Visie op zeestrijdkrachten

MARINEBLAD

KVMO
1883 | 2026



Alliance Maritime Strategy

Nederland moet scherp aan de wind varen

Verankering van de Arctische regio

Breekt de NAVO met het verleden?

Lees ook:
Veiligheidsrisico in de Rode Zee

Handelsbescherming van toen

Moermansk-konvooi 'was de hel'

1
2026
JAARGANG 136

SeapowerSymposium

Savethedate

15.04.2026

Van Ghentkazerne, Rotterdam

KVMO

www.kvmo.nl



Foto: J. Dijkstra | Mediacentrum Defensie



The Near, The Rear and The Far

Een maritiem-strategische reis langs de belangrijkste operatiegebieden



Foto: P. Yabut | Shutterstock

■ Net zoals woorden pijn en verdriet kunnen leveren, kunnen woorden ook hoop en perspectief geven



Roerige start

Weinigen zullen ontkennen dat 2026 een roerige start heeft gehad. Het begon met het van bed lichten van de president en dictator van Venezuela door de Verenigde Staten. Snel gevolgd door een dreigende 'hostile takeover' van Groenland. Daarna in een Zwitsers skioord gesust met woorden van de secretaris-generaal van het militaire bondgenootschap dat ons bijna 80 jaar veilig heeft gehouden. Een bondgenootschap dat onder druk staat. Allereerst vanwege het handelen van diens grootste partner. Een partner die wij jarenlang hebben vertrouwd haar enorme militaire macht in te zetten voor de internationale rechtsorde.

Die tijd is voorbij. In hun recent geüpdatete National Defense Strategy staat klip en klaar dat de VS zich volledig storten op het Westelijk Halfrond en dat wij in Europa onze eigen boontjes moeten doppen. 'America First, Europe on your own.' Wat we eigenlijk al jaren wisten is nu met inkt aan het papier toevertrouwd.

Afgelopen weekeinde werd dat laatste restje vertrouwen nog verder beschadigd. De opperbevelhebber van het enige land dat ooit Artikel 5 heeft ingeroepen, bagatelliseert op grove wijze de inzet van bondgenootschappelijke troepen in Afghanistan. Dat geeft pijn en verdriet aan nabestaanden en kameraden. En doet onrecht aan alle inzet van Nederlandse en bondgenootschappelijke militairen.

Het zit niet in mijn aard een onheilsprofeet te zijn. Ondanks mijn gedachte dat wij de komende maanden en jaren vaker geconfronteerd zullen worden met onrecht, schetst de premier van Canada een lonkend perspectief. Namelijk een van op waarden gebaseerd realisme. Wanneer middelgrote machten samenwerken, kunnen zij voldoende tegengewicht bieden aan grootmachten en hegemonen. Net zoals woorden pijn en verdriet kunnen leveren, kunnen woorden ook hoop en perspectief geven. Dat de tijden veranderen is evident. Wat wij niet weten, is welke kant het op verandert. Het lijkt de kant op te gaan waar kracht gelijk staat aan macht. Met het perspectief dat Mark Carney schetst, is een andere uitkomst nog steeds mogelijk. Misschien wel één van de grootste woordkunstenaars verwoordde dat op een manier dat het meer dan zestig jaar later nog steeds naklinkt.

'Come writers and critics who prophesize with your pen
And keep your eyes wide, the chance won't come again
And don't speak too soon, for the wheel's still in spin
And there's no tellin' who that it's namin'
For the loser now will be later to win
For the times, they are a-changin'

KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Voorzitter KVMO

Inhoud



08

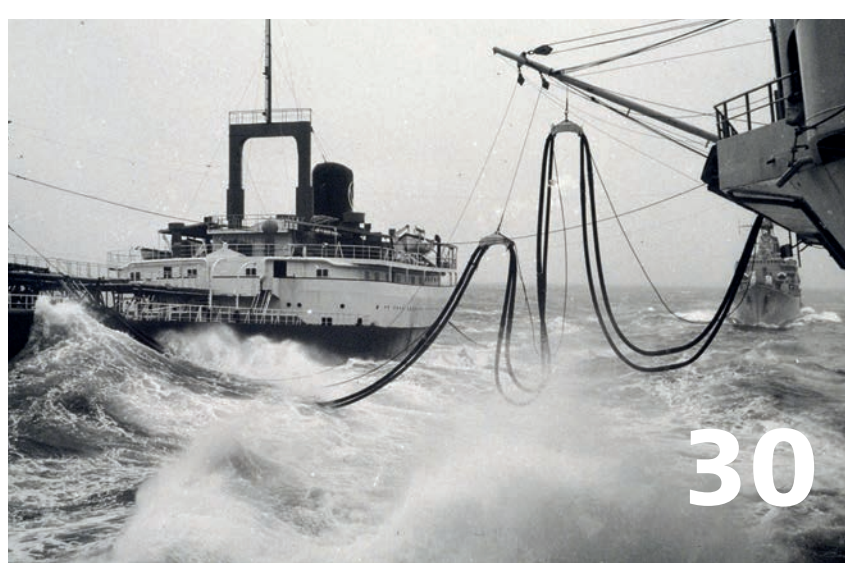

26


40


47


16

Op de cover:
De Noordelijke Atlantic en het Arctische gebied zijn in toenemende mate spil van internationale veiligheidspolitiek. In 2025 voerde de Koninklijke Marine het commando over NAVO vlootverband SNMG1, dat in de noordelijke regio gehoor geeft aan *maritime presence*.
(foto: Mediacentrum Defensie)


30

08 **Navigeren in een turbulent tijdsgewricht**
Roy de Ruiter, Anne Runhaar & Anselm van der Peet

De maritieme veiligheidsomgeving ondergaat al enige tijd een behoorlijke transformatie. Met de publicatie van de nieuwe Alliance Maritime Strategy in oktober 2025 heeft de NAVO een ambitieus antwoord geformuleerd op de huidige uitdagingen. Drie experts analyseren deze nieuwe strategie.

