MARINEBLAD

NUMMER 3 | MEI 2019 | JAARGANG 129

KVMO



De amfibische doctrine van D-Day

Vrij!

1941-2020 75 JAAR BEVRIJDING VAN NEDERLAND

ACTUEEL
Future Littoral Operating Concept

HISTORIE
Totstandkoming MARVA 1944-1946

COLUMN
Holslag over het belang van Europese maritieme samenwerking

Inhoud









OOK IN DIT MARINEBLAD : BESCHRIJVINGSBRIEF 2019

COLUMNS

3 **VOORZITTER KVMO**

9 **JONATHAN HOLSLAG**

21 **SERGEI BOEKE**

ACTUEEL / KENNIS

4 **DE AMFIBISCHE DOCTRINE VAN D-DAY**
Rob de Wit

10 **FUTURE LITTORAL OPERATING CONCEPT**
Jan Willem van Dijk en Manuel Thomeer

16 **RISKANTE RISICOBESLISSINGEN**
Marina Horseling e.a.

22 **PIONIERS, AVONTURIERS EN WEGBEREIDERS**
Tessa Mulders en Anne Beckers

29 **DUINKERKEN JUNI 1940 DOOR DE OGEN VAN EEN MARINEOFFICIER**
Onno Borgeld

MENSEN / ACTIVITEITEN

35 **TERUGBLIK KVMO-VETERANENDAG**
Ger van der Zee

36 **SOCIALE ZORG: PANKM EN NOS KVMO**

39 **KVMO AFDELINGSACTIVITEITEN**

39 **IN MEMORIAM**

40 **JOHAN DE WITT-CONFERENTIE 2019**

VASTE RUBRIEKEN

15 **CARTOON**

27 **BOEKEN**

38 **KVMO ZAKEN**
Maritiem Evenement

www.kvmo.nl

Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

ISSN: 0025-3340

Hoofdredactie:
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, LTZ 1 (LD) C.F.L. Ghijsen, LTZ1 (TD) F.G. Marx MSc., LTZ 1 (TD) dr. ir. W.L. van Norden, dr. A.J. van der Peet, LTZ 1 dr. R.M. de Ruiter, LTKOLMARNS R.A.J. de Wit

Medewerkers:
mw. drs. Z. Borgeld-Guman, mr. S. Boeke, dr. J. Holslag, KLTZ (TD) H. Boomstra (cartoon), MCD (foto's, tenzij anders vermeld)

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

Vormgeving
Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukwerk
Wilco Art Books
Vanadiumweg 8
3812 PZ Amersfoort

Advertenties
070-383 95 04

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

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

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

foto cover: Standbeeld op Omaha Beach, Normandië, ter nagedachtenis aan het 116th Infantry Regiment van de US Army, dat op D-Day landde op Omaha Beach, waarmee de bevrijding van Europa begon. (commons.wikimedia.org/ Saska Ball)

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

Column

Onlangs was er een Voortgezet Algemeen Overleg Personeel in de Tweede Kamer. Tijdens dit overleg werd er, niet voor het eerst, stilgestaan bij de cao voor het defensiepersoneel. De oppositiepartijen dienden verschillende moties in waarin de minister van Defensie tot haast werd gemaand om te komen tot een **goede** cao voor het defensiepersoneel. Het is de Kamerleden namelijk niet ontgaan dat het proces zeer langzaam verloopt en dat het vertrouwen in de werkgever Defensie nog steeds zeer laag is. In één van de moties wordt de regering zelfs opgeroepen een plan te presenteren hoe zij denkt het vertrouwen van het personeel te gaan herstellen.



Het antwoord van de minister naar aanleiding van de ingediende moties was: 'Nou, u weet natuurlijk dat de inzet van het kabinet is dat er bij de Voorjaarsnota mogelijk middelen toegevoegd worden. Maar daarvoor is het uitgangspunt het Nationaal Plan, dat is gemaakt door de minister van Buitenlandse Zaken en is ingediend door de minister-president en mij. In de brief die wij daarover in de richting van uw Kamer hebben geschreven, hebben wij aangegeven op welke capaciteiten we inzetten. We hebben overigens **ook wat** opgeschreven over het personeel, want zonder personeel heb je uiteindelijk niets aan capaciteiten.'

Het Nationaal Plan waarnaar de minister verwijst heeft medio december vorig jaar het licht gezien. In het document staat dat Nederland zich heeft voorgenomen een toekomstige defensieorganisatie in te richten die robuust en flexibel is, met technologisch geavanceerde (wapen)systemen die snel kunnen worden ingezet op alle geweldniveaus. Er wordt verwezen naar de vervangingsprogramma's van de twee M-fregatten, de onderzeeboten en mijnenjagers. Of te wel; hetgeen al in de Defensienota 2018 was opgenomen. De woorden 'flexibel' en 'snel' zijn, net zomin als op de cao-onderhandelingen, niet van toepassing op de vervangingsprogramma's. Het blijft wachten op de (uitgestelde) B-brieven van onze nieuwe onderzeeboten, fregatten en het nieuwe *combat support ship* (bevoorrader). Allemaal besluiten waar we in Den Haag zelf over gaan. De besluiten worden maar vooruitgeschoven met als gevolg dat onze marine(bemanningen) nog langer met verouderd materieel moet blijven varen en zonder dat er sprake is van enige uitbreiding van onze gemarginaliseerde vloot.

De Haagse besluitenloosheid staat haaks op de in november vorig jaar met veel bravoure gelanceerde Defensie Industrie Strategie, waarin is aangegeven dat Defensie bij de aanschaf van toekomstig materieel het beste product voor de beste prijs, met een zo groot mogelijke betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven wenst. Het doel van deze strategie is dat de Nederlandse defensie-industrie wordt versterkt, beschermd en internationaal gepositioneerd. Dit is in lijn met de Duitse en Franse strategieën, die eveneens hun 'sleuteltechnologie' beschermen en maar wat graag zouden zien dat onze politici onze succesvolle Gouden Driehoek de nek om zouden draaien.

Het wordt daarom hoog tijd dat het kabinet gaat inzien dat er, in lijn met de gekozen woorden in het Nationaal Plan, robuust en snel bij Defensie moet worden opgetreden. Niet alleen robuust en snel maar óók het juiste materiaal, dat past bij een onzekere toekomst. Laat aan het defensiepersoneel zien dat de wil en het besef er is om per direct aan een innovatieve toekomstbestendige defensieorganisatie te gaan bouwen. Een innovatieve organisatie met concurrerende arbeidsvoorwaarden, waar mensen worden gewaardeerd en graag willen (blijven) werken. En ja, dat kost geld maar een goed uitgeruste en gevulde adaptieve krijgsmacht verdient het geld dubbel en dwars terug. Dus waar wachten we op?

BLOG **weblog voorzitter www.kvmo.nl**

@Voorzitter_KVMO

LTKOLMARNS Rob de Wit



De amfibische doctrine van D-Day

Landing van de geallieerden op Omaha Beach, 6 juni 1944. (Robert F. Sargent)

Het is dit jaar 75 jaar geleden dat de bevrijding van West-Europa begon met de geallieerde invasie van Normandië. Operatie Overlord, ofwel D-Day, is nog steeds de grootste amfibische operatie ooit. Deze tot de verbeelding sprekende militaire krachtsinspanning wordt vaak geroemd als een van de best georganiseerde joint en combined operaties.

Daarnaast is het volgens sommige historici de best voorgeoefende en voorbereide operatie uit de Tweede Wereldoorlog.[1] In de jaren voorafgaand aan de landingen op de Normandische kust zijn de amfibische doctrine, kennis, vaardigheden en middelen van de Amerikanen en de Britten ontwikkeld en vervolgens continue verbeterd. Desondanks was een deel van de invulling van deze doctrine en het gebruik van middelen van de landing nieuw en niet beproefd. Dit is de paradox van D-Day. Dit artikel beschrijft de ontwikkeling van de amfibische doctrine in Groot-Brittannië en de Verenigde Staten in de lange aanloop naar operatie Neptune; de codenaam voor deze amfibische aanval. Eerst komt de ontwikkeling van de amfibische doctrine in beide landen aan bod. Daarna volgen de amfibische ervaringen in aanloop naar D-Day en het resultaat van jarenlange kennis en ervaringsopbouw in combinatie met de nieuwe en onbeproefde invulling van de doctrine in Normandië.

Ontwikkeling van amfibische doctrine

De ervaringen van Groot-Brittannië met amfibische operaties in de Eerste Wereldoorlog waren grotendeels negatief door de nederlaag bij Gallipoli in 1915. Ondanks dit nationale trauma begon de Britse krijgsmacht vrijwel direct na de oorlog na te denken over toekomstige amfibische operaties. Insteek was een eventuele revisie van een doctrine-document uit 1913.[2] De interesses bleven vooral beperkt tot de diverse militaire academies zonder veel toewijding van militair leiderschap en operationele eenheden. Halverwege de jaren '20 van de twintigste eeuw ontstond het idee dat de *Royal Marines* de aanjager van amfibische operaties moesten worden. Het idee kon echter op weinig steun rekenen, de *Royal Navy* wilde de Britse politiek niet om extra budget vragen en de mariniers waren vooral bezig met een grootscheepse reorganisatie waardoor het plan niet van de grond kwam. De Britse mariniers hadden wel degelijk een

> 'De ervaringen van Groot-Brittannië met amfibische operaties in de Eerste Wereldoorlog waren grotendeels negatief'

interesse in amfibische operaties, maar dit bleef beperkt tot kleinschalige landingsoefeningen op een onverdedigde kust. In 1936 produceerde de *Royal Navy Staff College* een memorandum dat hielp de krijgsmachtsdelen te overtuigen amfibische operaties serieus te nemen.[3] Hiermee werd, nadat alle stappen in de Britse ambtelijke molen waren doorlopen, in 1938 het *Inter-Service Training and Development Centre* (ISTDC) opgericht. In het jaar voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in Europa, was de belangrijkste bijdrage van het ISTDC vooral die van kennisopbouw en het herschrijven van de *Manual of Combined Naval and Military Operations*. Voor grootschalige oefeningen, het beproeven van de gewijzigde doctrine of de ontwikkeling van speciale vaartuigen en uitrusting was amper tijd op een aantal uitzonderingen na. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd het ISTDC in september 1939, een van de weinige joint organisaties in de Britse krijgsmacht, zo goed als ontbonden. Alle officieren op één na moesten zich melden bij hun eigen krijgsmachtdeel.[4] Aan het einde van het jaar was de eenheid opnieuw geformeerd en een gezamenlijke amfibische doctrine vastgesteld. Deze doctrine was gebaseerd op snelheid en verrassing door nachtelijke landingen.[5]

De ontwikkeling van een amfibische doctrine verliep in de Verenigde Staten anders dan in Groot-Brittannië. Na de Eerste Wereldoorlog had de VS een scala aan scenario's uitgewerkt van mogelijk aankomende conflicten. Hierin werd een conflict met Japan het meest voor de hand liggend geacht. Het was voor de Amerikanen evident dat dit conflict zowel defensief als offensief amfibisch van aard zou zijn, waarbij een aanval op een verdedigd of gefortificeerd strand, een zogenaamde *opposed landing*, niet uitgesloten kon worden.[6] De interesse in amfibische operaties, die zich net als in Groot-Brittannië vooral toespitste op de studie van Gallipoli, kende een piek in 1927 met een gezamenlijke uitgave van de *Joint Boards* van de *US Navy* en de *US Army*.[7] Maar door inzet van de Amerikaanse krijgsmacht in onder andere Nicaragua en China en de economische crisis van de jaren '20 en '30 zakte de aandacht snel weg. Een nieuwe opleving ontstond in 1934 toen het *United States Marine Corps* (USMC) de *Tentative Manual for Landing Operations* uitgaf. Het jaar erop werd samen met landmacht en marine de eerste jaarlijkse *Fleet Landing Exercise* (FLEX) uitgevoerd. Na een aantal revisies naar aanleiding van deze FLEX's gaf de Amerikaanse marine de *Fleet Training Publication 167, Landing Operations Doctrine* (FTP167) uit in 1938. Het was hetzelfde document als de *Tentative Manual*, maar nu uitgegeven door de marine. In de zomer 1941 volgde ook de Amerikaanse landmacht met de *Field Manual 31-5. Landing Operations on Hostile Shores*. Vlak voordat de VS door Japan in december 1941 bij de Tweede Wereldoorlog wordt betrokken had de Amerikaanse krijgsmacht één gezamenlijke amfibische doctrine – weliswaar met drie verschillende benamingen - met daarin gedetailleerd beschreven; bevelsrelaties en commandostructuren, scheeps-strandbeweging, scheeps-vuursteun, luchtsteun, taken en verantwoordelijkheden in het bruggenhoofd en logistiek. Daarbij committeren de drie krijgsmachtdelen zich aan de nieuwe opdracht en organiseerden zich naar aanleiding van de uitkomsten van de FLEX oefeningen.

Doorontwikkeling van de amfibische doctrine

Na de val van Frankrijk in 1940 en de terugtocht van de Britse land- en luchtmacht van het Europese continent had de Britse *prime minister* Winston Churchill dringend behoefte aan een militair succes. Hij gaf opdracht een eenheid op te richten die met amfibische overvallen (amfibische raid) de Duitsers onder druk moest zetten en tevens met hun succes een morele opsteker zou zijn voor de Britse krijgsmacht.[8] Deze voornamelijk kleinschalige commando-raids gaven invulling aan de Britse amfibische doctrine waarbij snelheid, verrassing en nachtelijke landingen de belangrijkste criteria waren. Tevens bouwden deze overvallen vanuit zee voort op een eeuwenoude traditie van de *Royal Navy*.[9] De planning van de joint operaties vond plaats bij het nieuw opgerichte *Combined Operations Headquarters*[10] waarin onder andere het ISTDC was opgegaan. De commando raids leverden daarnaast waardevolle inzichten op over de uitvoering van een amfibische operatie. Een amfibische raid is echter geen amfibische aanval; een raid is gebaseerd op infiltratietactieken terwijl een landing op een verdedigde kust het karakter heeft van een frontale aanval. Het was de Britse planners eind 1941 duidelijk dat kennis en militair vermogen voor een dergelijke grootscheepse amfibische aanval in West-Europa vooralsnog ontbrak. De Amerikanen waren deze conclusie nog niet toegedaan. Op het moment dat zij volledig bij de Tweede Wereldoorlog werden betrokken achtten de Amerikaanse generaals en admiraals een grootscheepse landing op de Franse kust in 1942 nog mogelijk. De Britten wisten de Amerikanen te overtuigen dat 1942 te vroeg was voor zo'n grootschalige onderneming. Maar onder druk van de Amerikanen en ook de Russen om de Duitsers in het Westen onder druk te zetten werd een amfibische raid gelanceerd op een door de Duitsers verdedigde Franse haven. Deze raid op het havenplaatsje Dieppe in augustus 1942 was een militair fiasco. Daarentegen was het volgens veel historici en analisten een waardevolle ervaring in aanloop naar operatie Neptune.[11]

> 'Toch was het de geallieerden duidelijk dat voor de amfibische aanval op Frankrijk één militaire leider aangewezen moest worden'

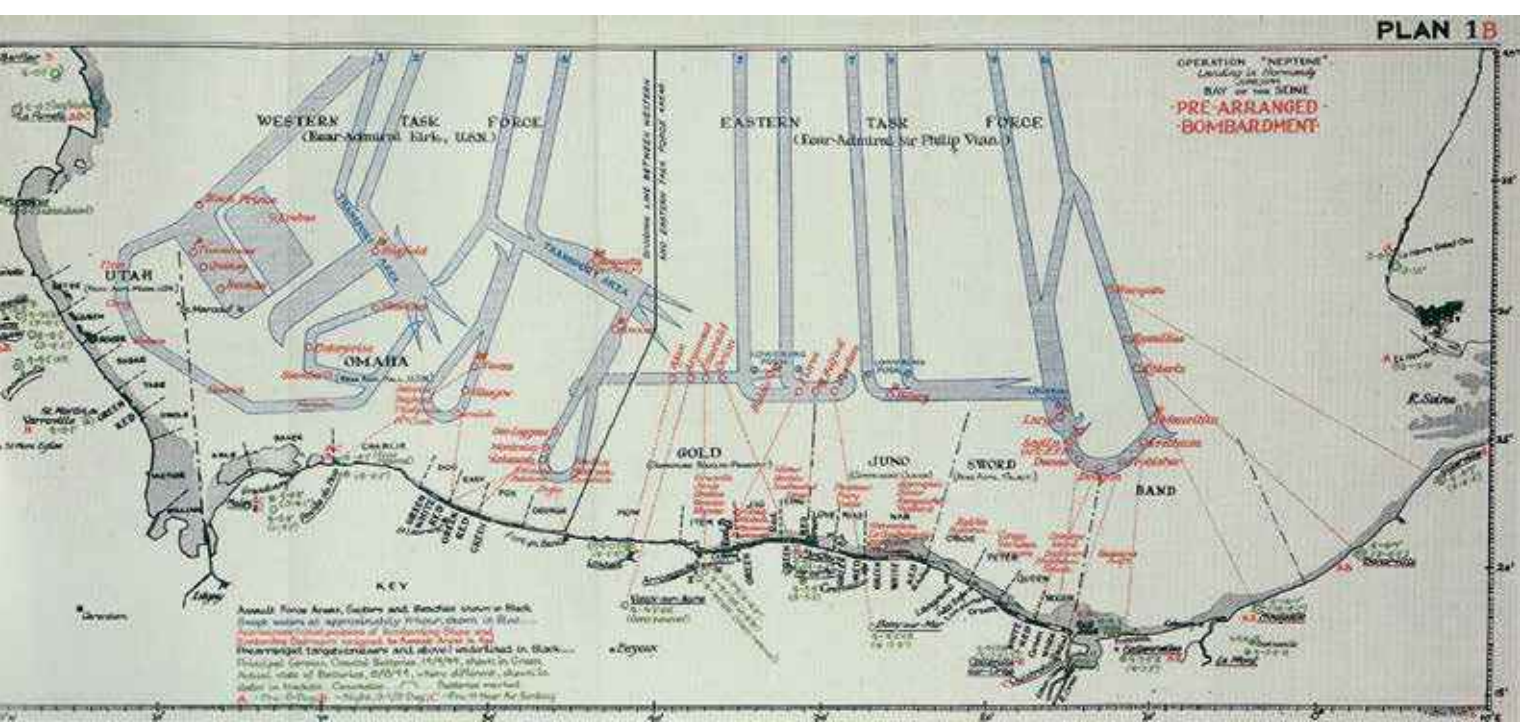
De geallieerde planners trokken na Dieppe de conclusie dat een grootschalige amfibische aanval alleen zou slagen als men heerschappij zou hebben in de lucht en op zee. Daarnaast ontbrak het de *landing force* aan specialistische vaar- en voertuigen. De tanks en pantservoertuigen konden door diverse problemen niet van het strand af komen, speciale vaar- en voertuigen waren nodig. Als aan deze voorwaarden niet voldaan kon worden zou een bestorming van de Duitse *Atlantikwall* kansloos zijn.
Nadat een rechtstreekse aanval op de Duitse verdediging van West-Europa voorlopig onhaalbaar werd geacht,

besloten de Britten en Amerikanen voor een indirecte benadering, door de Duitsers eerst in Noord-Afrika en daarna in Italië te verslaan. In november 1942 landden de Britten en Amerikanen in het door Vichy-Frankrijk gecontroleerde deel van Noord-Afrika. De amfibische aanval was een succes mede doordat het grootste deel van de *landing force* op een onverdedigde kust landde. De volgende krachtmeting was Sicilië. De geallieerden landden hier met opzet in het door de Italianen verdedigde deel van het eiland, waarmee ook deze amfibische aanval succesvol verliep. Wel schrokken de Amerikaanse en Britse generaals van de tegenstand van de twee Duitse divisies op het eiland. Deze was opvallend veel sterker dan de weerstand die men had ondervonden van Vichy-Fransen en Italianen. Het schrikbeeld van een goed georganiseerde en effectieve Duitse verdediging werd onderstreept bij de landingen op het Italiaanse vaste land; eerst Salerno en daarna Anzio. Tot twee keer toe bleken de Duitsers bijna in staat om de *landing force* binnen een week na de landing terug in zee te drijven. Wat betekende deze ervaringen voor een aanval op de *Atlantikwall,* waar de bekwame Duitse veldmaarschalk Erwin Rommel de verdediging zou voeren met doorgewinterde en ervaren Panzer-divisies tot zijn beschikking?

De planning van operatie Neptune

De gebruikte amfibische doctrine in de Middellandse Zee was overwegend Brits.[12] Met de ervaringen in dit gebied werden een aantal doctrinaire discussies beslecht. De nadelen van de Britse voorkeur voor nachtelijke landingen waren duidelijk geworden en de Amerikaanse voorkeur voor een landing bij daglicht kreeg de overhand. De coördinatie van lucht- en scheepsvuursteun werd zo eenvoudiger en daarmee effectiever. De *US Navy* en het *USMC* waren tijdens de FLEX-oefeningen al tot deze conclusie gekomen, de *US Army* ging aanvankelijk nog wel in de Britse gedachte mee maar liet deze los na ervaringen in de Middellandse Zee. Ook het principe van samenwerking tussen de krijgsmachtdelen – een onderdeel van zowel de Britse amfibische doctrine alsook het oude Amerikaanse amfibische denken van voor de FTP167– moest plaatsmaken voor het krachtiger concept van eenhoofdige leiding. Eenhoofdige leiding tussen krijgsmachtdelen is altijd een uitdaging geweest, tussen krijgsmachten is de uitdaging zo mogelijk nog groter. Toch was het de geallieerden duidelijk dat voor de amfibische aanval op Frankrijk één militaire leider aangewezen moest worden. Op het strategische niveau kwam deze leiding te liggen bij de Amerikaanse generaal Dwight Eisenhower. Hij had amfibische ervaring opgedaan bij Noord-Afrika, Sicilië en Salerno en verzamelde een team om zich heen van generaals en admiraals met dezelfde ervaring. Opvolgend-commandant werd de Britse luchtmacht-generaal Arthur Tedder, commandant van de *landing forces* was de Britse generaal Bernard Montgomery en de maritieme planner werd de Britse admiraal Bertram Ramsay. Allen kenden elkaar van ten minste één amfibische operatie in de Middellandse Zee.

Grootste zorg voor de geallieerde planners was de Duitse verdediging en vooral de Duitse reactie van veldmaarschalk Rommel. Gevreesd werd voor de Duitse tanks van de operationele reserve. Om de Duitsers op het verkeerde been te zetten ten aanzien van de ware intenties van de geallieerde landing in Normandië werd een grootscheeps misleidingsprogramma opgezet; operatie Bodyguard. Dit programma bestond uit meerdere operaties die allen tot doel hadden om het Duitse opperbevel het idee te geven



Het vuursteunplan van Operatie Neptune, onderdeel van Operatie Overlord.

dat een geallieerde invasie bij Calais plaats zou vinden en dat iedere andere landing als afleiding hiervan zou dienen. In totaal bestond Bodyguard uit zes grote en 36 ondersteunende misleidingsplannen.[13] Een van de belangrijkste onderdelen van Bodyguard was operatie Fortitude South. Deze operatie betrof de fictieve landing in Calais met een dummy invasieleger in Kent in Engeland en het gecontroleerd lekken van dit 'plan' via dubbelspionnen aan de Duitsers. Fortitude South speelde ook in op de aanname van Hitler en de meeste van zijn generaals dat de Amerikaanse generaal George Patton het bevel over de invasie zou voeren.[14] In werkelijkheid zou Patton met zijn leger pas in juli 1944 landen.

Eisenhower en Montgomery kozen voor een landing over vijf stranden. De landingsstranden waren verdeeld in twee Amerikaanse stranden, *Utah* en *Omaha beach*, twee Britse stranden *Gold* en *Sword* en een Canadees-Brits strand; *Juno beach*. Per strand moest op de eerste dag een divisie landen, met uitzondering van *Omaha beach* waar aan het einde van de eerste dag ook elementen van een tweede divisie geland moesten zijn. De divisies werden versterkt met ranger- en commando-bataljons die speciale opdrachten moesten uitvoeren. Op de flanken werden drie divisies parachutisten afgeworpen ter beveiliging van de hoofdaanval vanuit zee. De amfibische landing moest plaats vinden vroeg in de ochtend halverwege opkomend tij, zodat de Duitse strandobstakels zichtbaar zouden zijn voor de bootbestuurders en genie-teams van marine en landmacht, die de taak hadden deze obstakels op te ruimen. Met de landing bij daglicht kwam de nadruk in de planning te liggen op vuurkracht. Een voortdurende discussie onder de planners was de duur van dit vuursteunplan. Deze moest lang genoeg zijn om alle bekende doelen te neutraliseren, maar mocht niet te vroeg beginnen omdat dit de Duitsers te veel reactietijd zou geven.

'Het gevolg was dat de Canadese infanterie op Juno, maar vooral de Amerikaanse soldaten op Omaha-beach er in de eerste uren van de landing alleen voor stonden'

Gekozen werd voor een kortstondig, maar hevig bombardement vanuit de lucht en de zee – de planners gebruikten het woord *drenching fire.*[15] Nieuwe innovatieve technieken moesten de uitkomst bieden. De luchtmacht zou met behulp van radar precisiebombardementen uitvoeren. Slagschepen en zware kruisers werden per strand toebedeeld. Speciale landingsvaartuigen bewapend met raketten zouden het strand vlak voor de landing bestoken om zodoende mijnen en andere obstakels te vernietigen. Een heel scala aan speciale voertuigen was ontworpen om de infanterie op het strand te ondersteunen. Deze voertuigen waren een direct gevolg van de ervaringen van Dieppe. Ze waren ontwikkeld door een team onder leiding van de zwager van Montgomery, de Britse generaal Percy Hobart. De speciale voertuigen kregen de bijnaam *Hobart funnies*. Een van deze opmerkelijke *funnies* was de *duplex-drive* Sherman tank. Dit was een Sherman tank die was voorzien van een extra aandrijving voor in het water en die met een canvas opbouw drijfvermogen kreeg. De *duplex-drive* tanks zouden gelijk met de infanterie landen waardoor deze direct over tanksteun kon beschikken.



De Sherman A4-D4 DD (Duplex Drive) tank. Deze tank die was voorzien van een extra aandrijving voor in het water en kreeg met een canvas opbouw drijfvermogen. (wikipedia.org)

Het Amerikaanse opperbevel in Washington drong aan op het feit dat specialisten vanuit de Stille Oceaan zich met de amfibische planning gingen bemoeien. In het centrale deel van Stille Oceaan was het Amerikaanse *Navy/Marine Corps* team begonnen aan de *island-hopping campaign* waarbij door de Japanners bezette eilanden moesten worden heroverd. Na het heroveren van de Gilbert en Marshall-eilanden bezat men hier de kennis van het bestormen van een zwaar verdedigd strand. Door omstandigheden kwamen deze adviseurs pas in april '44 in Engeland aan. Zij schrokken van wat zij een gebrek aan vuurkracht vonden. Per landingsstrand waren slechts een of twee slagschepen beschikbaar, in totaal slechts zeven slagschepen voor vijf stranden. Een van de Amerikaanse admiraals noemde dit een 'misdaad'.[16] Maar het plan van Neptune was al in een vergevorderd stadium, meer slagschepen waren niet beschikbaar en Eisenhower had weinig oren naar goedbedoelde adviezen zo laat in de voorbereiding.[17]

Vanaf 1 juni ontmoette Eisenhower dagelijks met zijn staf om de beslissing voor D-Day te nemen. De geplande datum was 5 juni, maar door slecht weer werd dit uitgesteld naar 6 juni 1944. De weercondities waren marginaal, maar een volgende datum met dezelfde combinatie van opkomend tij in de vroege ochtend en voldoende maanlicht in de nacht zou pas weer in juli zijn. Eisenhower achtte zo'n uitstel tot juli te riskant en besloot dat de landing op 6 juni moest plaatsvinden. Na zijn besluit op 4 juni trok hij zich terug en schreef een brief waarin hij alle verantwoording op zich nam in geval van een nederlaag.[18] Zeker van zijn besluit was hij allerminst. Echter, een bijkomend voordeel van de weersomstandigheden was dat de Duitsers in hun weerbericht voor 6 juni schreven: 'Amfibische landing mogelijk, maar niet waarschijnlijk'.[19] Rommel ging op 5 juni naar Duitsland om daar de verjaardag van zijn vrouw te vieren.

In de vroege ochtend van 6 juni openden de oorlogsschepen het vuur op de Franse kust. Het zware geschut van de slagschepen en zware kruisers werd ingezet om de Duitse artilleriebatterijen verder landinwaarts uit te schakelen. Hierdoor kregen de *destroyers* met hun lichtere geschut de taak om de bunkers nabij de stranden te neutraliseren. Dit deel van de kustverdediging was in de nacht ook al gebombardeerd door de geallieerde strategische luchtmacht met de nieuwe radar techniek. Echter, de nauwkeurigheid van deze nieuwe en onbeproefde techniek liet te wensen over. Daarbij waren de maritieme planners bezorgd dat de luchtmacht het voorste deel van de invasievloot zou bombarderen. Het gevolg was dat de meeste bommen (ver) achter de kustverdediging neer kwamen. Bommen die hun doel wel raakten waren vaak te licht. Met name Amerikaanse eenheidscommandanten waren bezorgd dat de zwaarste bommen van de luchtmacht te grote kraters op het strand zouden maken waarin personeel zou kunnen verdrinken en voertuigen zouden verzakken.

