

**KONINKLIJKE
VERENIGING
TER BEOEFENING
VAN DE
KRIJGSWETENSCHAP**

OPGERICHT 6 MEI 1865

Ereleden

Z.K.H. de Prins der Nederlanden

generaal-majoor b.d.
E. R. d'Engelbronner

Z. E. luitenant-generaal b.d.
J. P. Verheijen

luitenant-kolonel b.d.
W. F. Anthonijsz

Bestuur

Voorzitter

B. A. C. Droste, genm KLu

Vice-voorzitter

drs. R. H. Rozeboom, kol KLu

Leden

prof. G. C. Berkhof, lgen gn b.d.
mr. drs. C. Homan, kol marns
J. R. Karssing, kol cav
drs. F. J. J. Princen
A. L. C. Onderwater, kol KLu
jhr. mr. J. P. de Savornin Lohman
R. A. A. Klaver, kltz
drs. M. de Haas, elnt inf
(public relations)

Redacteur

T. de Kruijf, genm gn
Inst. Defensie Leergangen
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
bezoekadres:
Brasserskade 227a
2289 PA Rijswijk
tel.: (015) 15 27 00

Secretaris

R. A. C. Bertholee, lkol art
Donkslagen 22
4823 KE Breda

Penningsmeester

M. P. Dekker, lkol gn
Eberhorst 19
2730 Zeven / Duitsland

Ledenadministratie

J. J. M. Nijman
Karel Doormanlaan 274
2283 BB Rijswijk
Tel. (070) 3 94 78 36

MARS IN CATHEDRA

MEI 1994

NR 97

Voordrachten

Crisis beheersen: ter land, ter zee en in de lucht

Op maandag 6 december jl. hield de Vereniging een bijeenkomst bij het Instituut Defensie Leergangen over bovenstaand onderwerp. Inleiders waren: kol J. de Boer (Unprofor), kltz ir. M.A. van Maanen (Sharp Guard), lkol P.C. Cammaert (Un-tac) en lkol D.L. Berlijn (Deny Flight)

De introductie door de voorzitter en de teksten van de voordrachten zijn hieronder integraal weergegeven. Vanwege het ruimtebeslag is afgezien van publikatie van de discussie. Belangstellenden kunnen een kopie daarvan opvragen bij het secretariaat: tel. 015-152700.

Hartelijk welkom hier op Ypenburg. De Koninklijke Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap is zeer gelukkig met uw grote belangstelling voor het thema van vanavond. Crisis beheersen ter land, ter zee en in de lucht is ook niet mis en wij prijzen ons dan ook buitengewoon gelukkig dat deze thema's worden ingeleid door militairen uit onze krijgsmacht die daar de afgelopen anderhalf à twee jaar zelf mee te maken hebben gehad. Van hen zult u vanavond horen hoe dat allemaal gegaan is. Nu gaat het een vereniging als de onze natuurlijk niet alleen om te weten hoe het is gegaan, maar wij zijn ook altijd in om iets te horen over het conceptuele kader, het waarom. Nu, dat kader, dat weten we, is in feite de laatste jaren geschapen met het nieuwe defensiebeleid zoals dat tot uitdrukking is gekomen in de defensienota en natuurlijk nog veel meer in de prioriteitennota die in mei jl. is bekrachtigd. In die prioriteitennota staat dat Nederland een nieuwe taakstelling heeft en dat we daar buitengewoon voortvarend mee aan het werk zijn gegaan. Wij zijn tenslotte van een krijgsmacht die volstrekt was geëigend en gestructureerd op te treden in het kader van de algemene verdediging, in een betrekkelijk korte tijd geëvolueerd naar een krijgsmacht die een tweede hoofdtaak erbij heeft gekregen, nl. cri-

sisbeheersing. Het lijkt overigens wel of wij in Nederland daarmee sneller gaan dan in de landen om ons heen; zelfs het parlement vraagt ons met enige regelmaat hoe het zit met die twee hoofdtaken. Wat is nu belangrijker: crisisbeheersing of de algemene verdedigingstaak.

Ik kan die verwarring ook wel begrijpen, omdat wij juist om onze bestaande krijgsmacht om te vormen naar de nieuwe krijgsmacht zoals die in de prioriteitennota is aangegeven, ook veel nadruk hebben moeten leggen op het begrip crisisbeheersing. Daardoor ontstond misschien wel hier en daar het idee dat dat de absolute hoofdtaak is en dat daar de prioriteit ligt. Ik zal u het antwoord van de minister geven en dat leveren wij dan ook vaak aan. Beide taken zijn even belangrijk, maar het ligt natuurlijk aan de omstandigheden, de situatie en de tijd, dat moge duidelijk zijn.

Vanavond spreken wij niet zo zeer over algemene verdediging maar praten wij over die hoofdtaak crisisbeheersing en het is inderdaad snel gegaan. Een jaar geleden, terwijl we de prioriteitennota aan het schrijven waren, zagen wij die crisisbeheersingstaken evolueren, tot stand komen. Er moesten gewoon op hetzelfde moment waarmee we bezig waren het beleid vorm te geven, besluiten worden genomen die alles te maken hadden met de uitvoering, operaties, allemaal in het kader van voormalig Joegoslavië; in Cambodja zaten we toen al. Binnen no time hadden wij maar liefst 3000 mensen buitengaats en dat is toch niet gering voor de omvang van de Nederlandse krijgsmacht. Voor de politiek is dat ongetwijfeld nog niet snel genoeg gegaan maar alleen u die daarmee te maken heeft, weet wat dat betekent om zo'n prestatie te leveren, een zeer formidabele prestatie. Is dat nou de toekomst? Nu 3000 en straks misschien wel 10.000 of nog meer. De minister heeft dit jaar tijdens de behandeling van de prioriteitennota ook de vraag gekregen, hoeveel Nederlandse militairen er straks in de eindsituatie kunnen worden uitgezonden voor crisisbeheersingsoperaties. Toen zijn we aan het rekenen gegaan en we kwamen op een kleine 30.000 van de 70.000 militairen die wij straks kennen. Maar ik kan u verklappen, al die 30.000 tegelijk zal zeker niet de bedoeling zijn. Wat dan wel? Nou meer dan 3000 en als je alles optelt waarvan we zeggen dat zou dan moeten kunnen in het kader van peacekeepingoperaties; voordat je het weet ben je toch al aan die 10.000. Is dat de toekomst? Ik denk het zelf eerlijk gezegd niet en we zien hoe snel dat beleid evolueert en hoe lang het duurt voordat je daarmee uiteindelijk in een eindsituatie terecht komt. Een van de randvoorwaarden waar we nu tegenaan lopen is natuurlijk het financieren van dat soort operaties.

We zien dat het gewoon vreselijk veel geld kost; dat wisten we ook van tevoren. We hadden er weinig of geen geld voor uitgetrokken, in de hoop dat de ministerraad en het parlement die besluiten dit soort operaties te doen, ook zouden financieren. Dat valt wat anders uit. We krijgen een deel gefinancierd. Operaties zijn duur en daar zitten wij mee; dat is ongetwijfeld een van de randvoorwaarden die in de toekomst zullen bepalen wat we wel en wat we niet gaan doen.

Dat is overigens niet een probleem waarmee deze heren te maken hebben gehad. Zij hebben waarschijnlijk niet eens aan financiën hoeven te denken. Wie hebben we vanavond? Om te beginnen kolonel De Boer, KMA promotie 1972, een AAT officier, dus dat geeft al een indicatie wat hij heeft gedaan in Bosnië.

Hij heeft vele functies in dat functiegebied verricht, docent aan de HKS geweest, gefunctioneerd in de Haagse Staven en hij is 1½ jaar commandant geweest van het transportbataljon en van november 1992 tot mei 1993 heeft hij dan ook in Bosnië verkeerd waar we dan straks meer over zullen horen. Hij is de eerste spreker.

Als tweede spreker de kapitein-luitenant-ter-zee ing. Van Maanen. Ook promotie 1972, na een jaar praktijk toen hij van het KIM kwam is hij gaan studeren aan de TU Delft. Vervolgens artillerieofficier, en hij heeft ook nog midden tachtiger jaren de kans gekregen om Master of Science te worden in Shrivenham. Vervolgens de HKV en diverse staffuncties. In 1992 commandant van HM Kortenaer en dat heeft hem gebracht bij de operatie Sharp Guard; nu is hij werkzaam op de admiraliteit.