16 **Navigating security in high-risk waters**
Santiago José del Castillo

Since the summer of 2024, Suez transits have been reduced to less than 60% of their average capacity. Meanwhile, Houthis evolving into a permanent maritime actor remains a grave concern for the international community. How is the Red Sea crisis shaping the Dutch maritime trade?

26 **Defensieattaché voor West-Afrika**
Idzerd van Eysinga

Terugkijkend op de afgelopen vier en een half jaar had KTZ Idzerd van Eysinga, defensieattaché voor Senegal, Ivoorkust, Ghana, Benin, Nigeria en Mauritanië, niet verwacht dat de ontwikkelingen in de regio West-Afrika zó interessant en dynamisch zouden zijn.

30 **Handelsbescherming, 1935-1991**
Matthijs Ooms

Op basis van welke theoretische inzichten, historische ervaringen en bondgenootschappelijke invloeden ontwikkelde de Nederlandse handelsbescherming zich? De boodschap van dit promotieonderzoek is er vooral een van urgentie.

40 **George Alan Forbes en konvooi PQ-16**
Anne Beckers

Recent kreeg de Brits-Amerikaanse George Alan Forbes de De Ruytermedaille opgespeld. Deze wordt uitgereikt aan zeelieden, die zich verdienstelijk maakten voor de Nederlandse scheepvaart. Forbes ontving de medaille voor zijn inzet in de geallieerde konvooien, waaronder PQ-16.

EN VERDER

04 Voorwoord voorzitter KVMO
24 Gastcolumn Caecilia van Peski
38 Cartoon
39 Column Jörg Noll
45 Op de radar van...
46 Signalementen
47 Verenigingsnieuws

Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

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

Colofon

ISSN: 0025-3340

Hoofdredactie:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
C.B. Naafs

Eindredactie
C.B. Naafs

Artikelencommissie
KTZ Y.A. van Beusekom, drs. A.A. Bon, LTZ1 (TD) ir. J.M.T. Bongartz, KTZ (LD) mr. dr. M.D. Fink, KLTZ (TD) dr. ir. W.L. van Norden EMSD, dr. A.J. van der Peet

Medewerkers:
dr. J.E. Noll,
KLTZ (TD) b.d. H. Boomstra (cartoon)

Adres redactie
Koninginnegracht 19
2514 AB Den Haag
Tel. 070-383 95 04

marineblad@kvmo.nl
www.marineblad.nl

Vormgeving
www.frankdewit.nl

Drukwerk
Wilco
Vanadiumweg 8
3812 PZ Amersfoort

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

Advertenties
SalesPress
T: 088-8292827
E: info@salespress.nl
I: www.salespress.nl
Profileren in de vorm van publiceren en participeren kan niet automatisch de voorkeur bij werving inhouden.

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

Adreswijziging
Zo tijdig mogelijk schriftelijk doorgeven aan:
info@kvmo.nl

Navigeren in een turbulent tijdsgewricht

NAVO's nieuwe Alliance Maritime Strategy

De maritieme veiligheidsomgeving ondergaat al enige tijd een behoorlijke transformatie. Met de publicatie van de nieuwe Alliance Maritime Strategy[1] in oktober 2025 heeft de NAVO een ambitieus antwoord geformuleerd op de groeiende dreiging van Rusland, de assertiviteit van China en de wereldwijde kwetsbaarheid van onze vitale infrastructuur op zee. Het document ademt urgentie en zet in op afschrikking, verdediging en (hoog-) technologische innovatie.

→ Blik op de Zweedse korvet HSwMS *Helsinborg* vanaf de brug van Zr.Ms. *Van Amstel* (Foto: Mediacentrum Defensie)



Toch staat deze strategie niet op zichzelf. De inkt was nauwelijks droog toen de Amerikaanse National Security Strategy van december 2025 Europese hoofden deed draaien. De transactionele 'America First'-retoriek van de regering-Trump en de hernieuwde belangstelling voor Groenland dwingen Europa tot een precaire balanceeract: hoe houden we de onmisbare Amerikaanse bondgenoot binnenboord, terwijl we tegelijkertijd bouwen aan noodzakelijke Europese autonomie?

Dit artikel ontleedt de nieuwe AMS vanuit drie invalshoeken. KTZ Roy de Ruiter opent met een analyse van de strategische context. Hij stelt de vraag wat de AMS waard is in een klimaat van trans-Atlantisch wantrouwen en betoogt dat Nederland en de marine 'scherp aan de wind' moeten varen om zowel de NAVO te versterken als eigen prioriteiten te bewaken. Anne Runhaar kijkt naar de Noordflank. Zij beschrijft hoe de AMS de Arctische regio officieel verankert in het strategisch denken, maar waarschuwt dat politieke spanningen – zoals de Amerikaanse focus op Groenland – de effectiviteit van deze koers kunnen ondermijnen. Anselm van der Peet trekt parallellen met de jaren '70 en '80 en laat zien hoe eerdere maritieme concepten zoals de Brosio-studie en CONMAROPS aantoonden dat Europese paraatheid, juist in tijden van onzekerheid, de weg naar een effectieve afschrikking op zee kan zijn.

Kortom, heeft de NAVO een duidelijke maritieme koers uitgezet?