De landingsvaartuigen met de raketten bleken eveneens onnauwkeurig te zijn, waardoor de meeste obstakels op het strand intact bleven.[20] De *duplex-drive* tanks hadden moeite met de weersomstandigheden. Daarbij werden ze te ver van het strand gelanceerd en te dicht in de buurt van andere *boatlanes*. Hierdoor zonken vele tanks voordat ze het strand konden bereiken.[21] Het gevolg was dat de Canadese infanterie op *Juno*, maar vooral de Amerikaanse soldaten op *Omaha-beach* er in de eerste uren van de landing alleen voor stonden. Succes hing op dit strand aan een zijden draadje. Het vuursteunplan dat kort, hevig en intens had moeten zijn en dat essentieel werd geacht voor succes had op dit strand nog geen half uur geduurd. Van het 'doordrenken' van de vijand was geen sprake. Hiermee stond *Omaha beach* in groot contrast met *Utah beach* waar de operatie bijna volgens het boekje verliep. Ook op de Britse stranden verliep de operatie voorspoedig, hier bewezen de speciale genievoertuigen van generaal Hobart hun nut.

Slot

Operatie Neptune, een van de meest complexe militaire operaties van de Tweede Wereldoorlog, kan een succes worden genoemd. Weliswaar waren niet alle geplande doelen op de eerste dag behaald en was de landing op *Omaha beach* bijna een mislukking, maar de geallieerden hadden op deze dag ruim acht divisies geland en de gevreesde snelle Duitse reactie met de tank-reserves bleef uit. De jarenlange voorbereiding had zich uitbetaald in een succesvolle *joint* en *combined* operatie. De geallieerden hadden een voet aan de grond in West-Europa, de bevrijding kon beginnen. De problemen die ontstonden tijdens de uitvoering waren niet het gevolg van een slechte doctrine, maar van de discussie hoe invulling te geven aan deze amfibische doctrine. Bij de tweede aanval op de *Atlantikwall* in november 1944 in Walcheren werden de geleerde lessen nogmaals in de praktijk gebracht.

De *Royal Air Force* bombardeerde de Duitse verdediging in Zeeland meerdere dagen voorafgaand aan de aanval. Vlak voor de landing bestookten tactische vliegtuigen met raketten de verdedigingswerken. Op zee lagen een slagschip en twee monitors met 15 inch kanons voor vuursteun. Speciale landingsvaartuigen met het geschut van *destroyers* aan boord landden tussen de infanterie om het duel aan te gaan met de versterkte bunkers. De fragiele *duplex-drive* tanks waren vervangen door in de Stille Oceaan beproefde Amerikaanse amfibische tractoren, door de Amerikanen Amtracs en de Britten Alligators genoemd.

De landing bij Walcheren werd een succes dankzij de juiste invulling van de FTP167. Daarmee speelde dit amfibische document een belangrijke rol in de bevrijding.

LTKOLMARNS R.A.J. (Rob) de Wit is in het verleden docent amfibische operaties geweest bij de Faculteit Militaire Wetenschappen van de NLDA. Op dit moment is hij werkzaam bij de Directie Plannen van de Defensiestaf.

Noten

1 Kennedy, Paul, *Engineers of Victory. The problem solvers who turned the tide in the Second World War*, Penguin Books Ltd., Londen (2013), blz. 242.
2 The Manual of Combined Naval and Military Operations (1913).
3 Murray Williamson & Allan R. Millett, *Military Innovation in the Interwar Period*, hoofdstuk 2; *"Assault form the sea : The development of amphibious warfare between the wars – the American, British, and Japanese experiences"*, Cambridge University Press, Cambridge (1996), blz. 62.
4 Kennedy, Paul, *Engineers of Victory. The problem solvers who turned the tide in the Second World War*, Penguin Books Ltd., Londen (2013), blz. 224.
5 Fergusson, Bernard, The Watery Maze. The story of combined operations. Collins, Londen (1961), blz. 41.
6 Murray Williamson & Allan R. Millett, *Military Innovation in the Interwar Period*, hoofdstuk 2; *"Assault form the sea : The development of amphibious warfare between the wars – the American, British, and Japanese experiences"*, Cambridge University Press, Cambridge (1996), blz. 59.
7 Joint Action of the Army and Navy (1927).
8 Churchill, Winston, *The Second World War, Vol II, Their Finest Hour.* Cassell & Co Ltd. (1949), blz. 217. Churchills richtlijn was; *"Enterprises must be prepared, with specially-trained troops of the hunter class, who can develop a reign of terror down these coasts, first of all on the "butcher and bolt" policy..."*.
9 Lewis, Adrian R. *Omaha Beach. A flawed victory*. North Carolina University Press, The Mill (2001), blz. 54.
10 In de Tweede Wereldoorlog gebruikte de Britse krijgsmacht de term *combined* voor *joint* operaties en *joint* voor *combined* operaties.
11 Yung, Christopher D., *Gators of Neptune. Naval amphibious planning for the Normandy Invasion*. Naval Institute Press, Annapolis (2006), blz. 28. Ibid. Lewis, blz. 57. Kennedy, blz. 231.
12 Lewis, Adrian R. *Omaha Beach. A flawed victory*. North Carolina University Press, The Mill (2001), blz. 69.
13 Latimer, Jon. *Deception in War*. John Murray Publishers, Londen (2001), blz. 205.
14 Rankin, Nicholas. *Churchill's Wizards. The British genius for deception 1914 – 1945*. Faber and Faber Ltd., Londen (2008), blz. 570.
15 Lewis, blz. 266.
16 Lewis, blz. 287.
17 Zaloga, Steven J., *Eisenhower*, Bloomsbury, Oxford (2011), blz. 27.
18 Kennedy, blz. 249.
19 Zaloga, blz. 31.
20 Kennedy, blz. 274.
21 Fletcher, David. *Swimming Shermans. Sherman DD amphibious tank of World War II*, Bloomsbury, Oxford (2006), blz. 22.

Column



Zo'n vijf jaar geleden vroeg het Europees Parlement me om wat advies voor een nieuwe maritieme strategie. Eén van mijn aanbevelingen toen was dat de Europese landen zouden samenwerken rondom de enkele vliegdekschepen die ons nog resten. Vliegdekschepen blijven onmisbare platformen, maar landen als Italië, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk vinden het steeds moeilijker voldoende schepen vrij te maken voor hun escorte. Die gezamenlijke Europese ontplooiing is nu een feit. Deense, Portugese en Britse oorlogsbodems trokken mee op met het Franse vliegdekschip Charles de Gaulle in de Rode Zee. Een kleine mijlpaal, maar de expeditie naar een volwaardige maritieme strategie voor die regio blijft nog lang uit.

De Rode Zee is van groot strategische belang voor Europa. Ze is nog steeds de belangrijkste maritieme poort tussen Azië en Europa. Toch zijn het vooral andere spelers die zich intussen rondom de loper van azuurblauw hebben genesteld. De Amerikanen hebben er doorgaans wel enkele oorlogsbodems liggen. Maar ook Washington botst nu op zijn grenzen. In de basis van Camp Lemonnier, Djibouti, loopt het aantal Amerikaanse militairen terug. Vandaag wordt er vooral gekeken naar hoe China er zijn aanwezigheid vergroot. Vlakbij de Amerikaanse basis in Djibouti heeft het een militaire uitvalsbasis gebouwd met ondergrondse bunkers en een landingsbaan voor helikopters.

'De Rode Zee is van groot strategische belang voor Europa. Ze is nog steeds de belangrijkste maritieme poort tussen Azië en Europa'

Peking houdt vol dat het slechts gaat om een 'steunpunt' of een 'depot', maar Chinese deskundigen hebben dozijnen studies gepubliceerd over hoe Djibouti zou kunnen bijdragen tot het beveiligen van Chinese overzeese belangen. Ook in de populaire verbeelding worden er mijlpalen verzet. Was het motto aanvankelijk dat China niet intervenieert in de interne aangelegenheden van andere landen, een Chinese *blockbuster*, getiteld 'Operatie Rode Zee', schiep recent nog het beeld van een uiterst assertief China, met marineschepen die in de Rode Zee raketten afvuren en elitetroepen die diep in het Afrikaanse binnenland terroristen opjagen. 'Aan alle terroristen', klonk het, 'dat jullie met jullie poten van Chinese burgers blijven!' De Chinese verzuchtingen doen dus allemaal opvallend Amerikaans aan.

Voorlopig blijft Peking in de regio vooral het verschil maken met leningen. In totaal heeft het voor ongeveer 25 miljard dollar aan krediet openstaan bij landen rondom de Rode Zee, krediet waarmee haveninfrastructuur wordt gebouwd die voor China zelf nuttig is. De Russen proberen nu ook te volgen, met een industriezone aan het Suezkanaal, verregaande economische en militaire samenwerking met Ethiopië en gesprekken over samenwerking met Somaliland. De belangrijkste strijd woedt tussen de regionale spelers, tussen Saudi-Arabië en Iran over Yemen, met de Turken die nu permanente militaire aanwezigheid hebben in Somalië en de Verenigde Arabische Emiraten die zowat overal aan de slag zijn met zakenmannen en militairen.

De situatie blijft daardoor gespannen, zeker omdat gewapende groepen herhaaldelijk reeds grote olietankers en andere schepen ter hoogte van de zeestraten hebben aangevallen. Europa lijkt daar niet meteen een antwoord op te hebben. Goed, we verkopen nog steeds wapens aan de regio en we hebben met de kleine vloot rondom de Charles de Gaulle opnieuw onze belangstelling getoond, maar dat is niet voldoende, zeker niet omdat we op economisch vlak de baan blijven ruimen en op diplomatiek vlak amper in tel zijn in bijvoorbeeld de burgeroorlog in Jemen of de politieke turbulentie in Soedan. Hopelijk luidt de missie rond de Charles de Gaulle in dat opzicht een keerpunt in.

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

LTKOLMARNS Jan Willem van Dijk, MPS, EMSD en LTKOLMARNS Manuel Thomeer, EMSD



(foto MCD/Eva Klijn)

Future Littoral Operating Concept

Maritiem-expeditionaire operaties in kustgebieden (de *littoral*) zijn complexe aangelegenheden. Amfibische operaties in WOII, het Falklands-conflict en *Iraqi Freedom* laten dit zien. Succesvol interveniëren kan door een goede coördinatie bij de inzet in vijf domeinen van het militair optreden (zee, land, lucht, ruimte en informatie). Een opponent kan in de *littoral* een relatieve sterkte in een domein uitbuiten, om de tegenstander (soms slechts tijdelijk en plaatselijk) de toegang te ontzeggen. Dit is al uitdagend voor de huidige maritiem-expeditionaire operaties in kustgebieden, laat staan in de toekomst.

Om in de nabije toekomst relevant te blijven heeft het CZSK met diverse stakeholders een nieuw joint gedachtengoed ontwikkeld en beschreven in het *Future Littoral Operating Concept*, kortweg FLitOC. Het FLitOC is inmiddels goedgekeurd door de Doctrine Commissie van CZSK en de schrijversgroep richt zich nu op het volgende document, dat de verdere doorvertaling voor het CZSK beschrijft. Dit tweede document, *Littoral Operations 2035,* is een functioneel concept en richt zich op drie typen gevechtsoperaties vanuit zee, namelijk Amfibische Operaties, Maritieme Strike Operaties en Maritieme Speciale Operaties. In dit artikel beschrijven we het gedachtengoed uit het eerste document, het FLitOC. Naast een korte omgevingsanalyse leest u hoe het dreigingsbeeld verandert en wat daarvan de invloed is op de kustgebieden waar het CZSK moet opereren. Vervolgens benaderen we de kustgebieden als veiligheidsecosysteem en benoemen we een aantal dynamieken binnen dit ecosysteem om vervolgens een succesmechanisme te presenteren waarmee effectief interveniëren mogelijk wordt. Vervolgens schetsen we negen ontwikkelpunten om in de toekomst succesvol invulling te geven aan die interventies. Als laatste beschrijven we kort de activiteiten die nog op stapel staan in het kader van de *Roadmap Mastering the Littoral* met een doorkijk naar 2035.

The littoral pressure cooker

De sterke groei in de ontwikkeling van kustgebieden en van interconnectiviteit van de bevolking zijn de grootste factoren van invloed op de ontwikkeling in de 21e eeuw. Het tempo van die groei en de mate waarin deze factoren elkaar en de wereld beïnvloeden is ongekend. Daarbij ontstaat een complexe mengvorm van, wat de scenario-analyses van het Eindrapport Verkenning uit 2010 typeer-

den als, 'multipolair' en 'fragmentatie'. Samenwerking tussen zowel staten als niet-statelijke actoren is daarbij steeds minder vanzelfsprekend. Hiermee stellen we vast dat de *littoral* als militair operatiegebied in hoog tempo complexer wordt.

De Nederlandse krijgsmacht zal ook in de toekomst succesvolle interventies moeten kunnen uitvoeren in *dense urban interconnected littorals*. De *littorals* fungeren namelijk als primaire verbinding naar wereldwijde handel waarbij Nederland veelal directe belangen heeft. Het diffuse dreigingsbeeld, de snelle technologische veranderingen, het veranderende karakter van conflicten, "littoralisatie" (toenemende verstedelijking en activiteit in kustgebieden), mondialisering, toename van lokale alsmede wereldwijde connectiviteit en de rol van het informatiedomein stelt de krijgsmacht voor forse uitdagingen. Alles bij elkaar noemen we dit de *littoral pressure cooker*.

Urbanisatie en 'littoralisatie'

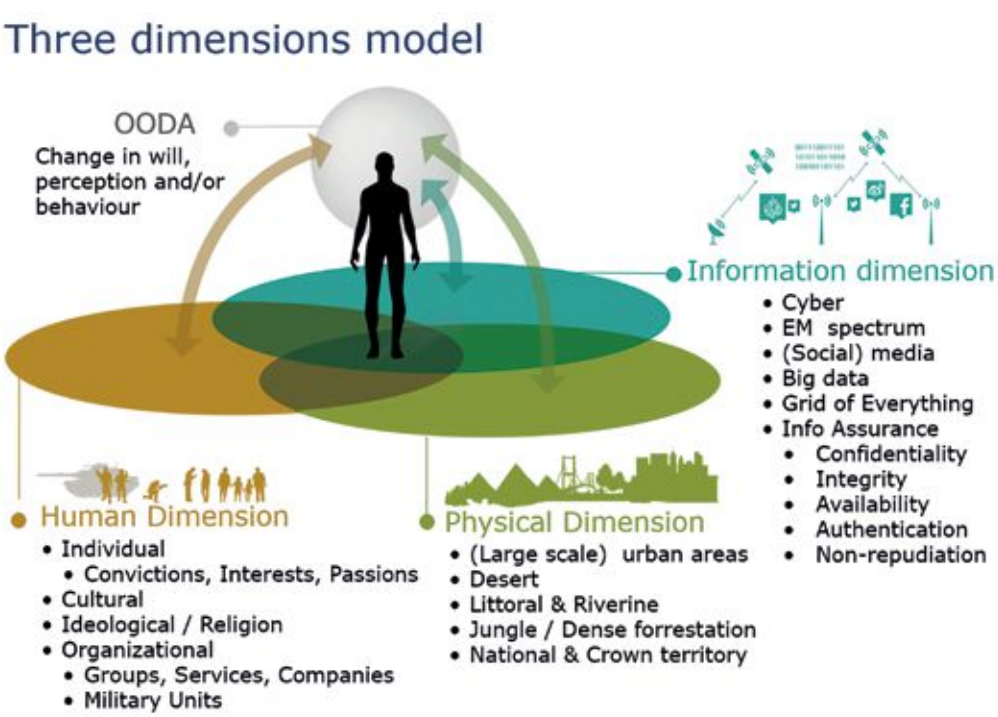
In de gordel van instabiliteit ontstaan in de komende 10 tot 15 jaar grote verschillen in demografische opbouw door een oververtegenwoordiging van de bevolking tussen de 18 en 25 jaar, zogenaamde *youth bulges*. Op zoek naar werk en een beter leven trekken wereldwijd steeds meer mensen naar steden, met name aan de kust en aan rivieroevers. De zelfredzaamheid van grote delen van de stedelijke bevolking is erg beperkt. Opeenhopingen en verstoringen in het ecosysteem van een metropool of megastad leiden vrij snel tot onoverzichtelijke situaties en rampen. Dit zal met name het geval zijn in snel groeiende, geürbaniseerde gebieden waar de veiligheidsstructuren niet effectief zijn. Het ontbreken van effectief democratisch gezag zorgt voor een aantrekkelijke voedingsbodem voor onder meer extremisten en criminelen. Om militaire eenheden in dergelijke veiligheids-ecosystemen effectief in te zetten is inzicht in de complexiteit van grootschalig geürbaniseerde gebieden noodzakelijk.

Globalisering

Met de term '*networked*' in '*urban, networked littoral*' onderscheiden we de verstedelijkte kustgebieden van nu met eerdere omschrijvingen voorafgaand aan de wereldwijde digitale revolutie. Elektronische verbindingen veranderen de digitale *footprint* van de steden. Steden zijn niet langer hoofdzakelijk verbonden met de rurale omliggende gebieden, maar ook met een mondiale diaspora en de wereldhandel. De snelle doorbraak van elektronische verbindingen betekent ook dat militaire operaties in stedelijke kustgebieden zich niet beperken tot de fysieke infrastructuur. Operaties moeten ook informatienetwerken omvatten. Het begrip van de omgeving moet daarom verruimd worden met cyberspace als een eigenstandig domein waar manoeuvres plaatsvinden. De combinatie van urbanisatie, connectiviteit en de overlap van netwerken zorgt dat opstanden versnellen, zoals gebeurde ten tijde van de Arabische Lente.

Toegenomen militair vermogen van opponenten

Een toenemend aantal actoren beschikt nu al over een militair vermogen minimaal gelijkwaardig aan dat van de NAVO. Daardoor zijn zij in staat om zowel tijdelijk en plaatselijk overwicht te krijgen op onze strijdkrachten. Om te vechten tegen een innovatievere, afwisselend regulier en irregulier optredende tegenstander is de *manoeuvre approach* essentieel. Een actor kan de toegang tot een gebied ontzeggen met *Anti-Access & Area Denial* (A2/AD)-middelen. Deze middelen zijn door technologische vooruitgang steeds eenvoudiger te verkrijgen. *Initial entry* operaties door de lucht, over land of vanuit zee zijn daardoor uitermate kwetsbaar. De toenemende ontwikkeling en verspreiding van rakettechnologieën vormen een additionele bedreiging voor naderingsroutes van een *Combined Joint Task Force* (CJTF). Ten slotte zijn actoren in staat om swarming-technieken en low tech middelen in te zetten om een CJTF aan te grijpen. De voornaamste



'Het 'Drielandschappenmodel', bestaande uit het fysieke, het informatie- en het menselijke landschap.

doelen hierbij zijn vliegdekschepen, onderzeeboten, bevoorradingsschepen en strategisch- en tactisch lucht- en zeetransport.

Potentiële opponenten zijn steeds behendiger en sneller in het beïnvloeden van perceptie, wil en gedrag. Deze beïnvloeding kan kenmerken hebben van militaire afschrikking en dwang, maar ook van asymmetrische gevechtsmethodes, *lawfare* en psychologische oorlogsvoering. De opponent kan bijvoorbeeld de urbane bevolking de toegang tot publieke voorzieningen en het vertrouwen daarin ontzeggen. Ook kan gewapend handelen worden gebruikt als beïnvloedingstactiek, zoals gerichte aanslagen, waarvan de interventiemacht de schuld krijgt. Dit ondermijnt de *goodwill* van de urbane bevolking en thuis-bevolking van de interventiemacht jegens de missie. De conclusie voor de toekomstige urbane operationele omgeving hieruit is tweeërlei. Enerzijds is er verhoogde kans op een opponent die effectief de perceptie van de lokale urbane bevolking kan beïnvloeden. Anderzijds is er een vergrote kans op een conflict, met de thuis-bevolking van de interventiemacht als doelgroep van *information warfare*.

'Het versterken van de resilience moet in de conflictfase een belangrijk onderdeel zijn van de exit strategy'

De *littoral* als veiligheidsecosysteem

Voorheen was militair optreden in ruimte geografisch af te bakenen. Nu bestaat er een onbegrensd aantal terreinen waar invloed op uit te oefenen is. Dit gegeven vraagt andere soorten interventies in het veiligheidsecosysteem van de *littoral*. We moeten de omgeving van de *littoral* gaan beschouwen als een dynamisch, levend systeem: een 'veiligheidsecosysteem'. Dergelijke ecosystemen kenmerken zich door netwerken met dynamisch evenwicht en veerkracht, oftewel '*resilience*'. Ecosystemen met veel *resilience* zijn zelf in staat om problemen op te lossen en schokken op te vangen. *Resilience* heeft echter een ondergrens. Bij overschrijding van deze grens raakt het ecosysteem beschadigd en kan het in extreme gevallen instorten, zoals gebeurt in een *failing* of *failed state*.

De geürbaniseerde *littoral* is geen statisch terrein maar een complex ecosysteem met stromen van mensen, geld, informatie, producten, bouwmaterialen, voedsel, water, brandstof en energie. Deze stromingen noemen we *flows*. Een *flow* kan stabiliseren of destabiliseren. Gelijke behandeling, integriteit en onderwijs- en economisch beleid stabiliseren. Ongelijke behandeling, corruptie, criminaliteit en een gebrekkig beleid destabiliseren. *Flows* manifesteren zich per definitie in de drie dimensies van het conceptuele 'Drielandschappenmodel' zoals geschetst in het Ascalon gedachtengoed van het *Land Warfare Centre*: het menselijke, fysieke en informatielandschap. Zo leidt de complexe *flow* van mensenhandel tot activiteiten in elk landschap:

- het fysieke landschap: bijvoorbeeld inrichting van verzamelpunten, opslagplaatsen, transportmiddelen, routes over land en zee, en de beveiliging van die routes;
- het informatielandschap: bijvoorbeeld gebruik van communicatiemiddelen voor overleg en afspraken, digitale banktegoeden en geldstromen, toepassing van informatie operaties om mensen die willen migreren te bereiken (social media);
- het menselijke landschap: dit gaat om beïnvloeding van de wil van mensenhandelaren en migranten. Afschrikking om te migreren door actieve messaging, of bijvoorbeeld het bieden van alternatieven en betere perspectieven in het thuisland.

Interventies in veiligheids-ecosystemen

Het doel van een interventie in een operatiegebied is om de *resilience* van het ecosysteem te herstellen en de bevolking het gevoel van eigenaarschap te geven van hun eigen situatie. Door aan de voorkant van een conflict de *resilience* van een ecosysteem te versterken, voorkomen we de escalatie naar de conflictfase. Hierdoor behoeden we ons voor inzet van kostbare en schaarse capaciteiten in de gewelddadige fase van een conflict. Het versterken van de *resilience* moet in de conflictfase een belangrijk onderdeel zijn van de *exit strategy*. Als de *resilience* van het ecosysteem namelijk niet snel op het juiste niveau komt, wordt de militaire interventie een kwestie van lange adem, terwijl we dat juist willen voorkomen.

Militaire interventies hebben helaas niet alleen positieve gevolgen voor een ecosysteem. De aanwezigheid van militaire eenheden heeft ook een aantal ongewenste destabiliserende *flows* tot gevolg. Grootschalige en langdurige militaire presentie in het ecosysteem van het operatiegebied verstoort dit fragiele systeem ingrijpend. Er ontstaat afhankelijkheid van de nieuwe militaire speler in het systeem, terwijl het einddoel (*end-state*) juist onafhankelijkheid is. Om verstoringen van het ecosysteem te minimaliseren hebben kortdurende interventies met een kleine *footprint* daarom de voorkeur.

Control by flow interdiction

Het succesmechanisme voor optreden in de *littoral* is '*control by flow interdiction*'. Het operatiegebied is een veiligheids-ecosysteem. Met diverse middelen om *situational awareness* op te bouwen brengen we dit systeem in kaart binnen de drie landschappen. Daarbij onderkennen we stabiliserende en destabiliserende *flows*, alsmede *flow-knots* (daar waar de stromen elkaar kruizen). Het samen met partners in hoog tempo aangrijpen van destabiliserende *flows* op die *flow-knots* stelt ons in staat onze controle op de veiligheidssituatie te vergoten. Hierbij maken we gebruik van een *whole of society approach*, die ons in staat stelt samen met de verschillende welwillende actoren te werken naar eenzelfde doel.

Voor het optreden in de *littorals* maken we nog steeds gebruik van *manoeuvre warfare* principes. Door toepassing van het succesmechanisme confronteren we een tegenstander in hoog tempo met onvoorspelbare dilemma's, tegelijkertijd in drie landschappen, waarop zij geen effectief antwoord hebben. Dit vraagt om gecoördineerde en snel opeenvolgende inzet van verschillende machts-

middelen in de drie landschappen zoals bijvoorbeeld economische sancties, diplomatieke druk of bijvoorbeeld militaire *soft-* of *hardpower*. Kortom, verschillende DIMEFIL[1]-instrumenten met effecten waar de opponent moeilijk gelijktijdig mee kan omgaan. Hierdoor breekt hun samenhang en verliezen ze de wil om acties door te zetten. Hierom vermijden we de voorspelbaarheid van een lineaire, sequentiële of gefaseerde benadering van operaties.

Tevens moeten we bij de toepassing van het succesmechanisme onze aanwezigheid continu afstemmen op de ontwikkelingen in het veiligheidsecosysteem in overleg met lokale en internationale partners. Lokale partners ondersteunen bij het herstel van de *resilience* van het ecosysteem (het lokaal eigenaarschap principe). Aanwezigheid op maat geldt voor alle drie landschappen, in alle domeinen en in alle geweldspectra.

Krijgsmachtbrede ontwikkelpunten

Om opponenten in de *littoral* effectief aan te grijpen moet de krijgsmacht diverse capaciteiten (door)ontwikkelen:

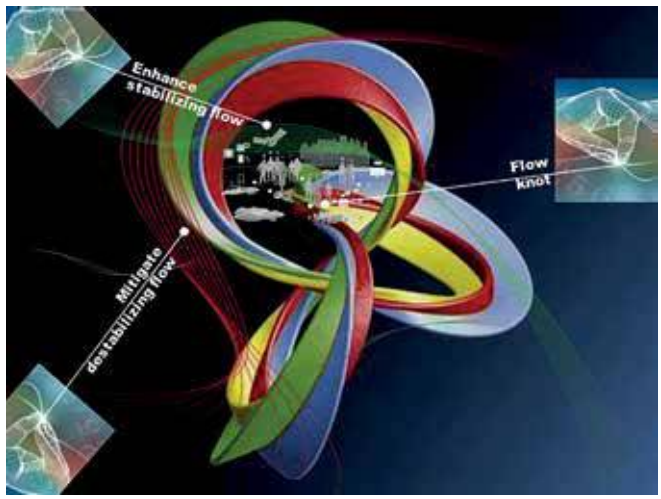
1) *Flat and fast C2* Om acties van kleine, zelfstandig opererende teams te kunnen synchroniseren met effecten van niet-militaire partners is een snelle en flexibele *command & control* (C2) structuur nodig, met zo min mogelijk niveaus. De beslissingsbevoegdheid ligt op het laagst mogelijke niveau (*mission command* 3.0).

2) Plug & play I3 capability concept Om effecten in de drie landschappen af te stemmen moet de C4I-structuur voorzien in connectiviteit en integratie met een snel wisselend breed pallet aan partners. De krijgsmacht moet daarom middelen en procedures ontwikkelen en partnerschappen aangaan die snel, adaptief en selectief alle belanghebbenden verbindt.

3) Closing the information loop en information dominance Door de versnelde technologische ontwikkelingen op het gebied van wapen-, sensor-, informatie- en commandovoeringsystemen valt de OODA-loop sneller te doorlopen. *Closing the information loop* betekent dat we niet alleen data uit alle beschikbare bronnen en van alle beschikbare partners van laag naar hoog in de organisatie kunnen brengen, maar ook gevalideerde informatie weer terug omlaag de organisatie in brengen. *Dominance* betekent echter ook dat we zelf effectief het informatielandschap kunnen beïnvloeden en de opponent de toegang tot (correcte) informatie ontzeggen.

4) *Winning the battle of perceptions* Om succesvol te kunnen zijn moeten we in staat zijn het menselijk landschap effectief te beïnvloeden, zowel in het ecosysteem, als in de thuislanden van de *force*. We moeten dus invloed hebben op alle elementen die het menselijk gedrag beïnvloeden.