Luitenant-kolonel Cammaert van de mariniers, promotie 1971. Diverse functies vervuld als pc en als instructeur bij het Korps Mariniers, een uitwisselingsfunctie met de Royal Marines in het Verenigd Koninkrijk; hij is daarbij ook uitgezonden naar Hongkong. Plaatsing op Aruba, vervolgens de HKV en daarna maar liefst twee commando's van het tweede en eerste mariniersbataljon. Het derde is er nog niet zoals u weet, anders zou dat ook op het lijstje kunnen staan; in die laatste functie commandant eerste mariniersbataljon, gedurende 7 maanden commandant van het detachement in Cambodja, of het bataljon in Cambodja en vanaf 1 januari werkzaam op de marinestaf.

Als vierde in de rij luitenant-kolonel Berlijn. Promotie 1974. Vliegeropleiding. Diverse operationele functies vervuld op de operationele squadrons van de Koninklijke luchtmacht, F-5, Starfighter, F-16 squadrons, heeft de Hogere Vorming gevolgd op de Luchtmachtstafschool

en daarna hoofd sectie Operatiën op de Luchtmachtstaf. Hij is daarna betrokken bij de evaluatie van de Golfoperatie en mocht vervolgens als chef vliegdiens van Twente zelf Deny Flight uitvoeren.

U hoort het, interessante functies en deze ex-commandanten zullen ook ongetwijfeld interessante verhalen kunnen vertellen. Mag ik u uitnodigen.

Kolonel De Boer

Het is mij niet alleen een eer, maar ik zal ook met veel plezier proberen u het een en ander te vertellen over mijn ervaringen als commandant van het Nederlands-Belgisch transportbataljon in Bosnië. Het is misschien goed even een misverstand uit de weg te ruimen. Een aantal boze tongen beweert dat het in Bosnië zo gevaarlijk is, dat ik nog steeds mijn kogelwerend vest draag. Dat laatste is zeker niet het geval. Binnen de driehoek Zagreb - Belgrado - Split heeft zich het voor wat mij en mijn bataljon betreft allemaal afgespeeld. U ziet verder heel bekende namen als Sarajevo, met oost daarvan drie moslim-enclaves Sebrenica, Zepa en Gorasde; in het westen de Bihacpocket, dat is ook een moslimgebied. U ziet hier aangegeven een frontfiguur. Dat is de lijn van confrontaties die op dit moment nog redelijk actueel is.

Verder is nog van belang even te kijken naar de plaatsen Boetsjovatsja en Viter en Banjaluka, ook in het westen. Aan de buitenkant moet u zich voorstellen wordt Bosnië beheerst door de Bosnische Serviërs en in het centrum door een steeds wisselende alliantie van Bosnische Kroaten en moslims. Voor ik verder ga moet u weten dat in Bosnië wordt opgetreden door wat we tegenwoordig noemen Unprofor 2, ook wel BH Command van Bosnië Herzegovina, dat is de militaire uitbreiding van de vredesmacht Unprofor die tot 1991 uitsluitend was ontplooid in Kroatië in een viertal *United Nations Protected Areas* ook wel sectoren genoemd; Unprofor 1 had een sector in Sarajevo dus in de hoofdstad van Bosnië. Toen duidelijk werd dat de oorlog zich zonder ingrijpen van de VN in ieder geval zou gaan verplaatsen naar Bosnië heeft men geprobeerd dat te vermijden met de *force* uitbreiding van Unprofor, Unprofor 2 geheten en die is dus ontplooid in Bosnië. Ik kom later op de slagorde van Unprofor 2 BH Command terug.

De organisatie van het Nederlands-Belgisch transportbataljon. Expliciet was de taak heel eenvoudig. Zonder enig plafond in de wekelijkse of dagelijkse output was mijn taak het naar ver-

mogen steunen van de *United Nations High Commissioner for Refugees*, in zijn steun aan de noodlijdende bevolking van alle groeperingen in Bosnië. Ik had daarvoor twee Nederlandse identieke compagnieën aangegeven met Alfa en Bravo, een stafcompagnie en een Belgische compagnie die onder mijn bevel werden gesteld in het operatiegebied; in de voorbereiding heb ik daar helemaal niets mee te maken gehad. De Nederlandse eenheden zijn wat zwaarder georganiseerd dan de Belgische; ik kom daar later nog op terug. Dit bataljon bevond zich natuurlijk niet in een organisatorisch luchtledig maar behoorde in Unprofor 1 of BH Command. De uitbreiding van Unprofor 1 ziet u in de 2e en 3e kolom, waar bij de 2e kolom de vier infanteriebataljons zijn die Unprofor extra gekregen heeft. De 3e kolom is de sector Sarajevo met zijn drie daarbij behorende infanteriebataljons die toen BH Command effectief werd van Unprofor 1 aan Unprofor 2, lees BH Command, onder bevel werden gesteld. Rechts dan nog wat afkortingen waarvan de een betekent French Engineer Bataljon de zuidelijkste, de onderste dat is Detalat, dat is een licht army aviation detachement van de Fransen en de Unmo's die hebben in BH Command ook een aparte organisatie. Heel belangrijk is te weten dat BH Command voorzien was van deze staf. Niet alleen veel hokjes maar ook vreselijk veel mensen: 450 om precies te zijn. Veel bataljons haalden die personele sterkte niet eens. Ik zeg dat zo nadrukkelijk omdat ik denk dat hier sprake is van een mechanisme dat ontstaat door het internationaal optreden; als gevolg van het feit dat vele ter beschikking staande landen vinden dat ze in de commandovoering over de ter beschikking gestelde forces zoveel kracht moeten hebben dat er een echte stoelendans ontstaat. Alle functies onder die van force commander zijn daaraan onderhevig. Er gaat een echte stammenstrijd ontstaan wie de chef staf mag leveren en wie alle G-hoofden mag leveren, dat wordt dan verdeeld tussen de landen naar rato van de inbreng. Nederland loopt dus wat dat betreft enigszins achter. Voor de force commander geldt binnen de VN een iets andere politiek. VN proberen voor die figuur mensen te vinden uit een land waar hoe genaamd geen binding mogelijk is met het conflict wat er speelt. Ik denk dat luitenant-generaal Satisnanbiar uit India, daar een goed voorbeeld van is geweest. Verder beperk ik mij tot de sectie G3; er is zowel een sectie operaties als een sectie konvooi operaties. De uitbreiding van Unprofor 1, BH Command in zijn geheel, was een militaire uitbreiding om het Unprofor mogelijk te maken UNHCR in Bosnië te steunen met het distribueren van humanitaire hulp. Je zou dus kunnen zeggen dat het uitvoeren en escorteren van die konvoien de hoofdtak was van BH

te vallen omdat het je mogelijk een hoop opvoeringspanning bespaart vanuit Nederland. Ik noem bv. het bouwen van pelotonsschuilonderkomens; daar heb je nogal wat grind of dergelijk materiaal voor nodig. Als je dat zou moeten opvoeren vanuit Nederland is dat niet eenvoudig; dat kun je beter ter plekke aanschaffen. Probleem echter waarmee wij werden geconfronteerd was op de eerste plaats dat we niet ogenblikkelijk konden beginnen met het opbouwen van die pelotonsonderkomens, omdat dat vooraf niet op die manier was onderkend. Toen we de materialen daarvoor wel hadden en we ontdekten dat we eigenlijk zelf wat weinig middelen hadden (twee bouwmachines en twee kiepauto's) hebben we bij lokale aannemers niet alleen steenslag gekocht maar ook bouwmachinencapaciteit en kiepauto's ingehuurd. Het opbouwen van die onderkomens verliep daardoor wat sneller. Tegelijkertijd kwamen de gevechten dichterbij en toen wij die schuilonderkomens in opbouw het hardste nodig hadden werden de kiepauto's en de wiellaadschoppen van de lokale aannemers geconfisqueerd door enerzijds de Kroaten en anderzijds de moslims.

Tenslotte, geniecapaciteit is essentieel. Ik vind dat als je een eenheid van bataljonsgrootte stuurt, dan initieel minimaal een genie-eenheid van compagniesgrootte mee moet. Als dan voorzien is in de collectieve veiligheidsvoorzieningen kun je dat geniepotentieel weer terugdraaien naar een hoeveelheid die het mogelijk maakt de voorzieningen die je hebt te onderhouden en in stand te houden.

Als allerlaatste wil ik noemen geen beloften te doen. Wat ik daarmee bedoel is het volgende. In de formatieperiode van een bataljon, maar ook van elke andere eenheid, hangt iedereen aan je lippen; men is zeer hongerig naar informatie.