LEES VERDER →

Scherp aan de wind varen

De Alliance Maritime Strategy (AMS) is een gedegen document, maar kan niet los kan worden gezien van de Amerikaanse veiligheidsstrategie – en de daarvan afgeleide defensiestrategie – van de regering Trump. De National Security Strategy (NSS) van 4 december 2025 sloeg in als een bom. Het bevestigde nu ook formeel de anti-Europa retoriek van het Witte Huis. De afhankelijkheid van de VS maakt dat Europese politici behoedzaam reageerden op het document. Toch vormt het een wezenlijke breuk in de trans-Atlantische relatie, die sinds 1949 de hoeksteen van het Nederlandse veiligheidsbeleid is.



→ C-ZSK VADM Liebregs bracht in november '25 een bezoek aan het MARCOM-hoofdkwartier in Northwood, VK, waar hij gebriefd werd over operaties in NAVO's Area of Responsibility (foto: NATO)

Juist in die relatie is de Atlantische Oceaan sinds 1949 de spil tussen Europa, Canada en de Verenigde Staten. Hoewel de dreiging voor de NAVO van de Sovjet-Unie en nu Rusland vooral continentaal van aard is, vormt het maritieme domein de sleutel tot het succes op land. Zonder de aanvoer van Amerikaanse en Canadese versterkingen, voorraden en het in bedwang houden van de strategische Russische maritieme slagkracht maakt de NAVO weinig kans. Wat is in dit klimaat van wantrouwen de maritieme strategie van de NAVO nog waard?

Een nieuwe maritieme strategie

Spanningen binnen de NAVO zijn niet nieuw. Altijd was er onzekerheid of de Amerikanen Europa werkelijk te hulp zouden schieten, zeker in het geval een nucleaire escalatie. Zou Washington New York opofferen voor een Amsterdam, Berlijn, Londen of Parijs? Andersom leefden in de VS een breed gedeelde frustratie over de Europese klap-

loperij op het gebied van defensie en het voortdurend negeren van Amerikaanse verzoeken het been bij te trekken. Europa kwam er mee weg omdat de NAVO voor het Witte Huis een te belangrijk instrument is om invloed uit te oefenen op Europa. Een middel waar de regering-Trump ook regelmatig gebruik van maakt en ook erkent in de NSS.[2] De NAVO heeft dus vaker voor hetere vuren gestaan en daarom blijft de AMS van belang.

Met dit strategische document stelt de NAVO eerst nog eens goed het belang van het maritieme domein voor het bondgenootschap vast en stelt terecht dat, zeker in het navale operatiegebied, de blik 360 graden en *cross-domain* moet zijn. Hetzelfde geldt voor de noodzaak flexibel te blijven, dus niet alleen in gevechtsoperaties en afschrikking te denken, maar dat juist ook in het maritieme domein crisisbeheersing, maritieme assistentie en diplomatie van groot belang blijven. Als belangrijkste maritieme dreiging wijst de AMS naar Rusland, met haar grotendeels nog intacte Noordelijke vloot, haar hybride activiteiten en haar schaduwvloot. Daar blijft het volgens de NAVO niet bij. Maritieme dreigingen hebben een globaal karakter. De zee is met haar Sea Lines of Communication (SLOCs) een *global common*. Daarom zijn ook China, terrorisme, maritieme criminaliteit, proliferatie van technologie en de gevolgen van klimaatverandering een bedreiging voor de veiligheid en welvaart van de NAVO-lidstaten.

De prioriteiten én urgentie die de NAVO stelt om zich hiertegen te wapenen zijn het versterken van *carrier-* en *precision strike*, onderzeebootbestrijding, mijnenbestrijding en Emerging and Disruptive Technologies (EDT), zoals autonome- en kwantumsystemen. Gezien de recente ontwikkelingen en dreigingen geen grote verassingen. In combinatie met nucleaire afschrikking zijn deze capaciteiten nodig voor een geloofwaardige afschrikking en verdediging, desnoods '*tonight*' al. Daarnaast benadrukt de AMS dat alleen nieuwe of extra middelen niet genoeg zijn. Investeringen in kwantiteit, voorraden en defensie-industrie zijn daarom minstens zo belangrijk om het gevecht ook de dag erna vol te houden.

Naast investeringen moeten lidstaten evenwel meer in de praktijk gaan doen. Zorgen dat de Standing Naval Forces van de NAVO altijd volledig op sterkte zijn. Het vergroten van de maritieme *situational awareness* als antwoord op hybride activiteiten. Realistischere domein overstijgende oefeningen met aandacht voor incassering- en voortzettingsvermogen en het gebruik van EDTs moeten zorgen dat NAVO klaar is voor het gevecht.

Geopolitiek Koorddansen

Met de nieuwe maritieme strategie heeft de NAVO zich aangepast aan het huidige guurdere klimaat, waarin de kans op een oorlog weer reëel is. De realiteit is wel dat voorlopig de NAVO zonder de Verenigde Staten voorlopig weinig waard is. Europa en daarmee Nederland moeten de Amerikanen daarom binnenboord houden, in ieder geval zo lang mogelijk. Tegelijkertijd zal Europa meer op haar eigen benen moeten gaan staan. Het is geopolitiek koorddansen voor gevorderden. De richting die AMS uitzet vormt daarvoor geen hindernis. De prioriteiten die de NAVO stelt zijn ook nodig om Europa een autonomere speler op het wereldtoneel te maken. De echte uitdaging is dat meer autonomie betekent dat Europa minder investeert in de Amerikaanse economie. Dit kan gaan schuren. Zeker bij een transactioneel ingestelde regering-Trump. Verder betekent een onafhankelijke houding uiteindelijk het stellen van eigen prioriteiten, ook als die botsen met de Amerikaanse belangen. Diens recente retoriek ten aanzien van Groenland maakt pijnlijk duidelijk hoe lastig dit is.

