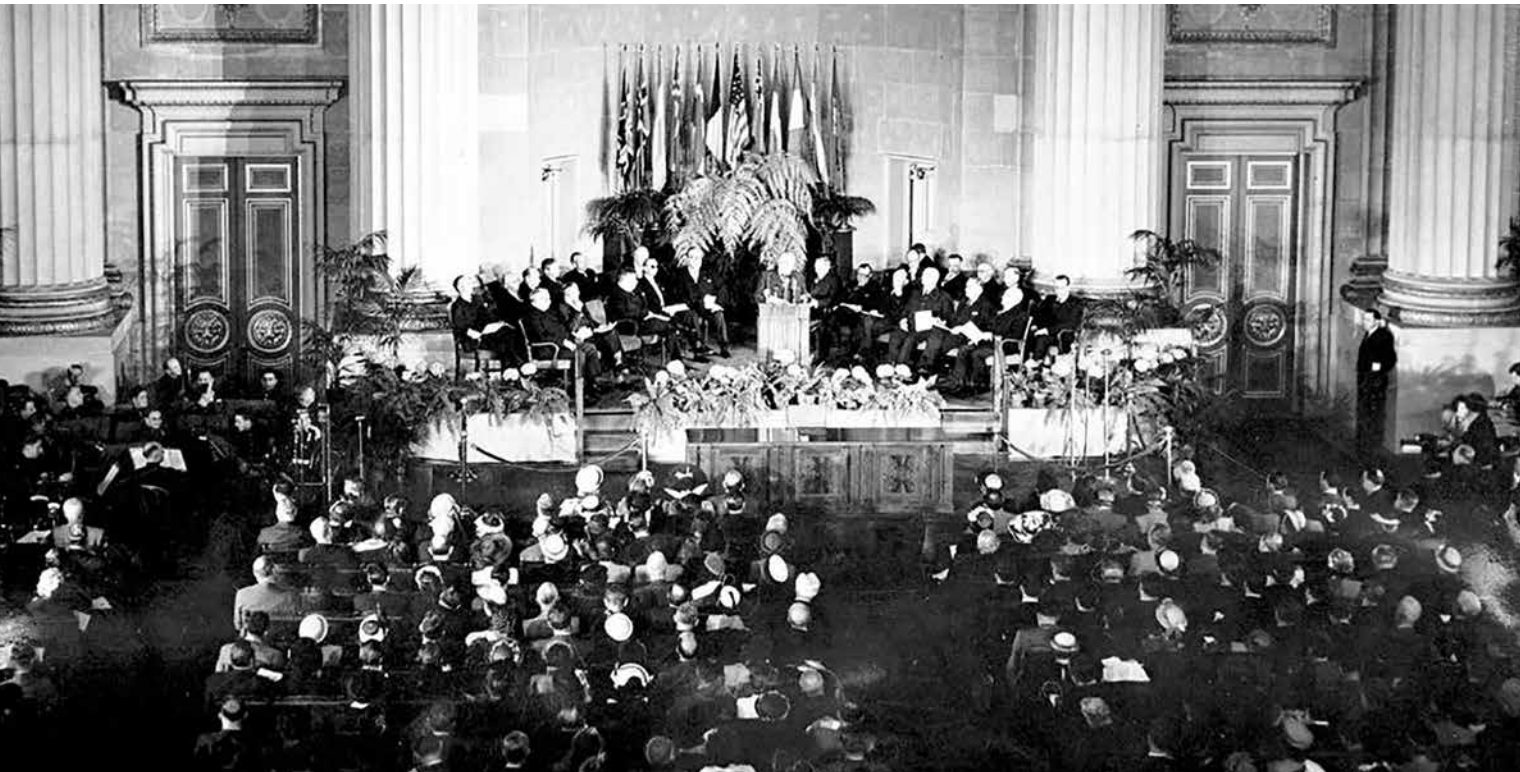


Wilt u meer lezen over het onderzoek? De gehele scriptie 'Met vrouwen naar zee gaan: Een onderzoek naar het integratiebeleid ten aanzien van vrouwen in de Koninklijke Marine in de jaren 80 en de invloed van opvattingen over gender en de krijgsmacht' is in te zien via: <http://www.scriptiesonline.uba.uva.nl/667654>

Noten

- ¹ 'Verdrag betreffende de politieke rechten van de vrouw, New York, 31-03-1953,' Overheid.nl, bezocht op 10-01-2019, http://wetten.overheid.nl/BWBRV0005193/1971-10-28#Verdrag_2
- ² M.P.F.G. Thissen, 'Integratie van de vrouw in de Nederlandse Landmacht van 1895-1984,' *Aspecten van de Afrikaanse Historiografie* 122 (1993), 102.
- ³ N. Guns, *De begeleiding van het Zuiderkruisproject (II): de Duifdag* (Den Haag: Afdeling Sociaal Wetenschappelijk Onderzoek, september 1981), 12.

- ⁴ W.K. Hoekzema, 'Vrouw in de krijgsmacht,' (<http://resolver.kb.nl/resolve?urn=sgd%3Ampg21%3A19851986%3A0002120>: december 1985), 27.
- ⁵ Hoekzema, 'Vrouw in de krijgsmacht,' 18-19.
- ⁶ J.C. Gmelich Meijling, 'Emancipatiebeleid Defensie: Brief van de Staatssecretaris van Defensie,' (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/25436/kst-25436-1?resultIndex=3&sorttype=1&sortorder=4>: 25-06-1997), 16.
- ⁷ J.W. Scott, 'Gender: a useful category of historical analysis,' *American Historical Review* 91, nr. 5 (1986), 1072.
- ⁸ NATO Information Service, *Aspects of NATO-Women in the Allied Forces* (Brussel: NATO Information Service, maart 1978), 9-10.
- ⁹ J.S. van der Meulen, 'De publieke opinie en de vrouw in de krijgsmacht. Resultaten van een onderzoek naar de opvattingen van het Nederlandse volk over volledige integratie van vrouwen in de krijgsmacht,' in *De vrouw in de Nederlandse krijgsmacht, integratiebeleid ter discussie*, samengesteld door J.G. de Vijver (Den Haag: Stichting Volk en Verdediging, 1981), 58.
- ¹⁰ Van der Meulen, 'De publieke opinie en de vrouw in de krijgsmacht,' 59.
- ¹¹ Van der Meulen, 'De publieke opinie en de vrouw in de krijgsmacht,' 62.
- ¹² N. Guns, *De begeleiding van het Zuiderkruisproject (II): de Duifdag* (Den Haag: Afdeling Sociaal Wetenschappelijk Onderzoek, september 1981), 12.
- ¹³ N. Guns, *Praten over vrouwen (I): gesprekken met sleutelfiguren van Hr.Ms. Zuiderkruis over een half jaar varen met een gemengde bemanning* (Den Haag: Afdeling sociaal Wetenschappelijk Onderzoek, 1981), 16.
- ¹⁴ W. Arts-Moens, *Praten met vrouwen: gesprekken met de vrouwelijke opvarenden van Hr.Ms. Zuiderkruis, over hun ervaringen met het varen met een gemengde bemanning gedurende het proefjaar* (Den Haag: Afdeling Sociaal Maatschappelijk Onderzoek, maart 1982), 6.



Militaire wensen en economische realiteiten

De oorsprong van het NAVO-planningsproces

Bijna alle NAVO-bondgenoten voelen momenteel de druk hun defensie-uitgaven meer te verhogen dan ze al van plan waren. Tijdens de NAVO-top in Wales in september 2014 beloofden ook de landen die nog niet 2% van hun Bruto Binnenlands Product (BBP) aan defensie besteedden, hun uitgaven daarvoor in de volgende tien jaar in die richting op te voeren.