Veel van die informatie zul je slechts kunnen geven op basis van veronderstellingen, hoe juist je ook formuleert, op een gegeven moment valt het woordje veronderstellingen in wat men hoort weg en sta je daar voor het gehoor waarheden te verkopen. Bv. „wij zullen als veiligheidsmaatregel proberen zo min mogelijk bij duisternis te rijden”, wordt vertaald naar „we rijden niet bij duisternis”; bij de ontplooiing vanuit Split naar Bucovaca werden we geconfronteerd met een rijtijd van 22 uur en ik garandeer u dat zelfs in een Bosnische zomer niet zoveel daglicht in een etmaal voorkomt. Je wordt dus al heel snel in de operatie door de praktijk gedwongen om dingen die leven bij de mensen qua uitgangspunt om te bouwen naar een stringenter uitgangspunt.

Voorzichtigheid geboden dus aan alle voorlichters met dingen die al dan niet veronderstellen-derwijs worden gezegd.

Kltz Van Maanen

Aan mij de taak om als ex-commandant van HM Kortenaer, iets te zeggen over de ervaringen van de Kortenaer in de Adriatische Zee toen het schip, ingedeeld bij de permanente NAVO smaldeel in de Middellandse Zee, afgekort Stanaformat, gedurende zes maanden heeft deelgenomen aan de *VN-embargo enforcement operaties* gericht tegen het voormalige Joegoslavië. Men heeft gedurende die periode ruim 500 koopvaardij-schepen ondervraagd en ca. 53 schepen d.m.v. een *boarding* operatie geïnspecteerd. Bij deze korte presentatie zal ik twee vragen centraal stellen: nl. in hoeverre zijn wij als Koninklijke marine in staat geweest een zinvolle bijdrage te leveren aan crisisbeheersing m.b.t. de situatie in het voormalige Joegoslavië d.m.v. embargo-enforcement operaties en wat waren de belangrijkste lessons learned voor de toekomstige soortgelijke operaties? Ik stel voor na een korte inleiding over de missie en enkele bijzonderheden m.b.t. het operatiegebied de volgende punten achtereenvolgens kort aan te stippen. De VN-resoluties van belang, de samenhang van de diverse maritieme operaties, bevelsstructuren, taakuitvoering, ervaringen m.n. bij boardingoperaties, enkele lessons learned en tot slot enige conclusies. Ik maak u graag nog even opmerkzaam dat onze ervaringen alweer van zes maanden geleden dateren en sommige zaken zullen ongetwijfeld al weer verder zijn geëvolueerd. Om de gedachte nader te bepalen in het kader van het brede onderwerp van vanavond wijs ik erop dat de *VN-embargo enforcement operaties* zoals uitgevoerd bij het voormalige Joegoslavië, peace-enforcement operaties inhouden. Dat wil zeggen dat door militaire dwangmaatregelen peacemaking wordt nagestreefd, gericht op beëindiging van het conflict. Gelet op het maritieme aspect hiervan spreekt men ook wel van *maritime interdiction force operations*. MIF-operaties zoals dat wordt afgekort, worden gekarakteriseerd door drie kenmerken.

- Een politieke grondslag meestal gebaseerd op VN-resoluties.
- Militaire operaties die in sterke mate worden beïnvloed door politieke besluitvorming.
- Door duidelijke beheersing van het toegepaste geweld d.m.v. zogenaamde *rules of engagements*.

Ik breng u nog graag even in herinnering wat we verstaan onder een embargo, nl. het voorkomen van transport van nader te specificeren goederen van en/of naar een nader te bepalen gebied. Onder embargo enforcement verstaan we het vaststellen of een schip handelt in overeenstemming of in strijd met de embargo-doelstellingen

en het nemen van de van toepassing zijnde ver-
volgactie. De Stanaformet periode van HM Kor-
tenaer laat zich globaal opdelen in tweeën.

Deelname aan de operatie *Maritime Albanian Guard* en gedurende de laatste twee maanden van het deployment deelname aan de geïntegreerde operatie *Sharp Guard* samen met Stanaformet, Stanaforland en WEU-eenheden. De operatie *Maritime Albanian Guard* volgde in november 1992 op de operatie *Maritime Monitor* die in de maand september van dat zelfde jaar van start was gegaan. Was tijdens *Maritime Monitor* alleen ondervraging van koopvaardijschepen mogelijk, tijdens de operatie *Maritime Guard* gebaseerd op VN-resolutie 787 werd in de Adriatische Zee de afdwingbaarheid geregeld met de twee eerdere VN-resoluties te weten VN-resolutie 713, het verbod van de invoer van militaire goederen naar het gehele voormalige Joegoslavië en resolutie 757, het verbod op en de invoer en uitvoer van economische goederen naar Klein-Joegoslavië, d.w.z. Servië en Montenegro. Operatie *Albanian Guard* werd daar in december 1992 aan toegevoegd toen de Albanese autoriteiten toestemming gaven aan NAVO- en WEU-eenheden om binnen hun territoriale wateren te opereren bij de uitvoering van het VN-embargo. Daarmee werd een belangrijke sluisroute dicht onder de Albanese kust naar Montenegro aan embargo-ontduikers ontzegd.

Een kort woord over de NAVO bevelsstructuur. Stanaformet opereerde onder operational command van Saceur met het operational control opgedragen aan Cincsouth die dit op zijn beurt weer gedelegeerd had aan Comnsouth. Landen die een bijdrage leverden aan dit eskader waren de Verenigde Staten, Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Spanje, Nederland, Turkije, Griekenland en Italië. Het Duitse eskader was nationaal niet geautoriseerd tot het uitvoeren van boarding operaties. Naast het Stanaformet-eskader opereerde er ook nog een eskader, een taskgroep van de Westeuropese Unie en geheel onder een eigen bevelsstructuur met een vrijwel identieke opdracht. Deze inspanning vond plaats onder de naam *Sharp Fence* en landen die een bijdrage leverden aan deze inspanning waren hoofdzakelijk Frankrijk en Italië en aanvankelijk ook België en Spanje. De bijdrage van de Koninklijke marine aan deze inspanning bestond uit twee Orion-marine-patrouillevliegtuigen. De operatiegebieden, één in de straat van Otranto aan de ingang van de Adriatische Zee, alsmede één voor de kust van Montenegro, werden eens per maand tussen Stanaformet en de WEU task group gewisseld, opdat de inzet van beide groepen volkomen evenwaardig zou blijven. De territoriale wateren van 12 mijl breed van het voormalig Joegoslavië waren vooralsnog *out of*

bound. Op 28 april 1993 werd VN-resolutie 820 van kracht, hetgeen een aanzienlijke verscherping van het embargo inhield. Deze resolutie voorzag o.m. in een vrijwel gehele afgrenzing van de territoriale wateren van Montenegro voor alle in- en uitgaande handelsschepen, met uitzondering van van te voren door de VN geautoriseerde voedsel- en medische transporten. Veerdiensten die daarvoor nog vrijwel ongehinderd tussen Italië en Montenegro konden heen en weer varen werden op grond van deze resolutie ook verboden. Voor de snelle *powerboten* die regelmatig tussen Italië en Montenegro heen en weer voeren voor hoofdzakelijk sigaretten-smokkelactiviteiten veranderde er echter weinig. Deze werden bij waarneming alleen gerapporteerd en verder overgelaten aan de Italiaanse *Guardia Defenanca*. Ook vissersschepen werden in principe ongemoeid gelaten. Niettemin kwam deze aanscherping van het embargo in feite neer op een zeeblokkade, maar om internationaal rechtelijke redenen vermeed men deze term echter zoveel mogelijk en werd in plaats daarvan gesproken van een aangescherpt embargo.

Met het van kracht worden van resolutie 820 liepen overtreders van het embargo nu de kans dat hun schip en goederen verbeurd zouden worden verklaard. Bovendien werd het operatiegebied voor de kust van Montenegro nu specifiek aan de NAVO opgedragen. Daarnaast werd nadrukkelijk de mogelijkheid geopend om na verkregen toestemming daartoe van Cincsouth overtreders van het embargo ook tot binnen de territoriale wateren van Montenegro te achtervolgen. Dit betekende dat HM Kortenaer vanaf deze datum uitsluitend in het operatiegebied op de grens van Albanië en Montenegro werd ingezet. Gelet op de dreiging van de kustbatterijen op de Montenegrijnse kust bestaande uit Stixraketten op stelling met bereik van maximaal 45 mijl en kanonopstellingen, werd in dit gebied standaard in verhoogde gereedheid rondgevoerd. Dat wil zeggen bemanning en oorlogswacht en wapens in verre staat van gereedheid.