> Een onafhankelijke houding betekent uiteindelijk het stellen van eigen prioriteiten, ook als die botsen met de Amerikaanse belangen.

Ook Nederland en in dit kader de Koninklijke Marine moeten scherp aan de wind varen. Vanuit maritiem strategisch oogpunt betekent dat een goede bijdrage leveren aan NAVO. De huidige middelen, investeringen en manieren sluiten daar gelukkig goed bij aan. Terwijl met de reizen naar de Indo-Pacific de marine kan laten zien dat Nederland van toegevoegde waarde blijft voor de Verenigde Staten. Tegelijkertijd zal Nederland, bij voorkeur in Europees verband, voortdurend haar eigen prioriteiten en belangen moeten bewaken. Wellicht is het dan beter deel te nemen aan Europees geleide missies dan aan Amerikaanse operaties. Of zelfs strikt afzijdig te blijven van Amerikaanse operaties, zeker als die voldoen aan het internationaal recht. Bij investeringen tot slot, is het zaak oog te houden voor autonomie en de afhankelijkheid van de VS, maar in deze ook China.

Conclusie

Donkere wolken boven de NAVO betekenen niet dat het bondgenootschap gedoemd is. Spanningen tussen de VS en de Europese lidstaten hebben altijd bestaan. De NAVO is voor de VS nog altijd een belangrijk instrument voor invloed. Het bondgenootschap kan dus wel een stootje hebben en daarom blijft de nieuwe Alliance Maritime Strategy van groot belang. Dit document is weer bij de tijd en geeft voldoende richting en prioriteiten. Het zit bovendien de noodzaak tot meer Europese autonomie niet in de weg.

Het oude continent is bezig met een lastige balanceeract. De doelstellingen en belangen van Europa komen niet langer als vanzelfsprekend overeen met die van de VS. Tegelijkertijd kan Europa voorlopig nog niet zonder de Amerikanen. Het dwingt Europa en dus ook Nederland voorlopig behoedzaam te manoeuvreren. Dat is lastig en niet zonder risico. Het betekent een goede reisvoorbereiding en dat ieder lid van de bemanning goed weet wat de bedoeling is. Het is daarom belangrijk dat ook Nederland haar eigen maritieme strategie snel vernieuwt.

KTZ dr. Roy de Ruiter, Nederlandse Defensie Academie



Verankering van de Arctische regio

Een van de belangrijkste strategische regio's in de vernieuwde Alliance Maritime Strategy is het Noordpoolgebied. Deze focus wordt gedreven door een nadruk op verdediging van de SLOCs tegen bedreigingen voor het bondgenootschap. Denk hierbij aan de algemene Russische troepenopbouw met de modernisering van hun nucleaire strijdkrachten, toegenomen onderwaterverkenning en onderzeebootoorlogvoering, evenals de uitbreiding van Chinese maritieme strijdkrachten.[3] Het is dan ook geen verrassing dat de Arctic wordt genoemd, gezien het groeiende aantal patrouilles en het gebruik van dual-purpose vaartuigen door China in de regio, evenals de Russische opbouw van de Noordelijke Vloot.

→ Duitse Sachsenklasse fregat *Hamburg*, december 2025 (Foto: Koninklijke Marine)

Laatstgenoemde omvat bijvoorbeeld de eerste proefvaarten van de Yasen-M klasse onderzeeboot *Perm* in 2025, die de vaste drager moet worden van de Zircon-raketten (SS-N-33).[4] Hoewel de Yasen klassieke hunter/killer-tactieken al combineert met kruisvluchtwapens voor land- en zee-aanvallen, claimen Russische autoriteiten dat de hypersonische Zircon snelheden van Mach 8–9 kan bereiken bij een bereik van meer dan 1.000 km.[5] Zelfs met een korrel zout genomen, kunnen deze raketten Rusland mogelijk in staat stellen de Noord-Atlantische SLOCs te verstoren en de positie van de NAVO te bedreigen, zonder ooit voorbij de GIUK-gap te hoeven varen.

Het verankeren van de Arctische regio binnen de AMS moeten we niet zien als een nieuw strategisch standpunt, of enkel als reactie op deze dreigingen, maar als de strategische formalisering van de koers die de NAVO al in de regio voert. Voorafgaand aan de AMS had de NAVO de Arctic en het Hoge Noorden al via verschillende maatregelen in haar bredere planningskader opgenomen. Ten eerste valt de operationele planning van de regio onder het Regional Plan North West, gecoördineerd door het Allied Joint Force Command te Norfolk. Dit plan blijft geheim om tactische voordelen te beschermen en moet de operationele gereedheid in de regio waarborgen. Ten tweede heeft de NAVO trainingen en oefeningen aldaar gestaag opgevoerd en uitgebreid, waaronder grootschalige manoeuvres zoals Cold Response en Nordic Response.

Ten derde is de bewegingsvrijheid van de NAVO in de regio vergroot door wijzigingen in nationaal beleid. Dit komt hoofdzakelijk door toetreding van Finland en Zweden tot de NAVO. Hierdoor moest deze de regio wel heroverwegen, aangezien zeven van de acht Arctische staten nu deel uitmaken van het bondgenootschap, wat de grens van de Noordflank aanzienlijk heeft veranderd. Ook ander nationaal beleid maakte dit noodzakelijk. Zo wijzigde

Noorwegen in 2025 zijn zelfopgelegde beperkingen voor geallieerde oefeningen en trainingen ten oosten van de 24-gradenmeridiaan, waardoor de NAVO haar operaties kon uitbreiden. Het effect hiervan op NAVO-operaties en -oefeningen moet nog blijken.

