

marineblad

nummer 6, oktober 2009, jaargang 119

Uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

KVMO

- Er is méér dan zeeroverij
- Antizeeroof operaties
- Somalië: lessen uit het verleden



- 3 **COLUMN**
Voorzitter KVMO
- 4 **PIRATERIJ**
Er is méér dan zeeroverij
- 9 **BOEKEN**
- 10 **PIRATERIJ**
Antizeeroof operaties door het
Commando Zeestrijdkrachten
- 16 **PIRATERIJ**
Somalië: lessen uit het verleden
- 21 **CARTOON**
- 22 **REÜNIES**
- 23 **REACTIE**
- 24 **DE MARINEFAMILIE**
- 27 **COLIJN**
- 28 **HISTORIE**
Een koe en twee kalfjes
- 29 **CARTOON**
- 30 **KVMO ZAKEN**

KVMO

Het Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren
en verschijnt 8 keer per jaar



Er is méér dan
zeeroverij

4

Antizeeroof operaties door
het Commando
Zeestrijdkrachten

10

Somalië:
lessen uit het verleden

16

Ko Colijn over:
De Orion in Afghanistan

25

Een koe en
twee kalfjes

26

ISSN: 0025-3340

RedactieMw. drs. M.L.G. Lijmbach, hoofdredacteur
KLTZA R.C. Hunnego**Artikelencommissie**LTZT 1 F.G. Marx M.Sc., LTZE 2OC ir. W.L. van
Norden, KTZE ir. V.C. Rademakers, LTZ2OC
drs. R.M. de Ruiter, KTZ b.d. L.J.M. Smit,
LNTKOLMARNs drs. A.J.E. Wagemaker MA**Medewerkers:**Mw. drs. Z. Borgeld-Guman,
LNTKOLMARNs H.J. Bosch,
prof.dr. J. Colijn, KLTZT H. Boomstra (cartoon)
AVDD (foto's, tenzij anders vermeld)**Adres redactie**Wassenaarseweg 2
2596 CH Den Haag
Tel. 070-383 95 04
marineblad@kvmo.nl
www.kvmo.nl**Vormgeving**Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54**Drukwerk**PlantijnCasparie Zwolle
Postbus 1025
8000 BA Zwolle**Advertenties**

070-383 95 04

AbonnementsprijzenVoor leden van de KVMO is het Marineblad
gratis
Niet-leden betalen € 49,50 (NL) of € 69,50
(buitenland)**Copyright Marineblad**Overname van artikelen is enkel toegestaan na
schriftelijke toestemming van de redactie en
onder uitdrukkelijke vermelding van de bron.
Artikelen in het Marineblad vertolken niet
noodzakelijk de visie van het hoofdbestuur van
de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren
of van de redactie. De inhoud van artikelen
blijft geheel voor verantwoording van de
auteur(s). De wijze van aanleveren van artikelen
is in te zien op www.kvmo.nl/marineblad.**Adreswijziging**Zo tijdig mogelijk schriftelijk doorgeven aan:
Secretariaat KVMO
Antwoordnummer 93244
2509 WB Den Haag
(geen postzegel nodig)
of secretariaat@kvmo.nl**Foto Cover:**Dekking geven bij aanhouding verdacht schip.
(AVDD)

Piraterij

foto: O.W. Borgeld



Dit themanummer over piraterij is niet zonder slag of stoot op uw deurmat beland. Onze hoofdredacteur, Marion Lijmbach, is namelijk vanwege een operatie alweer enige tijd uit de running; haar herstel verloopt gelukkig gestaag. Voor de bijdragen over piraterij of, beter gezegd, zeeroverij heeft gastredacteur, dr. Victor Enthoven, gezorgd. Onder zijn bezielende leiding is er een mooi themanummer tot stand gekomen, waarbij zeeroof vanuit diverse invalshoeken wordt beschouwd.

De feitelijke productie van het Marineblad is dit keer in handen geweest van een voormalig redactiesecretaris, KLTZ b.d. mr Onno Borgeld. Ik wil beide heren vanaf deze plaats bedanken voor en complimenteren met het voorliggende nummer. Een mooie prestatie, en uiteraard hoop ik dat Marion voor het volgende nummer, dat in december zal verschijnen, weer volledig *up and running* is.

Marc de Natris is per 1 oktober jl. begonnen als senior beleidsadviseur bij het CDC, onder gelijktijdige bevordering tot kapitein-luitenant ter zee. Een mooie erkenning voor de 11 jaar dat Marc zich met hart en ziel heeft ingezet voor de leden van de vereniging, eerst als secretaris en later als hoofd sectie georganiseerd overleg KVMO en FVNO/MHB. Marc, hartelijk bedankt en veel succes en plezier in jouw nieuwe functie.

Het onderwerp 'zeeroverij' leeft en blijft actueel. Het is een veelomvattend vraagstuk. Het betreft niet alleen de militaire bestrijding ervan op zee, maar omvat ook een regionale aanpak, armoedebestrijding, goed binnenlands bestuur en een rol van de internationale gemeenschap. Het is daarom goed dat zeeroverij op de (internationale) agenda blijft staan en breed wordt beschouwd.

Mooi nieuws is dat Hr. Ms. Johan de Witt recent is uitgerust met een mobiel inzetbaar NAVO communicatie- en informatiesysteem en daarmee het meest geavanceerde Afloat Command Platform van de NAVO is. In deze rol kan het Landing Platform Dock complexe operaties aansturen vanuit zee, landoperaties initiëren en fungeren als hoofdkwartier van een Joint Combined Task Force. Daarmee levert Nederland opnieuw een relevante bijdrage aan de mogelijkheden van de NAVO om complexe operaties aan te sturen.

Over de omvang en de instandhouding van een relevante Nederlandse bijdrage aan de veiligheid in de wereld is al het nodige gezegd en geschreven rond de presentatie van de Defensiebegroting. De KVMO sluit haar ogen niet voor de financiële positie waarin Nederland zich op dit moment bevindt. Zij begrijpt ook dat defensie (wederom) haar steentje moet bijdragen. Echter, zij is zwaar teleurgesteld dat het kabinet verwacht dat het loyale defensiepersoneel wederom dezelfde topprestaties blijft verrichten met minder geld, minder middelen en minder personeel

De KVMO doet er alles aan om bij te dragen aan een voor haar taak berekende zeemacht. Behoud van personeel is daarbij essentieel. De FVNO/MHB, waar de KVMO deel van uitmaakt, organiseert daarom in Den Haag op 11 november een *symposium: Behoud van personeel bij Defensie, maak er blijvend werk van*. Laat uw stem horen en doe mee aan dit symposium!

Ik wens u veel leesplezier.



Er is méér dan zeeroverij

Zeeroof is volop in het nieuws. Daarnaast zijn er in de afgelopen maanden diverse conferenties geweest over dit onderwerp. Hoewel de aandacht voor zeeroof kansen biedt om de belangen van de zee voor het voetlicht te brengen, zou bij het brede publiek een eenzijdig beeld kunnen ontstaan over maritieme dreigingen. Het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) heeft zoveel méér uitdagingen dan de bestrijding van zeeroof. Deze bijdrage poogt een breder maritiem-strategisch beeld te schetsen, waarin de bestrijding van zeeroof – hoewel belangrijk – een taak is naast vele andere. Dit artikel gaat eerst in op de plaats en betekenis van maritieme strategie, gevolgd door de positie en belangen van Nederland als maritieme mogendheid.



Passage van een Nederlands fregat door het Suezkanaal.

Recente aandacht voor maritieme strategie

Tijdens de Koude Oorlog was het tactische niveau van oorlogvoeren de sterke kant van de Koninklijke Marine (KM). Op tactisch niveau speelden we mee in de eredivisie, met onder andere de Britten en de Duitsers. Met het Korps Mariniers en op het gebied van onderwateroorlogvoering, luchtverdediging, oppervlakte- en elektronische oorlogvoering zette de KM uitstekende resultaten neer. De KM hield zich echter nauwelijks bezig met strategische vraagstukken: de afstemming van militaire middelen op politieke doelstellingen volgens een bepaalde *course of action*, ofwel het antwoord op de vragen waartoe, hoe en waarmee. Het bestaansrecht en de middelen van de KM waren zó vanzelfsprekend, dat deze niet ter discussie

stonden. De NAVO leverde het strategische kader en de nationale industrie zorgde voor een stroom van *top of the bill* nieuwe schepen en onderzeeboten. Het Koninklijk Instituut voor de Marine was vooral technisch georiënteerd en de Hogere Krijgskundige en Algemene Vorming richtte zich op bedrijfs- en bestuurskunde en internationale betrekkingen. Er werd nauwelijks aandacht besteed aan maritieme strategie en doctrinevorming hierover vond niet plaats. Het publiceren over strategie en in het bijzonder maritieme strategie is pas na de eeuwwisseling op gang gekomen. Na de *Nederlandse Defensie Doctrine* verscheen de *Leidraad Maritiem Optreden* in 2005, een goede eerste aanzet tot een strategisch begrippenkader. Dit jaar is de *Maritieme Visie 2030* verschenen, als bijdrage aan de interdepartementale verkenningen. Nederland was overigens niet uniek in deze strategische bloedarmoede, zelfs de Amerikanen kenden dit pro-

bleem. Rear Admiral William Pendley merkte hierover het volgende op:

The 1990s largely became a lost decade in strategic affairs, planning for threats that were not there while ignoring the emerging threats of the New Era.¹

Maritieme strategie en seapower

Maritieme strategie kent verschillende invalshoeken. Een maritieme strategie kan officieel regeringsbeleid zijn, als onderdeel van de *grand strategy* van een staat. Maritieme strategie is tevens een (academisch) vakgebied. Maritieme strategie bestudeert en is de toepassing van *seapower*. *Seapower* is méér dan het aanwenden van uitsluitend maritiem-militair vermogen voor het bereiken van politieke doelstellingen. Ook civiele middelen kunnen immers bijdragen aan internationale invloed. Geoffrey Till, een gerenommeerd expert op dit gebied, definieert *seapower* als volgt:

the capacity to influence the behaviour of other people or things by what one does at or from the sea [...] which includes the non-military aspects of sea-use (merchant shipping, fishing, marine insurance, shipbuilding and repair and so on).²

Deze definitie van *seapower* beperkt zich niet tot het gebruik van militair vermogen alleen. Zij omvat een breed spectrum: van de mogelijkheid om een vijandelijke vloot te vernietigen tot invloed aan de onderhandelingstafel dankzij een sterke maritiem georiënteerde economie. Deze definitie past in de huidige wereld, waarin de grens tussen oorlog en vrede niet meer helder te trekken is en internationale conflicten zich niet langer beperken tot staten. Dwang en invloed kunnen naast militaire middelen gestoeld zijn op economische of financiële macht. Als voorbeeld dient het Suezkanaal. Dit kanaal vormt voor Egypte niet alleen een bron van inkomsten, het land beheerst tevens de doorgang door het kanaal. Daarmee is het een element van de Egyptische *seapower*.

Nederlandse maritieme vitale belangen

‘The capacity to influence [...]’. Dit vermogen om te kunnen beïnvloeden wordt geleverd door het totale maritieme cluster: naast de maritiem-militaire middelen zijn dit de *off shore*, havens, koopvaardij, visserij, scheepsbouw en reparatie etc. Het spreekt voor zich dat landen als het Verenigd Koninkrijk en Nederland over meer maritiem vermogen beschikken dan Zwitserland of Oostenrijk. Dit maritieme vermogen is de spreekwoordelijke medaille met twee kanten. Het is enerzijds een bron van invloed en welvaart, maar wordt anderzijds gevormd door een complex maritiem cluster, dat kwetsbaar is voor uiteenlopende dreigingen. De paradox van maritiem vermogen is dat het zowel een kracht, als een zwakte is. Maritiem vermogen zorgt voor veiligheid en is tevens kwetsbaar en moet beveiligd worden. Dit veiligheidsbegrip sluit aan bij de vijf Nederlandse vitale belangen, zoals geformuleerd in de *Strategie Nationale Veiligheid* (2007):³

1. Territoriale veiligheid: het ongestoord functioneren van Nederland als onafhankelijke staat, en specifiek de territoriale integriteit van ons land. De territoriale integriteit is in gevaar bij bijvoorbeeld een dreigende bezetting van het grondgebied van het rijk door een andere mogendheid, maar ook door een terroristische aanslag.
2. Economische veiligheid: het ongestoord functioneren van Nederland als een effectieve en efficiënte economie. De economische veiligheid kan bijvoorbeeld aangetast worden als het handelsverkeer met een belangrijke buitenlandse partner uitvalt.
3. Ecologische veiligheid: het beschikken over voldoende zelfherstellend vermogen van de leefomgeving bij aantasting. De ecologische veiligheid kan in het geding komen door bijvoorbeeld verstoringen in het beheer van het oppervlaktewater, maar ook door klimaatveranderingen.
4. Fysieke veiligheid: het ongestoord functioneren van de mens in Nederland en zijn omgeving. De fysieke veiligheid staat bijvoorbeeld onder druk als de volksgezondheid wordt bedreigd door de uitbraak van een epidemie, maar ook bij een grootscheepse dijkdoorbraak of een ongeluk in een chemische fabriek.
5. Sociale en politieke stabiliteit: het ongestoorde voortbestaan van een maatschappelijk klimaat waarin groepen mensen goed met elkaar kunnen samenleven binnen de kaders van de democratische rechtsstaat en gedeelde kernwaarden. De sociale en politieke stabiliteit kan in het geding zijn als veranderingen optreden in de demografische opbouw van de samenleving (bijvoorbeeld solidariteit tussen generaties), de sociale cohesie en de mate van deelname van de bevolking aan maatschappelijke processen.

Het is evident dat de Nederlandse vitale belangen een sterk maritieme component hebben. Met name de territoriale, economische en ecologische veiligheid zijn nauw aan de zee gerelateerd. De Nederlandse *seapower* is een product van het Nederlandse maritieme vermogen dat geleverd wordt door het Nederlandse maritieme cluster. Immers, alle Nederlandse civiele en militaire maritieme middelen kunnen bijdragen aan de beïnvloeding van derden. Maar het is de vraag of we door globalisering en als deel van de Europese Unie nog wel Nederlands moeten denken. Hieraan ontkomen we niet, want zolang begrotingen en verkiezingen langs nationale lijnen lopen zullen soevereine staten terughoudend zijn om hun vitale belangen te offeren aan derden, tenzij zij er zelf ook beter van worden. Samenwerking en synergie van de interne markt van Europa betekent niet dat landen hun concurrentiepositie willen opgeven. Dit kan geïllustreerd worden aan de hand van een voorbeeld. Havens als Antwerpen, Rotterdam en Hamburg verkeren in onderlinge concurrentie, een normaal gevolg van de vrije marktwerking. Economische activiteit zal zich verplaatsen naar de haven met de laagste kosten. Dit heeft uiteindelijk gevolgen voor de werkgelegenheid en de belasting- 



De veilige doorvaart van de Eurogeul is essentieel voor de Rotterdamse economie.

Bron: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rotterdamse_haven.jpg (september 2009)

inkomsten van het land waar de haven gelegen is. Nederland heeft er belang bij dat Rotterdam als onderdeel van het maritieme cluster een uitstekende concurrentiepositie heeft. Het behouden en verbeteren van die positie leidt tot een stabiele groei van de Rotterdamse haven. Hiermee zijn tenminste twee vitale belangen gediend: economische veiligheid en sociale stabiliteit.

Gemeenschappelijke belangen en dreigingen

Bij maritieme strategie draait echter niet alles om zuiver nationale belangen. Zo hebben de respectievelijke regeringen naast de concurrerende belangen van Antwerpen, Hamburg en Rotterdam ook gezamenlijke maritieme belangen en gemeenschappelijke dreigingen. Een voorbeeld dicht bij huis: de afsluiting van de Eurogeul met zeemijnen vormt een Nederlands probleem, maar de afsluiting van de Westerschelde vormt een gezamenlijk probleem met België. Verder van huis zijn tal van dreigingen, die staten alleen in bondgenootschappelijk verband het hoofd kunnen bieden, omdat geen enkel land over de middelen beschikt om dat zelfstandig te doen. Gemeenschappelijke dreigingen komen van statelijke opponenten of van niet-statale actoren, zoals terreurnetwerken. Verder zijn er ecologische dreigingen, bijvoorbeeld als gevolg van klimaatverandering.