Boardings kwamen in dit gebied weliswaar veel minder voor maar waren potentieel wel met veel meer risico vanwege de nabijheid van de kust waarop het embargo van kracht was. De ontsluiting van de gehele Montenegrijnse territoriale wateren kon m.n. ook tot stand komen omdat Kroatië NAVO en WEU toestemming had gegeven in hun TTW te opereren voor het afdwingen van de resoluties gepleegd tegen Montenegro en Servië. Daarmee was ook de noordelijke aanvoerlijn van en naar het gebied Montenegro afgedekt. Met het van kracht worden van resolutie 820 werden bovendien de Stanaformet eenheden in het operatiegebied

Montenegro op tijdelijke basis aangevuld met een schip van *UKNL Task Force* en een of twee eenheden van de Amerikaanse zesde vloot.

Vooral de permanente aanwezigheid van de Amerikaanse *Asius*-cruiser met een stevige luchtverdedigingscapaciteit was een geruststellende gedachte voor de schepen in het gebied. Ook werd nu permanent een aparte met torpedo's uitgeruste MPA getasked ter bewaking van dit gebied, terwijl daarvoor deze inspanning moest worden gedeeld met de eenheden in het gebied ten zuiden van Otranto. Voor wat betreft de dreiging veranderde er ook het een en ander. Werd voor het van kracht worden van resolutie 820 de dreiging buiten de Montenegrijnse TTW door de NAVO als laag en daarbinnen als medium aangemerkt, erna werd het resp. als medium en hoog gekwalificeerd. De *secured for action status* aan boord werd daarom navenant aangepast. Op 15 juni 1993 werd de command en control structuur van zowel de NAVO als de WEU-eenheden aangepast. Stanaformet, Stanaforland en WEU-eenheden werden samengevoegd in task force 440 onder opcom wederom van Comnafsouth terwijl de naam van de operatie werd veranderd in *Sharp Guard*, een samen-trekking van *Sharp Fence* en *Maritime Guard*. Uit deze gezamenlijke pool van schepen werden vervolgens drie task groups samengesteld. Een van deze groepen zou in operatiegebied Montenegro gaan opereren, de tweede in het operatiegebied Otranto en de derde groep zou bestaan uit schepen die off task waren en dus bezig met het doen van oefeningen, ofwel in opmars waren van of naar havens dan wel bezig waren met het afleggen van havenbezoeken. De samenstelling van iedere task group wisselde dus continu. Comstanaformet en Comstanaforland en de commandant van de WEU task group zouden iedereen van deze groepen onder bevel krijgen, waarbij zij iedere keer na vijf weken zouden rouleren naar een van de andere taskgroups.

Ik kom nu toe aan meer de uitvoering van de operatie. Het toezien op de naleving van het VN-handelsembargo werd verricht door controle van de handelsvaart. Patrouilles in geografische boxen van 20 bij 30 mijl in de operatiegebieden duurden tussen de 10 en 14 dagen, waarna meestal na 1 of 2 dagen transit een havenbezoek van 3 á 5 dagen volgde. Ingaande maar ook uitgaande koopvaardij schepen werden ge-challenged. Dat wil zeggen werden ondervraagd omtrent hun haven van vertrek, hun registratiegegevens en gegevens over lading en de haven van bestemming. Een enkele maal, in de baai van St. Jean in het noorden van Albanië werd de ondervraging zelfs per rib d.w.z. *registered inflatable boat* volbracht nadat het schip door agressief manoeuvreren tot stoppen werd ge-

dwongen omdat niet werd gereageerd op onze signalen. Al deze gegevens werden opgeslagen in een PC en in een data-base gevoerd. Op deze manier kon op een gemakkelijke en snelle wijze worden nagegaan of schepen reeds eerder waren ondervraagd en zo mogelijk reeds eerder geboord waren. Daarnaast werden schepen op reeds 40 to 60 mijl voor de ingang van de straat van Otranto door de MPA's gechallenged, zodat de CTG, de commandant task group in de area Otranto goed kon anticiperen op welke schepen door wie geboord zouden gaan worden. De uiteindelijke beslissing of een schip zou worden geboord lag bij commandant Stanaformet nadat het schip als *possible violater vessel*, PVV was aangemerkt of tot *suspect vessel* was bestempeld op grond van bv. intelligence gegevens. Commandant Stanaformet verstrekke dan de opdracht tot boarding echter pas nadat hij geïnformeerd had bij de commandant van het betrokken schip of men *happy to aboard* was. Hierin lag dan de mogelijkheid voor de commandant om eventueel te kennen te geven dat hij een boarding op dat moment niet verantwoord achtte op grond van de situatie ter plaatse in combinatie met zijn boarding capaciteit onder de heersende omstandigheden. HM Kortenaer had een speciaal team van zes mariniers aan boord om als guard team op te treden tijdens de boardingoperaties. Behalve dit personeel is ook hun uitrusting, overigens voornamelijk justitiemateriaal, van onschatbare waarde gebleken. Ik noem bv. de uitstekende en beveiligde verbinding tussen de leden van het boarding team, de brug, de helikopter en registered inflatable boat. Het inspectieteam of indien nodig een prijsbemanning werd gevormd uit boordpersoneel, evenals een vuursteuncomponent vanaf het brugdek. Door dit zoveel mogelijk te formeren op twee divisie wachtbasis werd de flexibiliteit van de inzet van het boarding team vergroot. Met name door deze aanwezigheid van de mariniers, de aanwezigheid van de Lynx-helikopter die vanwege zijn twee krachtige motoren zeer geschikt bleek te zijn bij de inzet van boarding operaties, een uitgebalanceerde wapenmix en een uitstekende verbindingsmiddelenset werd HM Kortenaer al spoedig gezien als een der best toegeruste boardingseenheden ter plaatse. Dat betekende dat het schip bij voorkeur werd ingezet in de meest kritische box nl. op de grens van de Albanese territoriale wateren en Montenegrijnse territoriale wateren. In de Golf van Saint-Jean, in Noord-Albanië, was de afstand tussen het Albanese grondgebied en Montenegro slechts enkele zeemijlen breed en na het van kracht worden van resolutie 820 werd het schip dan ook ge-earmarked in een *continuing plan fast rope* om zo nodig en na verkregen toestemming van Comnafsouth de Mon-

tenegrijnse territoriale wateren binnen te gaan om een eventuele violator alsnog op te brengen. Gelukkig is dit niet nodig gebleken dankzij optimale inzet van embargo enforcement eenheden, een uitstekend functionerende vooruitgeschoven waarschuwingspost van de Italiaanse marine in Dures in Albanië, alsmede de uiterst waardevolle support van MPA's, onderzeeboten en helikopters in dit gebied waardoor immer tijdige waarschuwing werd gerealiseerd.

Tot slot wil ik enkele lessons learned noemen van onze ervaringen met embargo enforcement operaties zoals wij die hebben uitgevoerd. Ten eerste de vraag wel of geen speciaal getrainde mariniers. Wij hebben hiermee zeer goede ervaringen opgedaan waarbij duidelijk is gebleken hoe professioneel deze mannen zijn. Niet alleen in meer spannende situaties maar juist ook in routinematige situaties. Het sterke punt van deze speciaal getrainde mariniers was hun uitstekende vermogen om het geweld-uitstralingsniveau en de wijze van optreden aan boord perfect aan te passen aan de situatie en de stemming zoals die aan boord van het te inspecteren schip werd aangetroffen. Zo werden bv. stickers meegenomen als duidelijk was dat er zich kinderen bevonden op het te boarden schip. Vrouwen werden altijd apart en in het bijzijn van kapitein of de partner gefouilleerd. Van de 53 uitgevoerde boardings waren verreweg de meesten van het type, coöperatief. In slechts drie gevallen was sprake van een oncoöperatief gedrag van de kapitein of de bemanning.

Opposed boardings zijn dus niet voorgekomen ten tijde dat de Kortenaer in de Adriatische Zee opereerde. Wel zijn bepaalde uitrustingsstukken zoals geavanceerde communicatie-apparatuur, specifiek beschermende kleding en een speciaal soort wapens onmisbaar gebleken om een boardingoperatie te kunnen uitvoeren. Als boardingoperaties een vast gegeven worden voor de schepen van de Koninklijke marine zal op dit punt toch enige aanvulling nodig zijn. De commandant van het schip zal uiteindelijk altijd de beslissing moeten nemen of een boarding wel of niet wordt doorgezet. Dit hangt van een groot aantal factoren af. Niet alleen dat het een opposed dan wel oncoöperatief of zelfs misschien wel opposed boarding is, maar ook work-load, ervaring en uitrusting van het boarding team, weersomstandigheden, intelligence gegevens, historie, targetship, beschikbaarheid van transportmiddelen etc. zullen daarbij ongetwijfeld een rol spelen. Bovendien krijgt een boardingteam te maken met cultuurverschillen, met verschillende achtergronden en herkomsten van de schepen. Zo kan men op schepen met een overwegende moslimbemanning tijdens de ramadan, vooral als het tegen zonsondergang

loopt, problemen verwachten als de bemanning in de saloon wordt vastgehouden. Na verloop van tijd konden we de schepen aan de reacties op boarding ops zelfs in categorieën indelen. Zonder onfeilbaar te zijn kon je na het eerste contact met een targetship toch redelijk opmaken met welke soort en welke categorie je te maken had en kon je daarmee beter de risico's inschatten. Taalproblemen zijn echter altijd te verwachten en het onbegrip wat hieruit kan volgen kan zelfs escalatie in de hand werken.