Strategische manifestatie

De AMS zet genoemde uitbreiding van operaties voort, voert het belang ervan op én toont voor de lange termijn *commitment* aan de regio als strategisch gebied. De overdracht van Finland, Zweden en Denemarken van JFC Brunssum naar JFC Norfolk op 5 december 2025 is een operationele manifestatie van de strategische doelstellingen van de AMS op het gebied van afschrikking en verdediging. Het onder één commando verenigen van alle Arctische geallieerde landen versterkt de betrokkenheid van de NAVO en de geloofwaardigheid van de afschrikkingspositie in de regio verder.

Hoewel genoemde vereniging een belangrijke stap voorwaarts is, hangt de effectiviteit van de AMS in de regio sterk af van nationale belangen en interne spanningen binnen de NAVO; een kwetsbaarheid die niet binnen de strategie kan worden opgelost omdat deze buiten het mandaat ervan valt. Waar NAVO-activiteiten in voorgaande jaren voornamelijk werden beperkt door verschillende nationale beleidsstandpunten van Arctische landen ten opzichte van NAVO-activiteit (bijvoorbeeld tussen Noorwegen en Canada), zijn deze meningsverschillen inmiddels geluwd. In plaats daarvan is het debat nu gericht op de belangstelling van de huidige Amerikaanse regering voor Groenland. Medio januari benadrukte de Amerikaanse president nogmaals dat de VS het linksom of rechtsom ('the easy way or the hard way'[6]) voor elkaar zullen krijgen eigenaar van Groenland te worden. Hieropvolgende dreigementen met handelstarieven tegen landen die Denemarken steunen, werden snel weer teruggedraaid.

De focus op uitsluitend Groenland is gevaarlijk. Dit komt doordat het voorbijgaat aan de dreiging van Russische onderzeeboten en Russisch-Chinese activiteiten in andere Arctische gebieden, die het potentieel hebben om NAVO-territorium rechtstreeks in gevaar te brengen. Dit vermindert automatisch de effectiviteit en reikwijdte van de AMS.

De effectiviteit van de AMS in de regio hangt sterk af van nationale belangen en interne spanningen binnen de NAVO.

Tegelijkertijd ontstaan onder zowel Arctische als niet-Arctische bondgenoten verschillende benaderingen van veiligheid, die soms zelfs in een eigen, nationale strategie worden geformuleerd. Italië pleit bijvoorbeeld voor een meer gecoördineerde geallieerde aanwezigheid, terwijl het Verenigd Koninkrijk en Noorwegen momenteel direct pleiten voor een Arctic Sentry-missie gericht op het tegengaan van Russische activiteiten, het versterken van afschrikking en het geruststellen van de VS. Ook dit bemoeilijkt een coherente uitvoering van de AMS.

Conclusie

Niettegenstaande het in deze nieuwe AMS op de voorgrond geplaatste strategisch denken over de Arctische regio, biedt de strategie slechts een kader voor de maritieme positie en afschrikking van de NAVO. Politieke verschillen tussen bondgenoten die de uitvoering beïnvloeden, kan zij niet oplossen. Om de algehele koers en doelen van de NAVO en de AMS in de regio te handhaven, zullen individuele staten zich opnieuw moeten focussen op de Arctic als één geheel, dat veel verder reikt dan Groenland alleen.

Anne Runhaar MA, researcher Arctic security.
Deze bijdrage is vertaald.



→ NH90 flight operations vanaf Zr.Ms. *Van Amstel*, december 2025 (foto: Koninklijke Marine)



Steady as she goes?

→ De Britse carrier HMS *Ark Royal* met langszij het geleidewapenfregat Hr.Ms. *De Ruyter* in de Noorse Zee tijdens NAVO-oefening Teamwork, 1976. (Bron: U.S. Naval Institute)

De AMS ademt urgentie. Derhalve staan afschrikking en verdediging, crisismanagement, en *cooperative security* in deze nieuwe strategie voorop. Recente ontwikkelingen tonen dat de VS een eigen koers varen met een America first insteek en een mogelijke (partiële) ontvlechting van de belangrijkste lidstaat van de alliantie dreigt – hoewel de NSS wel degelijk het belang van Europa voor de VS onderschrijft. Het laat onverlet dat het oude continent inzake het bondgenootschap direct en dringend moet 'omdenken' over haar inbreng; deze moet sowieso toenemend stand-by zijn om Washington langszij te houden.

Een historisch perspectief, om mogelijk inzichten te bieden hoe om te gaan met huidige vraagstukken, is daarbij op zijn plaats. De laatste maritieme NAVO-strategie dateert uit 2011. Een ander tijdperk. Ze focuste op crisismanagement, peacekeeping, *counter-terrorism*, anti-piraterij en embargo, alsmede stabilisatiemissies op en vanuit zee. Dit gelet op het einde van de Koude Oorlog in 1991 en navolgende internationale crises van andere aard en dreiging, dan in voorgaande decennia met concurrerende *peer opponent* militaire machtsblokken. Het kan, gezien parallellen met de huidige internationale veiligheidssituatie, nuttig zijn te weten welke maritieme NAVO-visies vóór 1991 opgeld deden.