5) Dispersed operations *Manoeuvre warfare* in een toekomstige littorale omgeving vereist inzet van een



De verschillende soorten 'flows' in een geürbaniseerde littoral operatiegebied.

samengestelde eenheid met elementen uit de FLitOC-*toolbox*. Deze eenheid zet militaire capaciteiten verspreid in over het gehele operatiegebied. Zo wordt massaliteit vermeden en kunnen capaciteiten worden ingezet als het operationeel wenselijk is. Deze kleine eenheden komen indien noodzakelijk bij elkaar om massa te creëren en beschikken over de noodzakelijke escalatiedominantie.

6) Scalable caveman Het basisconcept van FLitOC is het *dispersed* inzetten van autonome eenheden met een superieure informatiepositie. In een toekomstige *littoral* bestaat echter de kans dat de opponent informatietechnieken kan bestrijden, zelfs tot het niveau van een algehele *black-out*. In het concept van de *scalable caveman* blijven eenheden ondanks deze degradatie in staat om hun missie te volbrengen. Dit concept combineert adaptiviteit en schaalbaarheid van eenheden met de kennis en vaardigheden van het individu. Ook de technologie kan schaalbaar zijn: een arsenaal aan wapens en sensoren, waarvan enkele niet zichtbaar of te verstoren zijn. De *toolbox* van de *scalable caveman* berust op een juiste balans tussen *low tech* en *high tech* en redundantie in (C4I-)systemen.

7) Joint Littoral Manoeuvre Het optreden in de toekomstige *littoral* dwingt ons om meer nadruk te leggen op het snel opeenvolgend bereiken van effecten in de drie landschappen, vaak ook in samenwerking met snel wisselende partners. Dit noemen we het conceptuele deel van *Joint Littoral Manoeuvre* (JLM). In het fysieke landschap worden militaire effectoren vanuit *Forward Operating Bases* (FOB) geprojecteerd in het operatiegebied. Daarbij zijn ze soms niet direct herkenbaar. Dit manoeuvreren met kleine, zelfstandige eenheden is het fysieke deel van JLM. Het vereist een hoge tactische mobiliteit waarbij taakeenheden initieel divergeren (infiltratie), convergeren om de actie uit te voeren (concentratie) en vervolgens divergeren (exfiltratie). Het proces van fysieke JLM is cyclisch, waarbij infiltratie en exfiltratie de meest cruciale, maar ook meest kwetsbare fasen zijn.

8) *Sea basing* Operaties in een geürbaniseerde *littoral* zijn het best te faciliteren vanuit een FOB op het land



'Het optreden in de toekomstige littoral dwingt ons om meer nadruk te leggen op het snel opeenvolgend bereiken van effecten in de drie landschappen'.

of op de zee, bij voorkeur buiten het ecosysteem van de *littoral*. *Sea basing* voorziet in voorwaartse commandovoering, logistieke ondersteuning en manoeuvreondersteuning (helikopters, vaartuigen). Bij een operatie in de *littoral* heeft het gebruik van een *sea base* de voorkeur. Een *sea base* heeft weliswaar geen *footprint* in het ecosysteem, maar is kwetsbaar voor A2/AD-systemen. Bescherming van de *sea base* en haar aan- en afvoerlijnen is daarom cruciaal.

9) *Protective swarming* De actieve bescherming van onze eenheden neemt in belang toe, omdat we ze in kleinere verbanden *dispersed* inzetten. *Swarming* met kleine autonome, genetwerkte systemen is een techniek die daarbij wellicht mogelijkheden biedt, niet alleen in offensieve zin, maar ook als verdediging. Een doel wordt van alle kanten op een schijnbaar vormloze, maar gestructureerde manier aangevallen. Rondom kwetsbare locaties kunnen we bijvoorbeeld *low tech* drones gebruiken als beschermend schild.

Doorkijk naar 2035

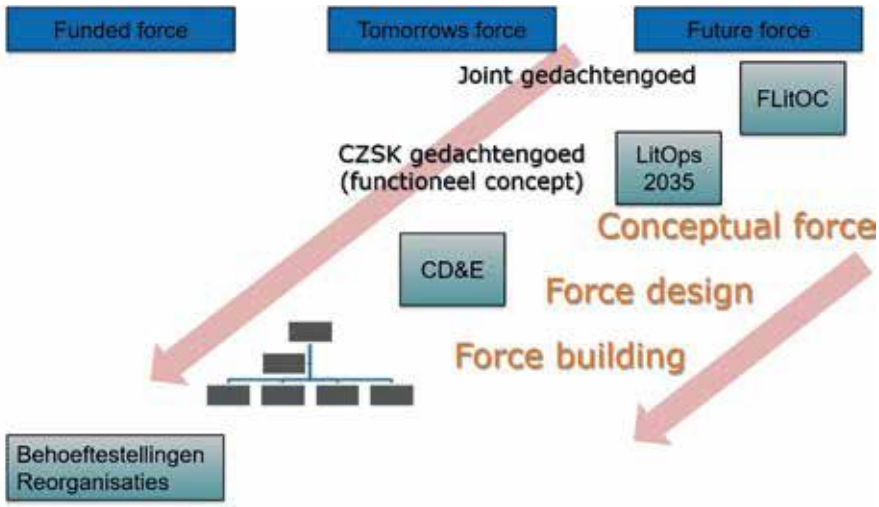
De huidige inrichting van CZSK is niet gericht op het toekomstig optreden in de *littoral*. Ondanks dat het FLitOC een raamwerk formuleert voor het toekomstig optreden van de Nederlandse krijgsmacht in de *littoral*, is een doorvertaling nodig voor het CZSK. De doorvertaling is complex, waarbij we zoeken naar de beste conceptuele oplossing. Maar het geheel van investeringen en programma's moet ook passen binnen de financiële kaders in lijn met de CZSK-ambitie. Concept en werkelijkheid moeten dus versmelten en dit leidt ontegenzeggelijk tot keuzes. De opgave is om deze keuzes goed te onderbouwen met de achterliggende gedachte om in de toekomst relevante gevechtskracht vanuit zee te blijven leveren in de *littoral*.

De huidige inrichting van CZSK is niet gericht op het toekomstig optreden in de *littoral*'

Het functioneel concept *Littoral Operations 2035* (LitOps2035) beschrijft deze doorvertaling voor CZSK. Het LitOps2035 beschouwt een drietal gevechtsoperaties vanuit zee : Amfibische operaties, Maritieme Strike Operaties en Maritieme SOF operaties. Alle drie de operaties grijpen in meer of mindere mate op elkaar in en versterken elkaar. LitOps2035 geeft met het beschrijven van de drie gevechtsoperaties mede richting (vanuit een *littoral* context) aan de ontwikkeling van concepten binnen de verschillende *maritime warfare functions* zoals bijvoorbeeld MCM, AAW en ASW.

Shaping is the new decisive. MCM, AAW en AAW. Ergens komen en vrij kunnen manoeuvreren, maar ook vanaf een afstand (ondersteunende) effecten brengen is binnen LitOps2035 voor alle drie de gevechtsoperaties vanuit zee belangrijk. Een amfibische taakgroep vaart in een *high threat* scenario niet zomaar meer het operatiegebied in en is afhankelijk van een breed pallet aan effectoren om wellicht een tijdelijk overwicht te creëren voor een *initial entry*. LitOps2035 leert ons dat dit alleen maar mogelijk is als we meer nadruk leggen op de *shaping* fase van de operatie. Het vinden en neutraliseren van Anti-Acces wapensystemen met gebruikmaking van bijvoorbeeld medium *recce*, SOF en Maritieme Strike is hierbij ondersteunend aan de *initial entry* operatie. Daarbij zijn er in toenemende mate onbemande en autonome systemen die moeten zorgdragen voor een vergrootte *Situational Awareness*.

Daarnaast is het in een A2/AD omgeving belangrijk om niet gezien te worden, of een signatuur te hebben die zo laag is dat het de vijand niet loont om daadwerkelijk te aanvatten. De door te ontwikkelen capaciteiten uit FLitOC geven hier al aanzet toe. Verspreid optreden verkleint signaturen en zorgt voor minder lonende doelen. Het-



Met het functionele concept LitOps2035 sluit CZSK de Concept Development *fase van de roadmap* Mastering the Littoral *af.*

zelfde geldt voor het gebruik van autonome systemen (en wellicht zelfs op een *"swarming"* manier). Een focus op onderwaterconnectoren biedt een antwoord op de meest kwetsbare fase van de amfibische operatie. Het daadwerkelijke succes van een operatie zou in de toekomst wel eens, nog meer dan nu, liggen in alles wat we nu *enablers* van de operaties noemen.

Met het schrijven van het functionele concept LitOps2035 sluit CZSK de *Concept Development* fase van de roadmap *Mastering the Littoral* af. Parallel hieraan is inmiddels de *Force Design* fase opgestart. Hierin stuurt CZSK op alle DOTMLPFI[2]- factoren om de feitelijk benodigde capaciteiten voor het *Operating Concept* te ontwikkelen. De *Force Design* fase speelt zich af op drie terreinen: (wetenschappelijk) onderzoek, operationele *concept development & experimentation* en de ontwikkeling van de operationele eisen voor toekomstig te verwerven materieel. Het spreekt vanzelf dat al deze processen goed op elkaar moeten ingrijpen hetgeen een mooie uitdaging is voor de projectgroep.

LTKOLMARNS J.W. (Jan Willem) van Dijk is momenteel Commandant van de Netherlands Maritime Special Operations Force en is initiatiefnemer en penvoerder van het FLiTOC. LTKOLMARNS E.E.R.M. (Manuel) Thomeer is Commanding Officer 2nd Marine Combat Group. Vanuit zijn vorige functie is hij belast met de regie over de roadmap 'Mastering the Littoral' en redactie van FLitOC.

Noten

1 DIMEFIL, instrumenten van macht: *Diplomacy, Information, Military, Economic, Financial, Intelligence and Law.*
2 Doctrine, Organisation, Training, Materiel, Leadership development, Personnel, Facilities and Interoperability.

CARTOON



Marina Horseling BA, Ab Bertholet MSc en KLTZ Arjan Zwaag



Het Luchtverdedigings- en Commandofregat Zr. Ms. Tromp. (MCD/Jasper Verolme)

Riskante risicobeslissingen door marine-professionals?

Een onderzoek naar denkreflexen en trainingsmogelijkheden

Sociaalwetenschappelijk onderzoek toont steeds opnieuw aan dat het menselijk brein niet alleen tot grootse prestaties, maar ook tot wonderlijke 'missers' kan leiden. Van dat laatste zijn denkreflexen of cognitieve *biases* vaak de oorzaak. In het proces van risicomanagement is er dan sprake van een risicoanalyse of risicobeslissing die gedeeltelijk of geheel irrationeel is. Het risicomanagement is daardoor minder effectief en efficiënt dan mogelijk en wenselijk zou zijn. Hierdoor kan er mogelijk meer onveiligheid ontstaan.

Een veiligheidskundig afstudeeronderzoek onder vlootbemanningen OPV/LCF gaf antwoord op de vraag welke denkreflexen daar kunnen optreden en welke aanknopingspunten dat biedt voor het curriculum van opleiding en training. Want waar de *human factor* een zwakke schakel blijkt, kun je wellicht proberen deze te versterken. Samen met haar onderzoeksbegeleiders van de Hogeschool Utrecht en Koninklijke Marine doet de onderzoekster hier verslag van de resultaten.

Risicomanagement aan boord: averij en brand

Bij hun dagelijkse beroepshandelingen nemen bemanningsleden regelmatig risicobeslissingen, waarvan de

meeste niet direct met gevechtshandelingen te maken hebben. Wat is het risico, hoe groot is de kans van optreden en wat moet er in een bepaalde situatie gebeuren? Voor dit onderzoek zijn mogelijke situaties van averij en brand aan boord als exemplarische casussen gekozen.

Onderzoeksopzet

Bemanningsleden OPV/LCF volgen voordat zij aan boord mogen een intensieve militaire opleiding. Het idee van deze opleiding is dat een militair bij het nemen van een risicobeslissing teruggrijpt op de in de opleiding aangeleerde procedures. Bij het nemen van een risicobeslissing onder druk zou een bemanningslid een bepaalde herkenning hebben. Hierdoor weet hij welke handelingen hij moet uitvoeren. Bij directe gevechtshandelingen is dit wenselijk gedrag, maar bij de casussen averij en brand draait het om het volgen van procedures én rationeel blijven nadenken. Bij het volgen van procedures kunnen verschillende vormen van denkreflexen (Engels: *cognitive biases*) optreden. Dit zijn systematische afwijkingen in het brein ten opzichte van de rationaliteit. Met andere woorden: bemanningsleden doen aannames die het proces van veiligheidskundig risicomanagement kunnen verstoren. Ze vormen obstakels binnen het besluitvormingsproces.

'Welke denkreflexen vertekenen de risicobeslissingen van bemanningsleden OPV/LCF?'

Om bemanningsleden effectiever, efficiënter en veiliger te laten werken kent de marine *Crew Resource Management* (CRM). Op deze manier worden denkreflexen binnen de marine onderkend en probeert men het gedachtegoed van de reflectieve marine-professional te trainen. In dit kader is dit onderzoek geïnitieerd, met als doel inzicht te krijgen in de denkreflexen die spelen bij marine-professionals.

De casussen averij en brand zijn voor dit onderzoek uitgekozen, omdat ieder bemanningslid handelingen voor het verhelpen van averij en de bestrijding van brand moet kunnen uitvoeren. Dit geldt ongeacht rang of functie aan boord van een OPV/LCF. Daarnaast moeten bemanningsleden in deze situaties veel risicobeslissingen nemen waar denkreflexen kunnen opspelen.

Om te onderzoeken welke denkreflexen bij deze casussen spelen, is een test ontwikkeld. De input voor de test en de mogelijke denkreflexen zijn geïdentificeerd door het uitvoeren van een vooronderzoek in de vorm van interviews. De test is afgenomen bij 123 bemanningsleden en bestond uit een zevental dilemma's waarin de bemanningsleden een keuze kregen voorgelegd. De twee antwoordmogelijkheden op de vraag 'Wat doet u hier?', bestonden telkens uit één antwoord waarin een denkreflex zat verwerkt en één meer rationeel antwoord. Op deze manier wordt achterhaald of een bemanningslid gevoelig is voor denkreflexen in de beoordeling van een situatie. De uitkomsten van de test geven weer welke denkreflexen het nemen van risicobeslissingen door bemanningsleden OPV/LCF vertekenen. Dit is ongeacht of iemand volgens de procedure een juiste beslissing neemt of niet (Horseling, 2018).

Theoretische achtergrond

Risicomanagement maakt deel uit van het dagelijks werk van talrijke professionals. Hun risicobeslissingen zijn gericht op het vergroten van de veiligheid en het beperken van mogelijke schade. In de afgelopen decennia heeft het denken in risico's en het beheersen ervan een sterke ontwikkeling doorgemaakt. De professionalisering van het risicomanagement leidde ertoe dat er steeds betere protocollen en tools kwamen. De mens echter, '*the human factor*', bleef bij alle vernieuwingen de zwakke schakel binnen het risicomanagementproces (afb. 3). Het menselijk brein werkt niet altijd optimaal mee om de soms complexe taken binnen het risicomanagement tot een goed einde te brengen (Simon, 1984; Bertholet, 2016).

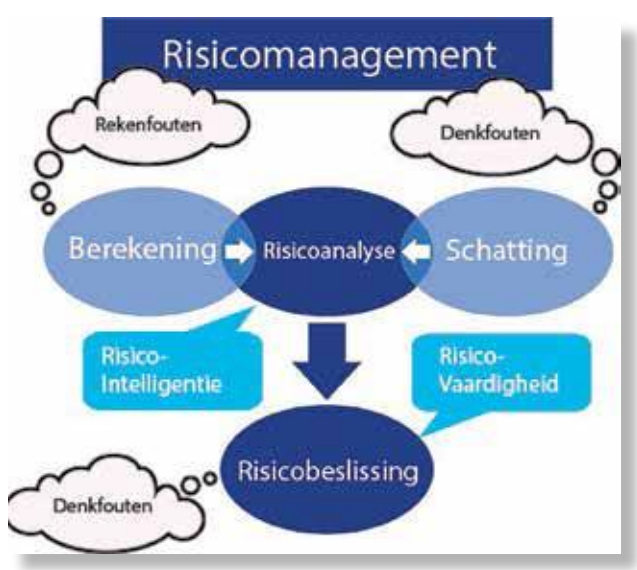

Vraag 5.

Uw schip vaart op de Noordzee. U passeert een dagverblijf op het moment dat er gepraaid wordt dat daar brand is. Er zijn geen collega's in de buurt. Daarnaast zijn er geen werkende ademluchtsets beschikbaar.

U ziet dat op een paar meter afstand van u binnen de rookgrens een collega bewusteloos ligt. Wat doet u?

- ☐ Uw collega weghalen, zijn leven ligt in uw handen.
- ☐ U kunt niets doen, uw collega ligt in de rookgrens.

Afbeelding 2. Vraag 5 van 7[1] uit de test risicobesluitvorming voor bemanningsleden OPV/LCF (Horseling, 2018).



Afbeelding 3. Procesmodel risicobesluitvorming in het veiligheidsdomein (Bertholet, 2016).

Het vereenvoudigde procesmodel van risicomanagement onderscheidt twee fasen: risicoanalyse en risicobeslissing. De analyse is nodig om te bepalen wat de dreiging van een bepaald risico inhoudt. Anders gezegd: hoe groot is de potentiële schade en hoe groot is de kans dat het risico zich manifesteert? Soms kan het risico worden berekend, soms kan het alleen worden ingeschat. In beide gevallen betreft de analyse een rationele activiteit, waarbij vooral het cognitieve vermogen wordt aangesproken, de zogenoemde risico-intelligentie. Op basis van de risicoanalyse moet vervolgens een beslissing worden genomen of ingrijpen mogelijk en nodig is, en hoe de best mogelijke interventie er uitziet. Het vermogen om op basis van een risicoanalyse een effectieve en efficiënte risicobeslissing te nemen wordt risicovaardigheid genoemd. Het product van risico-intelligentie en risicovaardigheid is risicocompetentie: RI x RV = RC. Dit is de professionele competentie die moet worden bevorderd om tot betere risicobeslissingen te komen. (Bertholet, 2016)

Het probleem dat zich nu met *the human factor*, of nog preciezer met *the human brain* voordoet, is dat de juiste, meest rationele analyses en beslissingen soms uitblijven, doordat denkreflexen in de weg zitten en ons afleiden. In onderzoeken binnen de sociale psychologie en de gedragseconomie is het bestaan van tientallen denkreflexen aangetoond: 'systematische afwijkingen ten opzichte van de rationaliteit, van het optimale, logische, verstandige denken en gedrag' (Dobelli, 2012). Voor het veiligheidskundig risicomanagement zijn elf veel voorkomende reflexen geïdentificeerd, verdeeld over de analyse- en de beslissingsfase (Bertholet, Nieveen & Pepin, 2018).[2]

Een goede verklaring voor de moeite die ons brein heeft met risicobeslissingen is te vinden bij twee prominente onderzoekers: Kahneman (2012) en Simon (1984). Een mogelijke oplossing komt bij een derde vandaan: Gigerenzer (2014). Kahneman ziet het probleem in de samenwerking tussen onze twee hersensystemen. Het snelle, intuïtieve systeem I en het langzame analytische systeem II. Omdat je niet bij iedere handeling en beslissing uitgebreid kunt nadenken, automatiseren we de meeste handelingen. Slechts bij een klein percentage nemen we uitgebreid de tijd om via systeem II tot een evenwichtige rationele keuze te komen. Veel handelingen hebben we in de loop van de tijd ook geautomatiseerd. Denk aan fietsen of autorijden, en ook aan veel routinematige beroepshandelingen. Wat er mis gaat is dat de paden die in onze hersenen tussen beide systemen worden aangelegd soms doodlopen. Daardoor doen we bepaalde dingen routinematig waarbij we net iets beter zouden moeten nadenken. En denken we soms te lang na, waar een snelle kordate beslissing nodig is.

Simon verklaart met zijn concept van *bounded rationality* (beperkte rationaliteit) waarom menselijke risicobeslissingen vaak irrationeel zijn, minder effectief en minder efficiënt dan we zouden verwachten. Dat is in de eerste plaats omdat veel risicobeslissingen onder grote tijdsdruk plaatsvinden. Daarnaast moeten risicoanalyses en daarmee risicobeslissingen haast per definitie worden genomen op basis van beperkte informatie, zowel kwantitatief en kwalitatief. Een derde oorzaak is in Simons theorie de gebrekkige werking van het menselijk brein. Met dat laatste sluiten Kahneman en Simon bij elkaar aan. Gigerenzer is het met de probleemanalyse van de twee anderen eens. Kahneman en hij verschillen alleen fundamenteel van mening over de vraag of er iets aan te doen is, en zo ja wat.

Waar Kahneman erg pessimistisch is, denkt Gigerenzer dat je met gerichte trainingen een nieuwe 'mentale snelkoppeling' tussen de twee hersensystemen kunt aanbrengen, een zogenoemde heuristiek. Daarmee verdwijnt het probleem weliswaar niet en verandert ook de werking van de hersenen niet. Wat er wel mee bereikt kan worden is dat voor een specifiek takenpakket aan beroepshandelingen een rationeler besluitvormingspad kan worden aangelegd. Onderzoekers aan de Eindhoven School of Education (TU/e) werken momenteel aan ontwerprichtlijnen voor trainingen op basis van deze gedachte. Onderzoek van studenten van het Instituut voor Veiligheid van de Hogeschool Utrecht, brengt tegelijkertijd in kaart op welke manier de problematiek rond risicobesluitvorming in een groot aantal organisaties binnen het veiligheidsdomein speelt.

Resultaten

Uit het onderzoek zijn een aantal denkreflexen naar voren gekomen. Risicobeslissingen omtrent averij/brand van bemanningsleden OPV/LCF worden met name vertekend door de *authority bias*, de *overconfidence bias* en de *availability bias*.

De *authority bias* is een denkreflex waarbij een bemanningslid ervan uitgaat dat een (hiërarchisch) hoger geplaatste per definitie een betere risicoanalyse maakt. Hiërarchie speelt een belangrijke rol bij de marine en dat bleek zoals verwacht uit dit onderzoek. De *overconfidence bias* is een zelfoverschattingsreflex. Voor bemanningsleden betekent dit dat zij de gevolgen van risico's onderschatten door bijvoorbeeld de heersende *can-do* mentaliteit. De *can-do* mentaliteit is wat militairen doorgaans onderscheidt. *Can-do* is cruciaal als het er écht om gaat, in bijvoorbeeld gevechtssituaties. Echter, deze *mindset* kan ook leiden tot zelfoverschatting. In het voorbeeld van afbeelding 2 kan dit zijn dat een militair besluit de ruimte zonder ademluchtset binnen te gaan. In de regel is de kans op zelf veilig weer naar buiten komen minimaal, zeker samen mét een gewonde of bewusteloze collega. De *availability bias* is tot slot een reflex waarbij bemanningsleden afgaan op de informatie die het meest recent beschikbaar is gekomen of die de meeste impact heeft. Informatie die later binnenkomt en die gevolgen kan hebben voor de risicoanalyse wordt hierbij niet meer meegenomen. Geïnformeerde beslissingen kunnen door de availability bias minder goed worden genomen.

Een combinatie van de verschillende denkreflexen kan ook voorkomen en zou bijvoorbeeld kunnen betekenen dat risicobeslissingen worden genomen met vertrouwen in de risicoanalyse van een hiërarchisch hogergeplaatste, al is die analyse mogelijk mét of door incomplete infor-

matie tot stand gekomen. Bij het daadwerkelijke handelen wordt vervolgens het eigen kunnen overschat. De complexe en problematische aard van denkreflexen in het werkveld van bemanningsleden OPV/LCF komt daarin nadrukkelijk naar voren (Horseling, 2018).
In de praktijk zijn ook factoren als werkdruk of situationele stress van invloed op het nemen van beslissingen. Bij de test was voor de bemanningsleden geen sprake van druk of stress, zoals dat in de beschreven situaties wel zou zijn. De hier beschreven denkreflexen komen dus voor in een denkbeeldige situatie. In de ervaring van het Bureau Maritieme Teamtrainingen en Toegepast Leiderschap (MTTL) met teamtrainingen krijgen de begeleiders vaak de indruk dat opdrachten voor het team een 'wedstrijd' zijn. Dit is opmerkelijk, omdat teams in veel gevallen ruim de tijd kunnen nemen om over de opdracht na te denken en deze uit te voeren. Meer tijd nemen, betekent de mogelijkheid om meer denkkracht in te zetten en zo een risicobeslissing rationeler te kunnen nemen. Deze insteek en het bewust opleiden en trainen op risicobeslissingen mét de kennis uit dit en andere onderzoeken, zijn een mogelijke volgende stap binnen de lerende organisatie die het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) graag wil zijn.

Aanbevelingen

De belangrijkste aanbeveling is het voortdurend trainen op denkreflexen en hoe hiermee om te gaan als bemanningslid OPV/LCF. Enerzijds betekent dit het creëren van bewustzijn over denkreflexen en anderzijds het trainen van betere snelkoppelingen (heuristieken) in praktijksituaties. Een voorbeeld is het meegeven aan bemanningsleden dat zij vaak meer denktijd kunnen nemen dan ze geneigd zijn te doen. Op deze wijze wordt er meer denkkracht ingezet om een rationelere risicobeslissing te nemen. Het rationele denken bij bemanningsleden kan zo worden gestimuleerd en getraind, voor de specifieke situaties waarin het nodig is. Lopend onderzoek aan de TU/e is gericht op het ontwikkelen en testen van trainingsinterventies op dit gebied. Daarbij gaat het om generieke ontwerprichtlijnen voor specifieke praktijksituaties waarbij in de risicoanalyse beter nagedacht wordt. Het gevolg hiervan is dat er in de beslissingsfase sneller, adequater en veiliger gehandeld kan worden. Een tweede aanbeveling is het inhoudelijk inbedden van de trainingen in risicobeslissingen in het 'corporate curriculum' van de lerende organisatie. Bijvoorbeeld in de trainingen op het gebied van CRM om het zo samen op te laten trekken. Tot slot wordt een vervolg op het onderzoek aanbevolen, om de opbrengsten te versterken. Niet alleen bij bemanningsleden OPV/LCF, maar ook binnen andere onderdelen van CZSK kan aandacht voor denkreflexen in trainingen tot een professionalisering en daardoor tot kwaliteitsverbetering leiden.

Implementatie

Het platform Leiderschap CZSK besloot in december 2012 dat CRM binnen de Koninklijke Marine (KM) de standaardmethode is voor het opleiden en trainen van niet-technische vaardigheden. CRM kent verschillende definities. Bijlsma (2013) komt met zijn definitie het dichtst bij wat feitelijk gebeurt in CZSK CRM trainingen en opleidingen: 'het professionaliseren van gedragsvaardigheden van het team om de effectiviteit te verbeteren.' In CRM-taal heten de gedragsvaardigheden de niet-technische vaardigheden. Een andere definitie, tevens gehanteerd door het CZSK is die van de *US Navy*. Deze beschrijft CRM als '*Effective use of all available resources by individuals and teams to safely, effective and efficient accomplish the mission or task'*. De definities op het gebied van CRM geven inzicht in de relatie tussen dit onderzoek en CRM.

'De belangrijkste aanbeveling is gericht en voortdurend trainen op denkreflexen en hoe hiermee om te gaan als bemanningslid OPV/LCF'

De staf van Opleidingen Koninklijke Marine (OKM) en Bureau Maritieme Teamtrainingen en Toegepast Leiderschap (MTTL) hebben in 2014 een implementatieplan geschreven (Staf OKM & MTTL, 2014). Vóór 2014 verzorgde elke KM-school en opwerkinstantie (*Sea Train Command* en *Marine Train Command*) het opleiden en trainen vanuit zijn eigen methodiek.

De uitkomsten van dit onderzoek zijn opgenomen in instroom- en doorstroomopleidingen van de School voor Maritieme Vorming, Bedrijfsvoering en Onderwijs (SMVBO). Elke militair komt meerdere keren in zijn carrière naar het SMVBO om deel te nemen aan een leiderschapsmodule in de leerlijn CRM. Zowel in deze leerlijn als in functieopleidingen kan de implementatie van dit onderzoek leiden tot meer bewustzijn in de *biases* binnen de marinecultuur. In het gebruikte CRM-model zijn er specifiek twee niet-technische vaardigheden die van deze bevindingen profiteren: *Decision Making* en *Leadership*. Echter, we moeten wat voorzichtig zijn met generaliseren. Deze uitkomsten richten zich specifiek op bemanningsleden van de varende vloot.

Vervolgonderzoek zou moeten uitwijzen of deze bevindingen ook gelden in andere CZSK-domeinen zoals die van de Mariniers of onderzeebootbemanningen en in de context waarin zij opereren. Welke denkreflexen vertonen zij en op welke manier verschillen zij met die van de bovenwatervloot? De trainingen kunnen dan specifieker worden ontwikkeld voor deze groepen wanneer ook deze denkreflexen helder zijn. Ideeën op dit moment zijn om trainingssituaties te onderzoeken in bijvoorbeeld simulatoren en oefenscenario's.