Nog een woord over geoefendheid. We hebben een maand lang geen enkele boarding hoeven uit te voeren en daarna was duidelijk dat de geoefendheid op dit gebied weer moest worden bijgeschaafd. Een patrouille van 10 tot 14 dagen zonder enige boarding bleek niet alleen fruikend voor de geoefendheid, maar ook het moreel leed er duidelijk onder. Ook het op peil houden van de geoefendheid op de verschillende warfairtypes was een continue zorg. Met het nieuwe geïntegreerde NAVO-WEU optreden met een dedicated trainings task group zoals omschreven in de operatie *Sharp Guard* zou dat moeten zijn verbeterd.

Dan nog het punt over de anciënniteit van de boardingofficier. Een gevoelig punt. Uit gesprekken met kapiteins van de diverse geïnspecteerde schepen en ervaringen opgedaan tijdens onze 53 boardings zou ik een lans willen breken om niet de jongste officier te benoemen tot boardingofficier. Het moet iemand zijn met ervaring die ook met enig overwicht en gezag kan handelen en waarin de veelal oudere kapitein zijn vertrouwen moet kunnen stellen. Derhalve adviseer ik om tenminste een officier met de rang van luitenant-ter-zee der eerste klasse hiervoor in te zetten. Met name de eerste officier of één van de hoofden van dienst. Werden de rules of engagement (de zgn. ROE's) tijdens het eerste gedeelte van het deployment nog nauwelijks gewijzigd, tijdens het tweede gedeelte gebeurde dit frequent. Met de uiteindelijke set was echter als commandant goed te werken. Zelf hebben wij bij twee oncoöperatieve boardings om extra ROE's gevraagd en binnen 10 minuten via satcom kunnen krijgen. Dit betrof ROE's die reeds gedelegeerd waren op Comstanaformet-niveau maar het was te doen gebruikelijk dat Comstanaformet Comnafsouth c.q. Cincsouth over deze aanvraag informeerde en daarmee nog eens de toestemming bevestigde. Binnen Stanaformet werd ter aanvulling van ROE's gewerkt met een systeem van *enforcement cohesive message* of te wel *enforcoms*. Deze beoogden de ROE's op CTG-niveau nader in te vullen; hoe deze proportioneel en in toenemende zwaarte qua toepassing dienden te worden uitgevoerd. Bv. met welk kaliber eerst een schot

voor de boeg diende te worden uitgevoerd of hoe *disabling firing* stapsgewijs diende te worden afgegeven. Elk schip diende dan ook in matrixvorm te rapporteren wat zijn capaciteiten in deze waren waarmee de staf de *enforcom capability matrix* samenstelde. Het major NATO commander book inzake ROE's zou dan ook aangepast moeten worden met ROE's die vooral bij embargo ops nuttig zijn gebleken. Enforcoms zou dan wellicht meer in een richtlijn van tactische aard publikatie nationaal kunnen plaats vinden.

Afsluitend zou ik willen stellen dat de Koninklijke marine door nadrukkelijk aanwezig te zijn geweest in de Adriatische Zee heeft getoond een zinvolle bijdrage te leveren aan crisisbeheersing *from the sea* in de vorm van VN-embargo-operaties waarbij de expertise op dit gebied duidelijk is verdiept. Voor de eenheid kan het echter naast een buitengewoon interessante taak ook een tamelijk eenzijdig gerichte taak inhouden, waarbij het op peil houden van de andere vormen van warfare types de continue aandacht vereist. Schepen die deelnemen aan embargo enforcement operaties en daarbij boardings zullen moeten uitvoeren, zullen zowel op personeels- als op materieelgebied gereed moeten zijn. Het voorbereiden van het personeel kan het beste geschieden door een intensieve cursus vooraf, waarbij aandacht wordt geschonken aan organisatie, de eigenlijke uitvoering van de operatie, kennis koopvaardijzaken, etc. Op materieelgebied dient men te komen tot boardingspakketten, waarbij schepen die worden aangewezen voor MIF-operaties kunnen beschikken over de noodzakelijke geachte extra uitrustingsstukken zoals verbindingssapparatuur, beschermende kleding etc. Dit is vooral van belang wanneer men het zonder de mariniers moet doen met hun justitiemateriaal. Ik heb u deelgenoot gemaakt van de ervaringen van HM Kortenaar tijdens de *maritime interdiction force operation* in de Adriatische Zee in de eerste helft van 1993.

Luitenant-kolonel Cammaert

Ik wil mijn verhaal houden aan de hand van de volgende punten. Een inleiding, de voorbereiding, de problemen bij aankomst in onze tactical area of responsibility, de opdracht, mandaat, command and control, incidenten, discipline en lessons learned.

Ik was commandant van het Nederlandse bataljon in Cambodja gedurende de periode van december 1992 tot juni 1993. Het land Cambodja verdeeld in een aantal sectoren en wij hadden als Nederlands bataljon sector 1. Er waren 12 bataljons in deze operatie, 10 sectoren; deze

12 bataljons hadden een uiterst interessante tijd om deze operatie samen tot een goed einde te brengen. Buurland Thailand heeft in deze operatie een aantal interessante aspecten met zich mee gebracht. Namelijk het feit dat de toegankelijkheid lastig was vanwege het mijnenprobleem. Het feit dat de Rode Khmer niet echt welgevallig was ons in het land toe te laten, het land een geweldige handelspartner was van Thailand en het feit dat in onze sector vier van de facties aanwezig waren. Alle vier de facties waren er vertegenwoordigd en dat is uniek want dat was in geen enkele sector het geval; dus ook de Rode Khmer. De sector is uniek omdat een zogenaamde *liberated zone* had. D.w.z. dat de Vietnamese en de regeringstroepen werden teruggedwongen in 1981 uit het gedeelte van de sector door de drie andere facties incl. de Rode Khmer en zo ontstond er een soort pocket waar geen invloed van de State of Cambodia aanwezig was. De warlords geerden daar.

Hoe hebben we ons op deze operatie voorbereid? Een van de punten die daarbij aan de orde was was junior leadership. Dit is door kolonel De Boer ook al even aangehaald.

Het tweede punt bij de voorbereiding waar we onze nadruk op legden waren de rules of engagement. De gele kaart met de orders voor opening fire. Waarom waren de rules of engagement in de voorbereidingsperiode zo belangrijk? Omdat we de omschakeling te werk moesten stellen van training for war wat we normaliter doen, naar het met beheerst geweld omgaan van onze vuurwapens. Die klik moesten de mannen kunnen maken. Iedereen droeg die gele kaart altijd in de linkerbovenzak om te zorgen dat we het nooit zouden vergeten als het op het moment aankwam. Het derde heel belangrijke punt was *unit cohesion*, de groepsbinding. Weten wie er voor je loopt, wie er achter je loopt, wie er bij je is, wie met je slaapt. Constant weten van dit zijn mijn buddies, hier moet ik het mee doen, dit is mijn bataljon, dit mijn peloton, dit is mijn compagnie. En met de hoeveelheid overplaatsingen die ongetwijfeld bij het krijgsmacht-onderdeel waar u vandaan komt ook het geval is, is dat wel eens lastig en heb je enige tijd nodig om die groepsbinding tot stand te brengen. Wij zijn met een gedeelte van onze training begonnen in de Alpen, op een hoog plateau; dat was nog in redelijk weer en we hebben het afgesloten in Schotland waar het wat lastiger was, maar daar werd groepsbinding tot stand gebracht en hebben we een goede voorbereidingsperiode kunnen afsluiten. We kwamen aan in Cambodja en werden geconfronteerd met een aantal problemen. Een van de problemen was dat we een andere sector kregen toegewezen. Die verandering van sector betekende dat

we van 6 locaties moesten omschakelen naar 19 locaties. Het bataljon spreidde zich uit over deze provincie die ongeveer 35 minuten vliegen van noord naar zuid en ongeveer 40 minuten vliegen was van west naar oost.