Verschuiving in het dreigingsbeeld

Vanwege snelle technologische ontwikkelingen van met name het slagschip kende het begin van de twintigste eeuw een ware hausse in het maritiem-strategische denken. Hieraan zijn klinkende namen als Alfred Mahan en

Julian Corbett verbonden. Hoewel zij verschillende visies hadden op de toepassing van *seapower*, hadden zij gemeen dat zij uitgingen van soevereine staten als de unieke actoren in het internationale krachtenspel. Deze gezamenlijke noemer heeft tot het einde van de twintigste eeuw standgehouden en leidde tot min of meer symmetrische zeestrijdkrachten voor het uitvechten van interstatelijke conflicten. Aan het begin van de 21e eeuw is een verschuiving opgetreden in de internationale betrekkingen. Niet langer waren soevereine staten daarin de unieke actoren en 'emerging threats of the New Era', die Pendley bedoelde, raakten in opkomst. Van deze dreigingen zijn het terrorisme van extremistische islamitische netwerken en de proliferatie van wapens het meest ernstig. Verder leidt het gebrek aan afdwingbare straf bepalingen in de volle zee tot een ware anarchie: een uitdijende vloot van schepen onder goedkope vlag; door illegale dumpingen en transport; zeeroverij en de ongebreidelde exploitatie van visgronden en de zeebodem.

De verschuiving van zuiver interstatelijke conflicten naar dreigingen van transnationale actoren betekent niet dat het interstatelijk conflict tot het verleden behoort. De duurzame vrede tussen Europese staten impliceert geen duurzame vrede op alle continenten. Zo is China een opkomende economische en maritieme mogendheid, die weliswaar geen directe militaire dreiging vormt, maar waarmee de strategische balans wel bewaard moet blijven. De voortdurende economische groei van China zal na de mondiale recessie leiden tot een versneld toenevende vraag naar energie en grondstoffen, wat tot internationale spanningen kan leiden. De meest recente Amerikaanse maritieme strategie, de *Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, benadrukt het bewaren van de strategische balans in de wereld. Deze balans kan alleen bereikt worden in samenwerking met bondgenoten, gezien de US Navy, die onder president Reagan nog uit 600 schepen bestond, inmiddels tot 275 schepen is gekrompen.⁴

Middelen in het gehele geweldsspectrum

De dreiging van interstatelijke conflicten vraagt om maritiem-militaire middelen waarmee een bondgenootschap hoog in het geweldsspectrum kan optreden. Voor de bestrijding van de dreiging van *non state actors* en ecologische dreigingen kan vaak volstaan worden met politiek optreden, laag in het geweldsspectrum, maar ook bij maritiem politieoptreden is escalatiedominantie noodzakelijk. Drugskartels hebben reeds bewezen dat zij met onderzeeboten kunnen opereren. Terroristennetwerken zouden eveneens naar dit middel kunnen grijpen. Het afvuren van anti-schip raketten vanaf de kust door *non-state actors* is door Hezbollah reeds vertoond.⁵

Het volstaat niet langer om in *Jane's Fighting Ships* te kijken om alle dreigingen op zee te kennen. Een patrouillevaartuig met alleen een kanon kan tegen bovengenoemde dreigingen weinig uitrichten. Voor *out-of-area* politieoptreden zijn daardoor *multi-purpose* eenheden met esca-



Met de omvangrijke Chinese oorlogsvloot moet de strategische balans bewaard blijven.
Bron: <http://www.defenselink.mil/dodcmshare/newsphoto/2000-10/001029-M-0557M-011.jpg>
(september 2009).

latiedominantie nodig. Deze schepen moeten in staat zijn om op te treden in alle *principal warfare area's*, dus ook tegen niet-statelijke onderzeeboten en luchtdreigingen. Personele opschaling van dit soort eenheden maakt hen tevens geschikt voor optreden in het interstatelijk conflict.

Positie van Nederland op de maritieme ranglijst

Maritieme vitale belangen kunnen zuiver nationaal zijn of gedeeld worden met andere landen. Hoe groter deze belangen, des te groter is het effect van dreigingen tegen deze belangen. Het maritiem vermogen van een land is een maat voor *seapower*, maar ook voor de maritieme kwetsbaarheid. De omvang van het maritieme vermogen weerspiegelt de kracht aan de onderhandelingstafel, de noodzaak tot het verdedigen van de maritieme belangen en de verantwoordelijkheid in de mondiale maritieme veiligheidsarchitectuur. Immers, een land dat veel aan de zee verdient, kan zich niet afwenden van de verantwoordelijkheid om bij te dragen aan de wereldwijde maritieme veiligheid.

Wat is hierin de positie van Nederland? Wie het argument gebruikt dat Nederland 'een klein land' is en daarmee suggereert dat het slechts een kleine speler is in de internationale politiek, gaat ten onrechte uit van het relatief kleine grondoppervlak van het Koninkrijk der Nederlanden, terwijl de echte kracht van ons land vooral schuilt in zijn economische macht.

Enkele cijfers van het Internationaal Monetair Fonds. Nederland is van de bijna tweehonderd soevereine staten in de wereld de zestiende economische macht, met een bruto nationaal product van 769 miljard US\$. Nederland is rijk: het zit in de top tien van landen die het meest verdienen per hoofd van de bevolking. Deze economische

macht heeft een sterke maritieme inslag. Door de ligging aan de mondingen van Rijn, Schelde en Maas dankt Nederland zijn positie aan een open economie, wat weerspiegeld wordt door een zeer hoge exportquote (export als percentage van het bruto binnenlandsproduct) van ruim 60%. Slechts vier landen hebben een hogere exportquote. In absolute termen is Nederland de vijfde exporteur in de wereld met een uitvoer van 634 miljard US\$. Door onze maritieme positie is Rotterdam de vierde haven in de wereld. De scheepsbouw doet het ook goed: na Duitsland is Nederland nummer twee in Europa. In niche sectoren, zoals baggerbedrijven staat Nederland bovenaan. Royal Dutch Shell, sterk verbonden met transport over zee, is met een omzet van 458 miljard US\$ het grootste bedrijf ter wereld. Als we de totale omzet van het maritieme cluster sommeren, dan staat Nederland in de top tien van de wereld.⁶

Noodzaak van een geïntegreerde maritieme strategie

Nederland maakt deel uit van de top tien van maritieme mogendheden en daar is geen plaats voor een Calimero-complex. De omzet van het maritieme cluster is een maat voor de Nederlandse *seapower* en de Nederlandse maritieme vitale belangen. Het spreekt voor zich dat een staat met zo'n positie een geïntegreerde maritieme strategie moet hebben om de vitale belangen ook op lange termijn te beschermen en om invloed te behouden. Daarbij hoort een bondgenootschappelijke verdediging-in-diepte van de havens, het bewaren van de strategische balans in de wereld in de race om grondstoffen en het zekerstellen van de verworven vrijheden aan land en op zee.

De bestrijding van zeeroverij bij Somalië kan op veel



media-aandacht rekenen. Maar er zijn meer maritieme uitdagingen. Zo is zeeroof bij Nigeria eveneens ernstig, maar komt nauwelijks in het nieuws. Evenmin als dumping van giftig afval, overbevissing of mensen- en wapen-smokkel. Terroristische aanslagen zoals op USS Cole of MV Limburg kunnen nog steeds plaatsvinden. Van de miljoenen containers die over zee zwerven is één voldoende voor het plegen van een grote aanslag in een wereldhaven. Een groeiende wereldbevolking zal de vraag naar grondstoffen doen toenemen, waardoor spanningen kunnen oplopen tussen concurrerende staten.

Voor het zekerstellen van zijn vitale belangen nu en in de toekomst zal Nederland een samenhangende maritieme strategie moeten formuleren met civiele en militaire componenten. Afwachten betekent weggespeeld worden door assertieve staten en transnationale actoren die wél voor hun belangen opkomen. T

USS Cole wordt weggesleept uit Aden na de aanval op 12 oktober 2000.

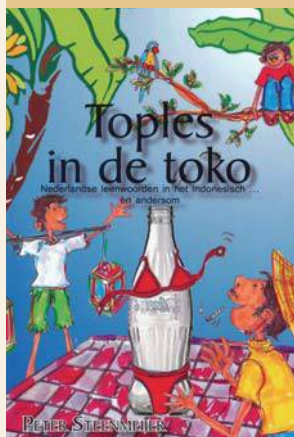
Bron: <http://www.defenselink.mil/dodcmsshare/newsphoto/2000-10/001029-M-0557M-011.jpg> (september 2009).

Noten

- 1 W. Pendley, 'The New Maritime Strategy, a Lost Opportunity', *Naval War College Review* (voojaar 2008) 66.
- 2 G. Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century* (Londen, 2009) 4-5.
- 3 *Strategie Nationale Veiligheid* (2007), beschikbaar op de webpagina van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, URL: <http://www.minbzk.nl/105745/strategie-nationale> (augustus 2009) 10.
- 4 F. Hoffman, 'From Preponderance to Partnership: American Maritime Power in the 21st Century' (2008) 3, beschikbaar op de webpagina van Police Archive, URL: www.policyarchive.org (september 2009).
- 5 M. Steketee, 'Vanuit de lucht is Hezbollah niet te verslaan', *NRC Handelsblad* (17 juli 2006) 3; M. Steketee, 'Drugssmokkel per duikboot', *NRC Handelsblad* (24 augustus 2007) 4.
- 6 N.N., 'World Trade Report 2009: Trade Policy Commitments and Contingency Measures', beschikbaar op de webpagina van de World Trade Organization, URL: <http://www.wto.org> (augustus 2009); Cijfers van andere havens beschikbaar op de webpagina van de haven van Rotterdam, URL: http://www.portofrotterdam.com/nl/rotterdamse_haven/haven_in_cijfers/andere_havens/index.jsp (augustus 2009); N.N., 'Shell heeft hoogste omzet ter wereld', *NRC Handelsblad* (10 juli 2009) 13.

TOPLES IN DE TOKO Nederlandse leen- woorden in het Indonesisch...en andersom

Auteur: Peter Steenmeijer
Uitgever: Boekscout, Soest
(www.boekscout.nl)
2009
Prijs: € 15,95
ISBN: 978-90-8834-806-8



Onlangs is uitgegeven een bijzonder aardig boekje met een pikante titel: *Toples in de toko*. Nee, het gaat niet over ondeugende aangelegenheden wat de titel misschien doet vermoeden. 'Toples' is een Indonesisch woord dat afgeleid is van het Nederlandse stopfles. 'Toko' betekent winkel en is, andersom, vanuit het Maleis in het Nederlands terecht gekomen. Dat is dan ook het onderwerp van het boekje: het behandelt op een speelse manier de wederzijdse beïnvloeding van beide talen.

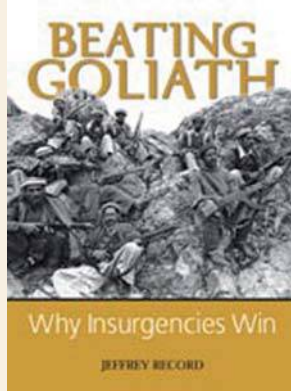
De auteur, Peter Steenmeijer, oud-marineofficier en inmiddels ruim acht jaar werkende in Indonesië, werd door dit taalfenomeen gegrepen en begon Nederlandse leenwoorden in het dagelijkse leven te verzamelen. Hij schreef hierover in een vaste rubriek in *Paraplú*, het blad voor de Nederlandse gemeenschap in Jakarta. Die stukjes zijn de basis voor zijn boek dat een rijke schat aan leenwoorden over en weer bevat, onderverdeeld in aparte hoofdstukjes zoals: Bij de dokter, Van fondasi tot nok (over bouwen en huizen), Recht en krom, Kerk en taal. Er wordt ook ingegaan op welke wijze woorden overgenomen zijn, zoals bijvoorbeeld door uitspraakverschillen. Er is zelfs een lijst met prachtige verhaspelingen als: daar komt de aap uit de boom vallen, een plant langs de kant (muurbloempje), een zielige poot (zielepoot), een scheepbreuk. Alles bij elkaar levert dit vermakelijk en boeiend leesvoer, zeker voor diegenen onder ons die wat met Indonesië heb-

ben. De grappige illustraties, getekend door de dochter van de auteur, Maruja, en veel foto's van uithangborden, reclame- en andere borden waarop bijvoorbeeld staat: 'tickets/karcis' (kaartjes), of: gratis 'cek aki' (gratis je accu laten checken) maken het extra aantrekkelijk. Voor de marineman en -vrouw is vooral het hoofdstukje over marinetaal interessant. Sinds mensenheugenis wordt bij de marine gebruikt: je barang pakken, printa's geven, een hoop riboet (opschudding), het schip wordt getjet, baartijd (van 'baru', betekent nieuwtje en komt van het Indonesische woord 'baru' =nieuw), om er maar een paar te noemen. Wist u dat het woord passagieren eigenlijk afkomstig is van het Maleise woord 'pesisir' dat strand betekent? Mocht u enkele kreten niet kennen dan is het zaak onmiddellijk het boekje voor uzelf aan te schaffen, en wellicht ook een ander cadeau te doen!

drs.Z. Borgeld-Guman

Beating Goliath, Why insurgencies win.

Auteur: Jeffrey Record
Uitgever: Pontomac Books Inc.
2007
Prijs: \$ 12,51
ISBN: 978-1-59797-090-7
Omvang: 175 blz.



Het boek kent de volgende hoofdstukken:

1. De verklaring waarom Goliath verliest
2. De rol van externe steun
3. De Irakese insurgency (Vietnam perspectief)
4. De Amerikaanse manier (Oorlog zonder politiek)
5. De Amerikaanse manier (Search and Destroy)
6. Conclusie

Jeffrey Record (JR) onderzoekt en geeft verklaringen waarom de 'Insurgents' in

bijna alle gevallen winnen van de sterke Goliath. Hoe is het mogelijk dat de ogenschijnlijk kleine zwakke tegenstander wint van de grootmachten?

Gedurende de Koude Oorlog is er de 'klassieke Clausewitz gedachte' die veronderstelt dat 'oorlog een competitie is waarbij de één de wil oplegt aan de ander: 'Contest of Wills'. JR stelt vast: De westerse landen wonnen niet militair gezien, maar ze verloren ook niet, militair gezien.

Verschiedene *case studies* worden kort gepresenteerd. Enkele verschillende factoren worden benoemd (strategie, politieke wil, steun van bevolking) maar de belangrijkste is wel de externe steun aan de opstandelingen. Wel of geen steun, dat maakt een groot verschil. Zonder externe steun (politieke steun, geld; wapens; militair advies; grensbewaking; troepen sturen) is de guerrilla niet succesvol. Tijdens de Vietnam Oorlog was de externe steun beperkt (Arrequin-Toft) maar, aldus JR, wat te denken van de Chinezen die spoorwegen aanlegden, de Russen die de luchtafweer bemanden. JR laat zien dat Groot Britannië en Frankrijk steun gaven aan verschillende guerrilla's in verschillende conflicten door de geschiedenis heen.

Een beschrijving van de Sovjet-Afghanistan Oorlog (1979-1989) leert ons het volgende.

De Sovjets hebben hun eigen 'Vietnam' gekend in Afghanistan. De Mujahideen werden extern gesteund door de VS en vele Arabische landen. Het ging er vooral om, om te vechten tegen de Sovjets. Het leveren van Stingers aan de rebellen was van doorslaggevende waarde. De Sovjets begonnen zonder een duidelijke studie vooraf. De inzet van militairen in Afghanistan is toen nooit meer geweest dan 90.000-120.000. Ze werden gezien als bezetters (en niet Moslims) van het land. Het volk keerde zich tegen de Sovjets. Het grote Russische leger was ingericht op een conventionele oorlog en gebruikte zeer veel geweld tegen burgers. Veel internationale steun was er voor de Mujahideen.