Maar hoewel de wereld er in de daaropvolgende jaren zeker niet veiliger en rustiger op werd, namen de defensiebegrotingen niet of nauwelijks toe. Op de NAVO-top in mei 2017 gooide VS-president Donald Trump de knuppel in het hoenderhok door te dreigen de Amerikaanse bijdrage aan het bondgenootschap te verminderen als de Europese bondgenoten hun defensiebudgetten niet snel verhoogden. Hij wilde zelfs dat zij hun uitgaven zouden doen toenemen tot 3% van het BBP. Een jaar later, tijdens de top in juli 2018, zei hij zelfs naar 4% te willen, een percentage dat de Verenigde Staten zelf niet eens haalden (ruim 3,5%). Premier Mark Rutte reageerde onderkoeld: 'Het is goed dat president Trump blijft hameren op stijging van de defensie-uitgaven. Ik heb hem daarmee gecompimenteerd.'¹

Hoewel de defensie-uitgaven van de Europese lidstaten en Canada in de afgelopen jaren wel zijn toegenomen, blijven zij – mede als gevolg van de economische groei –

steken bij gemiddeld 1,45% van het BBP. Nederland komt al jaren niet verder dan 1,15%. 'Van alle landen bungelen we zelfs onderaan het lijstje', aldus onze huidige minister van Defensie, Ank Bijleveld-Schouten.² 'Het gevolg hiervan is', zo zei haar voorgangster, Janine Hennis-Plasschaert, twee jaar eerder 'dat andere bondgenoten een onevenredig groot aandeel van de benodigde capaciteiten moeten leveren'.³

De huidige politieke en financiële spanningen in de NAVO doen denken aan de acute problemen waarvoor het bondgenootschap zich in de eerste jaren van zijn bestaan zag gesteld. Vanaf haar oprichting in 1949, nu 70 jaar geleden, heeft de NAVO geworsteld met het bij elkaar brengen van de gezamenlijke behoefte aan militaire capaciteiten enerzijds en de economische capaciteiten en de politieke wil van de individuele soevereine lidstaten deze te realiseren anderzijds. Daarom was de alliantie van aanvang af op zoek naar een gestructureerde manier om met deze problematiek om te gaan. Dit leidde tot wat later het *NATO Defence Planning Process* ging heten. Dit gaf en (hopelijk) geeft stevigheid aan de gezamenlijke defensie-inspanningen, ook al stonden en staan alle neuzen lang niet altijd dezelfde kant op. Destijds ging het veelal om

force planning voor de collectieve verdediging, gericht op 'artikel 5 operaties'.⁴ Hoewel het de laatste decennia ook ging om 'niet artikel 5 operaties', waarbij van geval tot geval wordt bekeken wat de NAVO zou kunnen betekenen en welke lidstaten willen en kunnen bijdragen, staat de collectieve verdediging tegenwoordig wederom prominent bovenaan de agenda. Het verschil met de Koude Oorlog is evenwel dat er nu nauwelijks meer automatismen in de *force planning* zijn. Deze worden opnieuw uitgevonden.

In dit artikel wordt uiteengezet hoe in de jaren 1950-1951 het NAVO-planningsproces vorm heeft gekregen, waarin jaarlijks de *force goals* (*NATO targets*) voor de volgende jaren werden (en worden) vastgesteld. Deze doelen werden (en worden) niet van bovenaf opgelegd, maar kwamen (en komen) tot stand in voortdurend overleg. Eenmaal aangenomen, waren (en zijn) het 'NAVO-verplichtingen'.

'All SHAPE, no arms'

In de beginjaren van de NAVO was in feite nauwelijks sprake van een geallieerde defensie. Pas op 2 april 1951, twee jaar na de ondertekening van het Verdrag van Washington, op grond waarvan de NAVO was opgericht, werd de *Supreme Headquarters Allied Powers Europe* van de NAVO operationeel, sindsdien afgekort tot en altijd aangeduid als SHAPE. De Amerikaanse 'bevrijdingsgeneraal' Dwight D. Eisenhower keerde na zes jaar weer terug op het Europese vasteland, nu als *Supreme Allied Commander Europe*. SHAPE en Eisenhower waren de eerste zichtbare tekenen van wat Lawrence Kaplan heeft aangeduid als de 'militarisering' van de NAVO.⁵ Echt voorspoedig verliep deze 'militarisering' niet. De staf van Eisenhower werd daarom in die dagen wel cynisch vergeleken met de Venus van Milo: 'All SHAPE, no arms'.⁶

Wat was er aan de hand? Om te beginnen was de Koude Oorlog in die tijd voor militairen vooral een 'warme' oorlog die nog niet was begonnen. Anderen waren bang dat zij gelijk zouden krijgen. De reden was de door communistisch China en de Sovjet-Unie gesteunde Noord-Koreaanse invasie in Zuid-Korea, een klein jaar eerder, in juni 1950. Dat had alle alarmbellen doen rinkelen. Zou West-Europa het volgende slachtoffer zijn? De Amerikaanse president Truman en zijn adviseurs lieten er in elk geval geen gras over groeien. Zij zetten de Europese lidstaten onder grote druk hun defensie-inspanningen te verhogen. Dat gebeurde ook, maar in Amerikaanse ogen nog volstrekt onvoldoende.

De Europese terughoudendheid had te maken met de gevreesde economische gevolgen. Een verdere verhoging van de Europese defensie-inspanningen zou een verslechtering van de Europese economieën betekenen. De prijzen van de noodzakelijke grondstoffen zouden verder stijgen, de handels- en betalingsbalansen zouden verslechteren. Volgens Europese pessimisten zou dat uiteindelijk leiden tot het verliezen van de Koude Oorlog. De economisch, sociaal en daardoor politiek aanvaardbare grenzen van de Europese herbewapening waren bereikt. De Verenigde



De eerste NAVO Supreme Allied Commander Europe, Army General Dwight D. Eisenhower. (NIMH)

Staten en de Europese lidstaten hielden er, kortom, midden 1951 uiteenlopende opvattingen over '*burden sharing*' op na. De Europeanen beschouwden hun lopende, reeds vergrote defensieprogramma's als het maximaal haalbare, terwijl de Amerikanen van mening waren dat de Europeanen veel meer konden doen.

Niet alleen de Amerikanen, maar ook de hoogste militaire NAVO-instanties hadden haast. Zij hadden aanvankelijk eind 1954 als richtpunt voor hun planning van de geallieerde defensieopbouw gekozen. Maar in het voorjaar van 1951 verlegden zij de prioriteiten. Alle lidstaten moesten nu alles op alles zetten om al eind 1952 zo veel mogelijk geheel parate troepen te hebben. De plaatsvervanger van Eisenhower en goede bekende uit de Tweede Wereldoorlog, de Britse *field marshal* Bernard Law Montgomery, bestempelde 1 December 1952 als de '*Master Date*'. 'The Russians will have to decide by then whether to attack in the West, or not: on the premise that if they waited much longer they would find us too strong.'⁷

Het bleek niet eenvoudig de impasse tussen de Amerikaanse en de Europese standpunten inzake de defensieopbouw te doorbreken. Tijdgenoten formuleerden het dilemma als een vraag: wat was het grootste gevaar, '*inflation*' of '*invasion*'? Er stond heel veel op het spel. Achter '*inflation*' en '*invasion*' gingen vraagstukken schuil als de omvang van de Amerikaanse economische en militaire hulp aan Europa, de inschakeling van het West-Duitse economische en militaire potentieel in het kader van een Europese Defensie Gemeenschap en een Europees leger, alsook de bereidheid van soevereine staten hun economische en militaire plannen *en detail* in diverse NAVO-organen te laten bespreken.

In september 1951 werd op de Noord-Atlantische Raad in Ottawa het 'ei van Columbus' gepresenteerd. De raad stelde een *Temporary Council Committee*, het TCC, in dat als taak kreeg een analyse te maken van '*the issues involved in reconciling on the one hand the requirements of external security, in particular in fulfilling a military acceptable NATO plan for the defence of Western Europe, with, on the other hand, the realistic politico-economic*

¹ Oprichting van het Temporary Council Committee te Ottawa, september 1951. Vierde van links staatssecretaris van Marine en tevens staatssecretaris van Oorlog, viceadmiraal H. (Harry) C.W. Moorman. (NIMH)



De Britse Field Marshal Bernard Law Montgomery tijdens een bezoek aan Amsterdam. (NIMH)

capabilities of member countries'.⁸ Alle twaalf lidstaten benoemden een 'zware' vertegenwoordiger in dit TCC. Zij waren, zoals gekscherend werd gezegd, 'de Twaalf Apostelen'.⁹ Zij wezen uit hun midden een uitvoerend bureau aan, bestaande uit drie zeer vooraanstaande diplomaten/politici, die werden aangeduid als 'de Drie Wijzen': de Amerikaan Averell Harriman, de Brit Sir Edwin Plowden en de Fransman Jean Monnet.

Het 'ei van Columbus' was het bij elkaar brengen ('*reconciliation*') van de militaire inspanning en de financieel-economische draagkracht voor elk land afzonderlijk. Hierdoor werd een '*sharing of the burden*' verkregen die voor elk land aanvaardbaar was. Er werden twee vliegen in één klap geslagen. In de eerste plaats werden de zuiver militair noodzakelijk geachte *eisen* en de financieel-economisch maximaal haalbaar geachte *mogelijkheden* per land *direct* met elkaar in verband gebracht. Dat gebeurde door middel van een tijdrovend, maar effectief proces van hoor en wederhoor. Er werden vragenlijsten ingevuld, informatieve besprekingen gevoerd en heuse 'examens' afgenomen. Dat laatste wilde zeggen dat elke lidstaat in een kritische discussie nader over zijn inspanning werd ondervraagd.

In de tweede plaats maakte de TCC-methode op een praktische wijze een einde aan de jarenlange zoektocht naar een algemeen toepasbare formule voor een werkelijk billijke verdeling van de lasten. De middelen van de NAVO werden in hoofdzaak gevormd door de bijdragen *in natura* van de leden, zoals mankracht, materieel, gebruik van grondgebied en andere faciliteiten. Het was onmogelijk gebleken deze bijdragen in financiële of althans rekenkundige termen uit te drukken, ze vervolgens tegenover de tot dezelfde termen herleide financiële, economische en sociale draagkracht van het land te stellen en tot slot vast te stellen in hoeverre de bijdrage van het ene land evenredig was aan die van andere landen.