Wij hebben ons uitgespreid over 19 locaties. De inrichting van deze locaties, accommodatie die niet aanwezig was plus het inrichten van schuilmogelijkheden. Op het moment dat we aankwamen moesten we een van de compagnieslocaties ontmantelen van het vorige bataljon en we waren er nog niet mee begonnen of twee dagen lang lagen we onder mortier- en artillerievuur. Tegelijkertijd begonnen we met de security van registration sights in het kader van de verkiezingen. Het kostte een hoop mankracht om deze security te bewerkstelligen.

De slechte infrastructuur. Wegen waren slecht of niet begaanbaar. De mijnendreiging die voortdurend aanwezig was; men kon geen pas van een weg of een pad of er was een risico op het mijnengevaar.

En dan als laatste het voortdurend wapengebruik en het wapenbezit van de normale bevolking. Burgers, alle facties, milities, iedereen heeft een wapen en iedereen heeft munitie. Welnu, wat was de opdracht? Als eerste moet ik dan zeggen dat het beleid van Untac was gebaseerd op twee sporen. Het eerste was disarmament en cantonnement van de vier facties. Alle vier de facties moesten hun wapens inleveren en moesten zich kantonneren; het tweede spoor was de voorbereiding op de verkiezing. U heeft gehoord of ongetwijfeld in de kranten gelezen dat een van deze twee sporen mislukte en dat was die van kantonnering en disarmament. Toen we aankwamen werd er ogenblikkelijk gezegd „jullie gaan door op het verkiezingsspoor”. Welke twee opdrachten hadden we. De eerste opdracht die we kregen was *to create a secure environment for the preparation for execution of the elections*. Al vrij snel kwam daar de volgende opdracht achteraan: *to provide the security for the election teams*. Hiermee gingen we aan de gang maar voordat we dat konden moet ik u even zeggen wat we voor mandaat hadden meegekregen. U hoort vaak spreken over het mandaat, wat is dan dat mandaat precies, daar zijn wat spraakverwarringen over. Wat wij eronder verstonden was een politiek document dat het doel beschrijft, de taken, de bevoegdheden, de beperkingen, alsmede de samenstelling en organisatie van een vredesmacht. In feite is het een politiek compromis tussen de partijen die aanwezig zijn bij het conflict en de regeringen van de diverse landen die troepen leveren aan het conflict. Als het mandaat duidelijk omschreven is zijn er minder problemen en zijn de regeringen ook minder bereid hun soevereiniteit op

te eisen. Zodra het mandaat te vaag is of er ontstaat een verandering dan moeten de regeringen opnieuw geconsulteerd worden of men akkoord gaat etc. Wij vonden dat het mandaat bij Untac wat te strak was. Waarom? We hadden als militairen geen *powers of arrest*, men kon elkaar vermoorden waar je bij stond, je kon in feite aan het arresteren van de dader niets doen, tenzij je de State of Cambodia Police bij je had. We hadden geen officiële toestemming illegale wapens te confisqueren roadblocks te doorzoeken etc. Officieel moest dat allemaal in samenspraak met de State of Cambodia Police.

Dan kom ik op command and control. De dislocatie van de eenheden voor command and control natuurlijk niet zo eenvoudig. Gelukkig had ik als bataljonscommandant de beschikking over vier Alouette-helikopters die een geschenk uit de hemel waren. Niet alleen vanwege mediac redenen maar juist voor de command and control. Gemiddeld zat ik anderhalf tot twee uur per dag in een helikopter om elke keer van locatie naar locatie te vliegen om bij de mannen te kijken. Command and control, kolonel De Boer opperde het al even, hij noemde het *Auftrags-taktik*, ik zal het direct of control noemen, dat is de Engelse vertaling van *Auftragstaktik*, een concept dat al enige jaren bij het Korps Mariniers wordt gebruikt. De commandant geeft in zijn orders zijn intentie aan en zijn ondercommandanten dienen ervoor te zorgen dat die wordt uitgevoerd. Je vertelt als commandant wat er moet gebeuren maar je vertelt niet hoe het moet gebeuren, want dat is ter beoordeling van de subcommandanten. Veelal zijn er geen mogelijkheden voor contact, de radio's zijn bv. kapot en de subcommandant moet op dat moment de beslissing nemen. Hij kan niet wachten totdat hij orders krijgt dus hij moet de beslissing nemen met de intentie van de commandant in het achterhoofd. De Engelsen zeggen ook wel eens *it is better to be punished for doing something wrong than for doing nothing at all* en dat beweest Cambodja maar al te goed. Het vereist, zoals kolonel De Boer ook al zei, vertrouwen in elkaar en zelfvertrouwen van het personeel.

Een van de punten die bij command and control en bij het leiding geven nog aan de orde kwamen is een stuk informatie. Bij onze voorbereidingen hebben we het personeel altijd gezegd „leer leven met onzekerheid”. Dat is gemakkelijk gezegd, maar we vinden dat zelf ook niet altijd even prettig. Maar je moet natuurlijk trachten zoveel mogelijk van deze onzekerheid weg te nemen door het personeel zoveel mogelijk te informeren. Het personeel wil ook horen als het rottig is of als er een moeilijke opdracht voor de poort staat. Als je het achterhoudt nemen ze je dat altijd kwalijk. Beter te zeggen „lui het wordt

rottig, het wordt moeilijk, dan kunnen jullie je daar tenminste mentaal op instellen" dan te verdoezelen. Incidenten. We hebben een aantal incidenten gehad en daar komt de gele kaart weer boven water. Er zijn vele momenten geweest waarop jonge patrouillecommandanten werden geconfronteerd met situaties waar ze deze kaart moesten toepassen. Ze moesten deze kaart van onder tot boven en van links naar rechts kennen. We hadden ongeveer een gemiddelde van 145 voet- en mobile patrols per week: daarvan waren er vele overdag en vele waren er ook 's nachts. Met name de *night vision goggles* wel bekend uit helikopters, waren daarbij van groot belang. Er liepen altijd twee lui voorop met night vision goggles om te zien of men niet in een hinderlaag zou lopen. Dan krijg je situaties dat een patrouillecommandant met acht man wordt besteld voor veertig man aan tegenstander. Het doet er niet toe wat voor tegenstander, het is gewoon tegenstand want ze vuren in de grond, ze hebben een borrel op maar zijn allemaal tot de tanden toe bewapend. De patrouillecommandant moet op dat moment de beslissing nemen wat te doen. In de meeste gevallen nam hij de juiste beslissing. Of hij riep versterking om te zorgen dat hij toch numeriek in de meerderheid kwam of hij zette de *withdraw* in en ging naar de baas van deze lui met het verzoek er wat aan te doen. Het is elke keer een afweging van risico's.

Toen we dichterbij de verkiezingen kwamen werd de houding van m.n. de Rode Khmer steeds agressiever. Ze zaten in een forum wat we de *mixed military working group* noemden, waar ik dan als sectorcommandant voorzitter van was. Op een gegeven moment trokken ze zich daaruit terug en werd er landelijk aangegeven dat ze niet meer wilden praten, want de verkiezingen mochten niet doorgaan etc.

Je kon merken dat deze agressieve houding ook duidelijk spanning gaf bij het personeel. Het combinatiepunt kwam toen we eerst een handgranaataanval hadden op een van de kampen waar wij een zwaar gewonde moesten betreuen en vervolgens een hinderlaag hadden waar een konvooi met een landrover in reed. Deze landrover werd getroffen door een Russische RPG-7 raket, gelukkig rechts achterin. Er zaten vier lui in het bakkie met een mounted mitrailleur MAG: alle vier werden ze uiteraard direct uitgeschakeld. De man die rechts naast de bestuurder zat werd vrij zwaar gewond en is dat nog steeds. Hij kon nog een keer terug vuren maar daarmee was het spel uit. De rest van het konvooi werd model in een hinderlaag vanuit het terrein beschoten en bij deze hinderlaag viel een aantal slachtoffers te betreuen. Een Japanner die in het konvooi zat werd dodelijk getroffen en vijf mariniers werden zwaar gewond.

Wat is de impact van deze incidenten op het personeel? Hoe gaat het personeel daarmee om? De spanning, zoals ik zei, nam toe en wij hadden bij deze operatie geen psychologen of andere specialisten meegenomen. Zij waren wel op afroep beschikbaar. We hebben er specifiek voor gekozen om ze niet mee te nemen want u kunt allen uit de literatuur lezen, het eerste waar de trauma's en de verwerking van dit soort incidenten wordt afgewassen is bij de eenheid zelf. Een goede patrouille-order, een goede briefing en een hele goede langdurige debriefing. De patrouille komt terug en bespreekt daarna wat is fout gegaan en wat is goed gegaan. Om een voorbeeld te noemen. Een patrouille is in een moeilijke situatie geraakt. Er ligt een gouvernementssoldaat op de grond en hij schiet vanaf 10 meter op onze patrouillecommandant. De man had zo'n gigantisch stuk in zijn giechel en schoot mis maar schoot toch zeker 5 á 6 patronen af op de patrouillecommandant.