JR beschrijft ook de 'The Irakese Insurgency' (2003-heden). De VS vechten tegen een zeer taaie, goed bewapende en intrinsiek gemotiveerde opstandelingen. Wat brengt succes voor de opstandelingen: de goede strategie, externe steun en intrinsieke motivatie? De VS zijn militair veel sterker dan de Irakese opstandelingen. De Irakese opstand heeft niet een politiek doel en is niet vergelijkbaar met de Maoïstische guerrilla. Het is ethisch en regionaal verdeeld. Het is een niet-alledaagse tegenstander. De zelfmoord terroristen zijn grotendeels geen Irakezen; meer dan 60% zijn Saoediërs (studie Israël).

'The American way of doing business'

kent 12 specifieke kenmerken: a-politiek; het gaat om de overwinning; niet strategisch; niet historisch; probleem oplossend, optimistisch; cultureel onwetend, technologisch afhankelijk; kinetisch gericht; altijd groot; reguliere aanpak; ongeduldig; uistekende logistiek en gevoelig voor doden en gewonden. De conclusies van JR zijn ook zelfstandig heel goed te lezen en komen samengevat hierop neer:

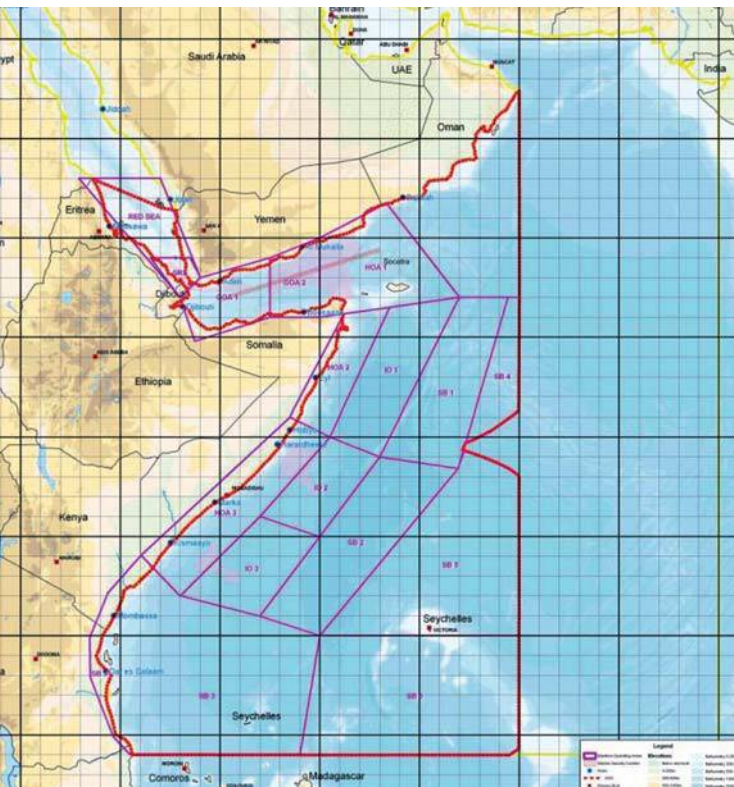
1. The stronger side usually wins; the best strategy therefore is to be strong (vergelijk ook Clausewitz).
2. The weaker side victories are exceptional and almost always rest on some combination of stronger political will, superior strategy and foreign help; weak states are vulnerable.
3. External assistance is a common enabler of victorious insurgent's wars, but not guarantee of success.
4. Modern democracies have limited political tolerance for protracted overseas wars against irregular enemies.
5. For the US, the impact of anticipated and incurred casualties on political will is a function primarily of military action's perceived costs, benefits and chances of success. Opmerkelijk is dat het *public support* voor Vietnam en Irak eerst hoog was, want men dacht vitale belangen (bij Irak dacht men zelfs de overwinning) gemakkelijk, goedkoop en snel te kunnen behalen. De omslag kwam toen de slachtoffers binnen kwamen. Het gaat erom hoe de publieke opinie de zaak interpreteert.
6. US political system and JOMINIAN approach to war greatly impede US success in COIN. De VS moet eigenlijk directe militaire betrokkenheid vermijden in externe conflicten. Dat is ontzettend moeilijk voor de VS. De schrijver vraagt ons nog eens te kijken naar de conflicten na Vietnam. Hebben de VS al overwinningen geboekt?
7. The US has become a victim of its conventional military success. Conventioneel zijn de VS gewoon de beste. Maar dat betekent dat er verschillende 'Davids' ontstaan. Vergelijk met Israël, militair is dit land superieur maar de Arabieren gaan over tot irreguliere oorlogsvoering. Zie wat er gebeurt in Irak met de VS!

De schrijver levert kritiek op de Amerikaanse aanpak tijdens moderne militaire conflicten, maar ook behaalde successen worden genoemd. Het boek is goed te lezen. In zijn beschouwingen is JR logisch van aard en de analyses zijn goed te volgen. Het is lichte kost. Zijn stijl is prettig leesbaar.

H.J. Bosch

Antizeeroof operaties door het

Met jaarlijks tussen de 20.000 en 30.000 doorvaarten is de Golf van Aden een belangrijke verkeersader. Ongeveer 450 van de schepen varen onder Nederlandse vlag, maar Nederland heeft een groter belang in de regio dan dat. Denk hierbij aan buitenlands gevlagde schepen met een Nederlandse bemanning of kapitein, met een Nederlandse reder of met ladingen bestemd voor Nederland.



EUNAVFOR-Maritime Operating Areas.

Inleiding

De voortdurend onderlinge strijd om de macht verlamt Somalië. Door het machtsvacuüm in het land zien piratengroepen kans om de zeeën rond Somalië onveilig te maken door schepen aan te vallen en te kapen voor losgeld. In 2008 hebben 111 aanvallen van zeerovers plaatsgevonden in de Golf van Aden en het Somali Basin. In die periode zijn in totaal 42 schepen gekaapt. In de eerste helft van 2009 is het aantal aanvallen door zeerovers fors toegenomen ten opzichte van diezelfde periode in 2008. Het is duidelijk dat de internationale veiligheid wordt aangetast. Dit raakt direct de tweede hoofdtak van de Nederlandse krijgsmacht: het bevorderen van de internationale rechtsorde en stabiliteit.¹ Vanuit deze tweede hoofdtak is Nederland intensief betrokken bij antizeeroof operaties in de wateren rond Somalië. Dit artikel beschrijft de bijdrage die de Nederlandse krijgsmacht levert aan de bestrijding van piraterij in de wateren rond Somalië, en in het bijzonder welke rol het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) speelt in de strijd tegen zeeroof.

Het operatiegebied

Het operatiegebied is omvangrijk. Het is ongeveer 2 miljoen vierkante zeemijl groot, wat vergelijkbaar is met de oppervlakte van de Verenigde Staten van Amerika. Ongeveer 65% van alle mondiale olietransporten passeert de zeestraten in dit gebied. Volgens de Verenigde Naties zijn er minimaal zestig schepen nodig om dit gebied te kunnen beveiligen. Beschermen gaat makkelijker en efficiënter wanneer de scheepvaart wordt gestroomlijnd en de verspreiding van de scheepvaart wordt beperkt. Daarom heeft de International Maritime Organisation (IMO) in de Golf van Aden twee verkeersbanen afgekonddigd, de zgn. Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC). Deze IRTC heeft een oostgaande en een westgaande baan met een lengte van 464 zeemijl. De Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA) coördineert vanuit het Operational Headquarters (OHQ) te Northwood, VK, *grouptransits* (konvoeien) in de IRTC. Schepen kunnen zich op de MSCHOA-webpagina aanmelden en dan met een aantal schepen met gelijke vaart in konvooi door de IRTC varen.² Op deze manier kan met een beperkt aantal marineschepen en vliegtuigen meer effect worden behaald in de strijd tegen zeeroof. Het gebied kent elke zomer en winter een moesson.

De MSCHOA website.



Commando Zeestrijdkrachten

Twintig tot dertig knopen wind is dan geen uitzondering en leidt tot een onstuimige zee. In die periodes zullen de zeerovers zich minder snel op open zee vertonen. Echter, in de periodes tussen de moessons in, gaan de piraten weer in groten getale verder de zee op om schepen aan te vallen en te kapen.

Initiatieven

3.5 Miljoen Somaliërs zijn afhankelijk van voedselhulp. Echter, steeds vaker kwam de voedselhulp door kapingen op zee niet op de plaats van bestemming. Na twee kapingen van schepen heeft het World Food Programme (WFP) daarom in 2005 de aanvoer van humanitaire hulpgoederen overzee tijdelijk opgeschort. In 2007 werd de aanvoer hervat. In dat jaar zijn echter weer drie schepen overvallen, waarbij een VN-medewerker om het leven kwam. Onder andere dit incident en de forse toename van het aantal zeeroofincidenten voor de kust van Somalië heeft uiteindelijk geleid tot het verzoek om escorte van WFP-schepen. Deze inzet vond toen plaats onder nationale leiding; er was nog geen sprake van een NAVO-missie of een maritieme Europese missie.

Tabel 1. Overzicht escorte WFP-schepen onder nationale leiding, 2007-2008

Periode	Land
november 2007 – februari 2008	Frankrijk
februari – april 2008	Denemarken
maart – juni 2008	Nederland
juni – oktober 2008	Canada
oktober – december 2008	Nederland

Bron: Eindevaluatie inzet Hr. Ms. De Ruyter voor escorte WFP zeetransporten nabij Somalië, 5, beschikbaar op de webpagina van de Tweede Kamer der Staten Generaal, URL: www.tweedekamer.nl (augustus 2009).

In september 2008 heeft de Europese Unie (EU) een kleine cel samengesteld die een coördinerende rol ging vervullen tussen rederijen en nationale maritieme inzet in de buurt van de IRTC, de zgn. EU NAVCO. Deze cel bleek te klein en coördineren alleen was niet voldoende, want al snel ontstond een volwaardige Europees Veiligheids- en Defensiebeleid operatie, waarin de EU de volledige verantwoording voor het escorteren van WFP-schepen en andere kwetsbare schepen op zich nam. Op 13 december 2008 is de EU-operatie Atalanta operationeel geworden, die vooralsnog tot 13 december 2010 voortduurt.

Naast de initiatieven van de EU heeft ook de NAVO initiatieven ontplooid. Vanaf oktober 2008 bood Standing NATO Maritime Groep 2 (SNMG2) met operatie Allied Provider bescherming aan WFP-schepen. Deze operatie liep tot december 2008 en werd opgevolgd door de operaties Allied Protector en Ocean Shield.



Atalanta embleem.

Betrokken partijen

EU en NAVO zijn niet de enige partijen die betrokken zijn bij de strijd tegen zeeroof. De piraten schaden met hun activiteiten de belangen van velen. Daarom zijn ook marineschepen en vliegtuigen van Japan, China, Rusland, India, Saoedi-Arabië, Australië en Iran in de regio actief. Daarnaast is sinds januari 2009 CTF 151 actief in de Golf van Aden. CTF 151 is opgericht door de Verenigde Staten en wordt aangestuurd door de Coalition Maritime Component Commander te Bahrein. Het heeft een specifiek antizeeroofmandaat. Enkele marineschepen uit de langer bestaande CTF 150, die zich tot dan toe met antipiraterij hebben beziggehouden, zijn naar CTF 151 doorgeschoven. Hierdoor kan CTF 150 zich nu weer richten op zijn oorspronkelijke taak, namelijk terrorismebestrijding.³

Om met zoveel verschillende partijen effectief tegen zeeroof op te kunnen treden, is een goede coördinatie belangrijk. Het belangrijkste coördinatieforum hiervoor is de Shared Awareness and Deconfliction (SHADE) bijeenkomst, die maandelijks in Bahrein wordt gehouden. Daar spreken de deelnemende landen over zaken als de rotatie van marineschepen langs de IRTC. Zo hebben zij onlangs afgesproken dat de rol van IRTC-coördinator zal roteren tussen CTF 151, CTF 465 (EU) en CTF 508 (NATO).

Rol CZSK

Hr. Ms. Evertsen en Hr. Ms. De Ruyter zijn in 2008 beide onder nationaal mandaat ingezet. Hun opdracht luidde:

Escorteer en voer taken uit ter bescherming van WFP-schepen, binnen en buiten de territoriale wateren van Somalië, 

teneinde de aanvoer van humanitaire hulpgoederen uit Mombasa (Kenia), Djibouti (Djibouti) of andere havens in de regio naar Mogadishu (Somalië) of andere havens aan de kust van Somalië zeker te stellen.

Beide fregatten hebben WFP-schepen geëscorteerd vanuit Mombasa, Dar-es-Salam of vanuit volle zee tot Mogadishu of Merka. Het escorteren van een WFP-schip duurde heen en terug gemiddeld een week. Tijdens de transit plaats-ten zij aan boord van het WFP-schip een *vessel protection detachment* (VPD), bestaande uit een eenheid mariniers en een tolk. Tevens hanteerde het fregat een veiligheids-zone rondom de WFP-schepen. Indien een ander schip zich binnen die zone begaf, werd het gesommeerd de zone te verlaten. Voordat het WFP-schip een haven aan-liep ging het VPD over in de *rhīb* van het fregat. Het fre-gat en de *rhīb* bleven dan in de nabijheid van het WFP-schip totdat derden de beveiliging overnamen. In het ene geval waren dat eenheden van de Afrikaanse vredes-macht (AMISOM) in het andere geval was dat een lokale milite. Beide schepen hebben in totaal 26 escortes uitge-voerd (zie tabel 2).

Tabel 2. Inzet Hr. Ms. Evertsen en Hr. Ms. De Ruyter, maart-december 2008

Schip	Periode	WFP-escortes	Overige escortes	Hoeveelheid voedsel (ton)
Hr. Ms. Evertsen	17 maart - 30 juni 2008	13	2	42.529
Hr. Ms. De Ruyter	10 oktober - 13 december 2008	8	3	59.405

Bron: Eindevaluatie inzet Hr. Ms. Evertsen voor escorte WFP zeetransporten nabij Somalië en Eindevaluatie inzet Hr. Ms. De Ruyter voor escorte WFP zeetranspor-ten nabij Somalië, beschikbaar op de webpagina van de Tweede Kamer der Staten Generaal, URL: www.tweedekamer.nl (augustus 2009).

Hr. Ms. De Zeven Provinciën is het volgende Nederlandse fregat dat in het operatiegebied werd ingezet, als onder-deel van operatie Allied Protector, met als opdracht:

Conduct maritime operations in order to deter, disrupt and protect against pirate attacks on shipping to the maximum extent possible in conjunction with the other nations and organisations in the region.⁴

Hr. Ms. De Zeven Provinciën heeft in de Golf van Aden meerdere schepen die verdacht werden van piraterijacti-viteiten, met haar *boardingteam* aangehouden en door-

De WFP-schepen begeleid door Hr. Ms. De Ruyter.



zocht. Daarnaast leverde zij ondersteuning aan bedreigde en gekaapte schepen zoals aan het MV *Marathon*. Hoewel het niet hun primaire opdracht was heeft Hr. Ms. De Zeven Provinciën ook eenmaal een WFP-schip begeleid.⁵ NAVO-operatie Allied Protector is complementair aan de EU-operatie Atalanta. Haar taak luidt:

EU NAVFOR is to protect World Food Programme shipping, other vulnerable shipping, deter and apprehend pirates/armed robbers in de AOO, subject to suitable arrange-ments for prosecution being in place, for the duration of one year after the declaration of IOC, in order to contribute to improving maritime security and hence international peace and security in the region.⁶

Operatie Atalanta loopt al vanaf 13 december 2008, maar tot 13 augustus 2009 namen daar nog geen Nederlandse eenheden aan deel. Nederland levert vanaf 13 augustus de *force commander*, een groot deel van de staf en het staf-schip voor de operatie. Hr. Ms. Evertsen is op 2 augustus jongstleden vertrokken met aan boord de Netherlands Maritime Forces (NLMARFOR) als grootste deel van de internationale staf. Op 13 augustus heeft commandeur

Pieter Bindt het commando van zijn Spaanse collega overgenomen. Tot 13 december fungeert Hr. Ms. Evertsen als vlaggeschip en Force Headquarters (FHQ) van operatie Atalanta.⁷

Hoewel CZSK met escortes zeker haar deel bijdraagt aan de strijd tegen zeeroof, vraagt de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders om de inzet van zelfstandige militaire beveiligingsteams aan boord van koopvaardij-schepen. Het gaat hierbij om VPD's die zonder escorte van een in de buurt varend marineschip, aan boord van een koopvaardijschip worden ingezet. Er zijn zowel argu-menten voor als tegen, maar belangrijk hierin is dat het gevaar op escalatie groot is. De zeeroovers zullen aanne-men dat ieder schip een gewapende eenheid aan boord heeft en daarop hun procedures aanpassen. Zij zullen zich zwaarder bewapenen en eerder gericht geweld

Piraterijbestrijding op koers?