Het TCC-proces mondde uit in een actieplan en concrete aanbevelingen op militair, economisch en organisatorisch terrein, zowel voor de NAVO-organisatie in haar geheel als voor de lidstaten afzonderlijk. De aanbeve-

lingen betroffen onder meer: '*standards of readiness of forces*', '*improvement of training and organization*', '*establishment of more adequate machinery for supply and production planning*', '*application of priorities in the assignment of equipment*', '*development of adequate provision for logistic support*' en '*improvement and completion of command arrangements*'. Het kernbegrip was *flexibiliteit*. Alleen de '*force targets and standards*' voor 1952 moesten als '*firm goals*' worden beschouwd, voor latere jaren moest de mogelijkheid voor wijzigingen open blijven. Elk jaar zou het *reconciliation*-proces moeten worden herhaald in diepgravende *reviews*. En aldus geschiedde. Op de NAVO-raad in Lissabon in februari 1952 accordeerden de lidstaten het TCC-rapport¹⁰ en sindsdien kent het bondgenootschap een *review*-proces, dat mischien wel te beschouwen is als het kloppende hart van de organisatie.

En Nederland?

De TCC-exercitie leidde in alle lidstaten tot een bijsturing van de geplande opbouw van de strijdkrachten. Een goed voorbeeld is de Nederlandse krijgsmacht, en vooral de Koninklijke Landmacht. In 1951 had de Nederlandse regering – als gevolg van Korea en onder grote druk van de VS – het defensiebudget bijna verdubbeld en werd naast een gestage groei van de zee- en luchtsrijdkrachten met name de opbouw van de landstrijdkrachten versneld. Eind 1954 zou Nederland beschikken over vijf divisies, waarvan één paraat. Om dit mogelijk te maken had de regering, in een periode waarin de Nederlandse economie toch al snel achteruitging door onder meer de nadelige gevolgen van de oorlog in Korea, enkele drastische maatregelen moeten nemen. Als gevolg daarvan gingen de prijzen van basisproducten als brood, margarine, vetten en suiker omhoog, nam de belastingdruk toe en werden er, ondanks de enorme woningnood, minder huizen gebouwd. De economisch, sociaal en daardoor politiek aanvaardbare grenzen van de Nederlandse defensie-inspanningen waren bereikt.¹¹

Toch moest er meer gebeuren. Namens het TCC hield een aparte commissie zich bezig met de samenstelling van de aanwezige strijdkrachten en de plannen tot verdere opbouw. Deze *Screening and Costing Staff* stond onder leiding van de Amerikaanse generaal Joseph T. McNarney. Dit team had twee uitgangspunten, die beide niet in overeenstemming waren met de Nederlandse legerplannen. Het eerste was dat een divisie pas dan geacht werd volledig te zijn opgebouwd – en dus volledig inzetbaar – als ook alle ondersteunende en administratieve eenheden aanwezig zouden zijn. De divisies en bijbehorende legerkorpstroepen, de '*slice*', moesten daarom gelijktijdig worden gevormd. Dat was in de Nederlandse plannen niet geheel voorzien. Het tweede uitgangspunt van McNarney cum suis betrof de vaststelling van de graad van paraatheid van de divisies. Deze zou afhangen van de grootte van het percentage in vredetijd aanwezige militairen. Dit was zeer nadelig voor de beoordeling van het Nederlandse kader-militieleger, waarvan het grootste gedeelte uit mobilisabele onderdelen bestond. De graad van paraatheid bepaalde bovendien de voorrang bij de toewijzing van de Amerikaanse wapenhulp bepaalde.

Concreet vroeg McNarney aan Nederland om al eind 1952 drie divisies met '*slice*' gereed te hebben, waarvan één paraat, en eind 1954 vijf volledige divisies, waarvan twee paraat. Daarvoor moest het al verdubbelde defensiebudget nog eens worden verdubbeld. Dat was duidelijk teveel gevraagd. Er volgde een maand van intensief overleg, waarbij behalve het TCC ook Washington, de instanties voor de Amerikaanse hulpverlening en SHAPE waren betrokken. Het resultaat van dit proces van geven en nemen was gevarieerd. Nederland deed de toezegging een deel van de zogenoemde tegenwaardefondsen van de Amerikaanse hulp, ter waarde van ongeveer de helft van het jaarlijkse defensiebudget, eveneens aan defensie te besteden. Daar stond tegenover dat de geallieerden ermee akkoord gingen dat Nederland zijn vijf divisies met alle ondersteunende eenheden over een langere periode mocht opbouwen. Eind 1952 zou het 'slechts' één legerkorps hebben met drie volledige divisies, waarvan één paraat. En, wat even belangrijk was, de prioritering van de Amerikaanse *end-item* hulp zou daar geheel op worden afgestemd. Zo zou niet de gevreesde situatie ontstaan dat Nederland wel goed opgeleide troepen beschikbaar zou hebben, waarvoor geen materieel beschikbaar zou zijn.

Tot slot

Het *resultaat* van de TCC-exercitie, de fameuze, zeer ambitieuze '*Lisbon force goals*' (eind 1954 moesten 42 parate en 48 binnen 30 dagen te mobiliseren reserve divisies beschikbaar zijn), heeft in het algemeen meer aandacht in de literatuur gekregen dan de exercitie zelf. De '*force goals*' waren het duidelijke bewijs van de enorme greep van de militarisering van de Koude Oorlog op mens en maatschappij in het Westen. Al snel, zo gaat deze redenering verder, zag men in dat de doelen onhaalbaar waren en stond men weer met beide benen op de grond.

Dit beeld zet echter het grote belang van het *proces* van de TCC-exercitie in de schaduw. De laatste jaren komt er langzaam verandering in deze visie.¹² Het *Temporary Council Committe* heeft een praktische, geïntegreerde aanpak ontwikkeld om de altijd maximaal gestelde militaire eisen en de immer beperkte sociaal-economische mogelijkheden van de individuele lidstaten met elkaar in balans te brengen. De gevolgde procedure zorgde er bovendien voor dat het resultaat door de lidstaten



Ondertekening te Washington van het verdrag op basis waarvan de NAVO werd opgericht, 4 april 1949. (NIMH)

gemeenschappelijk werd gedragen. Het legde de basis voor de *Annual Review*-procedure, die in 1966 werd opgevolgd door de *Defence Planning Review*, die tot op heden ten grondslag ligt aan de planningscyclus van de NAVO. Het voorbeeld van Nederland toont aan dat er op basis van een sterke gemeenschappelijke wil door hoor en wederhoor, door geven en nemen grote vooruitgang kon worden geboekt. De 'Venus van Milo' had 'arms' gekregen. En om deze metafoor van de NAVO nog verder door te trekken: haar '*shape*' werd steeds volmaakter en ze begon uit te groeien tot een evenwichtige persoonlijkheid. Ze zou zich nog vele malen moeten aanpassen en soms moest ze interne ziektes overwinnen, maar haar lichaam en geest bleven gezond. Het Westen, de NAVO, wist in vrijheid een juiste balans te vinden en te bewaren tussen handhaving van een gezonde economie en een doelgerichte afschrikking. Weten de NAVO-lidstaten zich de komende jaren opnieuw op basis van een gezamenlijke politieke wil te herpakken en een voor ieder aanvaardbare modus te vinden om de lasten eerlijk te verdelen?¹³

Prof. dr. J. (Jan) Hoffenaar is hoofd van de afdeling Wetenschappelijk Onderzoek van het NIMH en hoogleraar militaire geschiedenis aan de Universiteit Utrecht.