Deze situatie had zich al enigszins opgebouwd. Hij kwam er gelukkig goed af want er waren drie lui die bovenop die vent doken. Tijdens de briefing is dus heel duidelijk aan de orde geweest of we nu te laat waren met zelf het vuur openen of hadden we deze vent inderdaad eerder buiten gevecht moeten stellen. Dat de sergeant er nog is, is een Godswonder maar hadden we het ons zelf vergeven als de man wel raak had geschoten en we het ons zelf moesten verwijten dat we te laat het vuur hadden geopend op deze soldaat. Het zijn allemaal zaken die hierbij meespelen. U ziet hier aan de rechterkant een Rode-Khmer-generaal. Die biedt mij een petitie aan; dit was vlak voor de verkiezingen waarin zij eisten dat de verkiezingen moesten worden stopgezet. Naast hem staat de notoire generaal Prumsoe. We noemden hem de eenarmige bandiet, want hij had ook maar een arm. Wij wisten dat hij degene was die opdracht had gegeven tot de hinderlaag. Hij was berucht om zijn praktijken in de Poll-Potperiode. Je zit dan tegenover deze lui een aantal dagen nadat het incident heeft plaats gevonden. Je hebt daar een dode betreurd en een aantal van jouw eigen mariniers is zwaar gewond. Het zijn de spanningen die je dan zelf als onderhandelaar of als bataljonscommandant op dat moment hebt en je ziet zo'n vent daar zitten. Het liefst zou je over de tafel springen en hem bij de strot pakken maar goed, het RTL-journaal en Pauline Broekema van het NOS-journaal zaten aan de andere kant van de tafel dus dat was wat „embarassing" geweest. Maar ik kan u verzekeren dat het niet het meest plezierige moment was.

Over incidenten wil ik u nog een ding zeggen. Onze bewapening bestond uit ons persoonlijk wapen, het geweer FAL. En de geleidelijkheid

waarmee het toenam was de mitrailleur MAG op de voertuigen. Naar gelang de situatie duurde en de spanning toenam vroeg het personeel om meer bewapening zoals handgranaten, de anti-tank- en de anti-personeelsraketten omdat dat hen een gevoel van veiligheid gaf. Maar u weet allen dat zodra we met de operaties waren begonnen we een geladen wapen hadden en een stuk verder een doorgeladen wapen en het brengt allemaal extra risico voor het personeel met zich mee. Er hoeft maar iets te gebeuren en het schot gaat af. Als je lui handgranaten geeft (op een gegeven moment was de situatie zodanig dat we ze moesten geven, omdat de dreiging toenam) dan zie je gebeuren dat de handgranaat in de broekzak zit of hij ligt in het dashboard van je voertuig. Op dat moment denk je: „hadden we ze maar niet in het voertuig laten liggen.” Als je dit soort spullen meegeeft betekent dat extra risico voor het personeel.

Lessons learned, daarmee wil ik afsluiten. Basic military training, een harde militaire training, dat is de beste basis. Veel moeilijke situaties waarin het personeel zelf gedwongen wordt in kleine groepen te opereren en beslissingen te nemen; daar bovenop komt dan de VN-sanctie. Junior leadership en logistiek daarover kunnen we misschien discussiëren.

Luitenant-kolonel Berlijn

Waar ga ik het met u over hebben? Ik zal wat gaan zeggen over de chronologie, wat feiten van wat er precies is gebeurd. Ik zal heel kort een beetje statistiek te voorschijn toveren, iets vertellen over het reilen en zeilen van het detachement en iets over de dagelijkse operaties.

De aanleiding, het is al een paar keer gezegd, de muur die viel, de minister van defensie die vond dat zijn krijgsmacht meer mobiel moest worden en het concept van de RF's dat leorden wij allen kennen. De luchtmacht zelf heeft zich gerealliseerd dat zij ook wel eens een keer gevraagd zou kunnen worden voor dat soort taken en heeft besloten een contingency plan (cop) F16 te maken, dus een groot boekwerk; als we geen tijd zouden hebben om er snel op tilt te moeten gaan, hadden we in ieder geval iets om op terug te kunnen vallen. Dat heeft overigens op Twente ertoe geleid dat men doelstructies is gaan schrijven om een aansluiting te vinden bij dat cop. We hebben vervolgens op Twente zelf (nu praat ik over eind 1992) een projectteam opgericht met een aantal mensen die deze doelstructies van de verschillende diensten van dat veld bij elkaar zouden brengen en coördineren. We hebben gezegd: „als je een goed plan hebt

dan moet je nooit te bang zijn dat te bemoenen”. Je moet dat proberen en alleen dan zul je zien of een plan echt goed is of niet. Dus wij zouden met zijn allen begin dit jaar de oefening *Animal Jump* gaan doen en dat hield in dat we zouden verplaatsen naar vliegbasis Gilze-Rijen om daarmee een out-of-area-idee te krijgen. In de tussentijd viel Joegoslavië uiteen; de VN besloot resolutie 816 aan te nemen. Dit hield in dat het luchtruim boven Bosnië Herzegovina zou worden ontzegd. De vijand zou dus geen gebruik mogen maken van dat luchtruim. Daarmee hopen we dat we het conflict wat zouden kunnen stabiliseren. U kunt zich voorstellen dat als het luchtruim ook nog gebruikt zou gaan worden door vijandelijke Migs, het verder zou escaleren. Wij moesten in ieder geval op Twente die oefening afgelasten, want dat ging allemaal te veel door elkaar lopen. Het heeft werkelijk een dag gescheeld of die oefening zou wel zijn doorgegaan. De minister bood de F-16's aan om die VN-resolutie te helpen uitvoeren. De opdracht was: „ga in ieder geval de crisis daar beheersen”; dat is leuk, maar je zult het wel militair moeten invullen natuurlijk.

Heel kort over de chronologie. Op 3 april kregen we de opdracht te verplaatsen. Wij hebben toen een dag later team 1 uitgezonden. Team 1 bestond uit mensen die naar Villafranca moesten gaan. Noord-Italië, om daar te gaan kijken; het zijn allemaal NAVO-standaardbases maar de ene basis is toch heel anders standaard dan de andere. Drie dagen later, 7 april, hebben we dan het eerste grote deel van het detachement weggestuurd, team 2, en die moesten kwartier gaan maken en alvast beginnen met opereren. Het transport en het luchttransport arriveerden intussen en we begonnen op Villafranca met het opbouwen op 7 april. Twee dagen later hebben de eerste trainingsoefeningen plaatsgevonden, dus toen waren we al in staat te opereren. Pas op 12 april na het paasweekend hebben de VN toen uiteindelijk besloten om *Deny Flight* van start te laten gaan. Toen hebben we daarvoor autorisatie gekregen. Sillant detail was wellicht dat de KLu-F16's als eersten de grens over gingen. Op 13 april arriveerde de rest van het detachement en op dat moment waren we met ca. 320-350 mannen/vrouwen.

De statistiek. Deze operatie voor Villafranca hield in dat we 530 ton aan vracht nodig hadden, zowel over de weg als een deel door de lucht. Maar dat is alleen voor deze operatie van toepassing geweest, een andere operatie naar een ander veld ziet er weer heel anders uit. Zo'n 11 C-130 vluchten, 10 F-27 vluchten hadden we nodig. 86 containers zijn vervoerd met diepladers en 78 voertuigen. U moet daarbij denken aan Cosa's, Combi's, Lamy's, etc. Ik heb ge-

zegd dat het detachement uit 350 mannen en vrouwen bestond; naarmate de operatie vorderde hebben we dat iets kunnen terugbrengen. Dat bestond uiteraard niet alleen uit vliegers maar je hebt *mission support personnel*, dus intelmensen, navigatiespecialisten, logistiek personeel voor het 1e en 2e niveau-onderhoud. Op Villafranca hadden we eigen bewaking nodig, omdat de Italiaanse gastheren dat niveau van bewaking dat wij nodig achtten niet konden garanderen. Koks, sport, welzijnszorg, aspecten die belangrijker worden naarmate je langer weg bent; dat zal een open deur zijn, maar het is wel weer iets waar we tegen aan liepen. Veldpost en marechaussee hebben erg goed werk voor ons verricht. Het was een vrij groot detachement, maar dat had alles te maken met het feit dat Villafranca het oudste vliegveld was dat de Italianen hadden en daar moesten we dus vanuit opereren. Als we naar een Amerikaans veld waren gegaan zoals bv. Aviano in het noorden van Italië, dan heb je alles en hoef je zelf niets mee te nemen.