Boarding.

gebruiken. Om deze reden raadt de IMO het gebruik van gewapende eenheden ten zeerste af. Het een en ander leidde 13 mei jongstleden tot een spoeddebat in de Tweede Kamer. De uitkomst van dit debat is dat Nederland vooralsnog geen gewapende mariniers op schepen zal inzetten. Wel zullen, indien nodig, gewapende eenheden worden ingezet wanneer er een marineschip in de nabijheid is.⁸

Juridische problemen

CZSK is actief in de strijd tegen zeeroof, maar waar vindt dit optreden zijn rechtsbasis? Op volle zee vindt het optreden van VN-lidstaten zijn rechtsbasis in het internationale recht, in het bijzonder in het VN-zeerechtverdrag (UNCLOS). Dit zeerechtverdrag geeft onder andere de mogelijkheid tot doorzoeking bij een redelijke grond van verdenking van zeeroof.⁹

Binnen de territoriale wateren van Somalië, binnen twaalf zeemijl uit de kust, heeft Nederland een bilaterale overeenkomst gesloten met de Somalische overgangsregering voor het optreden tegen gewapende overvallen. Daarnaast biedt VN-veiligheidsresolutie 1846 vanaf november 2008 een rechtsbasis voor het optreden tegen piraten in de Somalische territoriale wateren.¹⁰

Los daarvan heeft Nederland verdragen gesloten met de vlaggenstaten om het mogelijk te maken VPD's aan boord van WFP-schepen te plaatsen.¹¹ Er zijn dus voor onze eenheden vrijwel geen internationaalrechtelijke beperkingen meer bij de bestrijding van zeeroof binnen en buiten de territoriale wateren van Somalië. Toch worden niet alle aangehouden zeeroovers vervolgd. Wanneer een Nederlands marineschip namelijk zeeroovers heeft aangehouden, valt verdere vervolging onder de verantwoordelijkheid van het Nederlandse Openbaar Ministerie (OM). Voor het OM is vervolging en detentie in Nederland alleen wenselijk als er duidelijk sprake is van Nederlands belang, zoals: een schip dat onder Nederlandse vlag vaart, een Nederlandse kapitein of bemanning heeft of

een verdachte die de Nederlandse nationaliteit heeft. In alle andere gevallen zal het OM niet tot vervolging overgaan. Wanneer het OM niet aanklaagt, zal worden bezien of een van de andere lidstaten deze bereidheid en mogelijkheid wel heeft. Echter, nog niet alle landen hebben zeeroof strafbaar gesteld. Dit, terwijl VN-veiligheidsresolutie 1846 alle lidstaten oproept tot volledige implementatie van de verplichtingen van het 'Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van de zeevaart'.¹² Deze resolutie verplicht deelnemende partijen zeeroof in hun nationale recht strafbaar te stellen. Als ook een andere lidstaat niet aanklaagt, is een derde optie de verdachten over te dragen aan landen in de regio. De EU heeft hiertoe een uitleveringsverdrag met Kenia. Op basis van dit verdrag kunnen personen verdacht van zeerooverij aan Kenia worden overgedragen.¹³ Hiermee zijn nog niet alle juridische obstakels weggenomen. De eenheden in SNMG1 beschikten in beginsel niet over NAVO-autorisatie om aanhoudingen te plegen. Voor NAVO-operatie Allied Protector gold namelijk dat aanhoudingen enkel door de deelnemende lidstaten onder nationale vlag dienden te geschieden. De *rules of engagement* (ROE's) van Allied Protector waren meer gericht op het beschermen van andere schepen dan op het proactief optreden tegen zeeroovers. Dit in tegenstelling tot de ROE's van Atalanta. Deze ROE's bieden namelijk wel ruimte om op te treden tegen zeeroovers, zelfs zonder dat zij daadwerkelijk een schip gekaapt hebben. Sinds begin mei is het verschil in ROE's tussen de NAVO en de EU kleiner. NAVO kon haar ROE's namelijk aanpassen, nadat op 24 april 2008 de Noord-Atlantische Raad een uitbreiding van het NAVO-mandaat autoriseerde, waardoor onder andere de aanhouding van zeeroovers mogelijk werd. Het vervolgens overdragen van deze verdachten, naar Nederland of een ander land, blijft een probleem.

Zowel binnen als buiten de territoriale wateren van Somalië zijn er dus internationaalrechtelijke geen beperkingen meer bij de bestrijding van zeeroof. Desondanks

wordt er nauwelijks tot vervolging overgegaan. Het Nederlandse OM vervolgt alleen als er sprake is van Nederlands belang en ook andere lidstaten hebben niet altijd de mogelijkheid te vervolgen.

Doorkijk naar 2010

Operatie Allied Protector is inmiddels ten einde en het mandaat van operatie Atalanta loopt af op 13 december 2010. Hierna zal er zeker geen einde zijn gekomen aan zeeroof. Dat realiseren de NAVO en EU zich ook. Daarom heeft de EU het mandaat van Atalanta recentelijk met een jaar verlengd tot 13 december 2010 en heeft de NAVO besloten Allied Protector voort te zetten onder de naam operatie Ocean Shield. Momenteel zet de NAVO SNMG2 hiervoor in. Daaraan neemt geen Nederlands schip deel. Vanwege de grote Nederlandse scheepvaartbelangen en het politieke draagvlak om betrokken te blijven bij anti-zeeroof operaties, ligt het in de lijn der verwachtingen dat Nederland ook in 2010 een aanzienlijke bijdrage zal leveren aan de antizeeroof operaties van de EU en/of de NAVO.

Besluit

Vanaf 2008 is er sprake van een scherpe stijging van zeeroof in de wateren rond Somalië. Zeerovers hebben het zowel op WFP-schepen als op koopvaardijsschepen gemunt en dat gaat ten koste van de internationale rechtsorde. Aangezien de Nederlandse krijgsmacht ervoor staat de internationale rechtsorde te handhaven handelt deze bijdrage over de rol van CZSK bij de bestrijding van zeeroof.

Het operatiegebied is zeer omvangrijk en 65% van de mondiale olietransporten passeert hier. Als schepen zich aanmelden bij de MSCHOA kunnen zij veiliger in *group-transits* door de IRTC in de Golf van Aden varen. Daar kan een beperkt aantal marineschepen en vliegtuigen hun veilige doorvaart namelijk vergroten.

In eerste instantie hadden landen nationale initiatieven ontplooid om WFP-schepen te beschermen. Deze initiatieven zijn opgevolgd door de EU operatie Atalanta en de NAVO operaties Allied Provider, Allied Protector en Ocean Shield. Naast de EU en de NAVO zijn ook CTF 151 en individuele landen actief in het operatiegebied. Voor een goede en effectieve coördinatie hebben deze landen zich verenigd in het SHADE.

CZSK is van meet af aan actief in de wateren rond Somalië. In 2008 zijn Hr. Ms. Evertsen en Hr. Ms. De Ruyter onder nationaal mandaat ingezet om WFP-schepen te escorteren en te beschermen. Daarna heeft Hr. Ms. De Zeven Provinciën met SNMG1 deelgenomen aan NAVO-operatie Allied Protector. Hierbij lag de nadruk vooral op patrouilleren in de Golf van Aden om zeerovers af te schrikken, dit in tegenstelling tot EU-operatie Atalanta die NLMARFOR nu aan boord van Hr. Ms. Evertsen leidt. Deze operatie heeft als primaire taak WFP-schepen en andere kwetsbare schepen te begeleiden. Indien nodig zullen hiervoor *vessel protection detachments* aan boord worden geplaatst, maar enkel wanneer er een marineschip in de buurt is.

Zowel binnen als buiten de territoriale wateren van Somalië zijn er geen internationaalrechtelijke beperkingen meer bij de bestrijding van zeeroof. Beperkingen treden echter wel op wanneer een eenheid daadwerkelijk verdachten aanhoudt. Het Nederlandse OM vervolgt alleen als er sprake is van Nederlands belang en ook andere lidstaten hebben niet altijd de mogelijkheid te vervolgen. Voor het overbrengen naar landen in de regio heeft de EU een verdrag met Kenia, de NAVO heeft deze regeling echter (nog) niet. Hoewel NAVO zijn ROE's heeft aangepast, blijft het overdragen van verdachten een uitdaging.

Noten

1. *Leidraad Maritiem Optreden* (Den Helder, 2005) 23.
2. Zie de webpagina van het Maritime Security Centre (Horn of Africa) van EU NAVFOR, URL: www.mschoa.eu (september 2009).
3. Minister van Defensie, Nederlandse bijdrage aan de maritieme EVDB-operatie Atalanta in de wateren rond Somalië (DVB/CV-560/08), 19 december 2008, raadpleegbaar op de webpagina van het Ministerie van Defensie, URL: www.defensie.nl (augustus 2009).
4. OPLAN 27703, operation Allied Protector for responding to acts of piracy off the Horn of Africa, MCC Northwood, 13 maart 2009 (geclassificeerd).
5. 'Hr. Ms. De Zeven Provinciën biedt hulp op vrijgelaten koopvaardijsschip' (23 juni 2009), raadpleegbaar op de webpagina van het Ministerie van Defensie, URL: www.defensie.nl (augustus 2009).
6. OPLAN 16571, operation ATALANTA for counter Piracy in the Gulf of Aden and Somali Basin, EUMS Brussels BE, 3 december 2008 (geclassificeerd).
7. Zie noot 3.
8. Kamerbrief bestudering mogelijkheden militaire beveiliging aan boord van koopvaardijsschepen, 23 juni 2009, beschikbaar op de webpagina van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, URL: www.kvnr.nl (september 2009).
9. P.J.J. van der Kruit, 'Enkele internationaal-rechtelijke aspecten van hedendaagse zeeroof rond Somalië', *Marineblad* 119 (2009) 1:18-22.
10. Zie noot 3, Nederlandse bijdrage aan de maritieme EVDB-operatie Atalanta in de wateren rond Somalië (DVB/CV-560/08), 19 december 2008, raadpleegbaar op de webpagina van het Ministerie van Defensie, URL: www.defensie.nl (augustus 2009).
11. *Eindevaluatie inzet Hr. Ms. Evertsen voor escorte WFP zeetransporten nabij Somalië*, beschikbaar op de webpagina van de Tweede Kamer der Staten Generaal, URL: www.tweedekamer.nl (augustus 2009).
12. Van der Kruit, 'Enkele internationaal-rechtelijke aspecten van hedendaagse zeeroof', 21.
13. Minister van Defensie, Nederlandse bijdrage aan de maritieme EVDB-operatie Atalanta in de wateren rond Somalië (DVB/CV-560/08), 19 december 2008, raadpleegbaar op de webpagina van het Ministerie van Defensie, URL: www.defensie.nl (augustus 2009).



Financiële zekerheid bij overlijden

U denkt er liever niet aan, maar wat als u of uw partner zou overlijden? Dat kan grote financiële gevolgen hebben voor diegenen die achterblijven. Want als een inkomen wegvalt, lopen de lasten gewoon door.

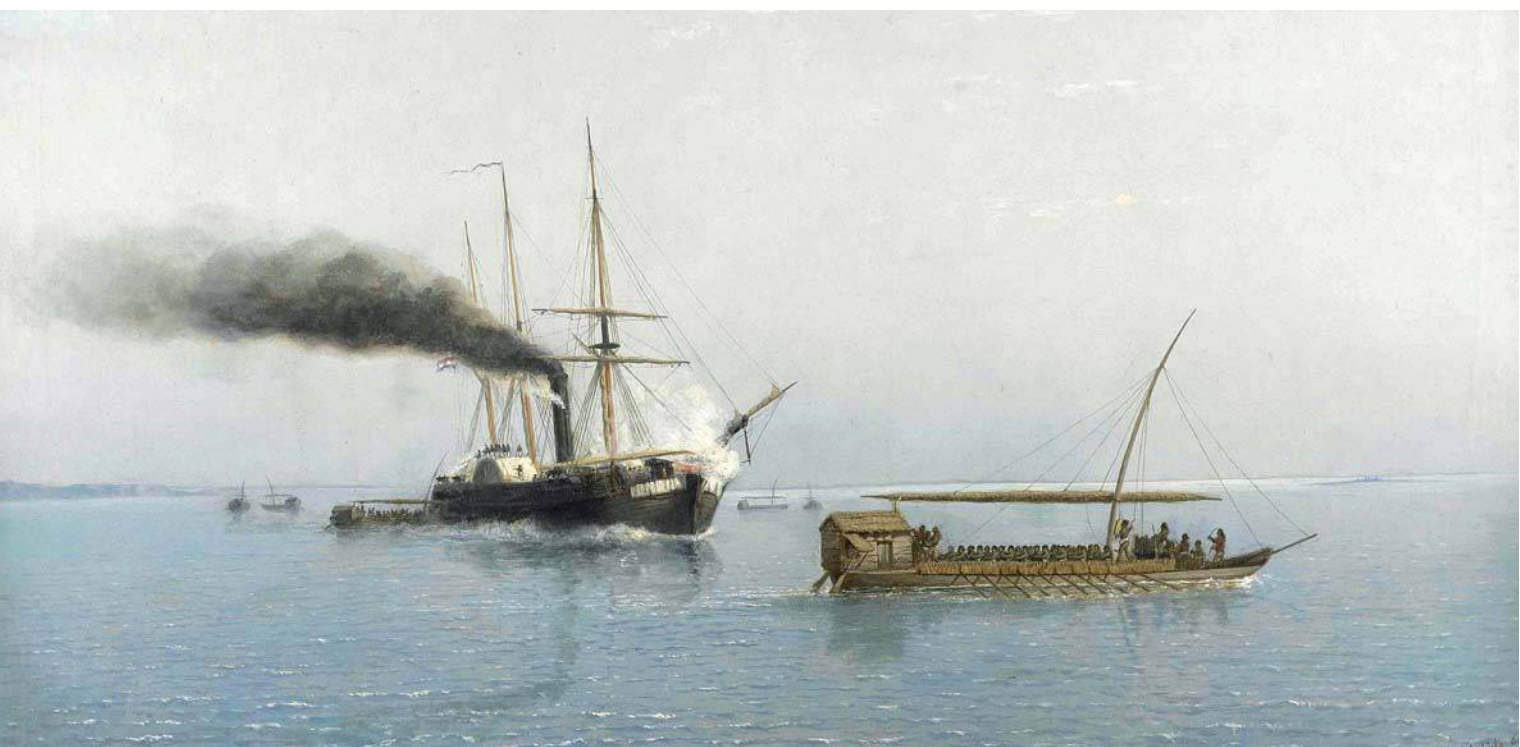
Met de nabestaandenverzekering van Loyalis vult u het inkomen aan bij uw overlijden of bij het overlijden van uw partner.

Meer weten?

Ga nu naar www.loyalis.nl en reken uit wat deze verzekering u per maand kost en oplevert.

Somalië: lessen uit het verleden

Sinds het begin van de jaren negentig van de vorige eeuw zijn organisaties als de **International Maritime Organization (IMO)** en het **International Maritime Bureau (IMB)** van de **International Chamber of Commerce (ICC)** begonnen met het registreren van meldingen van zeeroof en pogingen daartoe.