Noten

- ¹ "Trump op NAVO-top: defensiebudgetten naar 2 procent is niet genoeg", 11 juli 2018. <https://nos.nl/artikel/2241047-trump-op-navo-top-defensiebudgetten-naar-2-procent-is-niet-genoege.html>.
- ² "NAVO-norm 2% vraagt om nieuwe forse stappen", 3 oktober 2018. <https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2018/10/03/navo-norm-2-vraagt-om-nieuwe-forse-stappen>.
- ³ Handelingen Tweede Kamer, 2015-2016, 28676, nr. 241. De (officieel nog conceptversie van) de tekst van de *Review* is als bijlage bij de brief van de minister gevoegd. Dit is een unicum, want voordien waren de *Reviews* gerubriceerd.
- ⁴ Artikel 5 van het Verdrag van Washington (het Noord-Atlantisch Verdrag) luidt: "The Parties agree that an armed attack against one or more of them in Europe or North America shall be considered an attack against them all and consequently they agree that, if such an armed attack occurs, each of them, in exercise of the right of individual or collective self-defence recognized by Article 51 of the Charter of the United Nations, will assist the Party or Parties so attacked by taking forthwith, individually and in concert with the other Parties, such action as it deems necessary, including the use of armed force, to restore and maintain the security of the North Atlantic area."
- ⁵ Lawrence S. Kaplan, *The United States and NATO: The Formative Years* (Kentucky 1984) 12.
- ⁶ Zie o.a.: J.M.A.H. Luns (en Pierre Huyskens), *Geloofd u mij, het was een genoegen: mijn buitenlandse jaren* (Leiden 1988) 110.
- ⁷ "Remarks by Field-Marshal Montgomery" op de stafconferentie bij SHAPE op 18 mei 1951.- SHAPE, CR, 1B R-2 C-030.
- ⁸ Aangehaald in: TCC-Report, 18 december 1951, p. 5.- *NATO Archives*, Brussel.
- ⁹ *Nota inzake het defensiebeleid*, 18 mei 1954 (Den Haag, 1954) 37.
- ¹⁰ C9-D/20.- *NATO Archives*.
- ¹¹ Netherlands Reply to TCC-D(51)6.- *NATO Archives*.
- ¹² Zie: Helmut R. Hammerich, *Jeder für sich und Amerika gegen all? Die Lastenteilung der NATO am Beispiel des Temporary Council Committee, 1949 bis 1954* (München, 2003). Zie ook: Ine Megens, "The Annual Review procedure in NATO, 1952-1966" in: M. Drent, A. van den Assem J. de Wilde, eds., *NATO's Retirement? Essays in Honour of Peter Volten*. (Groningen 2011) 159-171.
- ¹³ Dit artikel is een bewerking van het artikel "All SHAPE, no arms - De oorsprong van het NAVO-planningsproces en de opbouw van de Nederlandse strijdkrachten, 1951-1952" in Liesbeth Brama & Ed Coumans (red.), *Traditie en Vernieuwing. - Jubileumboek ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van 'Mars et Historia'* (Den Haag 2016) 144-153.



Leven en werk van hydrograaf Gustaaf Tydeman

Op 24 juni 1916 gebeurde op het marine-etablissement te Soerabaja iets opmerkelijks. Bij de tewaterlating van een opnemingsvaartuig in aanbouw kreeg het schip de naam Tydeman. De drager van die naam had als vlagofficier een jaar tevoren met eervol ontslag de marine verlaten. Dat een marineschip gedoopt werd met de naam van een nog in leven zijnde zeeofficier was (en is) een ongebruikelijk eerbetoon.

Gustaaf Tydeman, hier afgebeeld in de rang van schout-bij-nacht als commandant der Marine te Amsterdam. (NIMH.)

Zestig jaren later stelde de Koninklijke Marine een oceanografisch vaartuig in dienst dat eveneens de naam Tydeman droeg. Wie was deze Tydeman, die kennelijk beschikte over opvallende hydrografische en oceanografische bekwaamheid en expertise?¹

Historische bronnen

Het in kaart brengen van het leven van een marineofficier uit de negentiende eeuw begint met een onderzoek in de marinearchieven in het Nationaal Archief te Den Haag. Tot de archiefstukken behoren onder meer de stamboeken van officieren, met inkt beschreven scheepsjournalen en ministeriële archieven van afzonderlijke eenheden zoals Commandant Maritieme Middelen Willemsoord, Hydrografie en het KIM. Daarnaast zijn er de archieven van individuele personen. Interessante bronnen bleken archiefverzamelingen in steden en provincies in Nederland, waaronder die van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH). Een belangrijke particuliere collectie wat betreft Tydeman is een verzameling brieven van hem aan zijn volwassen zoon in de Verenigde Staten. Tydemans nakomelingen in de VS stemden toe in het gebruik van deze correspondentie. Digitale bronnen in dezen waren krantenberichten en de handelingen van de Staten-Generaal.

Het thema van de biografie

Tydemans marineloopbaan werd bepaald door het reilen en zeilen van de zeemacht en het uitvoeren van wetenschappelijke taken als hydrografische opname en oceanografisch onderzoek. Het in kaart brengen van de Indi-

sche archipel vergde van de KM gedurende vele jaren een grote inspanning, die werd geleverd door een betrekkelijk klein aantal professionele, hydrografisch getrainde zeeofficiëren. De opname vond plaats aan boord van opnemingsvaartuigen of van andere kleine schepen en soms ook tijdens expeditie te land. Het biografische overzicht van Gustaaf Tydeman is hiermee naast een schets van hem als persoon tevens een indicatie van de toenmalige band tussen marine en wetenschap.

Jonge jaren

Gustaaf Tydemans zag op 12 februari 1858 in Paramaribo, Suriname het levenslicht. De toekomstige hydrograaf groeide evenwel op in Nederland en werd in 1873 toegelaten tot de zeeofficiërsopleiding in Den Helder. De opleidingsjaren in het 'Heerenlogement', een door adelborsten gebruikte koosnaam voor hun instituut, deelde Tydeman met 24 jaargenoten. Aan het eind van het derde studiejaar was de kruisreis van twee maanden in de Zuiderzee met de Urania het sluitstuk van de opleiding. Na de praktische en theoretische eindexamens bleken Tydeman en jaargenoot J. Hensbergen van Hoogstraten de beste twee van hun jaar te zijn. Hun beloning was een gouden horloge, uitgereikt door de minister van Marine.

Varen wereldwijd

Tydemans eerste lange zeereis als jong officier bracht hem van Den Helder tot Kaap de Goede Hoop. Bijna een jaar lang behoorde hij samen met zeven jaargenoten tot de bemanning van het schroefstoomschip der eerste klasse

Zr. Ms. Zilveren Kruis, dat in december 1876 tezamen met Zr. Ms. Leeuwarden het Nieuwediep verliet. Aangekomen bij de Kaapverdische eilanden sloot de uit West-Indië afkomstige Zr. Ms. Van Galen zich bij het smaldeel aan. De schepen arriveerden medio juni in de Simonsbaai bij Kaap de Goede Hoop. Aldaar vond een bemanningswisseling plaats, waarbij varens-gasten van een marineschip komend van Java de plaats innamen van 242 man van het smaldeel die bestemd waren voor een Indische term. Hierna keerde het scheepsverband terug naar Den Helder waar het in oktober aankwam. Met deze zeereis voltooide Tydeman eigenlijk zijn officiersopleiding.

'Het in kaart brengen van de Indische archipel vergde van de KM gedurende vele jaren een grote inspanning'

Al spoedig wachtte hem een uitzending naar Oost-Indië. Voor Tydeman volgden plaatsingen aan boord van grote en kleine schepen alsook perioden van hydrografische opname. Hij moest wennen aan de fysieke uitdagingen van de tropen, zoals blijkt uit een maandenlang verblijf in het gezondheids-etablissement Sindanglaya op Java. In december 1880 was Tydeman, voor twee jaar terug in Europa waarbij hij deelnam aan een vlagvertoonreis in de Middellandse Zee en op de Noordzee patrouilles maakte aan boord van een visserijpolitiekruiser. In 1883 ging hij weer naar Indië en diende twee jaar op Zr. Ms. Koningin Emma der Nederlanden voor Atjeh bij een kustblokkade tijdens de oorlog tegen lokale vorsten. Tijdens een onderhoudsbeurt van het schip op het eiland Onrust maakte Tydeman op 25 augustus 1883 de gevolgen van de uitbarsting van de Krakatau-krater mee, zoals een plotselinge dalende luchtdruk, een extreem hoge waterstand en een verduisterende asregen. Naar eigen wens was Tydeman in 1884-1885 vervolgens geplaatst aan boord van

de opnemer Blommendal voor de noordkust van West-Java. Het was zijn eerste hydrografische plaatsing. Hierna volgden in Nederland en Indië in acht vrijwel aaneengesloten jaren boord- en walplaatsingen bij de Dienst der Hydrografie. Hiermee bouwde hij een reputatie op van een toegewijd en vakbekwaam hydrograaf.

Huwelijk, hydrografie en zeevaartkunde

Terug in Nederland huwde Tydeman op 24 juni 1886 zijn nicht Maria Antonia Tydeman. Geen ongevoelbaar fenomeen in die tijd. Opvallend bij dit Tydeman-huwelijk was het leeftijdsverschil tussen bruid en bruidegom. Gustaaf Tydeman was twaalf jaar jonger dan zijn bruid. Er is overigens geen reden te veronderstellen dat het huwelijk niet uit liefde werd gesloten. In 1888 zou hun enigst kind, Frits, worden geboren.

Na de huwelijksreis kreeg Tydeman de order zich te melden op een stoomkanonneerboot die bijna twee maanden lang de Eems zou gaan opnemen. Met deze praktijkervaring begon hij zijn eerste walfunctie: plaatsing bij de Dienst der Hydrografie op het departement in Den Haag. In de drie jaren dat Tydeman daar werkte deed hij zowel bureauwerk als opnamen in de Nederlandse kustwateren. De verstrekking van meer dan 150 zeekaarten en bijbehorende boekwerken aan marineschepen was een van de taken van Hydrografie. Voor zeereizen buiten Nederlands zeegebied en Nederlands-Indië vroeg de Dienst kaarten aan bij de Britse Admiraliteit. Tydeman vond tijd om ter informatie van zijn collega-zeeofficiëren een artikel voor het *Marineblad* te schrijven over Amerikaanse kaarten van de Noord-Atlantische Oceaan.² Het was Tydemans eerste en zeker niet laatste publicatie.