Brosio studie en onzekere jaren 1970

Na meer algemene NAVO Military Committee-besluiten in de jaren '50 en vroeg jaren '60, waarin spoedig SLOC-bescherming en ASW in de Western Approaches in de Atlantic de boventoon voerden,[7] kwam in 1969 de zogeheten Brosio Studie uit. Dit rapport, vernoemd naar Manlio Brosio, toenmalig Secretaris-generaal van de alliantie, moest bijdragen aan een betere, snellere en meer collectieve militaire reactie in crisistijd ter zee, alsook benadrukken hoezeer de zee van belang was voor de algehele NAVO-strategie. De studie was een reactie op diverse strategische dreigingen en veranderingen die eind jaren '60 samen kwamen. Allereerst was daar in 1966 de terugtreding van kernmacht Frankrijk uit de militaire NAVO-organisatie, waardoor aanvoerroutes via Franse havens naar het achterland en de centrale verdediging in West-Duitsland vervielen en ter zee de Marine Nationale afnemend integreerde en participeerde in bondgenootschappelijke oefeningen. In 1967 omarmde de alliantie de strategie Flexible Response. In plaats van bij vijandelijkheden veelal direct nucleaire wapens in te zetten, trad het bondgenootschap agressie, uitgezonderd een grootscheepse nucleaire aanval, tegemoet met een directe verdediging van vergelijkbare omvang en conventionele inzetmiddelen. Flexible Response benadrukte verder de rol van conventionele strijdkrachten bij afschrikking en crisismanagement voorafgaand aan daadwerkelijke vijandelijkheden.[8]

De maritieme strategie in de Brosio Studie behelsde vooral mobilisatie van *contingency* zeestrijdkrachten, zoals STANAVFORLANT,[9] een voorloper van de huidige SNMGs, om hiermee een toegesneden reactie te geven tijdens een internationale crisis op de flanken van het bondgenootschap, zoals in Noorwegen, om verdere escalatie af te schrikken.[10] In dit kader vond verder in 1968 de eerste van een reeks grote, op zogenaamde *pre-inforcement* geënte *unopposed* crisisbeheersingsoefeningen plaats waarin veelal Europese contingenten als de Britse Royal Marines (in latere jaren gecompleteerd met Nederlandse mariniers in het UKNL/AF) versterkingen landden in Noorwegen, alvorens na enige tijd de grotendeels Amerikaanse Striking Fleet Atlantic zou arriveren.[11]

CONMAROPS

De USN verwierf omstreeks 1980 het inzicht dat de Sovjets geenszins een grootscheeps anti-SLOC offensief voor ogen stonden, maar veeleer verdediging van de eigen strategische SSBN-vloot in zogeheten bastions in de noordelijke IJszee. De Amerikanen opteerden voor een offensieve aanpak van de tegenstander met een *forward based* maritieme strategie. Deze diende een meer geallieerd karakter te krijgen, omdat de Europese bondgenoten in deze visie de eerste klappen moesten opvangen. In 1983 greep de door de USN gedomineerde NAVO-marineleiding hiervoor terug op een eerder ontwikkelde Concept of Maritime Operations (CONMAROPS).[12]

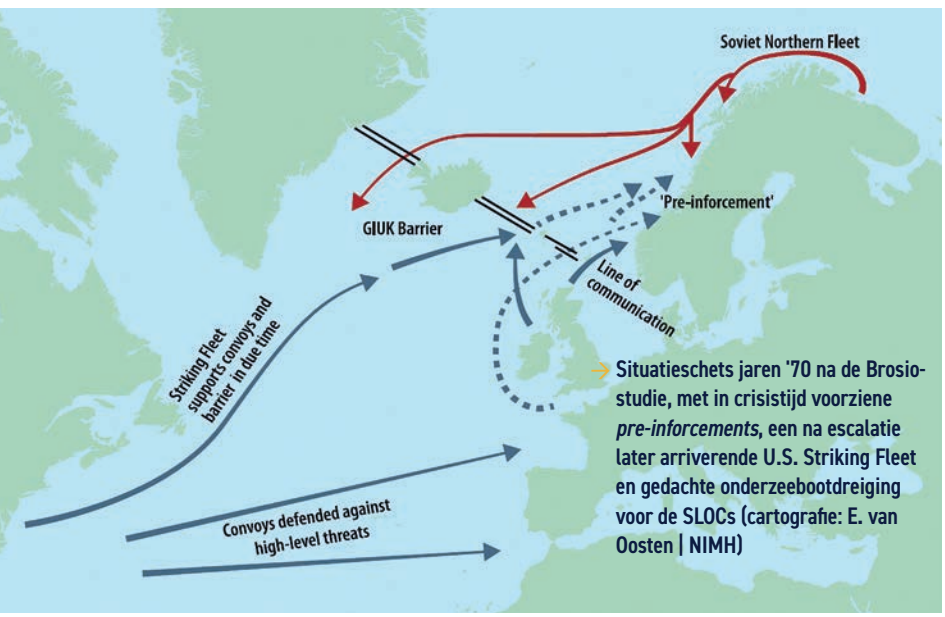
CONMAROPS was een meer Europese benadering, beoogde betere coördinatie van de bondgenootschappelijke maritieme inzet, en was in lijn met doelen als voorwaartse verdediging, offensieve manoeuvres in onderzeebootbestrijding en amfibische operaties.[13] Ook beïnvloedde het (West-)Europese marines toenemend conventionele middelen in zee te brengen en te komen tot verdere samenhangende structuur én standaardisatie.[14] Een andere strekking van CONMAROPS was in vredestijd bondgenootschappelijke marines (structureel) laten opereren in wateren die de Sovjetzeestrijdkrachten anders zouden kunnen benutten, of presentie te geven daar waar Moskou druk uitoefende. Daarbij kon, naast maritieme afschrikking, deze Westerse maritieme multinationale aanwezigheid in vredestijd NAVO-solidariteit uitdragen.