Zoals uit deze bijdrage zal blijken, is het geen toeval dat dat toen gebeurde. Zeeroof is immers een actueel verschijnsel met een lange geschiedenis en dat betekent dat er lessen uit het verleden te trekken zijn.¹ Het blijkt namelijk dat er bij het fenomeen zeeroof drie aspecten zijn die door de eeuwen heen telkens weer terugkeren en die ook bij de actuele gebeurtenissen in de wateren rond Somalië herkenbaar zijn, namelijk:

1. zeeroof wordt ondergaan en veroordeeld door de slachtoffers,
2. zeeroof is een fenomeen van de periferie,
3. er moet een aanleiding zijn waarom mensen overgaan tot het plegen van zeeroof.

Hier zullen deze drie aspecten van zeeroof de revue passeren. Dit zal vooral historisch worden gedaan, maar er zal telkens een uitstapje naar Somalië worden gemaakt.

De slachtoffers

Zeeroof kwam al in de klassieke oudheid voor. Classicus Philip de Souza weet treffend onder woorden te brengen dat het begrip zeeroof vooral tot het vocabulaire van de slachtoffers behoort:

*Raderstoomschip der derde klasse Zr.Ms. Phoenix in Straat Madoera in gevecht met zes prauwen van Dajakse zeeroovers, 1843.*²

Piracy is a term normally applied in a pejorative manner. Pirates can be defined as *armed robbers whose activities normally involve the use of ships*. They are men who have been designated as such by other people, regardless of weather or not they consider themselves to be pirates.³

De term zeeroof heeft dus een negatieve klank; het houdt meestal een morele veroordeling in. Zeerovers zijn lieden die door anderen als zodanig worden aangemerkt, ongeacht of ze dat zelf ook vinden. Het begrip zeeroof is dus vooral een woord dat door de slachtoffers zal worden gebruikt.

Het gevolg hiervan is dat de slachtoffers veelal slecht geïnformeerd zijn over de achtergronden van zeeroof. Dit zal ik toelichten met enkele recente voorbeelden. Vanaf 1994 vond een sterke stijging plaats van het aantal pogingen tot zeeroof in Zuidoost-Azië, met name in Straat Malakka en de Zuid-Chinese zee. Het aantal meldingen steeg toen van ongeveer vijftig tot bijna vijfhonderd in 2000. Het duurde echter tot 2005 voordat een serieuze

studie over deze illegale activiteiten verscheen.⁴ Inmiddels zijn het aantal meldingen van zeeroof er weer gedaald tot ongeveer het niveau van midden jaren negentig en is de regio wat op de achtergrond geraakt.⁵ In 2004 organiseerde TNO-FEL een *workshop* over zeeroof en de bestrijding daarvan. Deelnemers uit regio's waar zeeroof actueel was, namen niet deel aan de bijeenkomst. Hetzelfde geldt voor het seminar van 8 juli jongstleden georganiseerd door het Nederlands Instituut voor Internationale Betrekkingen Clingendael, met als titel 'Pioneering for Solutions Against Piracy: Focusing on a Geopolitical Analysis, Counter-Piracy Initiatives and Policy Solutions'. De bijeenkomst ging vooral over de Indische Oceaan en Somalië.

Participants in this seminar are academics, policy makers, and top-level military staff, from EU member states and institutions, NATO, and American universities, who all have a professional interest in the subject.

Dus zonder vertegenwoordigers uit de regio meende men tot oplossingen van het probleem zeeroof te kunnen komen.⁶

Zeeroof als fenomeen van de periferie

Bestuderen we de geschiedenis van zeeroof, dan blijkt dat zeeroof vooral een fenomeen van de periferie is. In een handboek over zeeroof heeft Anne Pérotin-Dumon het als volgt verwoord:

There is a description of piracy that spans the ages: illegal and armed aggression at points of maritime traffic that are important but under weak political control. The aggression is committed by the marginal who seek to appropriate the wealth of the more affluent, or by newcomers desiring to force their way into pre-existing trade routes.⁷

De essentie van het citaat is natuurlijk: 'at points of maritime traffic that are important but under weak political control'. Zeeroof komt dus voor in gebieden waar (relatief) weinig politieke macht ugeoefend wordt, of kan worden. Veelal is dit in de periferie, ver weg van het centrum. Dit behoeft enige uitleg.

Het proces van staatsvorming

De periode tussen globaal 1500 en 1800 wordt aangeduid met de vroegmoderne tijd. Deze periode wordt gekenmerkt door de opkomst van de *military fiscal state*. Aan het eind van de middeleeuwen had een opkomende geld-economie er voor gezorgd dat machthebbers beroepssoldaten in dienst konden nemen. Deze professionalisering van de oorlogvoering leidde tot meer en vooral duurder conflicten. Er waren krachtigere overheden nodig om meer inkomsten via belastingheffing te genereren om de duurder wordende oorlogen te financieren. Sterkere staten hebben op hun beurt weer de neiging om meer oorlog te voeren. Er ontstond zo een spiraal van een elkaar versterkende beweging van oorlogvoeren, belastingheffing en staatsvorming.⁸

Gedurende de moderne tijd, globaal de periode 1800 tot 1990, leidde deze ontwikkeling in de westerse wereld tot de vorming van de natie-staat, waarbij een krachtige staat verenigd werd met een bevolking die zich ook een onderdeel van die staat voelde uitmaken. Nationalisme leidde tot een gemeenschappelijke identiteit. Geld was niet langer nodig voor de vorming van leger en vloot. Massale legers van dienstplichtigen, gebaseerd op nationalisme en een nationale identiteit, vochten nu tegen elkaar.

Inmiddels zijn we in de postmoderne tijd aanbeland, die wordt gekenmerkt door een terugtrekkende staat. Bij de Nederlandse krijgsmacht heeft dit tot twee ontwikkelingen geleid. Allereerst de omschakeling medio jaren negentig van dienstplichtigen naar beroepssoldaten. In dat opzicht zijn we teruggekeerd naar de situatie van de vroegmoderne tijd. Ten tweede het uitbesteden van taken, veelal aangeduid met de term *outsourcing*, met alle nadelen van dien.⁹ Elders in de wereld zijn staten niet alleen zwakker geworden, maar er zijn zelfs staten verdwenen, zoals de Sovjet Unie en Joegoslavië. Ook Somalië bestaat als natie-staat in feite niet (meer). Met andere woorden: de Somalische overheid, als die er al is, oefent weinig politieke macht uit.

De strijd tegen zeeroof

Het is hier niet de plaats om een overzicht van zeeroof en de bestrijding er van te geven. Hier beperk ik me tot

Een negentiende eeuwse, geromantiseerde, verbeelding van een West-Indische zeeroover.¹⁰



de vier belangrijkste perioden waarin zeeroof werd bestreden.

De eerste periode liep van het eind van het eind van de middeleeuwen tot de zeventiende eeuw. De sterker wordende West Europese maritieme staten onderdrukten zeeroof in de Oost- en Noordzee. Tegen 1650 hoefden koopvaarders in West-Europese wateren nauwelijks meer beschermd te worden.¹¹ Gedurende de tweede fase verschuift de bestrijding van zeeroof naar de Middellandse Zee. Met name de activiteiten van de Barbarijse kapers – de regentschappen Tripoli, Algiers en Tunis van het Ottomaanse Rijk en het zelfstandige Marokko – waren in de ogen van de westerse mogendheden gewone zeeroovers. Het duurde tot begin negentiende eeuw, toen vooral Spanje en Frankrijk hun invloed wisten te laten gelden in Noord-Afrika, voordat de Barbarijse kapers definitief van het toneel verdwenen.¹² De derde fase was de zogenaamde oorlog tegen zeeroof, die van circa 1715 tot 1730 plaatsvond toen de schepen van de Royal Navy genadeloos zeeroof in de Atlantische Oceaan en het Caribische gebied bestreden. Honderden zeeroovers zijn toen opgehangen.¹³ De vierde en laatste periode was gedurende de negentiende eeuw toen in Zuidoost-Azië de laatste zeerooversnesten door Nederlandse en Britse koloniale overheden werden bestreden.¹⁴ Rond 1900 was zeeroof uitgeroeid. In 1925 stelde de *Harvard Law Review* de vraag: ‘Is the crime of Piracy Obsolete?’ Het antwoord werd toen bevestigend beantwoord. Zeeroof werd vooral als een interessant fenomeen uit het verleden beschouwd.¹⁵ Vanuit West-Europa bekeken, schoof de bestrijding van zeeroof steeds verder weg van het centrum. Op het moment dat de West-Europese mogendheden in de periferie hun politieke macht wilden laten gelden, diende er zeeroof bestreden te worden. Tegen de tijd dat de westerse koloniale mogendheden zo’n tachtig procent van de wereld beheersten was het gedaan met zeeroof. Het ontbreken van zeeroof is dus een fenomeen van de moderne tijd. Toen in de loop van de jaren tachtig van de twintigste eeuw de transitie plaatsvond van de overzichtelijke bipolaire wereld van de Koude Oorlog, met twee sterke machtsblokken die hun invloed over grote delen van wereld lieten gelden, naar een multipolaire wereld met veel meer politiek instabiliteit, vooral in de periferie, is het niet verwonderlijk dat het IMB en het IMO in 1991 zijn begonnen met het registreren van aanvallen op zeeschepen. Met de post-moderne tijd stak ook zeeroof weer de kop op (tabel 1).

Tabel 1. Gerapporteerde gevallen van zeeroof, 1991-2009.

1991	107	2005	276
1998	200	2006	239
2000	471	2007	263
2003	445	2008	293
2004	329	2009	240 (eerste zes maanden)

Bron: ICC International Maritime Bureau, Annual Reports Piracy and Armed Robbery against Ships, beschikbaar op de ICC webpagina, URL: www.icc-ccs.org.

Somalië

Op een meer lokaal niveau is dit mechanisme van politieke stabiliteit, of eigenlijk van politieke instabiliteit, ook in Somalië aanwezig. Sinds een jaar of tien vindt er zeeroof in Somalische wateren plaats. Met de komst van de zogenaamde Unie van Islamitische Rechtbanken in Zuid-Somalië in 2006 leek het erop dat dit bestuur in staat was zeeroof te beteugelen. Toen de rechtbanken door o.a. Ethiopische troepen werden verdreven, verdween daarmee het laatste restje bestuur en nam het aantal gevallen van zeeroof explosief toe (tabel 2).¹⁶

Tabel 2. Zeeroof incidenten bij Somalië, 2003-2009.

2003	18	2007	13
2004	8	2008	92
2005	10	2009	130 (eerste zes maanden)
2006	10		

Bron: ICC International Maritime Bureau, Annual Reports Piracy and Armed Robbery against Ships, beschikbaar op de ICC webpagina, URL: www.icc-ccs.org.

Historisch gezien is het gebrek aan politieke invloed een noodzakelijke voorwaarde voor zeeroof, maar geen voldoende voorwaarde. Er zijn immers regio’s waar maar weinig politieke invloed aanwezig is, zonder dat dit tot zeeroof heeft geleid.¹⁷

Aanleiding

Historisch gezien is er veelal een aanleiding of een oorzaak waarom in een regio met relatief weinig politieke macht lieden overgaan tot het plegen van zeeroof. Ik zal dit toelichten met twee voorbeelden.

De watergeuzen

Rond 1560 broeide het in de Nederlanden. Er bestond een wijdverspreide onvrede over het centralistische optreden van de Habsburgers in Brussel, waarbij eeuwenoude rechten en gewoonten van de gewestelijke besturen met voeten werden getreden. Door de slepende oorlogen tegen Frankrijk van de Brusselse machthebbers werden belangrijke economische belangen geschonden. Ideeën van nieuwe religieuze inzichten van Maarten Luther en Johannes Calvijn vonden in de Lage Landen een vruchtbare voedingsbodem, terwijl dit op weinig begrip van de overheid in Brussel kon rekenen. De spanningen kwamen in het najaar van 1566 tot uitbarsting met de Beeldenstorm, waarop Philips II commandant Don Fernando Álvarez de Toledo, hertog van Alva, naar de Lage Landen stuurde om orde op zaken te maken. Protestante ballingen kwamen toen in verzet. Zij zagen het verdrijven van Alva en het ‘herstel’ van het protestantisme als het hoogste goed erkenden Willem van Oranje als hun leider. Naast het kapen van schepen, specialiserden zij zich in het gevangennemen van hoogwaardigheidsbekleders om die tegen een losgeld vrij te laten, het zogenaamd rantsoeneren. In de ogen van het Habsburgse bestuur waren deze ‘geuzen’ niet meer dan ordinaire zee-

rovers. De zeeroofactiviteiten van de watergeuzen werd dus geïnitieerd door de vrijheidstrijd tegen het Habsburgs bestuur.¹⁸

Pirates of the Caribbean

De avonturen van kapitein Jack Sparrow in de Disney films *Pirates of the Caribbean* zijn gebaseerd op de 'gouden eeuw van zeeroof'. Tussen circa 1716 en 1726 waren in West-Indië en de Atlantische Oceaan ongeveer 1.500 tot 2.500 zeeroovers in twintig tot dertig zwaarbewapende schepen actief. Marxistisch maritiem historicus Marcus Rediker meent dat deze zeeroovers een 'multicultural, democratic, and egalitarian' gemeenschap vormden, voortkomend uit grote sociale onrechtvaardigheid. In zijn optiek waren ze voorlopers van de Amerikaanse en Franse revolutionairen. Hier vormde sociale ongelijkheid en klassenstrijd de aanleiding tot zeeroof.¹⁹

Somalië

Algemeen wordt aangenomen dat een teruglopende visstand, veroorzaakt door illegale visserijpraktijken en illegale afvaldumping door westerse ondernemers, ertoe heeft geleid dat Somalische vissers tot zeeroof zijn overgegaan. Tegenover de BBC verklaarde de 25-jarige Somalische zeeroover Dahir Mohamed Hayeysi:

I used to be a fisherman with a poor family that depended only on fishing. The first day joining the pirates came into my mind was in 2006. A group of our villagers, mainly fishermen I knew, were arming themselves. One of them told me that they wanted to hijack ships, which he said were looting our sea resources. He told me it was a national service with a lot of money in the end. Then I took my gun and joined them.

Years ago we used to fish a lot, enough for us to eat and sell in the markets. Then illegal fishing and dumping of toxic wastes by foreign fishing vessels affected our livelihood,



Afbeelding van de bekende Tukse kaper Turgut Reis (1485-1565), in christelijke ogen een ordinaire zeeroover.²⁰

depleting the fish stocks. I had no other choice but to join my colleagues.

The first hijack I attended was in February 2007 when we seized a World Food Programme-chartered ship with 12 crew. I think it had the name of MV *Rozen* and we released it after two months, with a ransom. Now I have two lorries, a luxury car and have started my own business in town.