Op 28 december 1889 kreeg Tydeman zijn eerste scheepscommando; dat van Zr. Ms. Melvill van Carnbee, een zusterschip van de Blommendal waarmee hij als oudste officier ervaring had opgedaan. Met de Melvill van Carn-



Hr. Ms. Siboga tijdens de expeditie van 1899-1900. (NIMH)

bee voerde Tydeman in Nederlands-Indië een grote opneming uit over een lengte van 180 zeemijlen van het Sumatraanse kustgebied van Straat Malakka. Sumatra was van economisch belang door de uitgebreide rubber- en tabakspplantages van Deli. Bovendien begon in 1892 ten noordwesten van Deli de winning van aardolie. De keuze voor de opneming van deze kust met haar toenemende scheepvaart was mede gebaseerd op de economisch betekenis van Sumatra. Bovendien speelden imperialistische aspecten een rol. Groot-Brittannië was een nabije koloniale machthebber met handelsambities. De Britten brachten het eigen koloniale zeegebied in kaart en zo nodig ook potentiële zeewegen in gebieden zoals Nederlands-Indië. Met de hydrografische opneming, de oprichting van vuurtorens en bakens en de markering van vaarwaters, bevestigde Nederland het koloniale gezag over zee en land van de Indische archipel. Binnen dit kader deed Tydeman in 1890 – 1892 zijn opnemingen bij Sumatra's oostkust die hem naam en faam bezorgden.³

Na thuiskomst in Nederland kreeg Tydeman het bevel van de stoomkanonneerboot *Lynx*, bestemd voor hydrografisch werk in het zeegat van Texel. Daarna volgde de plaatsing als docent zeevaartkunde op het KIM, tevens commandant van het instructieschip *Urania*. Tot september 1894 bereidde Tydeman zich voor op zijn docentschap, als opstapper van de *Urania* en drie maanden lang als student op de Sterrenwacht in Leiden. Vier jaar lang was Tydeman met genoeg docent zeevaartkunde. Verder publiceerde hij structureel over zijn vakgebied in tijdschriften als het *Marineblad* en *De Zee*.

De Siboga-expeditie

Het initiatief tot de uitvoering van de Siboga-expeditie lag bij het bestuur van het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAG) dat de politieke en militaire leiding van de marine bereid vond een schip met bemanning beschikbaar te stellen voor oceanografisch onderzoek van de diepzee in het oostelijk deel van de Indische archipel. Het betrof het gloednieuwe flottieljevaartuig en stoomschip *Siboga* onder commando van Tydeman. De wetenschappelijke leider was professor Max Weber. Zijn vrouw Anna Weber-van Bosse was algendeskundige, reisgenoot tijdens de expeditie en auteur van het voor een groot publiek geschreven reisverslag *Een jaar aan boord H.M. Siboga*.⁴ Op verzoek van Weber had de minister van Marine Tydeman in augustus 1898 aangewezen als scheepscommandant. In 1899-1900 verzamelden de wetenschappers aan boord van de *Siboga* gegevens over de diepten van het oostelijk zeegebied van de archipel. Uit zee werden monsters genomen van dierenleven en flora. De zeeofficieren deden hydrografische waarnemingen.

Verschillende auteurs, meest binnen- en buitenlandse wetenschappers, schreven het eindverslag van de expeditie. De eerste aflevering verscheen in 1901, de laatste (*livraison* 148) in 1986. Tydeman stelde de delen II en III samen die in 1902 en 1903 uitkwamen. Deel II beschrijft het expeditieschip en de aan boord gebruikte scheepsuitrus-



Zoöloog Prof. Max Weber.
Tekening F. Hart Nibbrig.
(Universiteitsmuseum Amsterdam)

en vakmanschap als zeeman en hydrograaf. Mede onder invloed van Weber zou Tydeman zich blijvend verdiepen in natuurwetenschappelijke onderwerpen en hierover publiceren. In 2000, honderd jaar na de Siboga-expeditie, verscheen in *Marineblad* een artikel van historica Anita van Dissel over de expeditie.⁶

Commando's en vlagofficier

In juli 1900 onderbrak Tydeman zijn rapportage van de Siboga-expeditie om eerste officier te worden van het pantserschip Hr. Ms. Utrecht. Met deze oorlogsbodem maakte hij een reis in de Middellandse Zee, een tocht naar Noorwegen, een passage naar de West en vandaar naar Oost-Indië. In augustus 1902 was hij weer in Den Helder. Spoedig daarna commandeerde hij het wachtschip te Amsterdam. Aan boord van dit vaartuig was ook de opleiding tot officier van administratie gevestigd die eveneens onder Tydemans commando viel. De functie bood gelegenheid voor nevenactiviteiten. Hij trad in 1903 toe tot de Commissie van Toezicht van het pas opgerichte Rijksinstituut voor het Onderzoek der Zee dat vooral met visserijonderzoek bezig was. Weber was voorzitter van de commissie en Tydeman werd secretaris. Door dit lidmaatschap raakte de laatste betrokken bij maritieme wetenschappen en het desbetreffende netwerk van relaties.

Na Tydemans commando in Amsterdam volgde in maart 1905 in de rang van kapitein-ter-zee het bevel van het pantserschip Hr. Ms. Piet Hein. Drie maanden later werd hij commandant van het KIM waar kapitein-ter-zee W.J. de Bruijne plotseling was overleden. Deze walfunctie maakte het voor hem mogelijk in 1906 lid te worden van het College van Curatoren van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut. Dit bleef hij tot 1930. Na drie jaren KIM kon Tydeman zijn voor een bevordering tot vlagofficier wenselijke ervaring van het bevel over grote schepen, uitbreiden met het commando van het pantserschip Hr. Ms. De Ruyter en later het bevel van het pantserschip Hr. Ms. Jacob van Heemskerck. Op 21 april 1909 nam Tydeman in Tandjong Priok het bevel op zich van het Nederlands Eskader in Oost-Indië. Met drie schepen maakte hij van augustus tot eind november 1909 een vlagvertoonreis in Oost-Azië.

Op 4 maart 1910 legde Tydeman het bevel van het eskader neer en verliet hij Indië. Na thuiskomst volgde zijn benoeming tot directeur en commandant der Marine te Amsterdam alsmede zijn bevordering tot schout-bij-nacht (pas na 1945 werd bij de KM de rang van commandeur ingevoerd). Zijn functie hield eigenlijk niet meer in dan het voeren van de directie van de Rijkswerf.⁷ In 1910 was de werf namelijk niet meer bruikbaar. Voor schepen was de toegang tot de werf vanaf het open water van het IJ begrensd door de afmetingen van de Oosterdokssluis en de doorgang van de Oosterdoksdiijk. Hiermee konden grote schepen de werf niet meer in of uit. In 1912 begon een door de minister van Marine ingestelde commissie, met Tydeman als voorzitter, aan een onderzoek naar de toekomst van de werf. Ruim een jaar later adviseerde de commissie, waarin ook het bedrijfsleven was vertegenwoordigd, de werf op te heffen. De Rijkswerf sloot op 4 juli 1915. Wat bleef was het nog altijd bestaande marine-etablisement. Daarvoor al, op 1 juni, was Tydeman, die in 1912 was bevorderd tot viceadmiraal, ontheven van zijn functie en na eervol ontslag gepensioneerd.