Marina Horseling BA is Integraal Veiligheidskundige, opleider/ontwikkelaar veiligheidsopleidingen Railcenter. Ab Bertholet MSc is docent/onderzoeker Hogeschool Utrecht en Technische Universiteit Eindhoven. KLTZ Arjan Zwaag is Hoofd Maritieme Teamtraining en Toegepast Leiderschap (MTTL).

→

Referenties

- Bertholet, A. (2016). Risico-intelligentie en risicovaardigheid van professionals in het veiligheidsdomein. Problemen bij het nemen van risicobeslissingen door denkfouten en beperkte gecijferdheid. *Ruimtelijke Veiligheid en Risicobeleid, 7* (22), 60-74.
- Bertholet, A. (2017). *Risicomanagement en denkreflexen bij veiligheidsprofessionals*. Educatieve video (8:36). https://youtu.be/359dTqGhNdA.
- Bertholet, A., Nieveen, N., & Pepin, B. (2018). Risk Competence Training Intervention with Airport Security Professionals. *UAS Journal,* Special Issue EAPRIL 2018. https://uasjournal.fi/in-english/risk-competence-training-intervention-airport-security-professionals/.
- Bijlsma, T. (2013). *Crew Resource Management.* Deventer: Vakmedianet.
- Dobelli, R. (2012). *De kunst van het heldere denken. 52 denkfouten die je beter aan anderen kunt overlaten.* Amsterdam: De Bezige Bij.
- Gigerenzer, G. (2014). *Risk Savvy: How to Make Good Decisions?* New York City: Viking.
- Horseling, M. (2018). *Op weg naar de Reflectieve Marine-Professional?: Een onderzoek naar cognitieve biases bij het nemen van risicobeslissingen door bemanningsleden OPV/LCF van de Koninklijke Nederlandse Marinevloot*. Utrecht: Hogeschool Utrecht.
- Kahneman, D. (2012). *Ons feilbare denken.* Amsterdam: Uitgeverij Business Contact.
- Simon, H.A. (1984). *Models of Bounded Rationality and Other Topics in Economics*. Cambridge MA: MIT Press.
- Staf OKM, MTTL. (2014). *Nota 2014001281.* Den Helder: CZSK.

Noten

1 Toelichting bij het voorbeeld in de afbeelding: er was geen sprake van een goed of fout antwoord. Ook andere opties zoals het luiden van een Loud Vocal Alarm of het laten komen van hulp zijn in deze situatie mogelijkheden. Respondenten hadden binnen de test de mogelijkheid om een zekerheidsgraad aan te geven bij het gegeven antwoord evenals de mogelijkheid om in een invulveld een ander antwoord op te schrijven. Steekproefsgewijs waren in de resultaten geen andere antwoorden dan de twee gegeven opties te zien. Dit op zichzelf geeft ook een denkreflex weer: de availability bias. Respondenten zijn over het algemeen van de twee voorgestelde opties uitgegaan. Daarnaast richtte dit onderzoek zich specifiek op het voorkomen van denkreflexen en niet op hoe respondenten een bepaalde procedure wel/niet uitvoeren. De uitkomsten uit dit onderzoek kunnen ook niet met die doeleinden worden geïnterpreteerd

2 Deze video geeft een kort overzicht van de elf denkreflexen die de risicobesluitvorming in het veiligheidsdomein belemmeren: https://bit.ly/2V6lrk4

ADVERTENTIE



Beschrijvingsbrief 2019

De Beschrijvingsbrief 2019 geeft inzicht in de relatie tussen de doelstellingen, plannen, activiteiten, begroting en resultaten van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren (KVMO). Hierbij wordt teruggekeken naar 2018 en vooruitgeblikt naar 2019 en verder.
In hoofdstuk één is in het statutaire jaarverslag een terugkoppeling op de drie statutaire doelstellingen van de vereniging opgenomen. Hoofdstuk twee omvat het secretarieel jaarverslag, waarin de bestuurlijke samenstelling en staat van de vereniging wordt beschreven. In het derde hoofdstuk zijn de bestuurlijke activiteiten, inclusief die van de afdelingsbesturen, beschreven.
Hoofdstuk vier gaat in op de plannen voor het huidige jaar, hoofdstuk vijf gaat in op de begroting van 2019. In het laatste hoofdstuk zijn de statutaire personele wijzigingen van het hoofdbestuur opgenomen. Het gevoerde financiële beleid en de financiële verantwoording over 2018 zijn vanaf medio april 2019 voor leden op te vragen bij het secretariaat. Zie voor de data waarop de Beschrijvingsbrief door de afdelingen wordt behandeld de website van de KVMO.

Hoofdstuk I
Statutair Jaarverslag 2018

1.1 De Zeemacht

De KVMO heeft zich met gevraagd en ongevraagd advies aan beleidsmakers, politici en andere besluitvormers onverminderd ingespannen om bij te dragen aan een goede positie voor de zeemacht en, via de GOV|MHB, voor de gehele defensieorganisatie.
De samenwerking met de andere officierenverenigingen is in 2018 voortgezet, zodat namens de gezamenlijke officierenverenigingen (bestaande uit KVMO, GOV|MHB, KVNRO en NOV) een krachtig geluid kon worden afgegeven.
De samenwerking met de NOV, binnen de GOV|MHB, verloopt in een collegiale en goede sfeer en werpt zijn vruchten af.



Voorzitter KVMO in het NOS-journaal van 20 maart 2018 over de leegloop bij het Korps Mariniers vanwege de voorgenomen verhuizing van de marinierskazerne naar Vlissingen. (still uit video)

De werkgroep Defensiebeleid en Krijgsmacht (DenK), sinds 2016 integraal opgenomen binnen de GOV|MHB, heeft zijn nut en waarde meer dan bewezen door de intensieve contacten met de media. Ondanks de zeer nuttige bijdrage van de denktank aan beide voorzitters blijft het lastig om KVMO-leden te enthousiasmeren voor deelname aan DenK-GOV. Actieve KVMO-leden binnen de denktank zijn essentieel om de marine problematiek en onze denk- en werkwijze duidelijk voor het voetlicht te brengen.
De KVMO en GOV|MHB hebben ook in 2018 veelvuldig gesproken met journalisten en Kamerleden. Daarnaast zijn er brieven geschreven aan de Vaste Commissie Defensie en is er aan diverse rondetafelgesprekken deelgenomen waaronder over de Defensienota 2018.

1.2 De zichtbaarheid

De KVMO is het afgelopen jaar in de (sociale) media zeer actief geweest. Dit heeft zij gedaan door zowel het '*pushen*' van berichten maar óók door het benaderen van journalisten. In paragraaf 1.2.2 zal hier nader op in worden gegaan.

De zichtbaarheid van de KVMO is in het afgelopen jaar wederom toegenomen. Dit is vnl. te danken aan de toename van het aantal volgers in de sociale media. Dit is geen reden om onszelf op de borst te slaan. De KVMO constateert dat veel leden actief zijn op sociale media maar dat dit netwerk bij lange na niet door de KVMO kan worden benut om de zichtbaarheid en de boodschap nut en noodzaak van een sterke Koninklijke Marine te benutten.

1.2.1 Marineblad

Het Marineblad is in 2018 acht keer verschenen, waarvan 2 specials: in het augustusnummer over de Kustwacht en in het decembernummer over internationale politieke en maritieme ontwikkelingen. Laatstgenoemde bevatte bijdragen naar aanleiding van het KVMO-symposium *Dealing With Doom* (zie elders in deze Beschrijvingsbrief).
Ook in 2018 is het de redactie gelukt jongere schrijvers bereid te vinden te schrijven voor het Marineblad. Soms aangespoord door hun docent weten jongeren ook zelf de weg naar de redactie te vinden. Omdat het Marineblad ook de aandacht trekt van Tweede Kamerleden en de media, draagt het blad actief bij aan de discussie rondom een voor haar taak berekende zeemacht.
Gedurende 2018 zijn er informele gesprekken gevoerd met andere organisaties in het maritieme domein met het doel de banden aan te halen en waar mogelijk elkaar te versterken. De onafhankelijkheid van het Marineblad staat bij deze samenwerkingen voorop.

1.2.2 Websites & Sociale media

KVMO- website
Via www.kvmo.nl informeert de KVMO een breder publiek over haar activiteiten en standpunten. De wekelijkse weblog van de voorzitter trekt niet alleen de aandacht van leden maar ook van vertegenwoordigers van de media en de politiek. Volgens Google Analytics was zijn weblog 'Additionele besluiten en Defensie' in 2018 de meest bekeken weblog (2.978 weergaven). De best bekeken pagina was het nieuwsbericht 'Brandbrief officieren aan minister van Defensie' (19.012 weergaven). De KVMO-site had in 2018 in totaal 74.858 sessies en ca. 248.576 paginaweergaven. Dit zijn lagere aantallen dan vorig jaar. De duur van het bezoek aan de site is daarentegen toegenomen.

Weblogs
De wekelijkse weblogs van de voorzitter gaan over actuele onderwerpen op het gebied van personeel of de Koninklijke Marine, dan wel over geopolitieke ontwikkelingen. Na publicatie op de site (maandagmorgen) worden ze direct gedeeld op Facebook, Twitter en LinkedIn. Hiermee genereren ze een maximaal bereik en grote betrokkenheid. De weblogs worden geregeld door de landelijke media als nieuwsitem opgepikt en door politici gebruikt als informatiebron.

Social media
Facebook. De KVMO-facebookpagina blijft voorzichtig groeien (492 likes op 31-12-2018), onder meer door de uitwisseling met berichten op de KVMO-site. Het grotere bereik leidt tot grotere betrokkenheid van bezoekers (likes, reacties en deelacties). Het doorgelinkte webbericht 'Steun de actie op maandag 3 december om 12.00 uur' had het grootste bereik van alle berichten in 2018 (6.045).

Twitter. De voorzitter en het HSGO zijn zeer actief op Twitter. Met de accounts @Voorzitter_KVMO en @HSGO_GOV|MHB delen zij nieuws op het gebied van Defensie, Koninklijke Marine, arbeidsvoorwaarden en KVMO-aangelegenheden. Het aantal volgers blijft gestaag toenemen. Berichten op de KVMO & ProDef websites worden standaard door hen getweet, waardoor het bereik en de betrokkenheid, net als dat het geval is bij plaatsing op Facebook, verder toeneemt. Het bereik van de voorzitter ligt rond 200.000 weergaves per 28 dagen.

LinkedIn. De voorzitter is onder zijn eigen naam actief op LinkedIn. Gebleken is dat de artikelen die op LinkedIn worden geplaatst het grootste bereik hebben van de publicaties die op de verschillende sociale media worden geplaatst. Het bereik varieert tussen de 1.500-16.000 weergaves per geplaats bericht.

Nieuwsbrieven KVMO
Met de geregeld uitgebrachte digitale nieuwsbrief KVMO worden leden die zich hiervoor hebben aangemeld geïnformeerd over de belangrijkste actuele onderwerpen.

ProDef Bulletin, facebookpagina en website
Communicatie over (aanpassingen van) rechtspositionele afspraken die de CMHF-sector Defensie en de andere Centrales overeenkomen met Defensie vindt plaats via het ProDef Bulletin, de ProDef website en de ProDef facebookpagina. Op de ProDef-website wordt de meest actuele informatie geplaatst. Dit betreft zowel informatie uit het Georganiseerd Overleg, als informatie over de overige activiteiten van de GOV|MHB. In 2018 is de nieuwe website van de GOV|MHB gelanceerd. De website is overzichtelijker en toegankelijker voor bezoekers. Omdat facebook over het algemeen een groter bereik heeft dan Twitter of de website en onder de leden van de GOV|MHB vaker wordt gebruikt, worden links naar de nieuwe artikelen op de website of interessante berichten op de ProDef facebookpagina geplaatst.
Artikelen en berichten worden tot wel 10.000 keer door gebruikers gelezen. Toch is het vooral een aanvulling omdat er duidelijk verschillende doelgroepen op Twitter en Facebook zitten.

1.2.3 KVMO-leerstoel
Het zwaartepunt van de KVMO-leerstoel militair-wetenschappelijke studies aan de Universiteit Leiden, die is ingesteld in 2007, ligt op bijdragen aan het onderwijs binnen het Instituut Politieke Wetenschap, zowel in de bachelor- als in de masterfase. Daarbij betreft het vakken die militair-maatschappelijke vraagstukken in den brede behandelen, inhakend op de actualiteit. Namens de KVMO nemen KTZ Woudstra en KTZ b.d. Turnhout zitting in het curatorium.
Namens de KVMO is prof. dr. T.B.F.M. (Theo) Brinkel benoemd tot bijzonder hoogleraar Militair-Maatschappelijke Studies aan de Universiteit Leiden. Tijdens zijn oratie op 15 januari 2018 heeft hij het bijzonder hoogleraarschap aanvaard. Theo Brinkel is tevens universitair docent internationale veiligheidsstudies aan de Nederlandse Defensie Academie.

Op 4 september 2018 is C-ZSK vice-admiraal Kramer op de Campus Den Haag (Universiteit Leiden) in debat gegaan met studenten over het belang van het maritieme domein.

Naast de Maatschappelijke Leerstoel wordt onderzocht of er draagvlak bestaat voor een Maritieme Militaire Technische Leerstoel aan de TU-Delft. Er hebben verschillende gesprekken met de TU-Delft, NLDA en Marine plaatsgevonden. Helaas heeft dit niet nog niet geleid tot het daadwerkelijk instellen van de technische leerstoel.

1.2.4 Krachtige Inbreng
De werkgroep Krachtige Inbreng is de beroepsverenigingsdenktank van de KVMO. De werkgroep komt een paar keer per jaar bijeen en stelt aan het begin van het jaar een actieplan op dat in de loop van het jaar nader wordt uitgewerkt. In 2018 heeft de werkgroep de organisatie op zich genomen van het internationale KVMO-Symposium *Dealing With Doom*, dat plaatsvond in Rotterdam op 23 november.

1.2.5 Coalitie voor Veiligheid
De KVMO, maakt naast de zustervereningen NOV en KVNRO, deel uit van de Coalitie voor de veiligheid (CoaV). De coalitie bestaat uit veertien vakbonden en beroepsorganisaties uit de sector veiligheid en vormen samen de Coalitie voor Veiligheid met als doel een sterk front te vormen en de politiek te bewegen meer te investeren in veiligheid. De CoaV heeft regelmatig door middel van brieven aandacht gevraagd voor de veiligheid in Nederland. Dit heeft o.a. geresulteerd in een gesprek tussen de ministeries van J&V en Defensie om te bezien hoe ze op personeelsgebied elkaar kunnen versterken in plaats van elkaar te beconcurreren.

1.2.6 Activiteiten
In 2018 is de KVMO organisator geweest van verschillende evenementen en heeft zij bij verscheidene externe gelegenhe-



Kranslegging bij het monument voor de slachtoffers van de ramp met Zr. Ms. Adder.

den opgetreden. Al deze activiteiten – al dan niet met media-aandacht – versterken de zichtbaarheid van de KVMO en van de Koninklijke Marine.
2018 was voor de KVMO een jubileumjaar: de vereniging bestond 135 jaar. Op 10 april is bij de oprichting in 1883 stilgestaan tijdens een korte herdenkingsplechtigheid op de algemene begraafplaats te Huisduinen, bij het monument ter nagedachtenis aan de slachtoffers van de ramp met de rammonitor **Zr. Ms. Adder**. Namens de KVMO legde voorzitter KVMO een krans bij het monument. Ook de burgemeester van Den Helder en een vertegenwoordiger van de Stichting Gedenkteken Zr. Ms. Adder hebben een krans gelegd.

Zowel in Nederland als in De West is stil gestaan bij de verjaardag van Zijne Majesteit de Koning. In Den Helder werd in de Marineclub op 26 april 2018 de **Heildronk** gehouden en op 28 april 2018 werd in samenwerking met de KVNRO Curaçao op marinebasis Parera het **Oranje-Bevrijdingsbal** gevierd.

Op donderdag 14 juni jl. heeft de 104e **Algemene Vergadering** van de KVMO plaatsgevonden. Dit jaar was de locatie van de vergadering de thuisbasis van de Koninklijke Marine, De Nieuwe Haven in Den Helder. Tijdens het huishoudelijk gedeelte van de dag werd onder meer decharge verleend door de Algemene Ledenvergadering aan het bestuur voor het Financieel Jaarverslag 2017. Daarnaast stemden de leden in met het benoemen van KLTZ b.d. mr. O.W. Borgeld tot erelid van de KVMO. Het programma werd voortgezet met een symposium met als thema: ‘Kustwateren – Groeiend economisch belang vraagt om strategische aanpak’. De sprekers van het symposium, waren alle drie afkomstig van de Nederlandse Kustwacht en werden aangevoerd door de Directeur, KTZ Ronald Blok.

Op 22 juni 2018 heeft KLTZ R.O.P. Pulles namens de KVMO de **KVMO-scriptieprijs 2018** uitgereikt aan LTZ3(TD) Ruben Tol. Aan deze prijs is een bedrag van € 500,00 verbonden. In zijn scriptie ‘Het gebruik van gas to liquid (GTL) in een dieselmotor.’ heeft Ruben Tol onderzoek gedaan naar het effect van GTL op de eigenschappen van het verbrandingsproces in een dieselmotor en daarmee op de emissies in vergelijking met F76. Hiermee draagt LTZ Tol bij aan de reductie van de uitstoot van NOx en CO2 door dieselmotoren van defensie.

Het **Maritiem Evenement** vond dit jaar plaats op woensdag 6 september 2018 op de Van Ghentkazerne te Rotterdam.

Op 18 september jl. heeft een aantal officieren een **brandbrief** opgesteld, gericht aan de minister van Defensie en de staatssecretaris. Het voorliggende arbeidsvoorwaardenresultaat was voor de betreffende officieren op dat moment de druppel die de emmer deed overlopen. In de brandbrief gaven zij het signaal af: ‘voor ons is de maat vol’. Naar aanleiding van deze brief nodigde minister Bijleveld de schrijvers, tezamen met enkele van de 1941 officieren die de brandbrief mede hadden ondertekend, uit om tekst en uitleg te geven. Dit gesprek vond plaats op vrijdag 12 oktober jl. te Den Haag. Naast de minister, de schrijvers van de brief en de collega officieren waren ook de staatssecretaris, de Commandant der Strijdkrachten en de Hoofddirecteur Personeel aanwezig bij het gesprek. Na afloop van dat gesprek is de brandbrief officieel aangeboden aan de minister
Op 17 oktober 2018 heeft de KVMO haar jaarlijkse **64-jarigendag** voor haar postactieve leden (en hun partners) die het jaar daarop de 65-jarige leeftijd bereiken, onder het motto ‘Van UKW naar pensioen’ georganiseerd.
Op vrijdag 23 november heeft het **KVMO-symposium *Dealing With Doom*** plaatsgevonden. Het symposium, dat was georganiseerd door de Werkgroep Krachtige Inbreng, vond plaats in het STC-gebouw in Rotterdam. Circa 140 belangstellenden namen deel aan het internationale symposium. In het Rotterdamse STC deelden gerenommeerde sprekers uit binnen- en buitenland hun visie op internationale politieke en maritieme ontwikkelingen en de betekenis daarvan voor de Koninklijke Marine. Het Engelstalige symposium, dat onder leiding stond van Rear Admiral Robert Tarrant CB, was interactief, zodat ook de zienswijzen van de deelnemers aan bod konden komen. In het decembernummer van het Marineblad zijn de bijdragen van enkele sprekers opgenomen.

Op maandag 3 december jl. vond de **actie ‘Ik sta stil bij Defensie’** plaats. De actie is geïnitieerd door de GOV|MHB, de KVMO heeft hier ook aan deelgenomen. De GOV|MHB wil meer aandacht voor het defensiepersoneel. Leden/niet leden/ defensiepersoneel en burgers zijn opgeroepen om een minuut lang stil te staan bij Defensie en hier een ‘selfie’ van te maken en te delen op social media. De #IkstastilbijDefensie is veelvuldig gebruikt en gedeeld op Twitter en Facebook. Selfies vanuit alle verschillende hoeken van de organisatie en de wereld zijn gedeeld

1.3 De collectieve belangenbehartiging

Namens de KVMO treedt de Centrale voor Middelbare en Hogere Functionarissen (CMHF) -sector Defensie, bestaande uit de GOV|MHB, KVMO, KVNRO en de NOV, op als onderhandelingspartner met de werkgever Defensie. In het sectorbestuur van de CMHF-sector Defensie en in de Ledenraad van de GOV|MHB,



Op 23 november 2018 organiseerde de KVMO het internationale symposium Dealing With Doom.

waarin de KVMO is vertegenwoordigd, worden inzet en standpuntbepaling met betrekking tot de verschillende onderwerpen van overleg met Defensie voorbereid en vastgesteld.

1.3.1 Het Georganiseerd Overleg sector Defensie

De belangrijkste onderwerpen in het Georganiseerd Overleg sector Defensie in 2018 waren het (afgewezen) onderhandelingsresultaat 2018-2020 en de gang van zaken rondom de eindloonregeling.

Arbeidsvoorwaarden

Nadat op 24 november 2017 het arbeidsvoorwaardenakkoord 2017-2018 was ondertekend zouden Defensie en de Centrales snel weer aan tafel moeten gaan om voor 1 oktober 2018 opnieuw een arbeidsvoorwaardenakkoord te bereiken waar in ieder geval een nieuwe pensioenregeling voor militairen en een nieuw loongebouw onderdeel van zou moeten maken. De Centrales hebben regelmatig geprobeerd om Defensie ertoe te bewegen de onderhandelingen te beginnen onder andere door het overleg op te schorten. Het heeft uiteindelijk tot eind mei 2018 geduurd eer Defensie een breed mandaat had en bereid was om met de Centrales aan tafel te gaan.

Op 7 juni zijn dus uiteindelijke de eerste besprekingen in de werkgroep arbeidsvoorwaarden geweest. Omdat er voor 1 oktober 2018 overeenstemming moest zijn over het nieuwe pensioenstelsel en het loongebouw, en er door de vertragingen aan de kant van de werkgever veel tijd verloren was gegaan, diende er snel een resultaat te worden bereikt. Uiteindelijk is er na een intensieve periode van onderhandelingen in de nacht van 12 juli 2018 een principe-onderhandelingsresultaat bereikt. Op hoofdlijnen zijn er dus afspraken gemaakt maar het was nog wel nodig om deze afspraken in een definitief onderhandelaarsresultaat te laten landen. Vanwege het zomerverlof en de beschikbaarheid van diverse vertegenwoordigers is er uiteindelijk gekozen om de principeafspraken na een korte periode van reces uit te werken. Op 20 augustus is het definitieve onderhandelingsresultaat 2018-2020 overeengekomen en bekend gesteld aan het defensiepersoneel.

De GOV|MHB heeft tijdens de onderhandelingen al aangegeven dat de nieuwe pensioenregeling voor militairen voor een groot deel van de officieren grote negatieve gevolgen heeft en dat het daartoe van belang is dat het huidige loongebouw wordt herzien en verbeterd. Het werd echter snel duidelijk dat er van de zijde van de werkgever niet meer in zat en dat er onvoldoende tijd en draagvlak was om de negatieve gevolgen voor sommige groepen, voornamelijk officieren, te verminderen. Gezien het feit dat de gevolgen voor de officier sterk afhankelijk waren van de individuele situatie en het feit dat het resultaat er eindelijk aan bijdraagt dat jongeren een fatsoenlijk pensioen bij Defensie gaan opbouwen heeft de GOV|MHB toen besloten het voorstel neutraal voor te leggen aan de leden. In een uitgebreide ledenraadpleging zijn defensiepersoneel in binnen- en buitenland voorgelicht over de maatregelen uit het resultaat. Omdat de GOV|MHB van mening was dat dit resultaat specifiek voor de officier grote vaak ongunstige gevolgen kon hebben is er besloten om niet gezamenlijk met de andere Centrales de voorlichtingen te geven. In plaats daarvan hebben wij zelfstandig voorlichtingen gehouden die uitgebreid aandacht gaven aan de gevolgen van het nieuwe pensioenstelsel voor officieren.

Zowel op sociale media als tijdens de ledenraadpleging werd al snel duidelijk dat het resultaat onvoldoende draagvlak bij het defensiepersoneel had. Externe ontwikkelingen, maar ook een groeiende solidariteit bij het personeel zorgden ervoor dat de afgesproken maatregelen als onvoldoende werden ervaren. Onder officieren was er grote verontwaardiging over de effecten van het nieuwe pensioenstelsel en wat de gevolgen daarvan voor de vulling van de defensieorganisatie zouden zijn. Daarop is er op Prinsjesdag, door tussenkomst van de GOV|MHB en op initiatief van een aantal officieren, een brandbrief aan de minister verstuurd.

Tijdens een vergadering van het Sectoroverleg Defensie (SOD) op donderdag 4 oktober 2018 hebben de Centrales de minister op de hoogte gebracht van het resultaat van de gehouden ledenraadplegingen. De GOV|MHB heeft daarbij aangegeven dat meer dan driekwart van de leden tegen het onderhandelaarsresultaat arbeidsvoorwaarden heeft gestemd. Ook bij de andere centrales heeft een meerderheid van de leden tegen gestemd. Het merendeel van het defensiepersoneel vond het onderhandelaarsresultaat dus onvoldoende. Defensie heeft daarop aangegeven enige tijd nodig te hebben om de gevolgen van het afwijzen van het resultaat te bekijken. De Centrales hebben de minister tot uiterlijk 13 november 2018 gegeven om zich te beraden. Tijdens het SOD van 13 november was een belangrijk onderwerp de gevolgen voor de eindloonregeling nu er geen overeenstemming is bereikt over een nieuwe pensioenregeling voor 1 oktober 2018. Na opnieuw een week uitstel van de zijde van de werkgever werd duidelijk dat Defensie van mening was dat ondanks dat er geen akkoord was bereikt over een nieuwe pensioenregeling de militair vanaf 1 januari 2019 toch over zou gaan naar een middelloonregeling. Voor de centrales was dit standpunt volstrekt onbegrijpelijk en tegen de pensioenafspraken van 11 oktober 2017. Daarop is het overleg opnieuw opgeschort.



Cartoon van Henk Boomstra voor de actie 'Ik sta stil bij Defensie' op 3 december 2018.

Militaire eindloonregeling
Op 11 oktober 2017 zijn Defensie en de Centrales een aanpassing in de pensioenregeling voor militairen overeengekomen. Deze aanpassing hield een tijdelijke oplossing voor de wijze waarop de backservice wordt uitgevoerd in met behoud van het eindloonkarakter. Omdat er niet voor 1 oktober 2018 een nieuwe pensioenregeling was overeengekomen wouden de Centrales met Defensie spreken over de gevolgen voor de tijdelijke oplossing en op welke wijze de backservice, in afwachting van een nieuwe pensioenregeling, ingericht kon worden. Inmiddels had het pensioenfonds ABP in de richting van de deelnemers al aangegeven dat zij per 1 januari 2019 een basis middelloon zouden gaan uitvoeren. Defensie sloot zich aan bij het standpunt dat, ondanks dat er geen overeenkomst is over een nieuwe pensioenregeling, er vanaf 1 januari een middelloon geldt. Daarop besloten de overige Centrales (AC, ACOP en CCOOP) om zowel tegen Defensie als het ABP een kort geding aan te spannen omdat zij van mening waren dat er in 2019 niet is afgesproken dat er vanaf 1 januari 2019 een middelloon geldt. Daarnaast waren zij van mening dat het ABP onterecht naar de deelnemers had gecommuniceerd dat militairen naar een middelloon zouden gaan en dat er geen andere mogelijkheid was dan dat. Ondanks dat de GOV|MHB niet deelnam aan het kort geding steunde wij het standpunt van de overige Centrales wel en hebben wij deze gesteund aan de hand van een getuigenverklaring. Op 21 december werd in beide zaken een uitspraak gedaan. Het kort geding tegen Defensie werd, tot grote teleurstelling van de Centrales, verloren. De rechter oordeelde dus dat er wel degelijk was afgesproken dat vanaf 1 januari 2019 een middelloon zou gelden. Het kort geding tegen het ABP werd wel gewonnen. Het ABP diende haar communicatie te stoppen dan wel aan te passen.

Vooruitblik
Het belangrijkste onderwerp van overleg in 2019 is het vervolgen van de arbeidsvoorwaardelijke onderhandelingen, met als uiteindelijk doel een arbeidsvoorwaardenakkoord te kunnen sluiten met daarin een nieuw specifiek pensioenstelsel voor militairen, aanpassingen in het loongebouw en verdere loonsverhoging.

Daarnaast zijn diverse onderwerpen door het opschorten van het overleg blijven liggen of helemaal niet in het overleg behandeld. Deze achterstand moet worden weggewerkt zonder de nieuwe actuele onderwerpen uit het oog te verliezen.
Tot slot zal het hoger beroep van het verloren kort geding tegen Defensie afhankelijk van de uitkomsten van de eventuele onderhandelingen in 2019 doorgezet worden.