Het interview eindigt met:

The only way the piracy can stop is if [Somalia] gets an effective government that can defend our fish. And then we will disarm, give our boats to that government and will be ready to work. Foreign navies can do nothing to stop piracy.²¹

Besluit

De conclusie mag duidelijk zijn: zolang er regio's langs belangrijke vaarroutes politiek instabiel blijven of worden, zal er zeeroof bestaan. Zeeroof komt immers voort uit politieke instabiliteit en dient daarom in eerste instantie op land bestreden te worden. Voor het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) betekent dit slecht nieuws en goed nieuws.²²

Het slechte nieuws is dat de inzet van oorlogsschepen en het begeleiden van schepen in de Golf van Aden en de Indische Oceaan niet zal leiden tot minder zeeroof. Het is symtoompbestrijding. Zo informeerden de ministers van Buitenlandse Zaken, van Defensie en voor

De laatste minuten van een veroordeelde zeeroover in Wapping aan de oevers van de Thames, achttiende eeuw.²³



Twee Nederlandse koopvaarders in gevecht met Barbarijse kapers, c.1670.²⁴

Ontwikkelingssamenwerking op 13 maart 2009 de Tweede Kamer:

Operatie Allied Protector vormt een korte, militaire bijdrage om de symptomen van piraterij bij de Hoorn van Afrika te bestrijden, terwijl in internationaal verband het transitieproces in Somalië en de implementatie van de Djibouti-akkoorden wordt ondersteund en – ondermeer via de Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia – wordt bezien hoe regionale capaciteitsopbouw kan bijdragen aan de lange termijn aanpak van piraterij.²⁵

Het goede nieuws is dat Nederlandse oorlogsschepen waarschijnlijk nog voor onafzienbare tijd zullen worden ingezet ter bestrijding van Somalische zeerovers. De hoop op vrede is er inmiddels vervlogen en de Djibouti-akkoorden zijn naar de prullenbak verwezen. Het lijkt erop dat streng Islamitische groeperingen de overhand krijgen. Zoals de Unie van Islamitische Rechtbanken heeft aangetoond, zullen dergelijke organisaties voor een zekere politieke stabiliteit zorgen, waardoor zeeroof onderdrukt kan worden, maar aan de andere kant zijn ze voor het Westen onacceptabel. De Verenigde Staten van Amerika hebben inmiddels 40-ton wapens naar Somalië gestuurd. Er zelf ingrijpen is geen optie, zoals de Britse operatie tegen Illig in 1904 en Amerikaanse operatie tegen Mogadishu in oktober 1993 (bekend van de film *Black Hawk Down*) hebben aangetoond. Wat mij betreft zit de internationale gemeenschap in Somalië gevangen tussen *the devil and the deep blue sea*.²⁶

Noten

1. D.J. Puchala, 'Of Pirates and Terrorists: What Experience and History Teach', *Contemporary Security Policy* 26 (April 2005) 1:1-24.
2. Bron: Zeeuws Museum, J.F. Schütz, 'Schip Phoenix met Maleise zeeroovers in Straat Madoera', gedateerd 1869.
3. Ph. De Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World* (Cambridge, 1999) 1.
4. D. Johnson en M. Valencia (red.), *Piracy in Southeast Asia: Status, issues, and Responses* (Leiden/Singapore, 2005); A.J. Young, *Contemporary Maritime Piracy in southeast Asia: History, Causes and Remedies* (Leiden/Singapore, 2007).
5. 'Southeast Asia Maritime Security Review, 3rd Quarter 2008', beschikbaar op de webpagina van S. Rajaratnam School of International Studies, URL: www.rsis.edu.sg; *IIAS Newsletter* 36 (maart 2005); P. Gwin, 'Dark Passage: The Straits of Malakka. Pirates Haunt it. Sailors Fear it. Global Trade Depends on it', *National Geographic* (oktober 2007) 126-149.
6. 'Discussion Paper Clingendael Security and Conflict Programme "Pioneering for Solutions Against Piracy" Focusing on a Geopolitical Analysis, Counter-piracy Initiatives and Policy Solutions', beschikbaar op de webpagina van Clingendael, URL: www.Clingendael.nl.
7. A. Pérotin-Dumon, 'The Pirate and the Emperor: Power and the Law on the Seas, 1450-1850', in C.R. Pennell (red.), *Bandits of the Sea: A Pirates Reader* (New York, 2001) 25.
8. Ch. Tilly, *Coercion, Capital, and European States, AD 990-1992* (Cambridge, 1990); R. Bonney (red.), *Economic Systems and State Finance* (Oxford, 1995); P. Wilson, 'European Warfare, 1450-1815', in J. Black (red.), *War in the Early Modern World, 1450-1815* (London, 1999) 177-206.
9. Adviesraad Internationale Vraagstukken, *De inhuur van private militaire bedrijven. Een kwestie van verantwoordelijkheden* (2007); J.M.D van Leeuwe, 'De inhuur van private militaire bedrijven in operatiegebieden', *Militaire Spectator* 177 (2008) 4:240-245.
10. Bron: J.A. Menges (red.), *Pirates, Patriots, and Princesses. The Art of Howard Pyle* (Mineola, 2006) afbeelding 11.
11. V.W. Lunsford, *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands* (New York, 2005); J.C. Appleby, 'A Nursery of Pirates: the English Pirate Community in Ireland in the Early 17th Century', *International Journal of Maritime History* 2 (1990) 1:1-27; C. Senior, *A Nation of Pirates: English Piracy in its Heyday*

- (Newton Abbot, 1976).
12. J. de Courcy Ireland, 'Raïs Hamidou: The last of the Great Algerian Corsairs', *The Mariner's Mirror* 60 (1974) 2:187-196; D.J. Vitkus en N. Matar, *Piracy, Slavery, and Redemption: Barbary Captivity Narratives from Early Modern England* (New York, 2001); D. Panzac, *Barbary Corsairs: the End of a Legend, 1800-1820* (Leiden, 2005); N. Matar, *Britain and Barbary, 1589-1689* (Gainesville, 2005).
 13. D. Cordingly, *Under the Black Flag: The Romance and Reality of Life among the Pirates* (New York, 1995); A. Smith, *The Atrocities of the Pirates* (Guilford, 1999); J. Rogozinski, *Honor among Thieves: Captain Kidd, Henry Every, and the Pirate Democracy in the Indian Ocean* (Mechanicsburg, 2000); P. Earl, *The Pirate Wars* (Londen, 2003).
 14. J.N.F.M. à Campo, 'Asymmetry, Disparity and Cyclicity: Charting the Piracy Conflict in Colonial Indonesia', *International Journal of Maritime History* 19 (2007) 1:35-62; G. Teitler, A.M.C. van Dissel en J.N.F.M. à Campo, *Zeeroof en zee-roofbestrijding in de Indische archipel, 19de eeuw* (Amsterdam, 2005).
 15. E.D. Dickinson, 'Is the Crime of Piracy Obsolete', *Harvard Law Review* 37 (1924/5) 334-36.
 16. R. Middleton, *Piracy in Somalia Threatening Global Trade, feeding Local Wars* (oktober 2008), beschikbaar op de webpagina van de Royal Institute of International Affairs, URL: www.chathamhouse.org.uk.
 17. D. Nincic, 'State Failure and the Re-Emergence of Maritime Piracy', beschikbaar op de webpagina van All Academic Research, URL: <http://www.allacademic.com>.
 18. J.C.A. de Meij, *De Watergeuzen en de Nederlanden, 1568-1572* (Amsterdam, 1972).
 19. M. Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge, 1987); M. Rediker, *Villains of the Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age* (Londen, 2004).
 20. Bron: D. Cordingly, *Piraten. Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren* (Keulen, 1997) 82.
 21. 'It's a Pirate's Life for Me', beschikbaar op de webpagina van de BBC, URL: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8010061.stm>.
 22. M. Schenkel, 'Los zeeroverij op aan land. Effectief gezag in Somalië is vereiste voor uitbannen van piraterij', *NRC-Handelsblad* (22 november 2008).
 23. Bron: D. Cordingly, *Piraten. Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren* (Keulen, 1997) 118.
 24. Bron: D. Cordingly, *Piraten. Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren* (Keulen, 1997) 91.
 25. Ministers van Buitenlandse Zaken, van Defensie en voor Ontwikkelingsamenwerking aan Tweede Kamer der Staten-Generaal (29 521, nr. 93) (13 maart 2009).
 26. K. Lindijer, 'Hoop op vrede in Somalië is alweer vervlogen. Nieuwe gevechtsronde onafwendbaar door verdeeldheid, buitenlandse inmenging en criminele belangen', *NRC-Handelsblad* (22 mei 2009); M.B. Sheridan, 'U.S. has sent 40 Ton of Munition to Aid Somali Governemnt', *The Washington Post* (27 juni 2009); K. Lindijer, 'Al-Shabaab trekt strijders van overal aan', *NRC-Handelsblad* (6 augustus 2009).

CARTOON



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

30 oktober 2009

65 jaar Vrouw in de Koninklijke Marine wordt op grootse wijze gevierd door middel van de vijfjaarlijkse reünie in de Witte Raaf op het Nieuwe Haven terrein te Den Helder.

Nadere informatie: www.reunie.ex-actkm.nl,

reunie@ex-actkm.nl

Reüniecommissie Ex-act KM, Goudsbloemstraat 28, 1782 AW Den Helder

20 november 2009

Noordzee opnemers Hr. Ms. Buyskes en Blommendal.

Locatie: Den Helder. Opgave tot 23 oktober via e-mail

fam.boin@quicknet.nl en storting van inschrijfgeld (€ 20) op 84.58.40.304 t.n.v. A. van Wijngaarden, te Den Helder. Als u hier aan voldaan heeft, krijgt u verdere informatie.

20 november 2009

Marinekazerne Vlissingen. Locatie gebouw Schelde op het terrein aan de Oosterhavenweg 10 te Vlissingen Tijd: 15.00 tot 20.00 uur. Deze reünie is bedoeld voor alle militairen die dienen of gediend hebben bij de MKVLIS in de afgelopen 40 jaar. Om in te kunnen schatten hoeveel reünisten er aanwezig zullen zijn wordt u verzocht vóór 1 november 2009 een aanmeldformulier in te leveren. Het aanmeldformulier kunt u opvragen via: ReunieMKVLIS@live.nl of telefoon 0118-424201.

26 november 2009

Hr. Ms. Evertsen F815, Snellius, Luymes en Hoogeveen. Locatie: de Dukdalf, Den Helder. Kosten: € 15,00 p.p. Aanmelden voor 1 oktober door overmaking van €15,00 op rekeningnummer 1347.75.678 t.n.v. Stichting V.V.K.M. o.v.v. 'reünie 26-11-2009'. Willem Giezen, Kelvinstraat 3, 5223 GD 's Hertogenbosch, e-mail: willemgiezen@gmail.com.

4 december 2009

Koninklijke Marine Sinte Barbara viering. Locatie: Den Helder. Voor en door actief dienende zee-officieren met aantekening ARTO of OVART, KMR-officieren afkomstig uit de dienstvakken Geschutsmaker, Vuurleidingskonstabel, Geschutskonstabel en andere marinelieden met artilleristische betrokkenheid. Naast het reüniegehalte worden het artilleristisch verleden, heden en toekomst belicht. Op de avond zal ook de Sinte Barbara-trofee worden uitgereikt aan artillerist(en) die van zich hebben doen spreken. Meer informatie: Sinte Barbara Reünie Commissie: LTZ1 Stephan Glaser



Een patrouilleschip van formaat

In het *Marineblad* van augustus 2009 is de publicatie 'Geschiedt of ongeschikt? Inzet Holland Klasse Patrouilleschepen voor operaties in het lage(re) deel van het geweldsspectrum' opgenomen met een pleidooi voor het plaatsen van een CIWS op de in aanbouw zijnde patrouilleschepen. Een artikel waarin vele mogelijke scenario's worden geschetst waarbij een luchtdreiging door het patrouilleschip niet of onvoldoende zou kunnen worden afgeslagen. Bij het tot stand komen van het project Patrouilleschepen moest met de – door de auteurs kort aangestipte – politieke, budgettaire, operationele en economische aspecten rekening worden gehouden. De opdracht een schip te ontwerpen voor operaties in het lage deel van het geweldsspectrum leidde inderdaad tot de keuze voor een andere bewapening dan op een (M)-fregat. Dit had kunnen leiden tot een vaartuig met een 12 koppige bemanning zonder enige bewapening, echter de dreiging- en taakanalyse hebben tot een ander concept geleid. In internationale fora waar patrouilleschepen van diverse landen de revue passeren blijkt dat de Holland Klasse zich goed kan meten met het scala aan patrouilleschepen. Kortweg: wij bouwen een patrouilleschip met een hoogwaardig sensor en communicatiepakket, echter met een beperkte bewapening. Bij de behoeftestelling van het patrouilleschip is dan ook nadrukkelijk de notie opgenomen dat een patrouilleschip, wanneer het onder verhoogde luchtdreiging haar werk doet, door andere eenheden, bijvoorbeeld een fregat, zal worden beschermd. Bij verdere escalatie van het conflict zal er gekozen moeten worden om alleen fregatten in te zetten. Het formaat van het schip is wellicht misleidend en zou verwachtingen kunnen scheppen. De afmetingen zijn vooral gebaseerd op de eis om een NH-90 helikopter te kunnen ondersteunen. De grootte maakt het schip nog geen fregat, maar biedt een robuust en stabiel platform voor de operaties waarvoor het schip ontworpen is. Het feit dat een patrouilleschip van de Holland Klasse in vergelijkingen met andere patrouilleschepen over een uitstekende uitrusting beschikt, betekent niet dat het fregattentaken aan kan. Mocht in de toekomst versteviging van capaciteiten nodig zijn dan zijn er binnen het huidige concept wel groeimogelijkheden.

Een patrouilleschip ontleent zijn bestaansrecht aan operaties met een beperkte geweldintensiteit waarvoor het niet doelmatig is fregatten in te zetten. Een patrouilleschip opereert veelal nabij de kust maar is – in tegenstelling tot de Nederlandse fregatten – niet toegerust voor het uitvoeren van taken in het hogere deel van het geweldsspectrum. Voorzieningen, bijvoorbeeld voor het later bijplaatsen van een Goalkeepersysteem, hebben vergaande consequenties voor het ontwerp (ruimte, integratie in systemen, commandofaciliteiten en kosten) en zouden ten koste gaan van andere essentiële functionaliteiten. Het huidige ontwerp biedt in beperkte mate plaats voor het uitbreiden van het sensoren- en wapenpakket door het bijplaatsen van andere, kleinere wapens en door het modificeren van de sensoren, indien nodig ook tegen luchtdreiging. Bij de keuze van het kanon is bewust voor het Oto Melara systeem gekozen vanwege de uitstraling tegen zeedoelen en de mogelijkheid van het leveren van het schot voor de boeg. Met grote nauwkeurigheid aangrijpen van zeedoelen geschiedt met de gelaagde mitrailleursystemen. De tweede reden is het groeipotentieel van dit systeem. Mocht op een later moment de behoefte ontstaan om de luchtverdedigingscapaciteit alsnog te

Naam	1.600 t	2.000 t	2.500 t	3.000 t
Holland Klasse	1.600 t	2.000 t	2.500 t	3.000 t
Dutch Navy frigates	2.000 t	2.500 t	3.000 t	3.500 t
Other international patrol ships	1.500 t	2.000 t	2.500 t	3.000 t

vergroten, dan kan dat door het 76mm kanonsysteem met het Davide-systeem uit te rusten. Daarnaast zijn er nog andere mogelijkheden zoals het plaatsen van een Non Line Of Sight (NLOS) Missile System, als losse missiegerichte module. Het geweldsspectrum is zoals gesteld in het artikel in het augustus nummer niet maakbaar, maar de inzet van de Holland Klasse wel. Mocht op enig moment de noodzaak ontstaan om de Patrouilleschepen zonder bescherming van fregatten bloot te stellen aan scenario's met een vorm van luchtdreiging waar zij nu niet adequaat op kan reageren dan kunnen zowel de sensoren als het 76mm kanon daarvoor zonder ingrijpende scheepsbouwkundige verbouwing geschikt worden gemaakt.

Ir. Rob Zuiddam
Projectleider Patrouilleschepen
DMO/DP&V/Projecten

Reactie auteurs

De auteurs bedanken de Projectmanager Patrouilleschepen voor zijn impliciete steun voor de analyse in het artikel 'Geschiedt of ongeschikt? Inzet Holland Klasse Patrouilleschepen voor operaties in het lage(re) deel van het geweldsspectrum'. Op basis van zijn toelichting zou het interessant zijn naast de projectleider, ook van de opstellers van de stafeisen voor het patrouilleschip een reactie te vernemen. Gezien de geschetste beperkingen als gevolg van gemaakte keuzes, kan men zich afvragen of het patrouilleschip in de huidige configuratie een kustwacht-asset of een oorlogsschip is, waarbij de noodzaak en mogelijkheden tot escalatiedominantie een belangrijk onderwerp van de discussie zouden moeten zijn. Voor een maritieme natie als Nederland is dit een nogal fundamenteel vraagstuk en onderdeel van een discussie die ook buiten de landsgrenzen wordt gevoerd. Het mag duidelijk zijn waar wij in deze discussie staan.