Nevenfuncties

Tijdens zijn directeurschap van de Marine te Amsterdam bleef Tydeman actief in nevenfuncties, die hij na pensionering behield. Een functie die zijdelings was gerelateerd aan de marine en de wetenschap, was die van lid van de Commissie van Beoordeling van de Stichting 'Fonds voor de De Ruytermedaille'. Het doel van deze in 1907 opgerichte particuliere stichting was iedere vijf jaren een medaille uit te reiken aan iemand met bijzondere verdiensten op het gebied van zeevaart of zeewezen. Tydeman was

secretaris en in 1917 voorzitter van de Commissie van Beoordeling. In 1912 volgde de eerste medaille-uitreiking.⁸

‘Het succes van de Siboga-expeditie is grotendeels te danken aan de goede relatie tussen de expeditieleider en de scheepscommandant’

In zijn kwaliteit van directeur en commandant der Marine trad Tydeman in 1910 toe tot de in 1908 ingestelde Raad van Defensie. Na zijn marineloopbaan bleef Tydeman tot 1932 raadslid. De taak van dit ambtelijk college was vaag omschreven als adviseren inzake 's Lands belangen ten aanzien van zee- en landmacht. In 1910 nodigde het KNAG hem uit toe te treden tot het algemeen bestuur van het genootschap. Hij aanvaardde de uitnodiging graag en bleef zijn verdere leven met het genootschap verbonden. In 1912 meldde Tydeman zich voor het lidmaatschap van de Koninklijke Nederlandsche Vereniging voor Luchtvaart. Hij was vele jaren bestuurslid en verzorgde lezingen over de techniek van het vliegen van vogels. Tydemans interesse voor de luchtvaart kwam voort uit zijn belangstelling voor technisch-wetenschappelijke vernieuwingen. Ook werd de oud-vlagofficier in voornoemd jaar lid van het College van de Visscherijen. In 1912 volgde tevens Tydemans aanwijzing door de regering voor het lidmaatschap van de Staatscommissie voor de verdediging van Nederlandsch-Indië. Minister van Binnenlandse Zaken Th. Heemskerk zat de commissie voor. Deze concludeerde in 1913 dat Indië vooral door de zeemacht moest worden verdedigd. Voor die taak diende



Marinewerf
Amsterdam
omstreeks 1900.
(NIMH)

de marine onder meer over negen slagschepen te beschikken. Een concept vlootwet kwam in de winter van 1914 tot stand waarna de regering de gouverneur-generaal in Batavia uitvoerig wilde informeren over de defensieplannen door tussenkomst van een regeringscommissaris. De keus voor deze koerier viel op Tydeman, die in april 1914 in de kolonie arriveerde. Met gouverneur-generaal A.W.F. Idenburg sprak hij over het concept vlootwet en daarmee samenhangende onderwerpen als financiering en het bemannen van een grote vloot. Twee maanden later keerde Tydeman huiswaarts. De slagschepen zouden er nooit komen.

Eenmaal met pensioen besteedde Tydeman veel tijd aan eerder aangegane en nieuwe vrijwillige betrekkingen en lidmaatschappen. Een jaar na het verlaten van de KM benoemde de minister van Marine hem tot inspecteur van het Militair Onderwijs bij de Zeemacht, een nieuw ingestelde functie. Tydeman vroeg en kreeg bijna acht jaar later als inspecteur ontslag, mede omdat in 1918 een Staatscommissie opleidingen tot zeeofficier en officier werktuigkundige was opgericht, waardoor zijn functie overbodig leek. Verder speelde hij een rol op het gebied van civiele scheepvaart, onder meer als voorzitter van de Commissie Schipperswet die tot nieuwe meer geaccepteerde wetteksten kwam.⁹

Laatste jaren

Na de dood van zijn vrouw in 1932, vertrok Tydeman in 1933 voor twee jaar naar de VS waar zijn zoon Frits een bestaan had opgebouwd en met zijn tweede vrouw en Mary, dochter uit zijn eerste huwelijk, in San Francisco woonde. In die jaren schreef hij naast zijn memoires *Verbleekte films. Herinneringen van een oud zee-officier* (1937) enige boeken over geofysica en natuurkunde. Op 1 mei 1939 overleed Tydeman op 81 jarige leeftijd te Den Haag in het ziekenhuis, in het bijzijn van een huishoudster en een aangetrouwde achterneef. De teraardebestelling op Driehuis-Westerveld was op 5 mei 1939, in het graf waarin ook Maria Antonia en haar jongere broer waren begraven.

Slot

Hoewel de KM van zijn tijd verschillende hydrografen kende met een grote reputatie, had Tydeman als zeeofficier een wel uitzonderlijke carrière. Hij was ook de commandant van een schip op oceanografische expeditie en publiceerde blijvend over hydrografische en zeevaartkundige onderwerpen. Beide kenmerken deelde hij met slechts enkele collega-hydrografen. Dat hij daarnaast als zeeofficier commando's van grote schepen en van het Indisch eskader kreeg en zijn loopbaan eindigde als vlagofficier maakt zijn loopbaan uniek.

Met de succesvolle Siboga-expeditie verwierf de KM nationaal en internationaal waardering en aanzien, zowel in maritieme als wetenschappelijke kringen. In de gevel van het wereldbegaamde Oceanografisch Museum te Monte Carlo staan bijvoorbeeld de namen van de bij de opening van het museum in 1910 bekende schepen van wetenschappelijke expedities. Naast onder meer de Challenger van de beroemde Britse wetenschapper Charles Darwin

en de Belgica van de fameuze Belgische winter-expeditie naar Antarctica 1897-1899, is daar ook de naamsvermelding van de Siboga te vinden. Een waardig internationaal eresaluut aan Tydeman en de KM.

CDR b.d. dr. G.W.M. (Gerard) Acda sloot zijn marineloopbaan in 1995 af als commandant van het Koninklijk Instituut voor de Marine. Hij heeft een groot aantal maritiem-historische publicaties op zijn naam staan. 30 Januari jl. is hij gepromoveerd aan de Universiteit Leiden met zijn dissertatie *Op de deining van de wetenschap. Leven en werk van Gustaaf Frederik Tydeman (1858-1939), zeeofficier en hydrograaf.*

Noten

- 1 De tekst van dit artikel is gebaseerd op G.M.W. Acda, *Op de deining van de wetenschap*. Leven en werk van Gustaaf Frederik Tydeman (1858-1939), zeeofficier en hydrograaf. (Franeker 2019).
- 2 G.T., ‘De ‘Pilot Charts of the North Atlantic Ocean’’ Informatie over deze, door het Hydrografisch Bureau te Washington maandelijks uitgegeven kaarten, ‘s Hage, oktober 1887’, *Marineblad* 2 (1887-1888) 480-483.
- 3 G.F. Tydeman, *Verbleekte films. Herinneringen van een oud-zeeofficier* (Den Haag 1937) 125-142.
- 4 A. Weber-van Bosse, *Een jaar aan boord H.M. Siboga* (2e druk; Leiden 1904). Opnieuw uitgegeven in 2000, met een inleiding van Jaap de Visser, Uitgeverij Atlas, Amsterdam/Antwerpen).
- 5 G.F. Tydeman, *Description of the ship and appliances for scientific exploration*. Siboga-Expeditie II (E.J. Brill, Leyden z.j. [1902]); Idem, *Hydrographic results of the Siboga-expedition*. Siboga-Expeditie III (Leiden 1903).
- 6 A.M.C. van Dissel, ‘Varen voor de wetenschap’, *Marineblad* 110 (2000) 269-275.
- 7 Door de overeenkomst van de klank van de namen Tydeman en Tideman worden de zeeofficier en de scheepsbouwer in de maritieme geschiedschrijving soms verwisseld. In 1970 verscheen een biografie van Tideman: J.M. Dirkzwager, *Dr. B.J. Tideman 1834-1883 Grondlegger van de moderne scheepsbouw in Nederland* (Leiden 1970).
- 8 Dit ereteken is niet te verwarren met de bij Koninklijk Besluit van 23 maart 1907 ingestelde De Ruytermedaille. Deze is voor zeevarenden van koopvaardij en visserij en voor personen die zich door verdienstelijke daden voor de Nederlandse scheepvaart hebben onderscheiden. F.P. de Boer, *Honderd jaar De Ruytermedaille 1907 tot 2007* (Zaltbommel 2007) 11-27, 215. De particuliere Stichting ‘Fonds voor de De Ruytermedaille’ werd in 1950 opgeheven.
- 9 De Boer, *Honderd jaar De Ruytermedaille*, 53-56.

Publicaties Tydeman

Tydemans publicaties in boekvorm zijn de al genoemde delen II en III van het verslag van de Siboga-expeditie. In zijn laatste levensjaren schreef Tydeman *Notes on Phenomena of a Geophysical Nature* (E.J. Brill, Leiden 1936) en *The Birth of Earth and Moon* (E.J. Brill, Leiden 1937). Een in het Nederlands geschreven variant van beide verhandelingen is *Vier opstellen* (G. Naeff, ‘s-Gravenhage 1938). Van wetenschappers kreeg Tydeman weinig waardering voor deze drie boeken. Zijn denkbeelden bleken niet inpasbaar in de gevestigde theorie van geofysica en natuurkunde.

Een terugblik op zijn marinejaren legde Tydeman vast in *Verbleekte films. Herinneringen van een oud-zeeofficier* (W.P.van Stockum & Zoon N.V., Den Haag 1937). Vanaf 1887 tot en met 1935 schreef Tydeman 57 artikelen in tijdschriften en boeken. De meeste publicaties zijn te vinden in het *Marineblad*, *De Zee* en het *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*. Met hoofdstukken droeg hij bij aan verschillende boekuitgaven. Voor de catalogus van een door het KNAG in 1913 verzorgde koloniaalaardrijkskundige tentoonstelling schreef Tydeman het hoofdstuk ‘De oceanographie van den Oost-Indischen Archipel’. In 1922 gaf het KNAG een boek uit over de zeeën van Oost-Indië met daarin Tydemans hoofdstuk ‘De diepten der zeeën’. Een jaar later schreef Tydeman voor een gedenkboek ter gelegenheid van het vijfentwintigjarig regeringsjubileum van koningin Wilhelmina twee hoofdstukken over de Koninklijke Marine.