Hoofdstuk II
Secretarieel jaarverslag 2018

Inhoud

2.1 Hoofdbestuur
2.2 Ledenbestand
2.3 Afdelingsbesturen
2.4 Werkgroepen
2.5 Medezeggenschapcommissies (MC's)

2.1 Hoofdbestuur
2.1.1 De samenstelling van het hoofdbestuur was op 1 januari 2018 als volgt:

KLTZ ing. M.E.M. de Natris	voorzitter
KTZ ing. W.P. Groeneveld EMSD	vicevoorzitter
LTZ2OC (LD) N.J. van Lierop	secretaris
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt	penningmeester
MAJ N. van Woensel	hoofd sectie georganiseerd overleg
LTZ1 (LD) J.L ten berg	vertegenwoordiger afdeling Noord
KLTZ H.M. van Rijn	vertegenwoordiger afdeling Midden
KLTZT b.d. T.S. van Tongeren	vertegenwoordiger afdeling Zuid
KLTZ (LD) C.M. van der Pijl	vertegenwoordiger afdeling Caribisch gebied
LTZ3(LD) H.M. Krul	vertegenwoordiger werkgroep Jongeren
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens	vertegenwoordiger werkgroep Genderbeleid
KLTZ b.d. M.A. Eland	vertegenwoordiger werkgroep PA
LTZ1 (LD) KMR M. Venema	vertegenwoordiger werkgroep EA

Tijdens de 104e algemene vergadering op 14 juni 2018 traden statutair af en werden voorgedragen voor herbenoeming:

LTZ1 (LD) KMR M. Venema	vertegenwoordiger werkgroep EA

Tussentijds zijn afgetreden:

KLTZ (LD) drs. P.J. van Roon	vertegenwoordiger afdeling Caribisch gebied
KTZT b.d. W. Helleman	vertegenwoordiger werkgroep PA
LTZ2OC (LD) R. Groen	secretaris
KLTZ (TD) b.d. T.S. van Tongeren	vertegenwoordiger afdeling Zuid
KLTZ (LD) R. de Leeuw	vertegenwoordiger afdeling Noord
LTZ2 A.J. Roelofs	vertegenwoordiger werkgroep Jong-KVMO

Tijdens de 104e vergadering op 14 juni 2018 werden benoemd:

LTZ2OC (LD) N.J. van Lierop	secretaris
LTZ (LD) J.L ten berg	vertegenwoordiger afdeling Noord
KLTZ (LD) C.M. van der Pijl	vertegenwoordiger afdeling Caribisch gebied
KLTZ R.O.P. Pulles	vertegenwoordiger afdeling Zuid
KLTZ H.M. van Rijn	vertegenwoordiger afdeling Midden
KLTZ b.d. M.A. Eland	vertegenwoordiger werkgroep PA
LTZ3(LD) H.M. Krul	vertegenwoordiger werkgroep Jong-KVMO

2.1.5 De samenstelling van het hoofdbestuur was per 31 december 2018 als volgt:

KTZ ing. M.E.M. de Natris	voorzitter
KTZ ing. W.P. Groeneveld EMSD	vicevoorzitter
LTZ2OC (LD) N.J. van Lierop	secretaris
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt	penningmeester
LKOL N. van Woensel	hoofd sectie georganiseerd overleg
LTZ1 (LD) J.L ten berg	vertegenwoordiger afdeling Noord
KLTZ H.M. van Rijn	vertegenwoordiger afdeling Midden
KLTZ R.O.P. Pulles	vertegenwoordiger afdeling Zuid
KLTZ (LD) C.M. van der Pijl	vertegenwoordiger afdeling Caribisch gebied
LTZ3(LD) H.M. Krul	vertegenwoordiger werkgroep Jong-KVMO
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens	vertegenwoordiger werkgroep Genderbeleid
KLTZ b.d. M.A. Eland	vertegenwoordiger werkgroep PA
LTZ1 (LD) KMR M. Venema	vertegenwoordiger werkgroep EA

2.2 Ledenbestand

De KVMO had op 31 december 2018 in totaal 3779 leden, onderverdeeld in 1370 actieve, 929 elders-actieve/KMR en 1370 postactieve leden. Er is hiermee, ondanks een redelijk succesvolle werving op het KIM, sprake van een daling ten opzichte van vorig jaar. De daling is het gevolg van een verkleining van de Koninklijke Marine, vergrijzing van het ledenbestand en een afname van het aantal elders actieven.

2.3 Afdelingsbesturen

De vier afdelingsbesturen vormen de bestuurlijke basis van de KVMO. De bezetting van de afdelingen Noord, Midden, Zuid en Caribisch gebied was in 2018 goed. Afdelingen hebben een gestandaardiseerd bestuur van 4 tot 6 leden, bestaande uit een voorzitter, een secretaris-penningmeester en 2 tot 4 leden. De bestuursleden behartigen zoveel mogelijk de belangen van vier doelgroepen: Jongeren (tot 35 jaar), Actieven, Elders-actieven en de Postactieven.

In het jaar 2018 werden afdelingsbijeenkomsten en arbeidsvoorwaardelijke bijeenkomsten goed bezocht. Het was dan ook een bijzonder en roerig arbeidsvoorwaardelijk jaar voor het defensiepersoneel

2.4 Werkgroepen

Binnen de KVMO bestaan vier werkgroepen, waarvan de voorzitters formeel lid zijn van het hoofdbestuur.

2.4.1. Werkgroep Postactieven

De werkgroep Postactieven (WGPA) behartigt de belangen van leden met een UKW-uitkering of met een ouderdomspensioen. De werkgroep geeft het hoofdbestuur gevraagd en ongevraagd advies over onderwerpen die van belang zijn voor (post-actieve) marineofficieren
De werkgroep behartigt ook, namens de KVMO, de belangen van alle leden die veteraan zijn. Onder andere neemt een lid van de werkgroep zitting, namens de KVMO, in het Veteranenplatform. Deze dubbele belangbehartiging door de werkgroep zal in een wijziging van het Algemeen Reglement worden vastgelegd.
De werkgroep organiseert periodiek verschillende activiteiten gericht op het postactieve en veteranen ledenbestand van de KVMO. Deze evenementen zijn de jaarlijkse 64-jarigendag, het jaarlijkse Maritiem Evenement en de tweejaarlijkse KVMO-Veteranendag.

De werkgroep heeft op 30 juni 2018 een KVMO-stand verzorgd tijdens de Nederlandse Veteranendag in Den Haag. Na evaluatie van de ervaringen is gekeken of een dergelijke KVMO stand ook op andere evenementen (zoals Marinedagen) kan worden ingericht. In ieder geval zal de KVMO in de toekomst geen stand meer inrichten tijdens de Nederlandse Veteranendag.

2.4.2. De werkgroep Jong-KVMO

Deze werkgroep Jong-KVMO is in 2018 gestart met een nieuwe voorzitter, LTZ3(LD) Harmen Krul. De werkgroep heeft in 2018 een begin gemaakt met het organiseren van nieuwe sessies van 'Wat te doen voor je poen'. Dit heeft tot een succesvolle bijeenkomst op het KIM geleid met een grote opkomst. Ook in 2019 worden deze sessies voortgezet.

2.4.3. De werkgroep Elders-Actieven/KMR's

Deze werkgroep heeft, al naar gelang het onderwerp, steeds



Ook in 2018 heeft de Werkgroep Postactieven een succesvol Maritiem Evenement georganiseerd.

een wisselende groep leden betrokken bij de standpuntbepaling binnen de KVMO.
Het blijft een uitdaging om de leden te mobiliseren om mee te doen aan activiteiten. Een enquête onder de doelgroep (overigens met een lage response) wees uit dat activiteiten in het westen van het land, op een doordeweekse avond, op een redelijke opkomst zouden moeten kunnen rekenen. Dit is niet bevestigd uit de opkomst bij de eerste georganiseerde activiteiten in het eerste kwartaal van 2018.
Een van de doelstellingen is dan ook om het enthousiasme onder de leden te vergroten. Ook wordt samenwerking gezocht met de vereniging KIM AV, om ook hun leden bij de activiteiten te betrekken. In een later stadium wordt onderzocht hoe de band met deze vereniging kan worden versterkt.

2.4.4. De werkgroep Gender

In de beschrijvingsbrief van 2017 is geschreven dat er aandacht zal worden gegeven aan onderwerpen, diversiteit, inclusiviteit en sociale veiligheid, naast gender in militaire operaties. Vanuit de werkgroep Gender/ Sociale innovatie zijn in 2018 geen noemenswaardige activiteiten ontplooid.
In oktober 2018 is het plan diversiteit en inclusiviteit door MINDEF in een brief aan de tweede kamer bekend gemaakt (35 000 X nr. 12 d.d. 11 oktober 2018). Voor wat betreft het vormgeven aan de maatregelen die in het Defensie Actieplan 1325 (2016) zijn beschreven kan worden gemeld dat de eerste train de trainer opleidingen hebben plaats gevonden in 2018. De intentie hierachter is om de expertise van VN-resolutie 1325, vrouwen, vrede en veiligheid, in de eigen organisatie en tijdens de missies te realiseren, te institutionaliseren en uit te breiden. Maatregelen waar nog aan gewerkt wordt zijn de aanstelling van gender focal points binnen de krijgsmachtdelen, alsook van een kennisautoriteit. Maar ook de integratie van een genderperspectief vanaf de basisopleiding van militairen. In 2019 zal meer worden gecommuniceerd over ontwikkelingen aangaande deze plannen op de website van KVMO.

2.5 Medezeggenschapscommissies (MC's)

De KVMO stimuleert leden om lid te worden van MC-commissies. Ondersteuning aan de MC's is via de GOV|MHB opgezet. Gezien het ledenbestand ziet de KVMO ook ondersteuning van overlegvoorzitters als een taak. Binnen de GOV|MHB opereert de werkgroep medezeggenschap die maandelijks bijeenkomt om zorg te dragen voor een optimale informatie-uitwisseling vanuit het Georganiseerd Overleg en de medezeggenschap.

Hoofdstuk III
Bestuurlijk Jaarverslag 2018

3.1 Algemeen

Het bestuur is in 2017 in staat geweest haar bestuurlijke taken uit te voeren. De besluitvoorbereiding door het DB en de KVMO-staf, besluitneming door het HB en de controle door de afdelingsbesturen zijn in goede sfeer verlopen. Overkoepelende zaken, met name op het terrein van arbeidsvoorwaarden en pensioenen, worden met het bestuur van de CMHF- sector Defensie afgestemd. De voorzitter van de KVMO is als duovoorzitter GOV|MHB, namens de CMHF-sector Defensie, lid van het centraal bestuur van de CMHF en plaatsvervangend lid van de ledenraad van de Vakcentrale voor Professionals (VCP). Daarnaast heeft de voorzitter gedurende een paar maanden als plaatsvervangend lid namens de CMHF in het Algemeen Bestuur van de VCP gezeten.
Vertegenwoordigers vanuit de GOV|MHB-staf nemen namens de CMHF zitting in overkoepelende organen, zoals het verantwoordings-orgaan van het ABP. Sinds juni 2016 heeft de beleidsmedewerker pensioenen & sociale zekerheid zitting als volwaardig lid in de Pensioenkamer.

3.2 Hoofdbestuur

In 2017 is het hoofdbestuur zes maal bijeen geweest. De verslagen van deze vergaderingen werden ook aan de afdelingsbesturen gezonden. Naast de voorzitter, vicevoorzitter, secretaris en penningmeester zijn lid van het hoofdbestuur vertegenwoordigers van afdelingen en van de werkgroepen Post-actieven, Jongeren, Gender en Elders Actieven.

3.3 Afdelingsbesturen

De vier afdelingsbesturen hebben het hoofdbestuur in 2018 kritisch gevolgd. Daarnaast zorgden zij voor contacten met de leden door het organiseren van afdelingsvergaderingen en (sociale) activiteiten. Bij zowel de afdeling Midden als Noord worden geregeld borrels gehouden in het Bruin Café/Marineclub. Naast de voorzitter, die een terugkoppeling geeft over de laatste stand van zaken, is er vaak een gastspreker die een actueel onderwerp belicht.

3.4 Samenwerking KVMO-OB

Al vele jaren bestaat een uitstekende samenwerking tussen de KVMO en Onderlinge Bijstand (OB) waarbij beide verenigingen zich enerzijds zelfstandig manifesteren, maar wel in hecht verband optreden. Deze samenwerking heeft vorm gekregen in onder andere de Regeling Tegemoetkoming Thuiszorg (RTT), de Regeling Reiskosten Ziekenhuisbezoek (RRZ) en het Uitzendcertificaat. Daarnaast biedt OB via de Stichting Notaris Eduard S. Lansberg Studiefonds (SNLS) de mogelijkheid voor kinderen van KVMO-leden studiebeurzen te verstrekken in de vorm van renteloze leningen. In 2018 heeft OB verschillende KVMO-leden met raad en (financiële) daad bijgestaan. De KVMO is OB hier bijzonder erkentelijk voor en vertrouwt op een voortzetting van de samenwerking.

Hoofdstuk IV
Plannen 2019

4.1 Algemene doelstellingen 2019

Doordat het ten uitvoer brengen van de goede intenties uit de Defensienota2018 lastiger blijkt te zijn dan het opschrijven ervan zal het komende jaar net als vorig jaar zowel op het vlak van de collectieve belangenbehartiging als van beroepsmatige zaken een belangrijk jaar moeten worden.
De KVMO blijft bezorgd over de toekomst van de Koninklijke Marine. Na het uitkomen van de Defensienota 2018 is er nog niet veel gebeurd. De B-brieven voor de nieuwe fregatten, onderzeeboten en het *Combat Support Ship* laten nog op zich wachten met als gevolg dat de trajecten worden vertraagd en onze marine langer met sterk verouderd materieel moet blijven varen. De operationele inzet zal hier de komende jaren onder gaan lijden, daar het in de lijn der verwachting is dat verouderde materieel steeds vaker door problemen niet inzetbaar zal zijn.
Het MCM-project dat door onze Belgische collega's wordt uitgevoerd heeft geleid tot een Franse aanbesteding met als gevolg dat de Gouden Driehoek geen inbreng zal hebben in dit traject.
De KVMO zal zich als beroepsvereniging, zowel via haar eigen netwerk als via de Coalitie voor Veiligheid, blijven inzetten om de uitdagingen van de Koninklijke Marine in het voetlicht te plaatsen en zich sterk te maken voor een voor haar taak berekende zeemacht.
Op het gebied van de belangenbehartiging wordt de KVMO in het overleg vertegenwoordigd door het HSGO, Luitenant kolonel (KL) Niels van Woensel. Niels zal in de loop van het jaar worden afgelost.
De KVMO blijft zich, naast de dekkingsgraad en het niet-indexeren van de pensioenen bij het ABP, zorgen maken over de voortdurende discussies rondom de toekomst van het Nederlandse pensioenstelsel. De dreigementen uit het Haagse, 'Als de bonden niet meewerken, dan doen we het zelf', maar ook het kunstmatige Europese rentebeleid, voorspellen niet veel goeds voor het middelbaar en hoger personeel in Nederland.

4.2 Personeel en middelen

Het hoofdbestuur constateert dat het ledental nog steeds daalt. Ondanks dat de werving onder Adelborsten nog steeds goed is te noemen. Sinds 2018 is de Werkgroep jongeren weer actief binnen de vereniging. Dit is essentieel voor de toekomst van de KVMO en jonge (aspirant) officieren. Zij bepalen namelijk niet alleen de KVMO-toekomst maar ook hun eigen toekomst: de KVMO/GOV|MHB speelt een belangrijke rol bij de invulling van het nieuwe personeelssysteem. Bij de afweging van ons standpunten zijn onze jonge leden een belangrijke factor. De KVMO zal dan ook bij de jonge officieren langs gaan om te vragen onder welke condities een 'wendbare' krijgsmacht hen kan boeien en binden.

De harde kern van de KVMO zal ook in 2019 bestaan uit zowel de twee vrijgestelde officieren, Marion Lijmbach (redacteur Marineblad) en Edith Prent (hoofd secretariaat). Daarnaast zult u als vrijwilliger de KVMO mede op koers en vaart moeten houden. Ons bestaansrecht hangt af van de inzet van marineofficieren voor marineofficieren.
Het hoofdbestuur zal ook in 2019 leden benaderen om zich actief, op projectbasis, in te zetten voor de KVMO. Het bestuur hoopt, ondanks de drukke werkzaamheden van eenieder, gebruik te kunnen blijven maken van de kennis en kunde binnen onze vereniging. Alleen op deze wijze kunnen we invulling blijven geven aan de drie doelstellingen van de KVMO. Ook in 2019 zal het dagelijks bestuur toezien op het stellen van de juiste prioriteiten in de veelheid aan activiteiten en werkzaamheden.

4.3 Processen

Begin 2019 is het arbeidsvoorwaardelijk proces wederom opgestart in de hoop om te komen tot een arbeidsvoorwaardenresultaat. Een resultaat dat hopelijk omgezet kan worden in een goede cao voor het defensiepersoneel. Dit laatste is hoognodig dat het irreguliere verloop onveranderd hoog blijft en leidt tot en steeds lagere bezettingsgraad bij onze marine.

De KVMO is nog steeds in overleg met de TU-Delft over een technische leerstoel en hoopt in 2019 definitieve uitsluitsel te verkrijgen.

De KVMO onderzoekt samen met Belgische collega's naar de mogelijkheden om een zustervereniging in België op te richten.
De KVMO wil in november 2019 in navolging van 2018 een symposium gaan organiseren.

4.4 DenK-GOV

De werkgroep Defensiebeleid en Krijgsmacht, DenK-GOV, wordt gevormd door de KVMO en de NOV. Beide verenigingen zijn door hun leden in DenK-GOV vertegenwoordigd. Vanuit deze werkgroep kunnen de voorzitters worden voorzien van een professioneel, goed onderbouwd standpunt over de ontwikkelingen binnen de krijgsmacht en blijven zij meedenken over vrede en veiligheid. Mede dankzij de kennis die aanwezig is binnen DenK-GOV kunnen de gezamenlijke officierenverenigingen ook in 2018 snel inspelen op actualiteiten, dan wel de media voorzien van achtergrondinformatie over de krijgsmacht. Mocht u interesse hebben om deel te nemen in deze denktank dan kunt u contact opnemen met **voorzitter@kvmo.nl**

Hoofdstuk V
Begroting 2019

De begroting voor dit jaar is, inclusief toelichting, vanaf medio april voor leden per e-mail op te vragen bij het secretariaat van de KVMO. De begroting wordt behandeld en vastgesteld tijdens de Algemene Vergadering.

Hoofdstuk VI
Benoeming leden hoofdbestuur

6.1 Tijdens de 105e Algemene Vergadering op 13 juni 2019 treden statutair af en worden voorgedragen voor herbenoeming:

KTZ ing. M.E.M. de Natris	voorzitter
KTZ ing. W.P. Groeneveld EMSD	vicevoorzitter
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt	penningmeester

6.2 Tijdens de 105e Algemene Vergadering op 13 juni 2019 treedt af:

N.v.t.

6.2.1. Tussentijds afgetreden

N.v.t.

6.3 Tijdens de 105e Algemene Vergadering op 13 juni 2019 worden benoemd:

N.v.t.

UITNODIGING

Voor de 105e Algemene Vergadering op donderdagmiddag 13 juni 2019

De 105e Algemene Vergadering wordt gehouden op het Koninklijk Instituut voor de Marine in Den Helder. Tijdens het (besloten) huishoudelijk gedeelte staan de vereniging, het verenigingsbeleid, de begroting 2019 en het jaarverslag 2018 centraal.

De Algemene Vergadering begint om 13.00 uur. Vanaf 12.00 uur bent u van harte welkom.
De lunch staat voor u klaar.

HUISHOUDELIJK DEEL

Agenda

1. Opening en mededelingen voorzitter
2. Goedkeuring verslag 104e Algemene Vergadering d.d. 14 juni 2018
3. Behandeling amendementen ingevolge artikel 10 Algemeen Reglement
4. Beschrijvingsbrief 2019
5. Gevoerd beleid 2018
6. Strategie 2019
7. Financieel jaarverslag 2018
8. Verslag kascommissie 2018
9. Begroting 2019, opvraagbaar bij het secretariaat
10. Benoeming kascommissie 2019
11. Benoeming hoofdbestuursleden
12. Rondvraag en sluiting

Na afloop van het huishoudelijk gedeelte is er een korte pauze met koffie/thee, waarna we ons verplaatsen naar 't Zaaltje in het hoofdgebouw, waar het KVMO-symposium plaatsvindt. We sluiten de dag af met een borrel om 17.00 uur.

Locatie huishoudelijk deel
Koninklijk Instituut voor de Marine
Grote collegezaal Enys house
Het nieuwe diep 8
Den Helder

Locatie openbaar deel
Koninklijk Instituut voor de Marine
't Zaaltje (hoofdgebouw)
Het nieuwe diep 8
Den Helder

De vergadering is voor alle KVMO-leden toegankelijk. Het hoofdbestuur van de KVMO nodigt haar leden dan ook van harte uit hierbij aanwezig te zijn!

Het personeel(systeem) van de toekomst



AANMELDING
Uiterlijk 27 mei 2019

Via het aanmeldformulier op www.kvmo.nl

Gastsprekers:
Dr. Hendrik-Jan van Veen
TNO Director of Science TNO Defence, Safety and Security
CDR René Luyckx,
Directeur Personeel en Bedrijfsvoering Koninklijke Marine
Jong Defensie

Het symposium begint om 15.00 uur. Na afloop, om ca. 17.00 uur, is er een borrel. Via **www.kvmo.nl** en de KVMO nieuwsbrieven wordt u op de hoogte gehouden van het definitieve programma.

LOCATIE: KONINKLIJK INSTITUUT VOOR DE MARINE • 'T ZAALTJE (HOOFDGEBOUW) • HET NIEUWE DIEP 8 • DEN HELDER


KVMO

Column



Voor de aanschaf van groot militair materiaal zijn militaire criteria altijd ondergeschikt aan politieke overwegingen. Factoren zoals nationale versus buitenlandse industrie, mogelijke tegenorders, bilaterale/strategische relaties en zelfs politieke persoonlijkheden spelen altijd een rol. Zo ook bij de vervanging van de vier Walrusklasse onderzeeboten. De prijs speelt waarschijnlijk de minst belangrijke rol. Volgens ingewijden bedraagt de opdracht zo'n € 3,5 miljard; de boten moeten dan ook 35 jaar mee. Het kabinet wilde oorspronkelijk de B-brief in februari naar de Kamer sturen. Hierin worden de vier aanbieders gereduceerd naar twee of mogelijk één uitverkorene. Deze brief is nu uitgesteld tot de zomer, en twee *consultancy* bureaus zullen nogmaals de plannen van de aanbieders bestuderen.

Toch moeten de *business cases* – en de militaire voorkeur – allang duidelijk zijn. Men heeft alle tijd gehad om de voor- en nadelen van elke aanbieder in kaart te brengen. Een keuze voor Damen/Saab ligt voor de hand om de nationale Defensie industrie te steunen. De samenwerking tussen de KM, onderzoek en bedrijfsleven (de zogenaamde gouden driehoek) heeft altijd geleid tot hoogwaardige militaire platforms. Minder voor de hand liggend, maar ook te beargumenteren, is een keuze voor de Franse Naval Group, de gedoodverfde tegenkandidaat. Australië heeft voornamelijk om strategische redenen gekozen om 12 onderzeeboten volgens Frans ontwerp te bouwen**,** en bestelde vervolgens 9 fregatten bij de Britse BAE Systems. Er valt ook iets te zeggen voor het Duitse TKMS, als bijvoorbeeld ter compensatie nieuwe Duitse fregatten door Damen worden gebouwd. Voor de Spaanse *case* valt niet veel te zeggen. Maar waarom durft men dan niet nu een besluit te nemen?

'Toch moet het kabinet snel één aanbieder aanwijzen, anders loopt Nederland het risico straks een periode zonder deze vitale capaciteit te zitten'

Premier Mark Rutte en de Franse president Emmanuel Macron kunnen het goed met elkaar vinden. Macron is een van meest visionaire leiders binnen de EU (al denken de Gele Hesjes daar anders over) en Rutte blijkt een gezaghebbende bruggenbouwer. Dit najaar wordt een nieuwe Europese President en Commissie gekozen, en Rutte maakt een goede kans op een topfunctie. Steun van Macron is hierbij onontbeerlijk, maar de onverwachte aanschaf van een belang in Air France/KLM viel niet goed in Parijs. Macron heeft zich persoonlijk bemoeid met het onderzeebootdossier en het is logisch dat Den Haag om strategische redenen de Franse bondgenoot niet weer voor het hoofd wil stoten. Uitstel van het besluit lijkt enkel het winnen van tijd.

Toch moet het kabinet snel één aanbieder aanwijzen, anders loopt Nederland het risico straks een periode zonder deze vitale capaciteit te zitten. Onderzeeboten zijn immers de oren, ogen en slagtanden van de KM. Zonnekoningen zoals Macron hebben respect voor daadkracht en als hij Rutte was geweest had hij zonder aarzelen de opdracht aan de nationale werf gegeven. Rutte kan hem best bellen om te vertellen dat het Damen is geworden, zeker als het ingepakt is met andere voorstellen. Mogelijkheden zijn samenwerkingsinitiatieven tussen de MIVD en de Franse inlichtingendienst DGSE (bijvoorbeeld op het gebied van cyber/SIGINT), gezamenlijke projecten in de Cariben (met Venezuela als gedeeld hoofdpijndossier), en wellicht gezamenlijke trainingen voor *Special Forces* (de Fransen zijn zeer onder de indruk van Nederlandse SF). Het is onredelijk dat ministers/ambtenaren nu vertragen maar ingenieurs/technici straks de boten op tijd moeten afleveren. Het onderzeebotenbesluit hoeft niet met een stopwatch genomen te worden maar nu is daadkracht wel op zijn plaats.

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

Anne Beckers en Tessa Mulders



Marva-rekruten die opgesteld staan voor het opleidingscentrum Framewood Manor, 1945. (NIMH)

Pioniers, avonturiers en wegbereiders

De totstandkoming van de MARVA, 1944-1946

'Maak een man vrij voor de vloot!' Met dit credo startte in september 1944 een campagne om vrouwen te werven voor de MARVA; de Marine Vrouwen Afdeling. De leus werd ingegeven door de vraag hoeveel personeel de Koninklijke Marine (KM) na de bevrijding van Nederland nodig zou hebben voor de strijd tegen Japan. Er was grote behoefte aan mankracht, en naar Brits en Amerikaans voorbeeld keek men naar de totstandkoming van een Nederlands vrouwelijk hulpkorps.

In de historie van vrouwen bij de KM vormt 2019 een mijlpaal: 75 jaar geleden vond de oprichting van de MARVA plaats. Daarom blikt dit artikel terug op de vorming van de MARVA en een portret van twee van haar pioniers: Francien de Zeeuw en Corinne van Boetzelaer.

Op 31 oktober 1944 ondertekende koningin Wilhelmina in Londen het Koninklijk Besluit tot de oprichting van de Marine Vrouwen Afdeling.[1] In het wetsvoorstel was vastgelegd dat alle toekomstige marva's deel gingen uitmaken van de Koninklijke Marine Reserve (KMR) en louter bestemd waren voor de geüniformeerde ongewapende dienst. Vrouwen die een verbintenis aangingen bij de MARVA, deden dit voor maximaal drie jaar. De leeftijdsgrens voor deze nieuwe eenheid lag tussen de achttien en vijfendertig jaar, vergelijkbaar met de richtlijnen die de Britse *Women's Royal Naval Service* (WRNS) hanteerde.