CONMAROPS voorzag in lijn met het concept van *forward defense*, inzet van multinationale zeestrijdkrachten in een 'high degree of readiness'. Bij het uitbreken van vijandelijkheden dienden ze als eerste actie te zien. De NAVO-strategie van Flexible Response voorzag immers *direct defense* op het niveau waarop de vijand ageerde en hield de optie van *deliberate escalation* open. Verder benadrukte CONMAROPS gecoördineerde operaties om maximaal gebruik te maken van beschikbare maritieme eenheden. Daarbij dienden dus Europese marines de eerste klap op te vangen in de Eastern Atlantic en Allied Forces North in Noorwegen te ondersteunen, alvorens een Amerikaanse Strike Fleet ten tonele verscheen. CONMAROPS hamerde bovenal op een *beter* gebruik van bestaande strijdkrachten en niet zo zeer *uitbreiding* ervan. Dit laatste onder verwijzing naar bijvoorbeeld minder aandacht voor mogelijke, kleine Sovjetdreiging elders – zoals bij de 'economic arc' (lees: SLOCs) –, en juist een focus op de NAVO-flanken als Noorwegen en de Noorse Zee.[15]

> De alliantie werd ook toen geconfronteerd met wereldwijde oorlogsdreiging en onzekerheden binnen de gelederen.

Kortom

Terugkijken op maritieme NAVO-strategieën uit een eerder tijdperk leert dat de alliantie ook toen geconfronteerd werd met wereldwijde oorlogsdreiging en onzekerheden binnen de gelederen, zoals een meer op Azië (Vietnamoorlog) gerichte VS, die meer *burden sharing* vroegen en het afdrijven van een grote nucleaire bondgenoot.[16] Een reactie op veel van deze uitdagingen betrof de Brosio Studie alsook CONMAROPS, welke de facto neerkwamen op door de VS bedongen verhoogde paraatheid van in ruimere mate vooruitgeschoven aanwezigheid van Europese marines (Franrijk uitgezonderd), in een op *pre-inforcement* geënte *unopposed* crisisbeheersingsgrol. Zij moesten in eerste instantie, nagenoeg zonder VS-inbreng, dagenlang de Sovjetzeestrijdkrachten afhouden alvorens de USN verscheen. Studies tonen dat zij in oefeningen hierin voldeden. Ook zij waren 'prepared to '*fight tonight*' and '*fight tomorrow*'' tegen een toentertijd omvangrijkere en (vermoedelijk) slagkrachtigere tegenstander.



Situatieschets jaren '70 na de Brosio-studie, met in crisistijd voorziene *pre-inforcements*, een na escalatie later arriverende U.S. Striking Fleet en gedachte onderzeebootdreiging voor de SLOCs (cartografie: E. van Oosten | NIMH)

Laat deze historische duiding van Europese maritieme *readiness* en *presence*, die succesvolle afschrikking pleegde bij de toenmalige strategische confrontatie en hiermee respect afdwong bij Washington, een inspiratiebron zijn in deze bedreigende tijden voor het bondgenootschap met haar nieuwe, maar gelet op voornoemde maritieme NAVO-visies, welhaast vertrouwd ogende AMS.

Dr. Anselm van der Peet,
Nederlands Instituut voor Militaire Historie

VOOR DE NOTEN BIJ DIT ARTIKEL SCAN DE QR-CODE:

Santiago José del Castillo

Navigating Security in High-Risk Waters

How the Red Sea Crisis is reshaping the future of Dutch maritime trade



→ Bulk carrier Magic Seas was sunk by Houthi rebels in july 2025 (source: Houthi Military Media Centre)

The boarding and hijack of the Galaxy Leader and her crew by Houthi forces in November 2023 did more than just signal the start of a crisis; it fundamentally reshaped our perception of international shipping security. It highlighted the critical importance of our mariners and their safety. This reality check made us realize that the world—and its maritime dimension in particular—is becoming increasingly volatile.