‘Probeer maar eens met een militair konvooi door een gebied te gaan waar de stoplichten niet werken’

Column

Het was december 2015, net voor de koude Kerst, in een hoogspanningsdistributie centrale in West Oekraïne. Een van de *operators* zag opeens hoe de cursor vanzelf over het scherm bewoog, allerlei menu’s opentrok en één voor één netwerken uitschakelde. Verbazing werd paniek toen hij werd uitgelogd. Inloggen lukte niet meer; het wachtwoord was gewijzigd. Dit was het begin van de cyberaanval en uiteindelijk zat bijna een kwart miljoen mensen zes uur lang zonder stroom. Alleen de handmatige *back-up* voorkwam dat het langer duurde. De cyberaanval was uitgevoerd door de Russische militaire inlichtingendienst GRU. Nog geen twee jaar later verspreidde het NotPetya virus zich, eerst gericht op Oekraïne. De haven van Rotterdam werd later ook getroffen en de schade betrof wereldwijd zo’n € 10 miljard. Als dat een verdwaalde kogel was, wat kan een gericht salvo aanrichten?

Na de annexatie van de Krim richtte de krijgsmacht zich weer op de eerste hoofdtaak – verdediging van het eigen & bondgenootschappelijk gebied. Dit was jarenlang verwaarloosd, ten gunste van de tweede hoofdtaak (vredesmissies). Met moeite zijn vaardigheden zoals onderzeebootbestrijding en het opereren met tanks weer aangeleerd. Waar militairen, ondanks het verlies van capaciteit en kennis, de draad van het conventioneel optreden weer oppikten, bleek de samenleving in een andere richting te zijn ontwikkeld. Alles is gedigitaliseerd en vervlochten in onderlinge afhankelijkheid, met *security* als bijkomstigheid en redundantie als inefficiëntie. Deze kritische infrastructuur – vitale sectoren zoals energie en telecom - is nu in handen van bedrijven. Toch betreft hun dienstverlening nationale veiligheid en tijdens een conflict kunnen zij een legitiem militair doelwit vormen. Belangrijker nog, zelfs in vreedstijd vormt deze sector een aantrekkelijk doelwit. De Russische generaal Gerasimov predikt hybride oorlogsvoering; de GRU test het in de praktijk.

De Nederlandse vitale sector is kwetsbaar. Het boek *Blackout* van Marc Elsberg beschrijft hoe een samenleving instort als de stroom langdurig uitvalt. Het virus BlackEnergy, gebruikt in de cyberaanval op de Oekraïense energiec centrale, is ook in Nederlandse netwerken aangetroffen. Hier worden handmatige *back-up* systemen uit gefaseerd en de paar man die ze nog kunnen bedienen gaan binnenkort met pensioen. Als de stoppen ergens doorslaan, kunnen de gevolgen daarvan stapsgewijs grote gebieden platleggen. Mochten de spanningen met Rusland ooit oplopen, dan zijn de haven van Rotterdam en het energienetwerk aanlokkelijke doelwitten voor cyberaanvallen. Amerikaans militair materieel kan dan niet worden uitgeladen. Probeer maar eens met een militair konvooi door een gebied te gaan waar de stoplichten niet werken. Goed dat tanks en troepen trainen voor een groot conflict; jammer dat ze waarschijnlijk vast zitten als deze ooit uit dreigt te breken.

Afgelopen jaren heeft Defensie veel geïnvesteerd in de derde hoofdtaak – ondersteuning aan civiele autoriteiten. Maar wellicht betreft de bescherming van de vitale sector juist de eerste hoofdtaak. De organisatorische reflex ‘Defensie is hier niet van’ gaat in crisistijd niet op. Dan is Defensie er automatisch van, voorbereid of niet. Defensie is immers het ultimatum remedium, de organisatie waar men op terugvalt als andere het niet meer aan kunnen. Tijdens de Koude Oorlog was de maatschappij volop betrokken, met bunkers en draaiboeken. Anno 2019 wordt het weer tijd om samen te investeren in de robuustheid van de vitale sector. Deze is nu de zwakke schakel, het is van strategisch militair belang om deze snel te versterken.

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

Motorreddingboot 'Javazee'

Oorlogsmonument en Varend Erfgoed



Archieffoto van reddingboot de Javazee voor de kust van Scheveningen.

Eind 1965, begin 1966 werd door de twee organisaties van marinepersoneel, de Vereniging voor Beroepsschepelingen bij de Zeemacht (VBZ – nu VBM) en de Vereniging van Marineofficieren (VMO – nu KVMO) een belangrijk initiatief genomen: de realisatie van een tastbaar gedenkteken in Nederland van de gesneuvelde marinemannen tijdens de Slag in de Javazee.

1967 - Varend Oorlogsmonument

Om het plan te kunnen uitvoeren, werd geld ingezameld onder het actieve, gepensioneerde, reserve en niet actieve personeel. Ook de Marineleiding zou, indien nodig, een bijdrage leveren. Met de middelen, verkregen uit de inzameling, werd het besluit genomen om voor de Nederlandse kust een reddingboot te laten bouwen. De keuze viel op

'Het Oorlogsherinneringskruis van Nico Hager op deze boot is een eerbetoon aan alle 915 omgekomen marinemannen tijdens de Slag in de Javazee'

een reddingboot van het type 'Koningin Juliana', gestationeerd in Hoek van Holland en deze boot te laten bouwen ten behoeve van de Koninklijke Zuid Hollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen (KZHMRS), toen 'De Zuid' genoemd en inmiddels opgegaan in de Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij (KNRM). De naam voor de boot zou 'Javazee' zijn. Op 27 februari 1967, tijdens de 25^{ste} herdenking van de Slag in de Javazee, stelde Hare Majesteit Koningin Juliana de boot in dienst. De Javazee werd gestationeerd te Breskens in de Scheldemond.

2017 - Varend Erfgoed

Eind 2016 werd door vrijwilligers van het Helders Historische Reddingboten Collectief (HHRC) het initiatief genomen om de 50^{ste} verjaardag van de 'Javazee', op 27 februari 2017, met enig ceremonieel te vieren. De Javazee was inmiddels 'gepensioneerd' door de KNRM en in beheer gegeven aan het Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers in Den Helder. Tezamen met de directie van het Reddingmuseum werden de Koninklijke Marine en de KVMO benaderd met het verzoek mee te willen werken aan de viering van de 50e verjaardag van de boot, waarbij deze tevens de status 'Varend Erfgoed' zou krijgen. Op 27 februari 2017 werd in de Museumhaven, nabij het Reddingmuseum, door Vice-Admiraal b.d. Van Duyvendijk, de voormalige voorzitter van de Raad van Bestuur van de KNRM, de toegekende monumentenwimpel voorgehesen. De Javazee werd daarmee naast Varend Oorlogsmonument ook Varend Erfgoed.

Het Oorlogsherinneringskruis van Nico Hager

Naar aanleiding van perspublicaties over de herdenking in Den Helder in 2017, werden initiatiefnemers benaderd door mevrouw M. Hager-Burgers, een inwoner van

Den Helder, die het postuum toegekende Oorlogsherinneringskruis (OHK) van haar schoonvader in haar bezit had. Mevrouw Hager is de weduwe van de heer Gerhard Hager, de zoon van Stoker/Olieman N.J. (Nico) Hager, die op 27 februari 1942 is gesneuveld aan boord van Hr. Ms. Java. Het betreffende OHK werd postuum aan Stoker/Olieman Hager toegekend in 1950 en werd uitgereikt aan zijn echtgenote, mevrouw Hager-Wal.

Mevrouw M. Hager-Burgers besloot het OHK in 2017 aan te bieden aan het HHRC, omdat er geen kinderen en kleinkinderen zijn en zij deze onderscheiding niet verloren wilde laten gaan. De vraag aan de vrijwilligers van het HHRC was: 'Kunt u hier iets mee?' Besloten werd het OHK, samen met een toelichting, aan te brengen op de reddingboot Javazee, om hiermee de status van Oorlogsmonument van deze boot extra te benadrukken. Zoals de monumentenwimpel de status van Varend Erfgoed benadrukt, zo zou dit OHK de status van Varend Oorlogsmonument onderstrepen.

Dit laatste was tenslotte de bedoeling van de initiatiefnemers van het plan om de boot te bouwen in 1967: 'Een monument voor hen, die vielen in de Javazee'.

Op 27 februari 2019 heeft de onthulling van twee paneel-



VADM b.d. Matthieu Borsboom en nabestaande mevrouw Marijke Hager-Burgers, gezeten voor de paneeltjes aan boord van de Javazee, 27 februari 2019. (foto Albert Winkel)

tjes aan boord van de Javazee plaatsgevonden. Voormalig C-ZSK, Vice-Admiraal Matthieu Borsboom en mevrouw Marijke Hager-Burgers, hebben samen de onthulling van de twee lijstjes met het OHK en informatie, bevestigd aan het voorschot van het voorgerechtenverblijf van de reddingboot, verricht door het verwijderen van de KNRM-vlag waarmee zij waren afgedekt.