Vrijwillig Vrouwelijk Hulpkorps

De Tweede Wereldoorlog maakte de weg voorzichtig vrij voor vrouwen in militaire dienst. Al voor de oprichting van de MARVA sloegen Nederlandse vrouwen in het Verenigd Koninkrijk op 17 juli 1942 de handen ineen en richtten zij op eigen initiatief de Bond van Nederlandse Vrouwen in Groot-Brittannië op.[2] De doelstelling van deze organisatie bestond uit het verlenen van ongewapende humanitaire hulp in bevrijd Nederland. Een hulpkorps zou deze taken, zoals ondersteuning bij het repatriëren van mensen, hulp aan ondervoeden en kinderopvang, op zich kunnen nemen. De bond wilde hiervoor een samenwerkingsverband aangaan met al in Nederland gevestigde organisaties.[3]

Aangespoord door dit burgerinitiatief legde toenmalig minister van oorlog jhr. Otto van Lidth de Jeude op 8 september 1943 de doelstelling van het Vrijwillig Vrouwelijk Hulpkorps (VVHK) vast.[4] De kern van dit korps telde enige mobiele eenheden, die in de bevrijde delen van het vaderland medische hulp konden verlenen. Naast het verzorgen van een geneeskundige dienst zouden de korpsvrouwen ook de hongerlijdende bevolking bijstaan in de eerste levensbehoeften, waarbij het accent lag op de bereiding en verstrekking van voedsel. Op 20 december van datzelfde jaar werd het VVHK opgericht door het Londens Comité van het Rode Kruis op voorstel van het Ministerie van Oorlog.[5] Op 25 april 1944 vond de ondertekening van de verbandakte plaats, waarmee het VHK een militaire status verkreeg.[6]

Naast de bevrijding van Nederland hield de politieke leiding in ballingschap rekening met de strijd tegen Japan in Nederlands-Indië. Met in het achterhoofd de gedachte mannen vrij te maken voor de vloot, diende minister van Marine Johan Furstner een wetsvoorstel in waarmee hij opriep tot de oprichting van de MARVA. Het Nederlandse kabinet in Londen ging op 26 september 1944 akkoord met het voorstel van de bewindsman, waarmee vrij baan werd gemaakt voor de eerste vrouwen in dienst van de KM.[7]

'Vanwege het commentaar uit de maatschappij had koningin Wilhelmina aanvankelijk ook haar bedenkingen'

Hoewel binnen de politiek consensus bereikt was over de toetreding van vrouwen bij de zeestrijdkrachten, was het onduidelijk hoe de Nederlandse maatschappij over de plannen dacht. Vanuit kerkelijke kring kwamen kritische en terughoudende reacties. Zo dwong de geestelijkheid af dat er een strenge selectie zou plaatsvinden en dat vrouwen pas vanaf hun tweeëntwintigste levensjaar in dienst mochten treden. Ook bedongen zij dat de marva's buiten dienst zoveel mogelijk onder toezicht zouden staan, en dat zij niet ingezet zouden worden voor de transportdienst en technische dienst.

Vanwege het commentaar uit de maatschappij had koningin Wilhelmina aanvankelijk ook haar bedenkingen. Zo was zij zich bewust van de kerkelijke bezwaren, en de vorstin twijfelde of er onder de vrouwen in Nederland voldoende animo bestond om dienst te nemen bij de MARVA. Zij verzocht dan ook dat vrouwen zelf het initiatief moesten nemen, om zo na te gaan of er afdoende draagvlak was voor de oprichting van het vrouwenkorps. In dit kader werd het hoofd van de Marine Voorlichtingsdienst luitenant-ter-zee der tweede klasse Hans Larive in oktober 1944 naar het bevrijde deel van Nederland gestuurd, om aldaar de stemming te peilen. Na zijn aankomst spoedde hij zich onmiddellijk naar de jonge verzetsheldin De Zeeuw.[8]



Francien de Zeeuw: de eerste vrouw in uniform bij de MARVA, 1944. (NIMH)

Van verzetsheldin tot eerste marva

De in Terneuzen geboren De Zeeuw was achttien jaar oud toen Nederland in mei 1940 capituleerde. Opgegroeid in een hervormd gezin en gevoed door vaderlandsliefde en loyaliteit aan het koningshuis, besloot de Zeeuwse zich te verzetten tegen de Duitse bezetter.[9] Als telefoniste bij de PTT beheerste De Zeeuw meerdere talen, waaronder Frans, Duits en Engels. Hierdoor was zij in staat gesprekken tussen Duitsers af te luisteren. Zodra ze in deze telefoongesprekken iets opving over geplande invallen of arrestaties gaf ze deze informatie door.[10]

Naast deze passieve vorm van verzet besloot de jonge vrouw zich ook actief in te zetten voor door de oorlog getroffen Nederlanders. Zo zocht en vond ze onderduikadressen voor mannen die een oproep hadden gekregen voor de *Arbeitseinsatz*. Ze was niet aangesloten bij het georganiseerde verzet, maar regelde zelfstandig onderduikadressen en distributiebonnen, om die vervolgens te verspreiden onder hulpbehoevenden. Tot het einde van 1943 bleef ze alleen opereren. De verloving van haar zus met de Delftse student Krijn de Vos bracht hier verandering in. Hij had in het kader van de *Arbeitseinsatz* een oproep ontvangen zich te melden bij de Duitse autoriteiten, maar hij besloot onder te duiken.[11]

Doordat De Vos actief participeerde in de illegaliteit kwam De Zeeuw via hem in contact met leden van de Landelijke Organisatie van het Verzet. Daarnaast was De Vos hoofd van een lokale knokploeg. Het resulteerde in meer werk voor de ondergrondse door De Zeeuw. Ze droeg de verantwoordelijkheid voor de distributie van illegaal drukwerk zoals *Vrij Nederland* en verzorgde valse persoonsbewijzen.[12] Met de knokploeg van De Vos sloeg De Zeeuw op 20 maart 1944 een grote slag. Zij pleegden een overval op het Centraal Distributiekantoor in Kloos-



Marva-chauffeuses van de motortransportdienst wassen een auto bij het opleidingscentrum Framewood Manor, Stokes Poges te Groot-Brittannië, ca.1945-1946. (NIMH)

terzande, waarbij vijfendertigduizend bonkaarten werden buitgemaakt. De Zeeuw vervoerde de benodigde wapens en hield tijdens haar werk als telefoniste nauwlettend het telefoonverkeer van en naar de *Sicherheitsdienst* in de gaten. Na de succesvolle overval reisde De Zeeuw met een deel van de bonkaarten af naar Eindhoven, Barendrecht en Amsterdam, om ze daar te verspreiden onder de noodlijdende bevolking.

Tijdens de chaos rondom Dolle Dinsdag besloot De Zeeuw om zich samen met haar zwager op 5 september 1944 aan te sluiten bij de partizanen.[13] Tussen de groep partizanen in Zeeuws-Vlaanderen en de Knokploeg Zeeland vond al langere tijd een samenwerking plaats. Dezelfde dag al trad De Zeeuw toe als staflid van de Ordedienst.[14] Tijdens de Slag om de Schelde, die van 2 oktober tot 8 november duurde, maakte De Zeeuw angstige momenten mee. Zo bevond ze zich op 18 oktober 1944 in een boerderij in Waterlandkerkje in de gemeente Sluis, samen met ongeveer zeventig anderen die op de vlucht waren geslagen voor het oorlogsgeweld. Geallieerde militairen omsingelden het gebied, in de veronderstelling dat Duitse manschappen zich hier ophielden. Samen met twee andere verzetsstrijders besloot De Zeeuw naar de Canadese linie te lopen, om de bevrijders te waarschuwen dat de Duitsers al gevlucht waren en ze onschuldige burgers onder vuur namen. Deze tocht kostte het leven aan een verzetsstrijder, door de inslag van een granaat waarbij De Zeeuw kort het bewustzijn verloor.[15]

Naar Londen

Kort nadat De Zeeuw zich in bevrijd gebied bevond ontving zij op 27 oktober 1944 bezoek van Larive.[16] Hij was uit Londen naar het bevrijdde deel van Nederland gestuurd om te kijken of er onder de Nederlandse vrouwen animo was voor dienstneming bij de MARVA. Hij was op de hoogte van het verzetswerk van De Zeeuw en daar dermate van onder de indruk, dat hij haar vroeg samen met hem campagne te voeren voor de MARVA. De Zeeuw stemde in en gezamenlijk zamelden zij handtekeningen in van enthousiaste jonge vrouwen, die aan koningin Wilhelmina aangeboden zouden worden.

Na haar aankomst op 4 december in Londen ontving De Zeeuw, net als alle Engelandvaarders, een uitnodiging om op bezoek te komen bij de koningin. Hoewel eerstgenoemde zich behoorlijke druk maakte om deze belangrijke ontmoeting, bleek dat achteraf onnodig. De verzetsheldin bracht samen met de vorstin en prinses Juliana een dag door, waarbij haar oorlogservaringen een belangrijk gespreksonderwerp vormden. Koningin Wilhelmina vroeg De Zeeuw of zij er iets voor voelde vrouwen toe te laten bij de marine, waarop De Zeeuw enthousiast reageerde. De koningin besloot daarop dat De Zeeuw de eer kreeg als eerste marva in dienst te treden.[17]

In Londen verbleef De Zeeuw enige dagen bij baronesse Van Boetzelaer, daarna wachtte haar een tweeweekse training bij de Britse evenknie van de MARVA, de WRNS. Als enige Nederlandse vrouw voelde De Zeeuw zich hier soms wat verlaten, maar ze zette door. Na het doorlopen van haar opleiding kreeg ze het uniform uitgereikt: de eerste vrouw in het tenue van de MARVA.

Van medeoprichtster van de MARVA tot eerste marineofficier

De in 1912 in Teteringen geboren Corinne Marie Louise baronesse van Boetzelaer was medeoprichtster van de MARVA en de eerste vrouwelijke marineofficier van Nederland. Net als De Zeeuw beheerste zij meerdere talen. Na haar secretaresseopleiding werkte zij in Den Haag bij de Commissie voor den Nederlandsch-Zuidafrikaanschen Handel. Van 1936 tot aan de Duitse inval was zij secretaresse op de kanselarij van het Nederlandse gezantschap in Brussel. Na de capitulatie wist Van Boetzelaer via Frankrijk, Spanje en Portugal naar Groot-Brittannië uit te wijken. In Londen kreeg zij een aanstelling als souschef van het algemeen secretariaat van het Ministerie van Buitenlandse Zaken. In 1944 trad Van Boetzelaer in dienst bij de MARVA.[18]
Na de bezetting van Nederland in mei 1940 ontstond bij

een deel van de Nederlandse vrouwen in het Verenigd Koninkrijk interesse voor de Britse militaire vrouwenkorpsen. Het was voor eerstgenoemde vrouwen mogelijk bij de WRNS in dienst te treden, maar de officiersrangen waren alleen weggelegd voor Britse vrouwen. Eind 1943 kreeg kapitein-ter-zee Cornelis Hellingman van het Departement van Marine opdracht een onderzoek uit te voeren naar de oprichting van een vrouwenkorps bij de Nederlandse marine. Het was van meet af aan duidelijk dat de Britse WRNS als voorbeeld diende voor de marva's.[19] Hellingman verzocht in 1944 Van Boetzelaer - medeoprichtster en secretaresse van Bond van Nederlandse Vrouwen in Groot-Brittannië - mee te helpen met de oprichting. Voordat zij zijn verzoek accepteerde bezocht Van Boetzelaer tijdens haar zomerverlof de WRNS om een beeld van hun werkzaamheden te krijgen. Hier ontmoette zij de officier Constance Eyton, later liaisonofficier bij de MARVA.[20] Na haar ontmoeting met de Britse marinevrouwen verzocht zij de minister van Buitenlandse Zaken te Londen om een tijdelijke plaatsing bij de KM. Haar verzoekschrift werd op 18 september 1944 ingewilligd, waarna Buitenlandse Zaken Van Boetzelaer beschikbaar stelde voor de MARVA.[21]

Na de wervingscampagne van Larive en De Zeeuw richtte Van Boetzelaer zich op de rekrutering en selectie van aspirant marva's. Van Boetzelaer zou hiervoor naar Nederland afreizen, maar de Britse militaire autoriteiten gaven haar in eerste instantie geen toestemming omdat zij burger was. Minister Furstner kwam met de oplossing: bij Koninklijk Besluit benoemde hij Van Boetzelaer drie weken na kerst tot officier-marva derde klasse. Op 31 januari vond in het bijzijn van De Zeeuw, een aantal vlagofficieren en afdelingshoofden haar beëdiging plaats en mocht Van Boetzelaer zich de eerste vrouwelijke officier van de KM noemen.[22]

'Van Boetzelaer was van adellijke afkomst waardoor zij, in tegenstelling tot De Zeeuw, meteen tot officier werd beëdigd. Dit zette kwaad bloed bij laatstgenoemde'

Van Boetzelaer was van adellijke afkomst waardoor zij, in tegenstelling tot De Zeeuw, meteen tot officier werd beëdigd. Dit zette kwaad bloed bij laatstgenoemde: 'Voor mij was het gewoon onacceptabel dat sommige dames zonder er echt iets voor te hoeven doen gewoon officier werden, louter omdat ze een adellijke titel bezaten.'[23] Het liep zo hoog op dat zij op 1 oktober zelfs haar ontslag indiende. Haar status als boegbeeld van de MARVA leidde er echter toe dat De Zeeuw op 28 oktober 1945 eveneens haar bevordering tot officier-marva derde klasse kreeg.[24]

Naar Nederland

Voor het rekruteringsoffensief van de MARVA kreeg de kersverse officier Van Boetzelaer samen met liaisonofficier Eyton in februari 1945 toestemming de bevrijde gebieden van Nederland te verkennen. In Londen stond namelijk vast dat de MARVA geleid moest worden door Nederlandse vrouwen die de oorlog in Nederland hadden meegemaakt. Het plan was regionale selectiecommissies samen te stellen en een klein aantal officieren, onderofficieren en manschappen te rekruteren ten dienste van de MARVA



Officier-marva C.M.L. baronesse van Boetzelaer op rekruteringsmissie in Maastricht, 1945. (NIMH)

in Groot-Brittannië.[25] De daadwerkelijke werving zou pas plaatsvinden na de totale bevrijding van Nederland. Het selectieproces verliep niet vlekkeloos. Van Boetzelaer bedacht op basis van haar ervaringen met de WRNS een alternatief: twee rondreizende rekruteringsofficieren moesten de kantoren van de Oorlogsvrijwilligersbureaus bezoeken met het verzoek aldaar een voorlichtingsdame kantoor te laten houden. Na deze actie keerde Van Boetzelaer op 12 april terug naar het Verenigd Koninkrijk.[26]

Twee weken later was zij alweer terug in Nederland om in de daaropvolgende maanden geschikte kandidaten te zoeken. Tijdens deze rondtoer stond Van Boetzelaer de wervingsofficieren terzijde en trof ze voorbereidingen om ook in andere delen van bevrijd Nederland te rekruteren. Op 1 mei verkondigde zij via een Nederlandse radio-uitzending van de BBC Londen dat de werving van de marva's was begonnen.[27] Deze rekrutering kwam traag op gang. Dit verontrustte de marineleiding in Londen en op 16 mei moest Van Boetzelaer zich bij Furstner verantwoorden.

De werving tussen 2 mei en 10 juni leverde slechts honderddertig rekruten op. Doordat de keuring tijdrovend was, konden zij niet meteen aan hun opleiding beginnen.[28] De marva-officier schreef de tegenvallende rekruteringscijfers toe aan een gebrek aan middelen en personeel. Na het overleg wijzigde zij haar plannen. Voortaan zouden er twee teams rondreizen ten behoeve van de werving, beiden bemenst door twee officieren, een arts, een onderofficier en een chauffeur.[29]

Deze vernieuwde tactiek sloeg aan: al in juni keerden de eerste marva's terug uit Groot-Brittannië naar Nederland. Met de eerste lichting rekruten behaalde Van Boetzelaer dan wel een eerste succes, maar voor haar was géén grote carrière binnen de marine weggelegd. Zij was vanwege haar verblijf in Londen gedurende de Tweede Wereldoorlog uitgesloten van het leiderschap en naarmate meer geschikte kandidaten uit Nederland de opleiding voltooiden namen haar taken en verantwoordelijkheden af. Vanaf medio 1945 verhuisde de MARVA geleidelijk aan naar Nederland en vestigde begin juli het Londens hoofdkwartier zich op het Lange Voorhout 7 in Den Haag.[30]

Van Boetzelaer was een pionier avant la lettre. Niet alleen trad zij als eerste vrouwelijke officier in dienst bij de KM, ook had zij een spilfunctie in de ontstaansgeschiedenis van de MARVA. Hoewel De Zeeuw tijdens de beginperiode van de MARVA nog haar twijfels uitte over het functioneren van Van Boetzelaer, bleek de eerste officier geliefd. Zo memoreerde na haar overlijden een oud-marva: 'Ik vertel niets nieuws als ik zeg, dat zonder mevrouw Pardede van Boetzelaer ik hier nu niet had gestaan om een laatste groet uit te spreken. Want zonder haar zou ik geen marva zijn geweest.'[31] Ze overleed op 5 september 2011 in Den Haag, op negenennegentigjarige leeftijd. Vier jaar later, op 8 september 2015, overleed ook MARVA van het eerste uur De Zeeuw op de respectabele leeftijd van drieënnegentig. Beide vrouwen stonden, ondanks hun verschillende achtergronden, aan de wieg van de MARVA en golden als voorvechtsters van een vrouwelijke marine afdeling. Het duurde nog tot 1952 voordat de MARVA de status van volledig beroepskorps kreeg.[32] In de periode waarin de MARVA actief was, bedroeg maximaal drie procent van het personeel vrouwelijke militairen.[33] Conform het verdrag van de Verenigde Naties betreffende gelijke rechten voor mannen en vrouwen, vond op 1 januari 1982 de opheffing van de vrouwenafdeling plaats en vond vanaf dat jaar de integratie van de vrouw in de gehele KM plaats. Een proces dat nog altijd voort wordt gezet zoals met hun nakende boordplaatsing op onderzeeboten.[34]

A.E. (Anne) Beckers BA is Projectmedewerker bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH). T. (Tessa) Mulders MA is werkzaam als Documentair Informatiespecialist bij het NIMH.

Noten

1 Nederlands Intituut voor Militaire Historie (NIMH), Den Haag, MARVA, toegang 061, inventarisnummer 1, Koninklijk besluit oprichting MARVA.
2 A. Biermans, *Vrouwen onder de wapenen. De oprichting van het Vrijwillig Vrouwen Hulpkorps en zijn eerste optreden in bevrijd Nederland (1943-1945)*, 16.
3 Biermans, *Vrouwen onder de wapenen*, 16.
4 NIMH, MILVA, toegang 514, inventarisnummer 4, Nota betreffende deelneming aan het Vrouwelijk Hulpkorps.
5 NIMH, MILVA, 514, inv. 4, hulpkorpsbeschikking.
6 A.M.C. van Dissel en J.R. Bruijn, *Bij de MARVA. Vrouwelijke militairen in dienst van de Koninklijke Marine 1944-1982* (Amsterdam 1994) 11.
7 Van Dissel en Bruijn, *Bij de MARVA*, 11.
8 Ibidem, 28.
9 N. Tardio, *Francien de Zeeuw. Van verzetsheldin tot eerste vrouwelijke militair* (Alkmaar 2017) 31.
10 Tardio, *Francien de Zeeuw*, 32.
11 Ibidem, 39.
12 Ibidem, 40-41.
13 De gebeurtenissen die zich afspeelden op 5 september 1944 zijn bekend geworden onder de term Dolle Dinsdag. Tijdens deze dag was een groot deel van de Nederlandse bevolking in de veronderstelling dat de bevrijding nabij was, doordat er foute informatie werd verspreid.
14 Ibidem, 69.
15 Ibidem, 80.
16 Ibidem, 90.
17 'Varende vrouwen', *Quest Missie Militair*, 2015, 26-29.
18 L. van Rijckevorsel, *Boetzelaer, Corinne Marie Louise van*, in: *Digitaal Vrouwenlexicon van Nederland.* URL: http://resources.huygens.knaw.nl/vrouwenlexicon/lemmata/data/Boetzelaer (24/04/2016), laatst geraadpleegd op 7 maart 2019.
19 NIMH, Pardede van Boetzelaer, toegang 062, inventarisnummer 8, Aan de wieg van de MARVA.
20 Van Rijckevorsel, *Boetzelaer.*
21 NIMH, Pardede van Boetzelaer, 062, inv. 1, De oprichting van de Marine Vrouwen Afdeling en haar voorgeschiedenis.
22 NIMH, Pardede van Boetzelaer, 062, inv. 8, Aan de wieg van de MARVA.
23 Tardio, *Francien de Zeeuw*, 149.
24 Ibidem, 147-149.
25 Van Dissel en Bruijn, *Bij de MARVA,* 36-37, 43.
26 Ibidem, 37-39.
27 NIMH, Pardede van Boetzelaer, 062, inv. 1, Radiotoespraak voor de Nederlandse uitzending BBC Londen, gehouden op 1 mei 1945 door marva-officier der derde klasse C. van Boetzelaer.
28 Van Dissel en Bruijn, *Bij de MARVA,* 41.
29 Ibidem, 39-42.
30 Ibidem, 42-44.
31 'In memoriam', *Ex-Act: contactblad voor Ex- en Actief dienende Marva's*, 4:4 (2011).
32 Van Dissel en Bruijn, *Bij de MARVA, 86.*
33 Ibidem, 152.
34 Ibidem, 126.

Boeken



Menslievend en zelfstandig. Het reddingwezen voor de fusie tot KNRM (1750-1991)

Auteur:	Henk Stapel
Uitgever:	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij, 2018
Omvang:	424 blz geïllustreerd
Prijs:	€ 29,95
ISBN:	9789490498153

Over redders en reddingboten is in het verleden veel geschreven. Daardoor geven de namen Dorus Rijkers, Coen Bot, Mees Toxopeus, Insulinde, Brandaris en Javazee voor veel lezers een toon van herkenning. Tot 1991 kende Nederland twee particuliere reddingmaatschappijen: de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij en de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen. Aan beide reddingmaatschappijen werd in 1949 het predicaat 'Koninklijk' verleend. Over de organisatie van de beide reddingmaatschappijen, de keuze van het materieel en de redenen waarom het niet vòòr 1991 tot een fusie kwam is tot nu toe weinig gepubliceerd. Deze lacune heeft Henk Stapel met dit omvangrijke en rijk geïllustreerde boek op uitstekende wijze opgevuld. De beide reddingmaatschappijen zijn met een tussenruimte van enkele dagen in 1824 opgericht naar aanleiding van de scheepsramp op 14 oktober 1824 van De Vreede. Ook in die tijd bestond de tegenstelling tussen 010 en 020! Tussen 1824 en 1991 zijn er verschillende pogingen gedaan om de tegenstellingen tussen de beide maatschappijen te overbruggen. Alleen de laatste had succes en sinds 1991 bestaat alleen nog de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM).

Ook voor 1824 zijn er initiatieven geweest van zowel particulieren als de overheid om zeelieden in nood te helpen. Voor mensen langs de kust was opoffering voor een medemens een vanzelfsprekendheid. Maar al deze initiatieven zijn op niets uitgelopen. Stapel geeft hiervan een goed overzicht in hoofdstuk 1.

Voor de presentatie van zijn diepgaande onderzoek heeft de auteur alle mogelijke aspecten, waar de besturen mee te maken hebben gekregen, belicht en overzichtelijk gegroepeerd in tien hoofdstukken en een terugblik. Dat maakt de rijke stof heel overzichtelijk. Elk hoofdstuk wordt afgerond met een 'samenvatting en conclusies'. De verschillende hoofdstukken hebben als titel: Staatsreddingmaatschappijen stranden (1750-1815), Oprichting reddingmaatschappijen (1824-1830), Eerste decennia (1824-1857), Invloeden van buitenaf (1857-1892), Naar werktuigelijke voortstuwing (1890-1919), Insulinde, kantelmoment in veiligheid (1919-1940), Redders en armoede (1887-1947), Oorlog en herstel (1940-1950), Op zoek naar snelheid (1950-1991) en Financiën en fusie (1950-1991). Het boek wordt afgesloten met een terugblik.

Stapel is op bewonderenswaardige wijze in de materie gedoken wat heeft geresulteerd in een uiterst grondig boek. Het lijkt door zijn diepgang op een wetenschappelijk werk; vrijwel elke passage is onderbouwd met noten. Daar zijn dan ook wel zo'n veertig bladzijden van! Dit maakt het boek er echter zeker niet minder leesbaar op. Indien een lezer voor een bepaald hoofdstuk minder interesse heeft kan hij volstaan met de 'samenvatting en conclusies' behorende bij dat hoofdstuk en verder gaan. Voor een ieder die geïnteresseerd is in de voorgangers van de KNRM is dit boek een absolute aanrader. Voor de prijs hoeft men het niet te laten.

KLTZ b.d. mr O.W. Borgeld



De Wendische Oorlog: Holland, Amsterdam en de Hanze in de vijftiende eeuw

Auteur	Ad van der Zee
Uitgever	Uitgeverij Verloren, 2018
Omvang	255 blz, geïllustreerd
Prijs	€ 25,-
ISBN	9789087047139

Er is een gerede kans dat u, als lezer van het Marineblad, een heel aardige kennis hebt van de Nederlandse krijgsgeschiedenis ter zee. Maar bij veruit de meesten van u zal deze expertise hoofdzakelijk de zeventiende en de twintigste eeuw beslaan, misschien aangevuld met wat zestiende-eeuwse watergeuzen en Van Speijk in de negentiende eeuw. Gedetailleerde wetenschap van de middeleeuwse oorlogvoering ter zee hebben er maar weinigen, laat staan dat u van de Wendische Oorlog (1438-1441) hebt gehoord. Ad van der Zee, die als consulent Erfgoed & Beleving aan Erfgoedhuis Zuid-Holland is verbonden en daarnaast ook redacteur is van Holland Historisch Tijdschrift, heeft een prettig leesbaar en fraai geïllustreerd boek geschreven over deze laatmiddeleeuwse oorlog tussen het graafschap Holland en de zes Wendische Hanzesteden Hamburg, Lübeck, Stralsund, Wismar, Lüneburg en Rostock.

De Wendische Oorlog was een handelsconflict dat met economische middelen werd uitgevochten. Tijdens de Late Middeleeuwen (circa 1250-1500) nam de West-Europese handel spectaculair toe, met name over zee en binnenlandse waterwegen. De geldeconomie herleefde, handelsnetwerken werden complexer en er was sprake urbanisering. De Hanze was een netwerk van steden in Duitsland, Polen, de Baltische staten, Zuid-Scandinavië, België en Nederland, met grote kantoren in Brugge, Londen, Novgorod en Bergen. Het Hanze-netwerk was flexibel; er was geen geen vaste politieke-bestuurlijke structuur, geen hiërarchische ordening (hoewel de Lübeckers daar anders over dachten) en geen geregistreerd lidmaatschap. Steden kozen ervoor bij de Hanze te participeren en conformeerden zich daarom aan de geldende afspraken, totdat de handelsbelangen anders kwamen te liggen en dus het opportuun was buiten de Hanze om of er zelfs tegenin te opereren. De Hollandse steden hadden in de veertiende eeuw deel uitgemaakt van de Hanzewereld, maar als gevolg van de politiek van de Hollandse graven kwamen ze er rond 1400 min of meer buiten te staan. De Hollanders, en dan met name de Amsterdammers, zagen hun handelsbelangen in het Oostzeegebied bedreigd en claimden ernstige schade te hebben ondervonden door toedoen van de Wendische steden. In 1438 gaf de Raad van Holland namens de landsheer, hertog Filips de Goede van Bourgondië, een algemene waarschuwingsbrief uit waarin werd aangekondigd dat Hollandse kapers de Wendische handel zouden gaan platleggen. Eenieder die met de zes steden handelde liep dus het gevaar gekaapt te worden.

De oorlog leverde evenwel niet op wat de Hollanders ervan hadden verwacht. Aangezien de Wendische steden de kaapvaart reciproceerden, kwamen ook de Hollandse handelsbelangen stevig onder druk te staan. Al gauw sloeg de Amsterdamse ondernemers alle regelgeving ten aanzien van de kaapvaart in de wind, zodat ook neutrale partijen ernstige schade ondervonden. Uiteindelijk zag hertog Filips de Goede zich genoodzaakt zijn gezag in Holland veel nadrukkelijker te doen laten gelden en de kaperoorlog met diplomatieke middelen tot een einde te brengen. De Wendische Oorlog werkte dus uiteindelijk alleen de versterking van het Bourgondische landsbestuur in de hand.

Het boek van Van der Zee biedt de lezer een prachtige inkijk in het politiek-economische krachtenspel van vijftiende-eeuws Noordwest-Europa. We lezen hoe ondernemers en stadsbestuurders opereerden in een onrustige wereld waarin vorstelijke ambities, internationale conflicten, hebzuchtige kapers, en lokale en regionale factieconflicten de boventoon voerden. Voor de lezer van Marineblad is bovendien interessant dat de Raad van Holland in 1438 een grootschalig scheepbouwprogramma initieerde. De Hollandse dorpen en steden dienden samen maar liefst 79 baardzen te bouwen. Deze allereerste Hollandse vloot – de Koninklijke Marine traceert haar geschiedenis tot 1488, toen de Habsburgse Keizer Maximiliaan I de Ordonnantie op de Admiraliteit uitvaardigde – was dus geen politiek prestigeproject van een machtsbeluste landsheer, maar werd als het ware van onderaf gevormd door Hollandse handelaren die met militaire middelen hun eigen economische belangen meenden na te streven. Van der Zee gaat aan de hand van archeologische bronnen uitgebreid in op de in de laatmiddeleeuwse

Boeken

maritieme oorlogvoering gehanteerde scheepstypen. Ook vertelt hij hoe de strijd dan verliep en hoe het leven van de schepelingen aan boord was. Fijn is bovendien dat het boek niet alleen bedoeld is voor specialisten, maar zich ook nadrukkelijk op het brede publiek richt.