Echtbaar De Baan-Verboom (1968)

A. (Atie) de Baan-Verboom

Mevrouw De Baan is als Aat Verboom op Java geboren, heeft daar haar school opleiding gevolgd en als jong meisje al de aardige HBS'er Jeppe de Baan ontmoet waar ze later mee zou trouwen.

Deze jongeman werd al snel na het behalen van zijn HBS-B diploma, en tijdens zijn vervolgstudie aan de Technische Hogeschool in Bandung, als milicien opgeroepen in verband met de oorlog in de Pacific. Hij kwam terecht bij de marine, waar hij in opleiding was, bestemd voor officier-vlieger. Dit heeft hij nooit af kunnen ronden. Op transport naar Australië werd zijn schip door een Japans eskader onderschept en zo kwam hij voor enige jaren in een Japans krijgsgevangenkamp op Makassar terecht. Na de bevrijding werd hij voor recuperatie naar Australië gezonden en daar meldde hij zich aan voor de officiersopleiding en werd na selectie geplaatst bij het KIM in Den Helder. Hij maakte deel uit van het 'rampjaar': het eerste jaar dat na de oorlog op het KIM weer begon.

Helaas kwam Aat Verboom als tiener ook voor vele jaren terecht in een Jappenkamp. Toen de oorlog was afgelopen wilde ze zich in 1945 graag opgeven bij de Marva's maar haar vader gaf haar daar geen toestemming voor, omdat repatriëring naar Holland voorrang had.

In het vorige nummer kwamen vier leden van een familie met dezelfde naam in beeld. Deze keer belichten we een heel andere combinatie uit een "marinefamilie", namelijk grootmoeder A. (Atie) de Baan-Verboom (83), weduwe van KTZ J.J. (Jeppe) de Baan en nog steeds marine vrouw in hart en nieren, en haar kleindochter LTZA3 L.M. (Laura) Delver (24).

Hoe begon uw eerste term als marinevrouw in het buitenland?

'In 1948 werd Jeppe benoemd tot officier. We trouwden in dat jaar omdat hij op stel en sprong naar Nederlands-Indië moest vanwege de tweede politionele actie daar. Hij wilde als getrouwd man gaan zodat ik hem later kon volgen. Ik heb me meteen voor uitzending opgegeven en kreeg toestemming om in 1949 te vertrekken.

Een mooi detail van de reis was dat ik aan boord van het M.S. *Johan van Oldenbarnevelt*, waar nog veel meer marinevrouwen op meevoeren, heel toevallig na Sabang in de Straat van Malakka nog voor aankomst in Soerabaja, mijn man heb gezien aan boord van het patrouillevaartuig Hr. Ms. *Ceram*, waar hij op voer. Ik kreeg te horen: 'Mevrouw De Baan, we passeren de Ceram aan bakboordzijde'. Het schip helde zowat over van alle vrouwen die aan dek kwamen kijken, en ja hoor, daar stond hij op het kleine dekje te zwaaien met een handdoek! We hadden elkaar 7 maanden niet gezien.'

Hoe was het leven daar als echtgenote?

'Het was in die tijd heel normaal dat je als echtgenote je man volgde voor een term in het buitenland. Natuurlijk wilden we graag samen zijn en samen de uitzending meemaken. Ik heb het ook als een heel bijzondere tijd van ons leven in de marine ervaren, die ik niet had willen missen. In Soerabaja woonden jonge officieren met 2 gezinnen in 1 huis. Die huizen waren door de marine gevorderd, meen ik. Toen Soekarno de Nederlanders het land uitstuurde, moest mijn man kiezen: of naar Nieuw Guinea of, in het kader van het afbouwen en het opruimen van de marine nalatenschap in Soerabaja blijven en als leraar bij het Instituut Angkatan Laut (IAL) in Soerabaja werken. Hij koos voor het laatste zodat we samen konden blijven.'

Hoe vond u het om daarna weer in Nederland te zijn?

'Eigenlijk ging iedereen toen in Den Helder wonen. Daar zijn onze dochters geboren. Wij woonden in de Duinroosstraat, een soort van hofje. Het salaris was maar klein, een vakantie op Texel was toen al heel wat, maar we hadden het gezellig. Als de mannen moesten varen, bleven de vrouwen natuurlijk alleen, al of niet met kinderen. Er was toen geen internet en nauwelijks telefoon

dus iedereen zat naar post te smachten. Zonder de mannen was het ook maar een klein kringetje. Het hebben van een baan als vrouw van een marineofficier was in die tijd *not done*. Mede daardoor vond ik het vaak toch wel een beetje benauwend.

Veel later is mijn man een tijd geplaatst geweest bij het NATO Defence College in Rome. Ik heb hem daar wel kunnen opzoeken, dat was maar kort, een week of zo.'

Wat was uw mooiste plaatsing?

'Dat was onze term in de Verenigde Staten, van 1970 tot 1973. Een prachtige tijd. Er waren geweldige faciliteiten waar we gebruik van konden maken, het wonen daar als gezin was heel prettig, het was er ruim en we hadden

Er was toen geen internet en nauwelijks telefoon dus iedereen zat naar post te smachten.

een goede toelage. We hadden het daar heel gezellig met veel kinderen van vrienden uit Holland over de vloer.

Wat ik daar extra plezierig vond: Amerikaanse vrouwen werkten daar wel en dat heb ik toen ook gedaan. Ik heb bij de marinehuisvesting marinevrouwen op weg geholpen'

Wat zou uw advies zijn voor partners die thuis blijven?

'Bezig blijven. Vul je tijd en ga niet zitten wachten!'

Laura Delver

Laura is de kleindochter van mevrouw De Baan. Ze kwam in dienst op 18 augustus 2004 en volgde eerst de opleiding richting Zeedienst, later Administratie. Als LTZA 3 is zij in september geplaatst op Hr. Ms. *De Zeven Provinciën*.

Mevrouw A. Baan-Verboom met kleindochter. Foto: O.W. Borgeld



Hoe kwam je er toe om naar de KM te gaan? Hebben je grootouders er invloed op gehad?

'Al heel jong liep ik met Defensie in gedachten. Over de marine heb ik niet echt veel met mijn opa gesproken. Ik herinner me meer dat ik met hem veel spelletjes en gezellige dingen heb gedaan. Mijn opa overleed toen ik acht was (1993). Toen ik ouder was, heb ik van mijn oma veel verhalen over het leven van mijn grootouders bij de marine, de verre reizen, de afwisseling, de bijzondere sfeer, de feesten en partijen, de etiquette, enzovoort gehoord. Mijn oma heeft altijd met enthousiasme over de marine verteld en er foto's over getoond. Dat intrigeerde me enorm en heeft ervoor gezorgd dat ik de KM boven de andere krijgsmacht delen verkoos.'

Heeft de opleiding aan je verwachtingen beantwoord?

'Over het algemeen zeker wel. Je leert ontzettend veel en je bent samen met een jonge en gemotiveerde groep bezig, dat inspireert elkaar. Mijn jongste jaar op het KIM bij het Korps Adelborsten was het laatste jaar op de oude manier. Het hele Korps Adelborsten verbleef toen nog op het KIM. Ik ben erg blij dat ik dat nog heb meegemaakt. Daarna gingen adelborsten van de studies Militaire Bedrijfswetenschappen en Krijgswetenschappen vanaf hun tweede jaar naar Breda. Tevens was het zo dat adelborsten niet langer een aanstelling bij de marine hadden, maar een aanstelling bij Defensie. Deze twee ontwikkelingen had ik bij mijn aanstelling niet verwacht. Ik vrees dat de KM tijdens de zogeheten 'verpaarsing' vergeleken met andere defensieonderdelen meer moet inleveren dan het er voor terugkrijgt en dat vind ik jammer. Het is een soort nivellering. Is het nodig om in zo veel te moeten toegeven?'

Hoe vond je het om een deel van de opleiding op de KMA te hebben gevolgd?

'Voor de latere samenwerking is het wel goed om de sfeer van de andere krijgsmachtsonderdelen te proeven en het nodige op te doen van elkaars gebruiken en gewoonten. Je hebt daardoor later meer begrip voor elkaar. Ondanks het gezellige Breda en de goede sportfaciliteiten vond ik het een gemis om een groot deel van mijn adelborstentijd buiten het KIM door te brengen. Zo groeit op het KIM door de jaren heen je vrijheid en de daarbij horende verantwoordelijkheid. Op de KMA was daar geen sprake van. Tevens miste ik mijn jaargenoten en het knusse, stijlvolle KIM.'

Wat zou je opa nu van de KM gevonden hebben denk je?

'Het KIM is, alleen al in de jaren dat ik bij de marine zit, ontzettend veranderd. Ik ben bang dat er veel bij het Korps Adelborsten gaat verdwijnen. Met betrekking tot de KM moet ik eerlijk zeggen dat ik het de meest stijlvolle krijgsmacht vind. Met eigen mores en tradities, een prachtig uniform, een heel eigen sfeer. Daar is al het één en ander van verdwenen. Zo is het dragen van Tenue 6 niet langer vanzelfsprekend. Ik denk dat al die veranderingen mijn opa ontzettend zouden spijten.'



*L. Delver voor haar schip
Hr. Ms. De Zeven Provinciën.
Foto: L. Delver.*

Wat zijn je toekomstverwachtingen binnen de KM?

‘In september ben ik voor mijn PBI op de Hr. Ms. De Zeven Provinciën geplaatst. Hoewel ik tijdens mijn PBI weinig ga varen, heb ik er erg naar uitgekeken. Ik hoop na mijn PBI OGHLD te worden om later als HLD te kunnen terugkeren. Het varende bedrijf spreekt me erg aan. Verder lijkt het me leuk om nog een keer een buitenlandplaatsing te krijgen, de nevenfunctie van vertrouwensofficier te mogen vervullen en iets voor de partners/het thuisfront van marinepersoneel te kunnen betekenen.’

Spreek je met je oma nog vaak over de marine?

‘Heel regelmatig. Ze leeft altijd erg met me mee. Zo heeft ze mij bijvoorbeeld voor mijn beëdiging de sabel van mijn opa cadeau gegeven. Met die sabel ben ik dan ook beëdigd. Ik vind het ontzettend bijzonder dat zij altijd zo betrokken is geweest bij het werk van haar man en nog steeds met zoveel enthousiasme over hun leven in de marine vertelt. Zelfs nu mijn opa al 36 jaar de marine uit is en al 16 jaar niet meer bij ons is, gaat zij nog steeds naar reünies van zijn jaar. Dat zegt heel wat. Onvoorwaardelijk kiezen voor het werk van je partner is in onze tijd totaal niet vanzelfsprekend. Het was vroeger dan wel gebruikelijker, maar ook daarom vind ik mijn oma zo’n echte ‘marine vrouw’!



Een trotse grootmoeder bij de beëdiging van Laura (met opa's sabel in de hand). (Foto L. Delver)

Nu het niet zo goed gaat in Afghanistan moet ik nog wel eens denken aan een paar gesprekken die ik op een zomers terras aan de A4, en ergens aan de Zuidhollandse duinrand had in de mooie nazomer van 2003.

Leidende rol



Het was twee jaar na de aanslag op de Twin Towers en het Pentagon, bijna twee jaar nadat het Talibanbewind uit Kaboel en Kandahar was verdreven. Er leek maar één ding mislukt te zijn aan de campagne Enduring Freedom en dat was het pakken van Bin Laden zelf. Via Tora Bora was hij ontkomen aan de *special forces* die op hem joegen, waarschijnlijk naar de Pakistaanse grensgebieden. Jammer, maar helaas. De politiek was inmiddels niet meer in beslag genomen door Afghanistan. Een terugkeer van de Taliban werd door niemand voor waarschijnlijk gehouden. Alle aandacht was gericht op Irak, waar de jacht op Saddam Hoessein en de nog steeds niet aangetroffen massavernietigingswapens belangrijker werd gevonden dan wat de afwikkeling van Afghanistan werd genoemd. Niet dat Afghanistan totaal werd verwaarloosd – nee dat nou ook weer niet. Maar de prioriteit had het niet en de bevelhebber van CentCom schoof de kwaliteitsstukken op zijn schaakbord naar Irak. De Afgaanse flank raakte onderbezet.

Op het zomerse terras in de niet nader aan te duiden Zuidhollandse locatie sprak ik met ex-officieren die me vertelden waarom Nederland had besloten om drie maanden later, 1 januari 2004, een dienstonderdeel op te heffen, dat de Amerikanen zó goed vonden dat ze er bij wijze van spreken heel Afghanistan aan toevertrouwden. Ik doel natuurlijk op de Orions van de Marine Luchtvaartdienst. Op 27 juni van dat jaar was de Orion terug op zijn basis in Valkenburg, na een jaar lang vanuit Dubai stille verkenningssmissies boven het Pakistaans-Afgaanse grensgebied te hebben gevlogen. De Orion had daar niet op onderzeeboten gejaagd. Mijn gesprekspartners maakten me, aan de hand van niet-gepubliceerde foto's, duidelijk dat het toestel, waarvan er enkele sinds 1998-1999 waren uitgerust met infraroodcamera's en grondradar, ook Talibanstrijders en andere 'verdachte lieden' konden opsporen.

'we zijn snel "losgelaten" door de Amerikanen omdat we het zo goed deden'

Een unieke capaciteit die alleen Amerikaanse Orions ook bezaten. 'Die konden we 's nachts ontdekken omdat de infraroodcamera zag hoe ze in de bergen vuurtjes stookten van kamelenpoep'.

Defensie gaf eind 2002 toestemming om met de Orion boven Afghanistan te gaan patrouilleren. 'Daar waren de Amerikanen heel blij mee,' zeiden mijn gesprekspartners. Dat Nederland dat ging doen, gaf de Amerikanen de gelegenheid om hun eigen

Orions boven Irak in te zetten, waar ze de ogen en oren werden van het US Marine Corps dat de zuidoostelijke opmars naar Bagdad voor zijn rekening nam. 'De Nederlandse Orion was toen de enige die 's nachts boven Afghanistan opereerde. We zijn snel "losgelaten" door de Amerikanen omdat we het zo goed deden,' zei een van de oud-officieren.

De Orion is in Afghanistan herontdekt. We konden urenlang in de lucht blijven, wat gewone vliegtuigen niet kunnen door brandstofgebrek. We moesten van alles doen. Er is veel wapensmokkel in het grensgebied tussen Afghanistan en Pakistan. In die lijnen proberen commando's te infiltreren. Dan moesten wij die smokkelroutes eerst in kaart brengen. We joegen op grote en kleine vissen. We beschermden grensposten, door te waarschuwen tegen overvallers. Er huizen daar Al Qaeda- en Taliban-strijders. We deden in maart 2003 mee aan operatie Valiant Strike tegen de kriegsheer Hekmatyar, die de overgangsregering van Karzai niet erkent. En we hebben indirect ook steun aan ISAF gegeven, de internationale veiligheidsmacht die Kaboel beschermt, door daar en bij Bagram op zoek te gaan naar terroristen en wapenopslagplaatsen.



De Orion ontpopte zich als meer dan een waarnemingsvliegtuig, hij bleek ook uitstekend te fungeren als commandoplatform. Hij vloog in totaal dertienhonderd uur, honderdvijftig missies, voor drie miljoen euro. Een koopje, aldus mijn zegslieden. Drie maanden later schafte Nederland de maritieme luchtverkenning officieel af: te duur, en onnodig. In Den Haag is binnenskamers de discussie losgebarsten over het al of niet voortzetten van de missie-Uruzgan. 'Geen leidende taak in Uruzgan na 2010', is de mantra van het kabinet. Laten we nog even onthouden hoe één Orion toen voor drie miljoen euro 's nachts een leidende taak in héél Afganistan voor zijn rekening nam.

Een koe en twee kalfjes



Het 'kalfje' aan de 40 mm mitrailleur. (Foto P.R. Wouters).