Met deze ceremonie is de status van 'Varend Oorlogsmonument' van de oude reddingboot opnieuw versterkt. Het Oorlogsherinneringskruis van Nico Hager op deze boot is een eerbetoon aan alle 915 omgekomen marinemannen tijdens de Slag in de Javazee.

W. (Wladimir) Dobber is voormalig stuurman bij de Koninklijke Rotterdamse Lloyd en oud ondernemer Grafische Industrie. A.J.W.M. (Adri) Rijpert is voormalig loods voor de Westerschelde en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse wateren en oud-stuurman bij Van Ommeren Tankers. Hij heeft zijn dienstplicht vervuld als KMR-officier.

Hr. Ms. Java vertrekt uit Den Helder naar Indië.



Over Nico Hager

Nico Hager was in 1935 in dienst getreden bij de Koninklijke Marine, na daarvoor zijn dienstplicht te hebben vervuld bij het 2^e Regiment Infanterie. Eerst als soldaat, later als korporaal. Na zijn opleiding tot stoker, met diverse plaatsingen, werd Hager in januari 1937 als Stoker 1^e Klasse geplaatst aan boord van Hr. Ms. Java. Op 4 mei 1938 vertrok dit schip naar Nederlands-Indië. Op 1 april 1939 werd Hager bevorderd tot Stoker/Olieman op datzelfde schip. Elf dagen nadat Nico Hager naar Nederlands-Indië was vertrokken werd, op 15 mei 1938, zijn zoon Gerhard geboren. Hager sneuvelde tijdens de Slag in de Javazee, op 27 februari 1942. Vader en zoon hebben elkaar dus niet gekend.



Stoker/Olieman Nico J. Hager



Het Oorlogsherinneringskruis.



AV KVMO en Beschrijvingsbrief 2019

De Algemene Vergadering van de KVMO vindt dit jaar plaats op donderdag 13 juni in Den Helder. Nadere informatie volgt maar noteer deze datum alvast in uw agenda!

De Beschrijvingsbrief 2019 wordt gepubliceerd in Marineblad nr. 3. Dit nummer verschijnt begin mei.

Het hoofdbestuur van de KVMO verwelkomt haar nieuwe leden!

ADBM **J.J.H. Groothedde**
LTZSD3KMR **F.G. Hoogendijk**
ADBZ **R.I. van den IJssel**

ADBZ **E.M. Verscheijden**
ADB **G. Wartena**

Reünie

Reünie Vereniging Reünisten Elektromonteurs KM

De Vereniging Reünisten Elektromonteurs KM is voornemens haar reünie te houden op **woensdag 17 april 2019** in restaurant Kumpulan van Militair Tehuis Bronbeek te Arnhem.

Leden krijgen een persoonlijke uitnodiging. Eenieder die gediend heeft of nog actief-dienend is als elmnt

of affiniteit heeft met de elmnt of TDE en de reünie wil bijwonen, is welkom om lid te worden van de vereniging. Zie ook de website: www.elmnt.org

Meer info via de heer W.H.J. van Keeken, 06-44378383 of via elmnt@kpnmail.nl.

AANKONDIGING



In Memoriam

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

LTZVK2OC b.d. **K. van Lenten** († 7 februari 2019)
KLTZ b.d. **M.D.A. Forbes Wels** († 29 januari 2019)
KLTZ b.d. **D.E. Schaafsma** († 28 januari 2019)
KLTZ b.d. **P.J. van Gils** († 18 januari 2019)
SBN b.d. **J.W.H. Wevers** († 18 januari 2019)
LTZA1 b.d. **H.L.B. Mahieu** († 10 januari 2019)

Mevrouw **W.A.C. Frederiks-van Baak** († 14 december 2018)
LTZVK2OC b.d. **G.W. Dekker** († 13 december 2018)
Mevrouw **K. Snijders** († 10 juli 2018)
LTZ1 b.d. **H.Th. de Moulin** († 10 juni 2018)
CDR b.d. **G.C.F. Beerse** († 29 mei 2018)
LTZSD1 b.d. **P. Riet** († 5 april 2018)

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

Activiteiten 2019

ALGEMEEN

21 mrt **KVMO-Veteranendag**
Locatie : Den Helder
Informatie : Zie Marineblad nr. 1, 2019, alsmede www.kvmo.nl onder Activiteiten

26 apr **Heildronk KVMO / KIM-reünie**
Locatie : KIM, Den Helder
Aanvang : 15.00 uur
Informatie : Zie de achterkant van dit Marineblad, alsmede www.kvmo.nl onder Activiteiten

AFDELING NOORD

2 apr **Postactievenborrels**
7 mei Locatie : Marineclub, Den Helder
4 juni Aanvang : 17.00 uur
Informatie : Ter plaatse kan men zich opgeven voor een PA-diner voor de speciale prijs van €14,95 p.p.

AFDELING MIDDEN

2 apr **Borrel**
Locatie: Kromhoutkazerne, V6 huiskamerbar
Tijd: 16.30 – 18.30 uur
4 jun **Barbecue**
Locatie: Kromhoutkazerne, K9 Vossengat
Tijd: 16.30 – 19.30 uur

AFDELING ZUID

16 apr **Bezoek aan het Loodswezen**
Locatie : Prins Hendrikweg 52, Vlissingen
Aanvang : 10.30 uur
Informatie : Zie www.kvmo.nl, onder Activiteiten

11 mei **Battle Field Tour Waterloo (KVNRO)**
Tijd : 9.00 – 17.45 uur
Kosten : € 50,00 exclusief lunch
Informatie : voor het volledige programma, zie www.kvmo.nl, onder Activiteiten

7 juni **Barbecue (KVMO)**
Locatie : De Merelhoeve, Nieuw en St Joosland
Aanvang : 18.00 uur

24 sept **Bezoek aan het Bevrijdingsmuseum Zeeland (KVEO)**
Locatie : Nieuwdorp
Informatie : Zie www.kvmo.nl, onder Activiteiten

13 okt **Mosselmaaltijd (KVMO)**
Locatie : De Merelhoeve, Nieuw en St Joosland
Aanvang : 13.00 uur

Alle activiteiten staan open voor KVMO leden. Voor vragen of nadere informatie over het programma kunt u mailen naar: KVMOZuid@aim.com

Aanvulling

In Marineblad nr. 1 van 2019 is bij de foto op pagina 28 de naam van de fotograaf niet vermeld: Leen van der Biessen.

DE DEADLINE VOOR HET AANLEVEREN VAN KOPIJ VOOR DE RUBRIEK KVMO-ZAKEN VOOR HET MEINUMMER IS 8 APRIL 2019.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren



Ereleden:

KTZT b.d. ir. S.J.J. Hoffmann
KOLMARN b.d. A.H.P. Knoppen
KTZ b.d. L.J.M. Smit
KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek
KLTZ b.d. mr. O.W. Borgeld

Hoofdbestuur:

Voorzitter:
KTZ ing. M.E.M. de Natris
Vice-voorzitter:
KTZ 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) J.L. ten Berg
Namens Afdeling Midden
KLTZ H.M. van Rijn

Namens Afdeling Zuid

KLTZ R.O.P. Pulles
Namens Afdeling Caribisch gebied
KLTZ (LD) C.M. van der Pijl EMSD
Namens Werkgroep Postactieven
KLTZ b.d. M.A. Eland
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 (LD) KMR M. Venema
Namens Werkgroep Jongeren
LTZ3 (LD) H.M. Krul
Namens de Werkgroep Genderbeleid
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:

Noord:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
KLTZ b.d. P.J. van Maurik
KLTZ b.d. B. Fritzsche
MAJMARNS M.M. van der Hoek bc
LTZ1 (LD) P.Y. Handgraaf-Blok

Midden:

KLTZ H.M. van Rijn
KLTZ (TD) ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge
KLTZ b.d. H. van Eijdsen

Zuid:

KLTZ R.O.P. Pulles
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

KVMO-leerstool

Universiteit Leiden:
Prof. dr. T.B.F.M. Brinkel

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.

26 april 2019
Reünie

**Koninklijk
Instituut voor
de Marine**

Programma

- 15.00 - 16.00 uur Koningsmars van het Korps
Adelborsten door de stelling,
aansluitend defilé over
het KIM-terrein
- 15.30 uur Receptie (inclusief heildronk
en blauwe hap) in 't Zaalteje
van het KIM
- 18.30 uur Einde programma KIM
- 19.30 uur Taptoe op het exercitieterrein
nabij Marinemuseum

Aanmelden via
KIM-Reunie2019@mindef.nl

› Check voor de benodigde
gegevens voor aanmelding eerst
www.kvmo.nl onder Activiteiten

Het tenue voor actief dienende militairen is T6