Een punt van kritiek betreft de duiding van de historische importantie van de Wendische Oorlog. In het samenvattende negentiende hoofdstuk stelt Van der Zee dat 'vraagtekens geplaatst [kunnen] worden bij de kwestie of de Wendische Oorlog wel een 'echte' oorlog was en niet moet worden afgedaan als een opeenvolging van wat losse kaperijen zonder duidelijk strategisch doel', maar toch, zo vindt hij, is de 'Wendische Oorlog … wel een katalysator geweest van wat we nu de Hollandse maritieme identiteit zouden noemen: het besef dat de Hollandse welvaart voor een belangrijk deel gevestigd was op scheepvaart, zeehandel en goede handelsbetrekkingen met zowel de gebieden aan de Oostzeekust als die aan de Atlantische kust.' (p. 220-221) Deze verstrekkende en daarom zeker interessante claim wordt helaas niet nader toegelicht of onderbouwd. Hierdoor is het maar de vraag of de Wendische Oorlog uiteindelijk een vaste plek zal krijgen in het kennispallet van de lezers van Marineblad. Dit kritiekpunt neemt echter niet weg dat het boek van Van der Zee een buitengewoon boeiend inzicht verschaft in de maritieme oorlogvoering van de vijftiende eeuw.

dr. Gijs Rommelse, University of Leicester



Breuklijn 1989. Continuïteit en verandering in het Nederlandse defensiebeleid 1989-1993

Auteur: Roy de Ruiter, Universiteit van Amsterdam 2018

Omvang: 425 blz.

ISBN: 9789088920776

In zijn proefschrift 'Breuklijn 1989' onderzoekt De Ruiter in hoeverre de politieke en militaire leiding na het einde van de Koude Oorlog in staat waren de aard en de omvang van de situatie te overzien en welke alternatieven zij onderkenden. Als tweede werd door hem onderzocht in welke mate de politieke en zeker de militaire leiding vasthielden aan de vertrouwde en bestaande denkkaders, hoe lang ze dat deden en hoe de krijgsmachtdelen daarin van elkaar verschilden. Tot slot zocht hij antwoord op de vraag wat de invloed was van de militaire leiding op de totstandkoming van het defensiebeleid in de periode 1989-1993 en hoe de krijgsmachtdelen daarin van elkaar verschilden. Hij baseerde de beantwoording van deze vragen op een omvangrijke hoeveelheid publicaties, op uitgebreid archiefonderzoek en op vele interviews met de directbetrokkenen.

Voor een goed begrip van de totstandkoming van het defensiebeleid na de val van de muur behandelt De Ruiter in de eerste hoofdstukken het Koude Oorlog paradigma, de organisatiecultuur van de Krijgsmachtdelen en de toekomstverwachtingen voor de jaren 1990 en verder. Uit deze hoofdstukken blijkt dat marine, landmacht en luchtmacht elk hun eigen rol hadden in de NAVO-verdediging. Bovendien was al voor 1989 het beschikbare budget te krap voor alle ambities van de krijgsmachtdelen. Het enige dat de top in 1989 voorzag was dat dat budget kleiner zou worden maar dat de Oost-West tegenstelling zou blijven bestaan (op een lager intensiteitsniveau).

Een dag voor de val van de Berlijnse muur op 9 november 1989 trad Ter Beek aan als de nieuwe minister van defensie en kondigde gelijk aan dat er een defensienota zou worden uitgebracht. In een boeiend hoofdstuk analyseert De Ruiter hoe de Defensienota 1991 tot stand kwam en welke besluiten daarin werden genomen. Gedurende twee jaar werd er bezuiniging op bezuiniging opgelegd en verschoof de redengeving van de krijgsmacht van dreiging georiënteerd naar ambitie georiënteerd. In een tijd van bezuinigingen groeide het wantrouwen tussen de krijgsmachtdelen (wie krijgt welk deel van de koek). Men hield elkaar dus scherp in de gaten (blz. 130 en 165). Elk voor zich beargumenteerde waarom zijn organisatie al klaar was voor de veranderde wereld van crisisbeheersingsoperaties dan wel wilde vasthouden aan een eventueel grootschaliger conflict. Uiteindelijk werd besloten dat de krijgsmacht geschikt moest worden gemaakt voor crisisbeheersing en vredesoperaties en daarom flexibeler en mobieler zou moeten worden. Er werd weliswaar gereduceerd op fregatten, tanks en jachtvliegtuigen maar ook geïnvesteerd in een amfibisch transportschip en in de oprichting van de luchtmobiele brigade inclusief helikopters en transportvliegtuigen. Het knelpunt van de dienstplicht (steeds minder nodig, onrechtvaardig verdeeld over de beschikbare populatie en dienstplichtigen alleen uitzendbaar op vrijwillige basis) werd nog niet aangepakt. De Ruiter concludeert dan ook dat de krijgsmachtdelen, ondanks de bezuinigingen, hun bestaande middelen en structuren hadden veiliggesteld en zelfs uitgebreid met nieuwe capaciteiten. De ware betekenis van de Defensienota 1991 was dat deze Defensie liet wennen aan de nieuwe veiligheidssituatie. De financiële onderbouwing was echter gebrekkig.
Bij de behandeling van de nota drong de Tweede Kamer eropaan dat er een vervolg moest komen, een evaluatie die uiteindelijk uitmondde in de Prioriteitennota 1993. De ingezette lijn van 1991 werd voortgezet maar met verdere reducties (bijvoorbeeld aantal fregatten van 16 terug naar 12). De opkomstplicht van de dienstplicht werd opgeschort. De gehele krijgsmacht moest zich richten op crisisbeheersing en vredesoperaties.

De Ruiter ziet echter ook een 'hardnekkige continuïteit': de doelstellingen van beleid van de militaire top wijzigden niet. Alle drie de krijgsmachtdelen wilden de bestaande structuur en middelen in gereduceerde vorm handhaven. De financiële houdbaarheid van de Prioriteitennota was slechts anderhalf jaar.

De Ruiter blikt in een slothoofdstuk op de huidige tijd waarin de situatie in de wereld om ons heen aan snelle verandering onderhevig is. Hij constateert bij defensie een voortdurende discrepantie tussen ambities en beschikbare middelen en doet de aanbeveling om werkelijk strategische keuzes te maken om relevant en betaalbaar te worden. Dat valt op zich te prijzen maar hebben bevelhebbers ook niet de plicht ervoor te zorgen dat op het moment dat de politiek het vraagt er door hun krijgsmachtdeel geschoten kan worden en dan bij voorkeur ook raak geschoten kan worden?

En dat ze daarom hun gereedschapskist zo compleet mogelijk willen houden? Geen enkele bevelhebber wil de geschiedenis ingaan met een subtitel als sloper van zijn krijgsmachtdeel. Bovendien wordt elk evenwicht in middelen en ambities weer ingehaald door technologische sprongen voorwaarts en daarmee gepaard gaande meerkosten.

Een klein minpuntje (zonder af te doen aan de waardering voor de enorme inspanning van De Ruiter!) is het ontbreken van een index. Storend zijn de her en der weggevallen lidwoorden of soms kromme zinsconstructies.

Voor degenen die de onderzochte periode min of meer van nabij hebben beleefd zijn de analyses van De Ruiter een feest der herkenning. Zoals op blz. 191 wordt beschreven dat twee fregatten in 1990 werden uitgezonden naar de Perzische Golf zonder details. Het klopt, ik was erbij als stafofficier, de opdracht stond op anderhalf A4'tje. Een operatieorder inclusief rules of engagement hebben we maar onderweg geschreven.
John Lewis Gaddis verzucht in het voorwoord van zijn 'The Cold War' (2005) dat bijna geen enkele student in zijn gehoor tijdens zijn colleges over de geschiedenis van de Koude Oorlog zich iets kan herinneren van de gebeurtenissen uit die periode. Dat geldt ongetwijfeld ook voor de adelborsten en cadetten die nu aan hun officiersopleiding beginnen. Roy de Ruiter levert daarom met zijn proefschrift 'Breuklijn 1989' een belangwekkende bijdrage aan die geschiedenis en dan vooral aan de afloop van de Koude Oorlog. De toen ingezette veranderingen in het defensiebeleid zijn de basis voor de huidige krijgsmacht.

KTZ b.d. F.T.S. van der Laan

KLTZ b.d. mr. Onno Borgeld



LTZ2 Lodewijk van Hamel. (Collectie O.W. Borgeld)

Duinkerken juni 1940 door de ogen van een marineofficier

Op 10 mei 1940 vielen de Duitsers Nederland, België, Luxemburg en Frankrijk binnen. Eind mei waren de Franse en Britse troepen rond Duinkerken ingesloten door Duitse eenheden. De Britse regering wilde kost wat kost de resten van de British Expeditionary Force (B.E.F.) terughalen naar het Verenigd Koninkrijk omdat deze manschappen essentieel waren tegen een mogelijke invasie door de Duitsers in Groot-Brittannië.

Van 30 mei tot 6 juni 1940 hielpen drie schepen van de Koninklijke Marine mee de B.E.F. en veel Franse militairen te evacueren uit Duinkerken. De Nederlandse vaartuigen waren Hr. Ms. Mok 1 (dit schip ging bij Duinkerken verloren) en de snelle motorsloepen M73 en M74.[1] Luitenant-ter-zee der tweede klasse Lodewijk (Lodo) Anne Rinze Jetze van Hamel voerde over het laatste schip het commando. Hij heeft over deze operatie, waarin hij opvallend dapper gedrag toonde, toentertijd een opmerkelijk verslag geschreven.

Lodo van Hamel

Lodewijk van Hamel werd op 17 augustus 1935 als officier zeedienst beëdigd. In 1936 volgde voor hem gedurende drie jaar een plaatsing in Indië bij de Onderzeedienst. Terug in Nederland maakte Van Hamel de Duitse inval in mei 1940 in IJmuiden mee en ontkwam hij met een gevorderde trawler naar Groot-Brittannië. Daar werd hij geplaatst aan boord van onderzeeboot Hr. Ms. O23 die in Portsmouth lag. Bij de Nederlandse Onderzeedienst in Portsmouth waren op dat moment ook Hr. Ms. Mok 1 en de M73 en M74 ingedeeld.[2] Na zijn inzet bij de evacuatie uit Duinkerken keerde Van Hamel niet terug aan boord van Hr. Ms. O23. Hij werd al spoedig als eerste geheim agent naar Nederland gestuurd en is daar in augustus 1940 geparachuteerd. Na een succesvolle missie mislukte zijn geplande terugkeer met een watervliegtuig vanaf het Tjeukemeer vanwege grondmist. Hij werd opgepakt door een Friese veldwachter en aan de Duitsers overgeleverd. Op 16 juni 1941 is hij, slechts 26 jaar oud, op de Larense heide gefusilleerd. Bij Koninklijk Besluit no. 37 van 4 oktober 1946 volgde voor LTZ2 Lodewijk van Hamel postuum



De rede van Duinkerken eind mei – begin juni 1940. De rookwolken stijgen op van brandende haveninstallaties en door de Luftwaffe getroffen schepen.

de benoeming tot Ridder 4e klasse in de Militaire Willemsorde. Op 28 mei 1960 is de ondiepwatermijnenveger, die naar Van Hamel vernoemd is, te water gelaten. Hierbij waren zijn ouders aanwezig.

Uit het dagboek van de LTZ2 L.A.R.J. van Hamel

Onderstaand uittreksel bevat de bijzonderheden betreffende zijn aandeel in de evacuatie van B.E.F. van Duinkerken naar de Britse kust van 30 mei tot en met 4 juni 1940.[3] Het oorlogsnieuws is steeds slechter en zorgwekkender en wanneer vast komt te staan, dat alle B.E.F. en Franse troepen uit Noord-Frankrijk zullen terugtrekken volgt de bekende oproep van de Britse Admiraliteit om alle grote en kleine jachten en vaartuigen te doen meehelpen aan deze evacuatie.

Donderdag 30 mei 1940

Hier zie ik een kans: Hr. Ms. MOK I en beide snelle grote motorsloepen van De Mok worden klaargemaakt. Donderdag 30 mei 1940 om 13h00 vertrek ik met een bemanning van 3 koppen aan boord van de M 74 naar Ramsgate om mij aldaar ter beschikking van de Engelse Marine-autoriteiten te stellen. De tocht buitenom is vrij kalm, het weer stemt tot optimisme en de onbekende gebeurtenissen van de komende dagen houden onze gedachten aangenaam bezig. 's Avonds kunnen wij nog net voor donker Dover binnenlopen. Daar heerst een drukke en haast zenuwachtige stemming; ik geloof wel, dat het voor het eerst is, dat ik dit waarneem. Ik zie zelf maar één ligplaats te vinden en voor benzine geldt hetzelfde; daarna rollen wij ons vermoeid in de boot op.

Vrijdag 31 mei 1940

Om 6 uur starten wij naar Ramsgate. Het is maar een klein eindje varen maar wij komen toch gauw nog even heel wat wrakken tegen.

In Ramsgate komen wij om half 8 's ochtends aan en worden allervriendelijkst ontvangen door Captain E.L. Wharton, [*Head of the Royal Navy small vessels pool*, OWB], die met enige officieren uit Londen is overgekomen om de verwerking van de geëvacueerde troepen in Ramsgate te regelen. Ik begrijp, dat de grote schepen naar Dover en de kleinere naar Ramsgate zullen varen, maar ik krijg geen duidelijke mededeling aangaande de plaats, waar ik het best troepen zou kunnen embarkeren. Op mijn vraag of ik naar Duinkerken zal gaan, krijg ik als antwoord, dat het beter is zulks niet te doen aangezien

'Op 16 juni 1941 is hij, slechts 26 jaar oud, op de Larense heide gefusilleerd'

het waarschijnlijk wel 'Duits' zal zijn. Hoe het zij, ik krijg nog een paar kaarten en scheepsbeschuit, waarna ik om 08h15 vertrek met bestemming Duinkerken of omgeving. Wij halen verschillende schepen in, die kennelijk dezelfde bestemming hebben en wij komen er nog meer tegen die tot de nok afgeladen zijn en zich naar Engeland spoeden om direct daarna waarschijnlijk weer een rit te maken. Er zijn dus geen bestek moeilijkheden en trouwens, na een uur varen, zien wij in de verte een rookpluim, die daar al sinds zondag hangt en gedurende de gehele verdere actie als baken zal dienen het: is het brandende Duinkerken.

Tegen 11 uur naderen wij de haven en steeds lopen wij geallieerde schepen op, of wisselen wij enige wuivende juichkreten met onze tegenliggers. Bovendien zien wij, dat op het ogenblik de stad door Duitse bommenwerpers wordt gebombardeerd. Dit zijn allemaal factoren die er mij op wijzen dat de stad nog wel in geallieerde handen zal zijn, al is het er misschien niet erg gezond. Om 12 uur lopen wij de haven binnen. Op beide pieren staan drommen soldaten. Het zijn Engelsen en Fransen. Zij staan aan het hoofd van twee eindeloze queues, die zich om



Overzichtskaart met de evacuatieroutes, waaronder die tussen Ramsgate en Duinkerken. (Uitsnede van afbeelding op www.britannica.com/Dunkirk-evacuation)

de oost en om de west langs, het strand uitstrekken. Op de weg naar Duinkerken zijn wij bereids enige wrakken tegengekomen, maar nu krijgen wij pas behoorlijk beeld van de verwoesting, die aan de gang is. In en voor de haven liggen groot en klein bij elkaar opgeteld, minstens een dertigtal gezonken schepen; o.a. voor de haven op een bank een Franse jager. Deze ligt op 'een oor' en toont daardoor overduidelijk, hoe hij precies onder de brug is getroffen door een vliegtuigtorpedo. Tegen de kop van de oostelijke pier leunt een gezonken Engelse *sloop*. Voor de havenmonding liggen verschillende gezonken troepentransportschepen; het grootste met grote vierkante kranen blijkt later een nuttige bliksemafleider te zijn voor de Duitse duikbommenwerpers. Het is inderdaad merkwaardig, hoe dikwijls en herhaaldelijk het bovenwater uitstekende wrak van een groot schip wederom als doel wordt gekozen (dit gebeurde eerder in mei 1940 in Nederland met de Van Rensselaer te IJmuiden). Dit verschijnsel wijst er in ieder geval op, dat elke 'raid' wederom door andere vliegers wordt gemaakt. De 'troep' heeft er ook nog wel minder aannemelijke en vriendelijke verklaringen voor, n.l. dat jonge piloten eerst nog enige oefeningen moeten doorlopen dan wel dat een wrak zo'n geliefkoosd doel is, omdat het niet terugschiet.

Hoe het zij, deze haven maakt geen oergezonde indruk. Ik ga langs een steiger liggen op veilige afstand van een munitievoorraad, die kennelijk in brand staat en permanent ligt te pruttelen waarbij dan, min of meer vurige voorwerpen tot op 40 meter rondspetteren. Aan de wal gestapt, ontmoet ik een Frans jeugdig zeeofficier die kennelijk medewerkt aan het embarkeren van de troepen, dat op het ogenblik aan de oostpier plaats vindt aan boord van twee grote transportschepen. Zij zijn aan de binnenkant en het uiteinde van de pier afgemeerd. Kennelijk vertrouwt hij noch vlag, noch bemanning geheel en al, en ik krijgt de raad mij te gaan melden bij de Franse admiraal J. Abrial, positie-commandant van Duinkerken. Ik vaar dan ook maar langs de pruttelende munitieopslagplaats verder de haven in, en ga dicht bij het Bastion 32 aan wal. Op het ogenblik is het vrij kalm, blijkbaar houden de Britse Spitfires de lucht goed zuiver. Alleen fluiten van tijd tot tijd granaten van veldgeschut door de lucht en slaan dan met een korte, hoge knal op een plaats in, die gelukkig steeds een andere is dan degene, waar ik sta. Ik laat mij de weg naar de admiraal wijzen.

Een beschrijving van het landschap is gauw gegeven: overal puinhopen met op verschillende plaatsen duidelijk aangegeven hoe en waar de bommen zijn gebarsten. De trechters op de weg, zijn zo goed als mogelijk weer volgegooid. Links en rechts naast de weg verlaten geschut (zelfs a.l. [anti-lucht] geschut) en veld vracht- en keukenwagens. Op straat kom je van tijd tot tijd Franse en Engelse matrozen van het detachement tegen, voorzien van een helm en een optimistische grijns. Hun stemming verschilt wel heel sterk met die van de te evacueren land-soldaten; vooral de Fransen zijn erg down, maar zij hebben het dan ook niet leuk (gehad). De admiraal is er niet, doch een Capitaine de Vaisseau (KTZ) – Hoofd Sectie III (Opérations) ontvangt mij met een Engelse Brigadeer (R.H.R. Parminter) en dus met gin! Mijn komst werd niet zo zeer verwacht. Doch deze mensen die al zo lang geïsoleerd zijn en sinds een week gekleed (niet) slapen, en maaltijden nuttigen bestaande uit een greep in de hier en daar verspreid opgestelde blikken scheepsbeschuit, zijn blij iemand zo kersvers uit Holland te zien komen. De aanwezigheid van een snelle motorsloep is ook wel zeer welkom. Besloten wordt, dat Parminter, de Brigadeer, mij naar de SNO (*Senior Naval Officer*) van de Engelse Marine zal brengen want deze leidt de evacuatie. Hij neemt mij mee in zijn wagen; het is een gecamoufleerde Camionette, die nog min of meer met victualiën is afgeladen. Hij vertelt mij, dat hij bij het keren tegen een andere wagen is gereden. Eigenlijk is dit commentaar overbodig, want zijn 'achterschip' is zwaar beschadigd en de worsten hangen eraan de achterkant uit, terwijl van tijd tot tijd een blik over de weg rolt. Deze Brit is weer net weggelopen uit de roman '*Silences du Colonel Bramble*' en niettegenstaande de ernst van de situatie, moet ik ook wel even lachen.

Ik ben trouwens ook al heel gauw gewend aan de hier heersende mentaliteit van volslagen verachting voor materiële schade. De Staf van de SNO bestaat uit minstens een zevental Engelse Commanders (Kolonels). Zij hebben zich opgesteld achter in de haven, op een hoog punt met ruim uitzicht, nabij een Franse a.l. batterij en zij profiteren dus tevens van hun schuilkelder. Deze Fransen zitten hier al sinds het begin van de oorlog [10 mei 1940] en hebben als opdracht om stand te houden totdat de Duitsers komen en dan naar omstandigheden te handelen! Zij zijn echter zo opgewekt als maar kan en ik zal ze nog menigmaal bewonderen wanneer later tijdens een bombardement een ieder zoveel mogelijk in hun schuilkelder kruipt en zij zelf rustig doorvuren op de boven hun hoofd duikende bommenwerpers. Hun schuilkelder maakt een zeer betrouw-

bare indruk: 1 meter zand en 1 meter cement en daaronder is hun verblijf zelfs nog in compartimenten verdeeld met de mogelijkheid voor enkelen om zelfs liggende te slapen. Zij hebben nog volop kaas, gedroogde rozijnen, pruimen en wijn. Zij hebben de gastvrijheid van alle '*Freres d'armes*', en vervangen o.a. mijn gescheurde broek door een Franse legerbroek (met vouw!). De vrouw van een van hen heeft ook al de gehele oorlog doorgemaakt; zij doet het huishouden en wanneer haar echtgenoot de mitrailleur hanteert zit zij naast hem om hem op de hoogte te houden van aanslagen en eventueel nieuw verschijnende vliegtuigen. Ik hoor, dat de geallieerden een front hebben gevormd op 6 mijl rond Duinkerken en dat daarachter de Duitsers langzaam oprukken met veldgeschut. Dat merk ik trouwens nog geen minuut later, wanneer een salvo vlak bij ons troepje in het zand valt en gedurende enkele minuten de aanslagen om ons blijven regenen. Ieder zoekt zo goed mogelijk dekking tegen en achter een muurtje.

'Er is weer volop werk; o.a. halen wij 70 Franse soldaten van een gestrande Groninger kustvaarder af die geheel zonder bemanning 100 meter uit de kust ligt'

Aangezien ik deze scène hier voor het eerst meemaak, vraag ik mij wel even af, of dit nog dikwijls zo zal gebeuren, doch word gelukkig uit de spanning geholpen door de laconieke opmerking van een van de *Commanders* tegen een *sailor*, die zou trachten een kop thee voor hem te bemachtigen: '*but remember, I won't have any sugar in my tea*'. Zoiets kan toch alleen een Brit bedenken of zeggen! In de middag en avond voer ik verschillende opdrachten in en rondom de haven uit. De evacuerende schepen komen af en aan; het zijn jagers, '*sloops*', transportschepen, hospitaalschepen, trawlers enz. Er komen verschillende bombardementen en ik heb verschillende schepen zien getroffen zien worden, maar ik weet heus niet meer welke dag het was. Met mijn bootje neem ik tijdens zo'n bombardement meestal een volle kracht zigzaggende houding aan. Behalve een scherf door de voorruit hebben ze ons geen enkele keer geraakt.
Je moet geluk hebben en het is bovendien vrijwel ondoenlijk om wanneer de bommen eenmaal losgelaten zijn, te schatten waar zij zullen vallen en dan de afstand tussen die fatale plek en het schip, zo groot mogelijk te maken. Het is een hele voldoening om een aanslag te zien op een plaats, waar je niet lang geleden zelf voer.

Zaterdag 1 juni 1940

Mijn mensen maken zich bemind bij de Fransen van de a.l. batterij en wij slapen allemaal van 1 tot 5 uur 's ochtends in hun schuilkelder, in weliswaar spiraalachtige houdingen, maar een ieder, die zijn ogen maar even sluit, slaapt al. Deze dag verloopt enigszins op dezelfde wijze, met dit verschil, dat aangezien nu haast alle Engelse troepen vertrokken zijn, alleen nog maar Fransen embarkeren. De schepen mogen echter niet meer overdag vertrekken aangezien de vorige dag verschillende schepen op de thuisweg zijn gebombardeerd. Er is weer volop werk; o.a. halen wij 70 Franse soldaten van een gestrande Groninger kustvaarder af die geheel zonder bemanning 100 meter uit de kust ligt. Deze Fransen zijn ietwat over hun toeren heen; zij weten zelf niet te vertellen hoe zij op dit weinig doelmatige schip zijn terechtgekomen. Als bagage zijn zij lastiger te verwerken dan kisten lood en hun handen gebruiken zij alleen om er op te gaan zitten. De manoeuvre geschiedt dan ook niet zonder kleerscheuren; een van de schroeven stoot aan de grond en de andere, raakt in een tros verward. Deze pijnlijke situatie speelt zich af tussen artillerievuur vanuit het land en bombardementen. Gelukkig trekt het gezonken transportschip wederom het meest de aandacht van de duikbommenwerpers. Maar aangezien zij toch vrij dikwijls hun doel missen voel ik mij toch nooit zo op mijn gemak, wanneer ik in de buurt van dat mikpunt ben. Ik neem nog een duik om de tros uit de schroef te halen.

Doch op de haven komende, merk ik dat de motoren of schroeven flink te lijden hebben gehad. Mijn maximum vaart is nu tot 10 knopen gereduceerd en bakboord slaat niet meer achteruit. Ik ben wel een beetje gedeprimeerd, want nu zijn wij gereduceerd tot een gewoon alledaags langzaam varend vaartuig. Ik besluit dan ook in de loop van de volgende nacht te vertrekken teneinde te trachten in Engeland mijn schroeven te doen repareren. De Engelsen moeten hier wel mee akkoord gaan, hoezeer het ons allen ook spijt. Besloten wordt, dat ik tegen de schemering zal vertrekken en dat ik eerst gedurende de nacht, samen met Commander L.E.H. Maund het verkeer in de haven zal regelen. Deze nacht zal ik nooit vergeten. Commander Maund is wel de schorste van alle hier aanwezige zeeofficieren, die trouwens geen van alle veel stem meer over



SECRET. ROUTE 15 Y A.

DOWNS TO DUNKIRK.

TO BE USED DURING DAYLIGHT.

From a position 270° - 7 cables from North Goodwin Light Vessel proceed through the following positions.

(i) 180° - 5 cables from North Goodwin Light Vessel
(ii) 51° 19' 00" N., 1° 42' 24" E.

NOTE. Buoys have been laid in [illegible] positions:-

SOUTHFALLS - Spherical black can buoy in 51° 19' 30" N., 1° 41' 36" E.
(R) - Red conical whistle buoy, fl. ev.5 secs. 51° 20' 00" N., 1° 47' 00" E.
(S) - Black conical bell buoy, gp. fl. (3) ev.15 secs. 51° 20' 00" N., 2° 00' 00" E.
(T) - Black can buoy, fl. ev. 20 secs in 51° 18' 00" N., 2° 13' 00" E.

BETWEEN BUOYS (R) & (S) VESSELS SHOULD KEEP TO THE NORTHERN HALF OF THE CHANNEL.

(R) Buoy is reported to be 180° - 6.4 cables from the charted position shown above.

(iii) 51° 19' 00" N. 2° 13' 00" E.
(iv) 51° 23' 00" N. 2° 31' 00" E.
(A DANGEROUS WRECK LYING IN POSITION AS NOTED BELOW)
51° 16' 30" N., 2° 40' 30" E.
(v) 51° 15' 00" N. 2° 40' 00" E.
(vi) 250 ft. West of S.W. Nieuport Bank Buoy in 51°10'06N.2°36'06E.
(vii) 250 ft. South of No.2.E Buoy in 51°08'00N.2°30'48E.
(viii) 250 ft. East of No.4.E Buoy in 51°06'45N.2°29'18E.
(ix) 250 ft. South-East of No.6.E Buoy in 51°05'30N.2°28'24E.
(x) 250 ft. South of No.8.E.Buoy in 51°05'00N.2°27'00E.
(xi) 4 cables South of No. 10 E Buoy in 51° 04' 40N.2°24'36E
(xii) 4.5 cables 050° from wreck of "FLORIDE" in 51°03'45N.2°25'30E
(xiii) 3.2 cables - 076° from East Dunkirk Jetty.

H.C.S.O.
RAMSGATE.
29.4.40

Vaarinstructies voor Van Hamel voor de overtocht van Ramsgate naar Duinkerken. (NIMH)

hebben. Zij zijn al dagen lang aan het schreeuwen tegen de evacuerende Franse troepen die geen enkel Engels bevel verstaan en er dan maar een paar opvolgen. De taalmoeilijkheden tussen deze twee geallieerden zijn in deze dagen inderdaad veelvuldig. Het is wel merkwaardig, dat zo'n toevallig binnengevallen Hollander als ik, in vele gevallen uitkomst in de verwarring en de daaruit voortvloeiende conflicten heeft moeten brengen. In ieder geval is Commander Maund schor en koppig. Hij weet goed wat hij wil, doch blijkbaar niet dat hij schor is. Maund zal dan ook de verdere nacht star volharden in het praaien naar schepen op 300 meter afstand met een stem, die voor mij nauwelijks verstaanbaar is. Tegen zonsondergang stappen hij en ik in de sloep, vergezeld door een Engelse seiner en een fles whisky. Gedurende de verdere nacht varen wij in, voor en buiten de haven rond, om het verkeer te regelen van alle schepen die nu troepen komen halen. Dit valt niet mee, want er zijn niet alleen schepen van twee nationaliteiten, maar ook burgerschepen die niet altijd even handig zijn in het begrijpen van orders.