De bedoeling was om 's nachts een doel te kunnen verlichten. Na afloop van een in te stellen tijd (vanaf het lanceren) stootte de raket een lichtfakkel uit die langzaam aan een parachute daalde en zo een tijd de omgeving verlichtte. Eerder werden daarvoor lichtgranaten gebruikt, alternatieve kanonmunitie, maar de automatiek van het geschut van de jagers en kruisers maakte het snel wisselen van munitiesoort onpraktisch (vooral bij de jagers); bovendien onttrok je, wanneer je lichtgranaten zou gebruiken, één kanon aan effectief vuur. Bij deze schepen zouden dat zelfs twee kanons zijn – ze waren immers opgesteld in dubbeltorens.

En, ondanks radar is het soms interessant om, ter identificatie, een doel in het donker 'echt' te kunnen zien – of zelfs essentieel voor een aanslagwaarnemer bij een nachtelijk walbombardement.

Overigens werden later voor onze 'koe' ook radarmisleidingsraketten geleverd (mooi scrabblewoord!) om voor radars en doelzoekende missies van een tegenstander valse scheepsecho's te produceren.

Hoe je de bemanning wilde organiseren voor verschillende situaties werd aan het inzicht van de schepen zelf overgelaten. Uitgangspunt voor de bemanningslijsten was de gevechtswacht – iedereen op post. Bij het organiseren van twee- of driedivisie oorlogswacht (de bemanning in twee of drie ploegen in een continubedrijf met een beperkte bezetting van sensoren, wapens enz.) had ik de koe buiten beeld gelaten. Deze gebruiksklaar te hebben betekende het inleveren van een (oorlogswacht) bemanning voor een 40mm mitrailleur, eigenlijk voor twee mitrailleurs, want één bemanning kon naar believen een stuur- of bakboordswaapen gebruiken. Dat was dus niet aantrekkelijk. Toch leek het in de Nieuw-Guinea situatie wel handig om door verlichting te kunnen zien

Hr. Ms. Groningen, Nieuw-Guinea, 1962.

Indonesische agressie. Ik diende aan boord als artillerie-officier. Een schip met een 'koe' aan boord. Misschien niet verwacht, maar dat was de bijnaam voor wat eigenlijk de 'lichtraketwerper v/10,3 cm no.1' heette. Het apparaat stond op de 'B'jagers en op de kruisers, en waar die bijnaam nou vandaan kwam? Ik denk omdat het ding er nogal dom uitzag, een licht gebouwd samenstel van stangen en twee opvallende watertanks aan één kant waaruit bij het lanceren van een raket een grote plas water spoot om de startvlam te blussen.

of een radarecho te maken had met een visser of een vaartuig vol Indonesische infiltranten, zonder dat je alle hens uit kooi haalde.

De oplossing werd geboden door de munitiemagazijnen op Biak. Daar bleek een voorraad 2" (inch) lichttraketten te zijn en wat lanceerrails. Het betrof een Brits wapen dat in de loop van de Tweede Wereldoorlog op grote schaal was ingevoerd tegen 's nachts opduikende U-boten, die dan met hun lage silhouet en hoge bovenwatersnelheid chaos creëerden in de konvooien. Het bestond uit twee driedovoudige rails in een vaste stand links en rechts aan een kanonschild op het voorschip bevestigd, waaruit lichttraketten met een diameter van 2" konden worden gelanceerd. De raketten waren afgeleid van soortgelijke projectielen, maar dan met een springlading, die bedoeld waren voor gebruik door vliegtuigen tegen onderzeeboten. De Swordfishes van Squadron 860 hadden die, en sinds Normandië werden ze ook op grote schaal tegen gronddoelen gebruikt door de geallieerde tactische luchtmacht. Een latere versie was trou-

'er werd meegeleefd met ons knutselwerk: we hadden er een wapen bij!'

wens in gebruik bij de Neptunes van Squadron 321, toen ook in Nieuw-Guinea.

Het wapen kwam nog op veel schepen uit de oorlog voor, onder meer aan boord van de ex-Britse Hr. Ms. Kortenaer en Hr. Ms. Evertsen die ook in Nieuw-Guinea waren. Dat verklaart de vondst in de munitiemagazijnen.

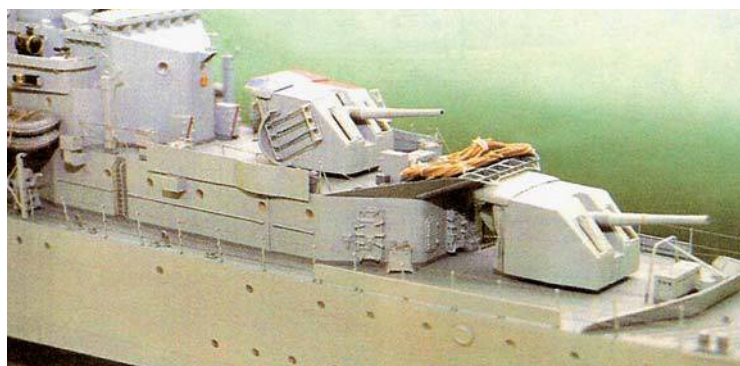
We mochten één zo'n drievoudige rails meenemen, en een aantal lichtraketten. We sneden er twee rails vanaf en bevestigden die aan het rechterschild van de 40mm bakboord vóór, respectievelijk stuurboord achter. Daarmee waren met de mitrailleur in sjarstand de rails binnenboord (gemakkelijk voor het laden), en waren aan de veiligste kant voor de linkerlader op de mitrailleur, die daar nodig was als na verlichten direct vuur gewenst was. Voor de raketten zelf vonden we plaats in de 40mm gereedheidsmunitiekasten.

De raketten moesten elektrisch worden afgevuurd. We probeerden daarvoor eerst de voeding van de tolvizieren op de opstelling, maar het vermogen daarvan was onvolgende. De spanning zakte in elkaar en de raket bleef rustig zitten. Dan maar een voedingsbron aan dek waar meer 'achter zat' en een lange kabel, en daarvoor konden we een algemene 115V wandcontactdoos aan het dekhuis benutten.

Dat ging prima.

De vuurstraal bij lanceren beijkend leek het inderdaad verantwoord om gelijktijdig op de linkerladers plaats te nemen. Als proef op de som ging ik dat zelf proberen: netjes met helm en anti-flash gear, en wegduikend achter het schild bij afvuren. Dat gaf geen problemen, je voelde nauwelijks hitte. De relatief lichte raket was heel gauw weg. We hadden er een wapen bij.

En er werd meegeleefd met ons knutselwerk! Er kwamen via de verbindingdienst ter felicitatie een reeks nepberichten binnen uit de meest onverwachte hoeken (ik herinner mij er één 'van de astronaut John Glenn' (die ongeveer in die tijd zijn rondjes draaide) en in die berichten was voor het eerst sprake van de kalfjes . . .



Drie lanceerrails aan een kanonsschild. (foto: P.R. Wouters)

Sindsdien voeren we in het donker met geladen rails bij de twee 40mm's, met een blokje hout tussen de raket en de afvuurcontacten achter aan de rails. De man die de afvuurkabel aansloot moest dezelfde zijn die eerst het blokje hout wegnam, en dan was hij meteen aan de veilige kant van de mitrailleur. Geregeld!

En nu de anti-climax: er heeft zich geen gelegenheid voorgedaan om ze echt te gebruiken . . .

Terug in Nederland heb ik onze uitvinding met trots aan 'Den Haag' gemeld. Het antwoord was venijnig, kort en krachtig:

op eigen houtje de bewapening veranderen was verboden, in de Atlantische Oceaan kwamen geen prauwen met Indonesiërs voor en of ik de zaak maar direct wilde aftuigen

Eigenlijk was dat wel te verwachten.

7

CARTOON



Terugblik op het Maritiem Evenement 2009

Foto L. van der Biessen



Op dinsdag 8 september j.l. werd het jaarlijkse Maritiem Evenement van de KVMO voor haar postactieve leden gehouden.

Dit jaar viel de regio Zuid de eer te beurt om het evenement te organiseren in nauwe samenwerking met de Werkgroep Postactieven van het hoofdbestuur KVMO. Binnen korte tijd is het Maritiem Evenement uitgegroeid tot een traditie en wordt het door de leden zeer gewaardeerd. Ook deze dag bleek dit weer. Alle ingrediënten waren aanwezig om deze warme nazomerse dag tot een succes te maken. Een rondvaartboot met goede catering, prachtige natuur een stralende zon en zo'n honderd enthousiaste

deelnemers. De meeste leden waren vergezeld van hun partner. Een groot deel van de dag werd doorgebracht aan boord van het schip *Zilvermeeuw 5*. Al tijdens de ontvangst aan boord met koffie en gebak bleek dat de deelnemers zichtbaar genoten van het weerzien van, of kennismaking met, oud collegae en partners. Vertrokken vanuit Drimmelen werd het unieke natuurgebied De Biesbosch doorkruist. Herinneringen aan de 'Procedure nauwe vaarwateren' kwamen spontaan naar boven. Na het losgooien van de trossen werden de deelnemers welkom geheten door de voorzitter van de KVMO, KLTZA Rob Hunnengo. Tegen het decor van De Biesbosch werden ontmoetingen en gesprekken afgewisseld met momenten waarop aan dek van de warme zon werd genoten. Hierbij dwaalden gedachten soms af naar de onvergetelijke schoolreisjes uit de lagere schooltijd. Vooral bij het ouder worden zijn herinneringen aan dit soort dagen en de band die er was en nog steeds is, tussen (oud)collegae momenten om te koesteren. Niet alleen herinneringen werden opgehaald maar ook de Koninklijke Marine anno 2009 gaf vaak voldoende stof voor interessante discussies. Het Maritiem Evenement is bij uitstek een gelegenheid om in een ontspannen sfeer die banden te verstevigen.

Halverwege de dag werd het vestingstadje Woudrichem aangedaan, alwaar onder leiding van gidsen aan een rondleiding werd deelgenomen. Door velen werd de dag afgesloten met een diner in het restaurant 't Jaghtpanorama aan de haven van Drimmelen.

Terugkijkend op deze dag kan worden geconcludeerd dat het evenement wederom een succes was en grote waardering geniet bij de leden. Op de web-site van de KVMO kunt u nog nagenieten van de gemaakte foto's. De voorbereidingen voor het Maritiem Evenement 2010 in de regio Midden zijn reeds begonnen.

Thema-avond Werkgroep Jongeren

Dat het Commando Zeestrijdkrachten de komende jaren de beschikking krijgt over vier Ocean-going Patrol Vessels (of in gewoon Nederlands: patrouilleschepen) zal niemand van ons zijn ontgaan. En via artikelen in de *Alle Hens* en het *Marineblad* hebben we waarschijnlijk allemaal wel een idee van hoe deze schepen er ongeveer uit gaan zien. Maar... weten we ook hoe het precies zit? Afmetingen van een fregat maar een bemanning zo groot als die van een mijnenjager, een ander geweldspectrum, een nieuwe bedrijfsvoering... hoe gaat het allemaal samen? En wat vindt de "jonge" marineofficier nu eigenlijk van dit nieuwe concept?

Om antwoorden te krijgen en te geven op deze en andere vragen, organiseert de WGJ op **donderdagavond 26 november** in Den Helder een speciale thema-avond over het patrouilleschip. Tijdens deze bijeenkomst zal KLTZ H.W.M. de Groot, lid van de Introductiecommissie Patrouilleschip, een uitgebreide 'insiders intro' tot het OPV geven en vervolgens is er ruim de tijd om deze 'OPV-expert' nader aan de tand te voelen en om met hem en de overige aanwezigen van gedachten te wisselen over de potentie van het hele concept. Hou voor meer informatie over deze thema-avond de website van de KVMO in de gaten!

Elders Actief? KMR?

- U bent inmiddels buiten dienst, maar heeft goede herinneringen aan uw tijd bij de marine, als beroeps of dienstplichtig officier?
- U heeft interesse in de huidige stand van zaken bij de Koninklijke Marine en wilt meer uit uw KVMO-lidmaatschap halen?
- U vraagt zich af wat de KVMO voor u kan betekenen?

Op **30 november 2009** organiseert de Werkgroep Elders Actieven een eerste bijeenkomst op de Prinses Juliana Kazerne (PJK) in Den Haag, met traditionele 'blauwe hap' en een update over de Koninklijke Marine anno 2009 door Commandeur H. Itzig Heine, Directeur Personeel Commando Zeestrijdkrachten. Ook LTZA 2 OC b.d. Sergei Boeke, voorzitter van de werkgroep Elders Actieven en KTZ b.d. KMR C.E. van Haastert, die recent actief is geweest als en met reservist(en) tijdens de oefening Joint Ex Purple Nectar 2009, zullen kort het woord voeren.

Doel van de avond is een eerste aanzet om meer activiteiten te ontplooiën voor de elders actieven. Graag polsen wij uw interesse: reünies; vaardagen; het (business) netwerk of het reservistenbeleid? Of ziet u andere mogelijkheden voor de KVMO als beroepsvereniging?

U bent op **30 november** a.s. van harte welkom op de PJK, Constant Rebeque zaal vanaf 17.00 uur. Parkeren is mogelijk op de kazerne (legitimatie is verplicht). Meldt u graag voor uiterlijk 13 november a.s. aan via secretaris@kvmo.nl

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

CDRV b.d. drs. **W.F. van den Heuvel** († 1 mei 2009)
 LTZ2OC b.d. **H. van den Ende** († 31 mei 2009)
 KLTZSD b.d. **F. van den Heuvel Rijnders** († 23 augustus 2009)
 LTZVK2 b.d. **A.J. Boekharst** († 5 september 2009)
 LTZSD1 b.d. **F. Bakker** († 7 oktober 2009)
 KTZ b.d. **A.H. Lind** († onbekend)

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

In de rubriek In Memoriam worden de namen en overlijdensdata van leden van de KVMO vermeld, voor zover wij daarvan in kennis zijn gesteld. Daarnaast is het mogelijk om de weduwen/weduwenaars van overleden KVMO-leden te laten vermelden. Ook overleden gezinsleden van nog in leven zijnde KVMO-leden kunnen in deze rubriek vermeld worden.

Regio-activiteiten 2009

Regio Noord

3 nov **PA borrel voor oud-officieren**
 1 dec locatie : Marineclub, Den Helder
 aanvang: 17.30 uur

Regio Midden

Regiovergadering met aansluitend borrel
 10 nov locatie : Coffeecorner van gebouw 35 op de
 8 dec Frederikkazerne te Den Haag
 tijd : 17.00-19.00 uur

Regio Zuid

22 okt **Ledenvergadering**
 locatie : Conferentiezaal MKVLIS
 aanvang: 14.00 uur
 29 okt **Mosselavond**
 locatie : De Merelhoeve - Nw&St Joosland
 aanvang: 18.00 uur
 11 dec **Kerstfestijn**
 locatie : De Merelhoeve – Nw&St Joosland
 aanvang: 18.00 uur

Voor de activiteiten van de regio Zuid dient u zich 5 werkdagen van te voren op te geven bij P. v.d. Laan.
 Tel/fax 0118602677. e-mail: f2hvpanderla@hetnet.nl

De deadline voor het aanleveren van kopij voor de rubriek KVMO-zaken voor het decembernummer is 7 november 2009

KVMO

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

Ere-leden:
 KTZT b.d., Ir. S.J.J. Hoffmann
 KTZA b.d., drs. G. Brand
 LTZSD 1 b.d., K.G. Spaans
 KOLMARNS b.d., A.H.P. Knoppie
 KTZ b.d., L.J.M. Smit
 KTZA b.d., Drs. T.G.D. Steenbeek

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

Namens Regio Noord
 LTZE 1, ing. F.J.J. Schoonhoff
Namens Regio Midden
 KLTZ, K.F.J. Henkelman
Namens Regio Zuid
 LTZ 1, J.T. van Elsen
Namens Werkgroep Postactieven
 KTZA b.d., P.J.G. van Sprang
Namens Werkgroep KMR's
 LTZA 2 OC b.d. KMR, mr. S. Boeke
Namens Werkgroep Jongeren
 LTZE 2 OC, ir. W.L. van Norden

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

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

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

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

Caribisch Gebied:
 LNTKOLMARNs, H.J. Bosch
 LTZ 1, F.J. Jansen

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

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



In september 2009 werd bij Somalië een van zeeroof verdacht scheepje onderzocht. (AVDD)