Wat moest er allemaal gebeuren op Villafranca. We moesten werkplekken hebben van waaruit je kon werken. Vliegers moesten een ruimte hebben waar ze hun planning konden doen, maar ook het logistieke personeel heeft natuurlijk werkplekken nodig; ze moesten hun systemen kunnen testen etc.

Verbindingen moesten worden gerealiseerd, telefoons moesten worden aangelegd. Een veldhospitaal moest worden ingericht en last but not least, als je dat dan allemaal doet, dan zal je ook procedures moeten ontwerpen zodat het personeel weet hoe je daar allemaal mee werkt en de Italianen moeten op de hoogte zijn van wat je allemaal doet. Ik heb dat altijd zo gevoeld als een fabriekje. In Nederland plug je alles uit, je stopt het in een doos en je neemt het mee naar Italië. Vervolgens sluit je daar opnieuw de fabriek aan en dat heeft werkelijk zoveel aspecten in zich, zoals ik probeer weer te geven.

Dagelijkse operaties. Ik heb het nog steeds alleen over *Deny Flight*. Drie uur van te voren kwamen de vliegers in de bunker en gingen plannen, kregen hun intelgegevens, van o.a. Unprofcor. Survival equipment werd omgedaan, ca. 30 minuten vliegen naar Bosnië, waar contact werd gemaakt met de Awacs-vliegtuigen waarvan er altijd eentje boven Hongarije vloog en de andere boven de Adriatische Zee. Vlak voordat we Bosnië binnen gingen hadden we bepaalde procedures om ons te identificeren. Boven Bosnië aangekomen werd er gepatrouilleerd, uit veiligheidsoverwegingen steeds met z'n tweeën. Vervolgens keerde je terug naar de Adriatische Zee om daar 10 minuten bij te tanken, weer terug boven Bosnië, een uur patrouilleren en weer te-

rug naar de tanker om brandstof in te nemen, weer terug naar Bosnië en vervolgens als je geluk had heel hard en heel hoog terug naar huis. Dan duurde zo'n vlucht vier uur. Als de *relief*, de aflossing niet kwam dan zat je wel eens langer en dan waren die vluchten erg lang. Belangrijk is dat u zich realiseert dat dat ook 's nachts gebeurde en met name het aspect van het 's nachts bijtanken is iets wat nieuw was voor de luchtmacht en wat best een hoop concentratie vraagt van de vliegers en wat de mensen niet zozeer fysiek belast maar wel geestelijk. Overigens niet in die mate dat men het niet aan zou kunnen, maar het is iets waarmee je rekening moet houden.

Nog wat meer statistiek. De *assets* die aanwezig waren, o.a. Mirages 2000 van de Fransen, F-16's van de Nederlanders en van de Turken, Tornado's van de Engelsen, F-15-c's van de Amerikanen, F-18's van de Navy, etc. van de sorties die gevlogen zijn boven Bosnië. De Nederlandse inbreng steekt helemaal niet slecht af bij de anderen. De enigen die ons overtroffen hebben waren de Amerikanen; zij hebben iets meer gevlogen.

Op 22 juni kwam er een nieuwe opdracht bij en dat hield in VN-resolutie 836 mee te helpen uitvoeren. Als de VN erom zou vragen zouden zij luchtsteun krijgen van de luchtmacht. Daarvoor hebben wij vliegtuigen met bommen boven Bosnië laten vliegen en *forward air controllers* van de luchtmobiele brigade in Bosnië gebracht. Dat hebben wij niet gedaan, maar we hebben er dankbaar gebruik van gemaakt. De mensen waren erg goed opgeleid en we hebben wat vliegers van Volkell, die op dat moment een speciaal oefenprogramma hadden afgewerkt, ook in het detachement gebracht. Die operaties werden als volgt uitgevoerd. De vliegers kwamen boven Bosnië, maakten contact met de *forward air controller* op de grond en op dat moment begon die *forward air controller* de ogen van die vlieger op het doel te praten. Dat is veelvuldig beoefend en ik ben ervan overtuigd dat die procedure goed heeft gewerkt.

Op 7 oktober zijn we teruggekomen. We hadden toen ca. 4300 uur gevlogen waarvan 1000 sorties boven Bosnië en ca. 700 extra trainingsvluchten. Want ook dat aspect heb ik al meer gehoord; de basisvaardigheden zal je moeten blijven onderhouden met de mensen.

Wat is nu het effect geweest? We hebben een hoop *intercepts* uitgevoerd; helikopters, maar dat waren altijd witte helikopters met een groot rood kruis. De generaals in 5 ATAF, op dat moment ons operationele hoofdkwartier, hebben nooit de stap durven nemen om zo'n eventueel medivac helikopter zoals het er voor ons uitzag,

uit de lucht te halen. Want stel nou dat daar toch burgers in hadden gezeten, dan had de hele operatie toch wel in een heel slecht daglicht gestaan en had de hele militaire inbreng op dat moment ter discussie gestaan. Maar wat we in ieder geval wel hebben bereikt, daarvan ben ik overtuigd, dat het luchtruim nooit gebruikt is geweest door vijandelijke fighters en die waren er wel degelijk. Er waren Migs 21 en 29; die hebben veel gevlogen boven Servië maar zijn nooit boven Bosnië geweest. Ik denk dat daarmee het conflict in ieder geval gestabiliseerd is geweest, gecontroleerd. Ik vond het, en met mij alle anderen, natuurlijk moeilijk om me hiermee tevreden te moeten stellen als ik 's avonds naar het nieuws keek en de ellende nog dagelijks voorgeschiedt kreeg. Maar ik denk wel dat we realistisch moeten zijn en dat we in ieder geval een bijdrage hebben geleverd. Het luchtruim is niet gebruikt door de vijand en dat was „good enough” voor de luchtmacht. Ik denk dus dat we inderdaad de crisisbeheersingsopdracht uiteindelijk hebben moeten vertalen in het indammen van het conflict. Het is niet overgespoeld naar Servië, Kosovo of Montenegro, etc.

Ik wil u een stukje voorlezen van een brief van een luchtmachtmajoor die in Bosnië zat als UNMO-waarnemer. Hij zegt:

Als UNMO opereren we hier vanuit het kampement van een vooruitgeschoven Spaanse infanteriecompagnie. Jablanica wordt dagelijks door Bosnische Kroaten beschoten. Vlak nadat er weer een granaat in ons kamp landde, vlogen er twee F-16's laag over. Het schieten stopte. Dat het Nederlandse F-16's waren hoorde ik van een

Spaans team. Dat de partijen met schieten stoppen als er iets overkomen gebeurt wel meer. Dat heb ik o.a. in Mostar meegemaakt, maar deze keer kwam het bijzonder goed uit.

Bij deze compagnie van het Spaanse legioen kon de KLu een dagje niet meer stuk. Zij zijn door de beschietingen o.a. al 18 man kwijt geraakt. U kunt zich voorstellen dat als op dat moment de UN besloten had om dit wat serieuzer aan te pakken, althans ook daadwerkelijk de luchtsteun zou aan vragen, dat de F-16's in plaats van alleen maar laag over te vliegen ook heel goed hun bommenlast daar hadden kunnen gebruiken.

Het was een klein stukje feedback dat wij kregen en dat was bijzonder leuk om te horen.

Ik wil stoppen door niet alle lessons learned op te ratelen want er zijn veel lessons learned die belangrijk zijn voor de luchtmacht zelf. We hebben natuurlijk veel zaken geleerd die beter kunnen, efficiënter, maar er is een lesson learned die ik vanavond al heb gehoord in het kader van Auftragstaktik en dat is iets dat mij aanspreekt. Ik denk dat als je als organisatie besluit aan zo'n operatie mee te doen je maar beter je mensen goed kan hebben opgeleid en de mensen die je uitstuurt moet kunnen vertrouwen om bepaalde verantwoordelijkheden goed uit te voeren. Dat het altijd anders is, is een open deur die ik graag nog een keer intrap. Dat cop F-16, dat hele grote plan dat we geschreven hadden, daar hebben we uiteindelijk veel van kunnen gebruiken, maar ook heel veel dingen niet. De situatie is altijd anders en je zal de mensen die ter plekke aanwezig zijn moeten kunnen vertrouwen.