Het is inderdaad een '*mess*' van jagers, die voor en achteruit de haven in en uitschieten, van trawlers die de pier haast nog erger trachten te beschadigen dan de bommen het reeds gedaan hebben, en van ferry en paddleboten die vol goede wil zijn, maar in het duister soms volkomen verdwijnen en aan de andere kant weer verschijnen.

Vooral het optreden van een paddleboot zou, indien de gehele zaak niet zo erg somber was geweest, ontzettend humoristisch zijn. Dit schip begint met in de haveningang enige tijd rond te draaien en alles te versperren. Vervolgens wordt het door de schorre Maund aangepraaid en naar een bepaalde plaats gedirigeerd. Wij horen 'all right' (dit is het enige stemgeluid, dat dit schip ooit voor ons zal voortbrengen) en gaat naar verkeerde steiger, terwijl het onderweg alle tegenliggers probeert te rammen of tegen de pier drukt. Dan volgt een poging onzerzijds, gedurende een uur voortgezet, om deze paddleboot tot een beter leven te brengen. Helaas kunnen wij er niet eens een antwoord van krijgen en hij volhardt er stug in om het levensgevaar van een ieder in zijn buurt nog ietwat te verhogen, zodat wij hem tenslotte maar laten gaan wanneer hij zonder troepen de haven weer verlaat.

Wij maken nog heel wat spannende momenten mee en het geheel wordt opgevrolijkt met sporadische bommen en granaten die altijd nog ver genoeg van ons neerkomen. De Engelse seiner huilt wel eens en geraakt soms zodanig in trance, dat hij in vloeiend Hollands 'volle kracht achteruit' tegen de stuurman praait, wanneer hij zulks voor zijn levensbehoud noodzakelijk acht. Commander Maund foetert om beurten op alle schepen, op de seiner en op de whiskyfles, die zo gauw leeg raakt. Wanneer hij echter niet schertst heeft hij enige, haast afdoende epitheta voor onze vijanden (afdoende bestaan niet). Ik heb volle achting voor de wijze, waarop hij werkelijk '*the best of it*' maakt. Zo langzamerhand is het zondag 2 juni.

Zondag 2 juni

Het begint te schemeren en de evacuatie wordt voor de verdere dag gestopt. Wanneer de laatste schepen vertrokken zijn, breng ik Commander Maund aan land en bereid mij voor om zo langzamerhand te vertrekken. Ik kan echter nog even met mijn Frans van dienst zijn, door aan de Franse troepen namens de Engelsen mee te delen, dat zij vandaag niet meer geëvacueerd zullen worden en in afwachting van de avond, zo goed mogelijk dekking moeten zoeken. Het is een ondankbare taak om zo'n boodschap over te brengen, maar die arme stakkers zijn inderdaad al gedurende enkele dagen een al te goed doelwit geweest voor vliegtuigbommenwerpers en zelfs mitrailleurschutters.

Het is nu al daglicht en de hoogste tijd om te vertrekken; er komt nog net een stelletje Engelse officieren, soldaten en matrozen aanwandelen, die reeds dachten dat zij de laatste sloep gemist zouden hebben maar die nu nog net



Tewaterlating Van Hamel. (Collectie O.W. Borgeld)



De ouders van Lodewijk van Hamel waren aanwezig bij de tewaterlating van de mijnenveger op 28 mei 1960. (Collectie O.W. Borgeld)

meekunnen. De meesten zijn zo uitgeput, dat zij direct in de meest ondenkbare houding in slaap vallen doch met een van hen, Major Shortt van de Royal Engineers, maak ik een gezellig praatje. Onderweg komen wij een troosteloze verzameling wrakken als bakens in zee, tegen; o.a. een heel groot transportschip. Ook komen wij verschillende formaties Duitse bommenwerpers tegen die blijkbaar op de terugweg zijn en geen bommen noch tijd over hebben om ons verder lastig te vallen. Ik kan mijn passagiers nog even trakteren op vers brood (5 dagen oud) en echte marmelade en daardoor is een ieder wakker wanneer wij om 9 uur de haven van Ramsgate binnen varen. De gehele bevolking staat aldaar op straat om de geëvacueerde troepen met brood, thee en koffie te vertroetelen. Mij wordt gevraagd, of ik 's avonds om 9 uur weer wil vertrekken om de mensen van de voor Duinkerken bestemde '*blockships*' af te halen en het spreekt vanzelf dat dit plan goedgekeurd wordt. De hele dag ben ik bezig om benzine te laden en het achterschip even te lichten teneinde nog een laatste stuk tros uit de schroeven te halen. Na een proeftocht blijkt dat wij weer 20 mijl halen en ik ga eten met een heel geschikte collega van de Engelse Marine, die met mij mee zal gaan; Lloyd.

Wanneer wij om kwart voor negen de sloep willen beklimmen om te vertrekken blijkt dat deze vertrokken is. Ik zou mij nogmaals dood gaan ergeren wanneer ik vertelde, hoe later zal blijken dat een al te enthousiaste Engels reserve officier er stomweg mee vandoor is gegaan en ik hem pas de volgorde ochtend terug zal vinden. Lloyd en ik spugen vuur; ik nog ietwat meer dan hij. Er is echter werk genoeg. Een snelle *anti submarine* motorsloep heeft opdracht de Engelse en Franse admiraal te gaan halen. Gezien mijn plaatselijke kennis (van 2 dagen) gaan Lloyd en ik op dat scheepje mee, de commandant is een geschikte Engelse 2e klasser Imby. De tocht naar Duinkerken gaat weer door de bekende weg van wrakken en in de haven is het nog iets lawaaiiger en ongezonder dan de vorige nachten. De Staf van Engelse zeeofficieren blijkt vertrokken, evenals de admiraal. De lucht ruikt veel minder betrouwbaar; er vallen veelvuldig granaten te midden van de wachtende troepen, hetgeen maakt wel de indruk teneinde te lopen. Wij zoeken nog naar de Franse admiraal, doch deze is niet te vinden.

Maandag 3 juni 1940

Tegen schemering vertrekken wij met meenemen van een 20-tal Franse officieren en komen veilig in Ramsgate. 's Avonds vertrek ik met 3 Franse zeeofficieren uit Ramsgate; zij gaan toezien bij de laatste poging om hun troepen uit Duinkerken weg te krijgen. De hele nacht varen wij in de haven op en neer; het artillerievuur en bombarderen zijn nu wel het ergst. Wanneer je na een kwartier terugkomt op een plek, waar je nog net tevoren gevaren hebt, blijkt er een wrak te liggen. Het lijkt net of er geen water meer in de zee is. Maar wij varen met geluk overal tussendoor en wanneer tegen de schemering de laatste schepen vertrekken, komen de *blockships* en gaan wij ook weg, zodat het inmiddels dinsdag 4 juni 1940 is geworden.

Dinsdag 4 juni 1940

's Middags informeer ik of de Brigadeer Parminter uit Duinkerken heeft weten weg te komen want ik had met hem afgesproken dat hij anders naar het wrak zal zwemmen van de voor de haven van Duinkerken getorpedeerde Franse jager en dat ik hem daar dan de volgende avond zal komen halen. Maar hij blijkt al in Engeland te zijn en in plaats van een nieuw tochtje naar Duinkerken nuttig ik samen met mijn vriend Lloyd het beste diner, dat op aarde verkrijgbaar is en daarna voor het eerst in 5 dagen: naar bed.

Naschrift

Naar aanleiding van de door Van Hamel hierboven beschreven acties bij Duinkerken is hij postuum zowel door de Britten als door de Nederlanders ook voor deze inzet geëerd. Op 3 mei 1946 is aan Van Hamel de Britse onderscheiding '*Mention in Despatches*' toegekend. Met het Koninklijk Besluit van 10 januari 1948 is ook nog de Bronzen Leeuw toegekend. Deze onderscheiding is op 11 maart 1948 aan de vader van LTZ Van Hamel uitgereikt.

KLTZ b.d. mr. O.W. (Onno) Borgeld diende van 1966 tot 2000 bij de KM. Sedert zijn leeftijdsontslag op 31 januari 2000 was hij betrokken bij de KVMO, onder andere als juridisch adviseur en eindredacteur van het Marineblad.
De vader van de auteur, marinearts W.A. Borgeld, was eind mei 1940 in Vlissingen in eerste instantie als vermist opgegeven. Na diens ontsnapping naar Engeland heeft W.A. Borgeld tijdens de Tweede Wereldoorlog aan geallieerde zijde meegevochten tegen de Duitsers. Naar aanleiding van een onderzoek naar deze ontsnapping stuitte de auteur op het bovenstaande verslag van LTZ2 Van Hamel.

De auteur dankt dr. A.J. van der Peet voor zijn kritische opmerkingen en aanvullingen.

Geraadpleegde bronnen:

- E-mail C.F. Bruijn van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie d.d. 5 februari 2018.
- Gedenkboek Adelborstenopleiding te Willemsoord 1854-1954 Blz 273 # 2.368; Uitgegeven door de Centrale Reproductie Inrichting der Koninklijke Marine 1979.
- *Voor God Nederland en Oranje*, door H. Korting, Uitgeverij Ondine 2012.
- *1815-2015 Militaire Willemsorde*, door R. Rijpkema en J. Cuperus, uitgegeven door Studiekring Ridderorden en Onderscheidingen 2015.
- *1944-2016 De Bronzen Leeuw: voor bijzonder moedige en beleidvolle daden*, door E.H. Müller, uitgegeven door Studiekring Ridderorden en Onderscheidingen 2016.

Noten

1 De M73 en M74 waren tot mei 1940 toegewezen aan het vliegkamp De Mok op Texel en zijn in de meidagen van 1940 uitgeweken naar Groot-Brittannië. Aldaar zijn zij toegewezen aan de Onderzeedienst.
2 Hr. Ms. Mok 1 is door de Duitsers gelicht, kwam in dienst van de Kriegsmarine en werd na de oorlog aan Nederland geretourneerd. De M73 en M74 zijn na de evacuatie bij Duinkerken als hulpschepen aan boord van het onderzeebootmoederschip Hr. Ms. Columbia geëmbarkeerd. Zij zijn met de torpedering van dit schip op 27 februari 1943 nabij Simonsstad (Zuid Afrika) verloren gegaan.
3 Ten behoeve van de leesbaarheid is dit dagboek, dat deel uitmaakt van de collectie van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie te Den Haag, incidenteel licht aangepast.

Terugblik 6e KVMO Veteranendag

Op donderdag 16 maart werd in Den Helder de zesde KVMO Veteranendag gehouden, georganiseerd door de Werkgroep Postactieven van de KVMO.





De ontvangst vond plaats in het sfeervolle zalencentrum De Dukdalf op Willemsoord. Na de opening door de dagvoorzitter (ondergetekende) en het welkomstwoord door de voorzitter van de Werkgroep Postactieven van de KVMO, KLTZ b.d. Murk Eland ging het ochtendprogramma van start. Dit bestond uit twee presentaties.

De eerste sprekers waren KLTZ Ellen Braham en KTZ Eric Mewe, beiden werkzaam bij het Maritiem Hoofdkwartier Admiraliteit Benelux. Zij lichtten de plannen voor de Koninklijke Marine toe. Er komt weer budget vrij om te investeren in nieuwe eenheden. Beiden gaven een boeiend beeld van de huidige operaties en de mogelijke nabije toekomst. Hopelijk kunnen al deze plannen worden gerealiseerd. Dat veel veteranen nog steeds zeer betrokken zijn bij de Koninklijke Marine, bleek wel uit de vele vragen over de toekomst van onze zeemacht. Maar er werden ook zorgen geuit, onder andere over de vulling van het personeelsbestand.

Daarna was het woord aan KTZA b.d. Hans Peters. Het organisatiecomité van de KVMO Veteranendag heeft lang getwijfeld of er nog een keer specifiek over Indië moest worden gesproken. Maar een toelichting op de stand van zaken van het 'brede Indië onderzoek' leek ons toch relevant. Het onderzoek is te belangrijk om er zo maar aan voorbij te gaan. Na een korte 'modeshow' van het nieuwe veteranen'uniform', legde Hans Peters uitgebreid uit hoe het onderzoek plaatsvindt. Bij de aanwezigen zorgde zijn verhaal voor veel reacties en emoties. Velen zijn bang dat het onderzoek geen rekening houdt met de veteranen en dat deze periode in de Nederlandse geschiedenis te veel door de bril van de huidige tijd wordt bekeken. Als het onderzoek is afgerond, komen wij hier misschien nog op terug.

Na een heerlijke warme lunch kon er 's middags een bezoek worden gebracht aan drie musea. Het Marinemuseum was het populairst. Dat was een beetje jammer voor de andere twee musea. Op Zr.Ms. Bonaire werd een zeer boeiende presentatie en rondleiding gegeven. En het Reddingmuseum biedt heel veel interactie tussen een zeer fraaie collectie. Een bezoek aan Willemsoord is om allerlei redenen heel leuk.
Een beperkt aantal veteranen maakte nog gebruik van het afsluitende drankje. Van veel aanwezigen werden positieve geluiden vernomen over deze dag.

Punt van aandacht

De zesde KVMO Veteranendag was weer geslaagd maar ik moet toch afsluiten met een punt van aandacht. Want een groep veteranen ontbrak op deze dag: de jonge/actief dienende veteraan. En dat is erg jammer. Lag het aan de locatie, aan het programma? Wat verwacht deze groep van een KVMO Veteranendag? Hebt u een antwoord op deze vragen, laat het ons dan weten via **info@kvmo.nl**. We willen graag een volgende keer ook voor hen het programma interessant maken.





Post Actieven Netwerk Koninklijke Marine

In het artikel 'Kracht door Kameraadschap' van KLTZA b.d. Anniek Reiff (Marineblad nr 4, juni 2018) werd de ontwikkeling van de personele zorg binnen CZSK toegelicht en de uitrol van het Collegiaal Netwerk Koninklijke marine (CN KM), als onderdeel van deze personele zorg. Tevens werd het voornemen beschreven om een samenwerking te ontwikkelen tussen de postactieve collegiale netwerkers en de Nuldelijnsondersteuning (NOS) van het Veteranenplatform.

Voortschrijdend inzicht heeft ertoe geleid dat de post actieve netwerkers niet overstappen naar de NOS maar deel gaan uitmaken van het Post Actieven Netwerk Koninklijke marine (PANKM) dat op 1 februari j.l. werd opgericht door Anniek Reiff, Piet Kruithof, Ruud Zahradnik, Martin van Daalen en Berend Timmermans. De belangrijkste reden voor deze koerswijziging is het belang om ook de PA collega die geen veteranenstatus heeft collegiale ondersteuning te kunnen geven.
Reiff: 'Voor actief dienende marinemensen bestaat al tien jaar een Collegiaal Netwerk dat in actie komt als een collega naar aanleiding van een missie of incident behoefte heeft aan ondersteuning. We hebben gemerkt dat er eveneens behoefte is aan zo'n netwerk voor postactieven. Dat kan zijn doordat nog zaken spelen uit de diensttijd. Er kan echter ook sprake zijn van tegenslag in het dagelijks leven, waardoor problemen ontstaan die de persoon boven het hoofd aan het groeien zijn. De postactieve militair die als veteraan de dienst uitgaat kan een beroep doen op het Veteranen Instituut, en op kameraadschappelijke ondersteuning door collega-veteranen in de vorm van Nuldelijnsondersteuning (zie ook de bijdrage hierna, over de Nuldelijnsondersteuner van de KVMO). Degene die niet als veteraan wordt aangemerkt kan echter eigenlijk nergens terecht.
De Koninklijke Marine kent een grote groep oud-militairen die nooit op 'ernstmissie' zijn geweest. Ze werden echter vaak wel 'stevig' operationeel ingezet en/of ondersteunden ernstmissies wel degelijk. Neem bijvoorbeeld personeel van de Onderzeedienst, de Dienst Speciale Interventies, van schepen die meededen aan *counter drugs*operaties en explosievenopruimers: hun acties duurden vaak kort en waren soms geheim waardoor ze officieel niet bestaan. Daardoor zijn deze militairen geen veteraan en kunnen zij geen beroep doen op de voorzieningen in de Veteranenwet. Het PANKM wil daarom alle oud-collega's steun bieden als daar behoefte aan is, zowel niet-veteraan als veteraan. Steun voor een collega door een collega, een "kracht" die zich binnen de marine heeft bewezen.'

Oud-marinier Martin van Daalen van Texel vult aan: 'Het is belangrijk dat je dezelfde taal spreekt. Een gesprekspartner die militair is geweest en de mores kent, hoef je niet alles uit te leggen. Er komt meer ruimte om aan herstel te werken.' Van Daalen was als marinier reeds lid van het Collegiaal Netwerk. Die kennis en kunde gaat hij nu samen met 31 andere voormalig collegiale netwerkers aanwenden voor het nieuwe initiatief.

Reiff en Van Daalen benadrukken dat de post actieve netwerkers geen hulpverleners zijn: 'Het zijn gemotiveerde collega's die getraind zijn in gesprekstechnieken en kennis hebben van de mogelijkheden die professionele zorg kan bieden.'

Reiff: 'Het is zonde als de kennis van netwerkers zoals Martin verloren gaat na het leeftijdsontslag. We willen die ervaring behouden en inzetten voor oud-collega's die steun nodig hebben. Het netwerk kan helpen bij het stimuleren van de veerkracht en het zelfherstellend vermogen.' Een luisterend oor kan al voldoende zijn, maar ook de opmaat tot een langer steuntraject waarin bemiddeld en geadviseerd wordt. De verantwoordelijkheid blijft echter bij de steunvrager liggen.

Het PANKM heeft onderdak gevonden bij het Contact Oud en actieve Mariniers (COM) dat de logistieke ondersteuning verzorgt voor het nieuwe netwerk. Het Karel Doormanfonds heeft financiële steun toegezegd voor de eerstkomende 3 jaren.
Wie meer wil weten over het netwerk kan dit nalezen op de website van het COM,
www.contactoudmariniers.com

Contact

Behoefte aan contact met het PANKM? Stuur een mail met je naam en contactgegevens naar **pankm2019@gmail.com**. De coördinator neemt contact met je op voor een gesprek.



Nuldelijnsondersteuner KVMO

Sinds februari 2017 ben ik secretaris van het veteranencomité Leidschendam-Voorburg. In april van dat jaar ontvingen we de aanmeldingen op de uitnodiging voor de lokale veteranendag. Er zat een hele bijzondere tussen:

Dat ik mij niet thuis voelop dergelijke dagen heeft vele redenen, maar één van de Belangrijkste is dat ik mij door de vorige en huisige Burgemeester zwaar in de steek Gelaten voel omdat al ruim 6 jaar boven mijn hoofd (nr.37) IEDERE nacht word Gewerkt a.d. produktie van DRUGS.

Met vriendelijke groet,

Inmiddels 88 jaar en zwaar invalide (niet in het hoofd gelukkig!!

Naar aanleiding van deze reactie heb ik contact gezocht met het Veteranen Instituut (VI) en is me een (fantastische) zorgcoördinator toegewezen. Helaas viel eind oktober het besluit dat het VI niets meer kon beteken. De zorgcoördinator heeft me gevraagd of ik Nuldelijnsondersteuner (NOS) wilde worden, omdat ik deze zaak zo goed had behandeld.

Het worden van een NOS

De aanvraagprocedure bleek een moeizaam proces te zijn. Op 27 september 2018 heb ik een intakegesprek in Doorn gehad. Daarop volgde deelname aan de tweedaagse cursus (25, 26 oktober) bij Stichting de Basis in Doorn.

De Nuldelijnswereld is aan verandering onderhevig. Er is een wildgroei geweest in kwaliteit en kwantiteit en er was duidelijk behoefte aan een kwaliteitsimpuls. Deze is in gang gezet. Zo heeft het Veteranen Platform besloten Nederland organisatorisch in regio's in te delen en te gaan werken met regiocoördinatoren (RC). Deze RC hebben een aantal NOS-ers onder zich die het veldwerk uitvoeren. Ook is een nieuwe cursus opgezet: NOS2.0. Eind oktober bleek dat de bewuste cursus de eerste in deze serie werd. Ik nam derhalve deel aan een *pilot*.
Na de twee dagen in Doorn - waar veel informatie is verstrekt en ook praktijkoefeningen zijn gedaan - werden de acht cursisten het veld ingestuurd met zeven opdrachten, die samen een portfolio moesten gaan vormen: kennismaken met bedrijfsmaatschappelijk werk, verslag doen van een nuldelijnsgesprek, gesprekken met een lid van een vereniging en een Veteranen Ontmoetings Centrum en een interview met een RC. Beschikbare tijd: 3 maanden. Dit bleek een vrij korte periode, onder meer door uitval vanwege vakanties en moeilijkheden om afspraken te maken. Uiteindelijk hebben vijf mensen het portfolio gepresenteerd en zijn ze assessed, hetgeen wil zeggen dat ze de cursus hebben gehaald en zichzelf NOS2.0 mogen noemen. Ik ben een van die vijf en ben onlangs gestart als NOS van de KVMO.

NOS KVMO

Mijn uitzendervaring bevat voornamelijk het maritieme domein: twee keer Adriatische Zee, Bahrein, anti-piraterij operaties vanuit het operationele hoofdkwartier in Northwood en de Defensiestaf. Echter, als er niet specifiek naar deze 'bloedgroep' wordt gevraagd, kan ik ook ondersteuning leveren aan leden van de andere krijgsmachtdelen.

Bent u (KVMO-)veteraan en zoekt u hulp of wilt u uw ervaringen delen met een (oud)collega?
Schroom niet om dan contact met mij op te nemen via **nos.kvmo.tz@gmail.com**

Over NOS

NOS is een kameraadschappelijke ondersteuning door collega-veteranen die daarvoor speciaal zijn getraind, de zogenaamde nuldelijnshelpers. Dit zijn vrijwilligers van lid-organisaties van het VP en van de Samenwerkende Veteranen-ontmoetingscentra. Zij bieden een luisterend oor en geven een steuntje in de rug. Met deze opvang kan een bijdrage worden geleverd aan de verwerking of hantering van psychosociale en psychische klachten na een ingrijpende gebeurtenis en de gevolgen daarvan. NOS maakt geen deel uit van de professionele hulpverlening, maar is aanvullend op de reguliere zorg. Indien nodig, verwijzen zij veteranen door naar het Veteranenloket.'

4 september 2019

Maritiem Evenement KVMO



(foto's Rederij Loosdrecht)

Het Maritiem Evenement wordt dit jaar gehouden op woensdag 4 september 2019 op de Loosdrechtse Plassen.





Het evenement speelt zich gedurende de middag tot in de avond (20:00 uur) geheel af aan boord van een rondvaartboot van Rederij Loosdrecht. De Loosdrechtse Plassen en de Vecht behoren tot de mooiste natuur- en cultuurgebieden van Nederland. Tijdens de rondvaart komen we langs de aan de Vecht gelegen pittoreske dorpen, prachtige kastelen, romantische theekoepels en buitenplaatsen.
De schipper vertelt gedurende de tocht over het ontstaan van het plassengebied en de historisch bezienswaardigheden langs de Vecht.

Na het betreden van de boot wordt u ontvangen met koffie en iets lekkers. Gedurende de rondvaart is de bar geopend en wordt er een divers bittergarnituur geserveerd. Tegen het einde van de rondvaart zal er een uitgebreid Indonesisch buffet voor u klaar staan.

De bijdrage voor dit gevarieerde programma is € 30,00 per persoon (incl. 3 drankjes).
Eind mei ontvangen alle postactieve KVMO-leden nadere informatie over het programma en de wijze van aanmelding.

Het hoofdbestuur van de KVMO verwelkomt haar nieuwe leden!

ADB	**P.M. Bras**
KADBM	**H. Steneker**
LTZA1KMR	**R.P. van der Steur**
KLTZ	**C. Zendman**
LTZ1(LD)	**D. Zwaan**

In Memoriam

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

KLTZE b.d. **R.C. Veenstra** († 14 april 2019)
KTZ b.d. **J.A. Duininck** († 11 april 2019)
Mevrouw **E.A. Ruys-van Heiden** († 9 april 2019)
Mevrouw **K. van Strijen-Heslinga** († 4 april 2019)
LTZ1 b.d. **E.R.T. te Boekhorst** († 18 maart 2019)
LTZSD1 b.d. **E. Warnies** († 17 maart 2019)
KLTZE b.d. ing. **A.A. in 't Velt** († 14 maart 2019)
LTZ2OC (TD) **J.W. van Ovost** († 10 maart 2019)
Mevrouw **Th. Hoogendijk-Andre** († 10 maart 2019)
LTZ2OC b.d. **G.A. van de Weg** († 4 maart 2019)
Mevrouw **H.A. Nestelaar-Dijkstra** († 27 december 2018)
LTZSD2OC b.d. drs. **B.R. van Westreenen** († 10 september 2018)
Mevrouw **A.V. Dijkstra-Bennink** († 3 juli 2018)

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

Activiteiten 2019

ALGEMEEN

13 juni **Algemene Vergadering KVMO**
Locatie : KIM, Den Helder
Aanvang : 13.00 uur
Informatie : Zie de Beschrijvingsbrief in dit Marineblad, alsmede **www.kvmo.nl** onder activiteiten

4 sept **Maritiem Evenement**
Locatie : Loosdrechtse Plassen
Informatie : Zie pagina hiernaast, alsmede **www.kvmo.nl** onder Activiteiten

AFDELING NOORD

7 mei
4 juni **Postactievenborrels**
Locatie : Marineclub, Den Helder
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

4 jun **Barbecue**
Locatie: Kromhoutkazerne, K9 Vossengat
Tijd: 16.30 – 19.30 uur

AFDELING ZUID

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, ook als een andere vereniging de organisatie verzorgt. Voor vragen of nadere informatie over het programma kunt u mailen naar: **KVMOZuid@aim.com**

DE DEADLINE VOOR HET AANLEVEREN VAN KOPIJ VOOR DE RUBRIEK KVMO-ZAKEN VOOR HET JUNINUMMER IS 20 MEI 2019.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

Ereleden:
KTZT b.d. ir. S.J.J. Hoffmann
KOLMARNS b.d. A.H.P. Knoppien
KTZ b.d. L.J.M. Smit
KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek
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
KTZ (TD) ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge
KTZ b.d. H. van Eijsden
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-leerstoel 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**

Onderlinge Bijstand

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 van de KVMO.



JOHAN DE WITT

CONFERENTIE 2019
ROTTERDAM

5 SEPTEMBER 2019

'SERIOUS GAME'

Omgang met Chinese belangen bepaald geen kinderspel

De Nederlandse handel met China neemt al jaren toe. Grote schepen met containers uit China, meren regelmatig af in de Rotterdamse haven. De havens tussen beide landen werken steeds meer samen. Aan de andere kant zien we dat China bezig is haar geopolitieke invloed te vergroten, ten bate van haar eigen nationale belangen.

De Johan de Witt Conferentie organiseert tijdens haar tiende editie een 'Serious Game', waarbij de spanning tussen handelspartner China enerzijds en de expansiedrift van China op zee centraal staat.

Ondanks de door het Hof van Arbitrage afgewezen claim op de Zuid-Chinese zee, gaat China door met het militariseren hiervan. China's handelsbelangen zijn daarbij leidend: zowel over land als over zee strekken de tentakels van China inmiddels tot ver in Europa. Chinese bedrijven hebben zelfs al Zeebrugge en een deel van de haven van Piraeus overgenomen.

Ook de goederenstromen tussen China en Nederland nemen toe. Daarnaast verkent China agressief de doorvaart via de Noordelijke IJszee, wat voor Nederland paradoxaal genoeg zowel meer handel als mogelijke conflicten oplevert. In de Indische Oceaan heeft China inmiddels een indrukwekkende gordel van (militaire) steunpunten opgebouwd. Wat betekenen deze ontwikkelingen voor Nederland en de Koninklijke Marine in het bijzonder?

Serious Game
De jubileumeditie van de Johan de Witt Conferentie wordt georganiseerd in een *scenario based policy discussion*. Een groep studenten van de Haagse Hogeschool, ondersteund door jongeren uit het *Gouden Ecosysteem* (samenwerking tussen overheid, kennisinstellingen en industrie), bereidt een realistische game met meerdere scenario's voor. Elk scenario wordt ingeleid door een *keynote* spreker en vervolgens live op het podium wordt gespeeld, onder leiding van een ervaren moderator. De spelers, een groep vooraanstaande voormalig-marineofficieren en hoge ambtenaren, worden daarbij ondersteund met beelden van incidenten en nieuwsfeiten. Het publiek krijgt een interactieve rol: voor elke beslissing in het spel wordt de zaal geraadpleegd. Elke beslissing leidt daarbij tot een of meer consequenties die gevolgen kunnen hebben voor noodzakelijke capaciteiten, maar ook voor de operationele inzet. De consequenties leiden tot aanbevelingen die in een paneldiscussie worden voorgelegd aan experts en Kamerleden, die in de gemodereerde *policy discussion* vervolgens de consequenties voor de Koninklijke marine bespreken.

Deze jubileumeditie wordt een mengeling van Netflix meets Nieuwsuur – dit is een editie die u niet mag missen!

Programma en inschrijven: www.johandewittconferentie.nl