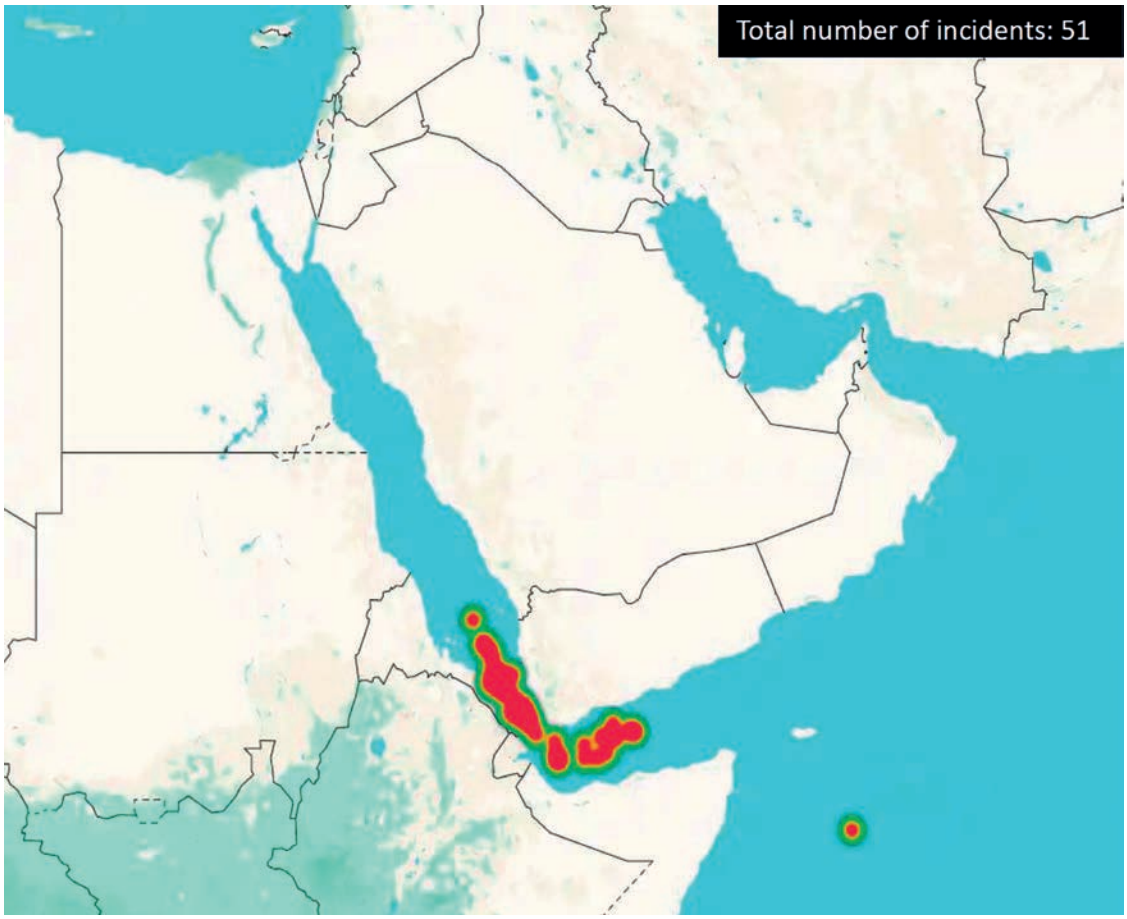
By the time this article was drafted (January 2026), the crisis had made international headlines with a toll of 116 incidents: 100 reported attacks on international merchant shipping, four vessels sunk, and nine lives lost.[1] This remains an 'unfinished' crisis; the primary factor deterring the Houthis from continuing their attacks is the fragile ceasefire agreement in Gaza. Currently, international military authorities such as the Joint Maritime Information Center (JMIC) assess the general threat level against merchant vessels as 'low'.[2]

From the beginning of the crisis, Houthi rebels have maintained what can be described as a 'virtual maritime blockade' against merchant shipping fitting their targeting profile. By establishing specific conditions under which vessels would be attacked, they enforced Sea Denial upon international shipping through both direct and indirect threats. Approximately 12% of global trade passes through the Red Sea, making it one of the world's most pivotal maritime straits.[3]

Since the summer of 2024, Suez Canal transits have been reduced to less than 60% of their average capacity.[4] Meanwhile, the risk of the Houthis evolving into a permanent maritime actor—with the capability to control trade through the Bab el-Mandeb (BAM) strait—remains a grave concern for the international community. The last reported major incident, in September 2025, involved the Dutch-flagged vessel *Minervagracht*. The attack disabled

FURTHER READING →





→ Heatmap of Houthi-related maritime attacks from 2023 to 2026 (source: monthly report JMIC | December 2025)

the vessel and claimed the life of one mariner.[5] As the first Dutch-flagged vessel attacked in this threat, the *Minerva-gracht* underscored the vulnerability of our fleet and the urgent need to address this crisis, regardless of the uncertainty surrounding its resolution.

In 2026, we observe that this crisis has placed a disproportionate responsibility on the shoulders of commercial operators—costing resources, business, and, most tragically, human lives. Maritime security should be an enabling force, especially when the lives of our sailors are at stake. This article analyzes the operational status quo of the Dutch merchant fleet from a critical perspective, based on the author's operational experience and the expertise of his organization. It addresses the effects, the responses by Dutch authorities, and the strategic impact on our maritime industry.

The Netherlands' Approach: Protection or Denial?

For Dutch-flagged shipping, the Red Sea crisis has become an area of extraordinary security risk, resulting in operational constraints that go beyond the standard commercial decision-making processes.

Following the hijack of the Galaxy Leader and subsequent attacks – three in December 2023 and eleven in January 2024 – the threat assessment for this volatile area changed drastically. The uncertainty of the Houthi targeting profile and the heightened risk to seafarers prompted the Netherlands, like many other nations, to take measures to ensure the safety of vessels and crew. Consequently, since December 2023, the Dutch Government has designated the Red Sea, the Bab el-Mandeb Strait, and the Gulf of Aden as ISPS Code Level 3 areas, issuing a negative transit advice for Dutch-flagged vessels. The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code is a security regime under the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), Chapter XI-2.[6] The Netherlands has been a signatory and contracting party of the Convention since 1980.[7]

As a procedural and preventive system, the ISPS code allows for different Maritime Security Levels (MARSEC) depending on the threat and risk level existing in different areas of the world. In the case of MARSEC 3, its application implies an exceptional and imminent threat from a

■ For Dutch-flagged shipping, the Red Sea crisis has become an area of extraordinary security risk

maritime security perspective, triggering the implementation of the highest level of security measures for a limited period of time. This sometimes involves a restriction of navigation on commercial shipping and cargo operations, and it requires active involvement and coordination of the national authorities of the implementing state. Implementation (and enforcement) of the ISPS Code can be divided into two main application frameworks: coastal based and vessel-based implementation.

Coastal/national waters implementation means a coastal state can issue – and actively enforce the application of ISPS Code Levels zone-wise, in their internal waters, territorial sea (up to 12 NM), and port facilities. This means that, in the case of establishment of a MARSEC 3 level, the invoking state can restrict or deny access to certain waters of their jurisdiction, establish exclusion zones, or enforce no-sail or conditional transit areas while. Vessels – regardless of their flag, infringing these restrictions can be subject to penalties or intervention by national authorities. This enforcement is subject to the rules governing the right of innocent passage as per the United Nations Convention of the Law of the Sea (UNCLOS), articles 17 to 25.

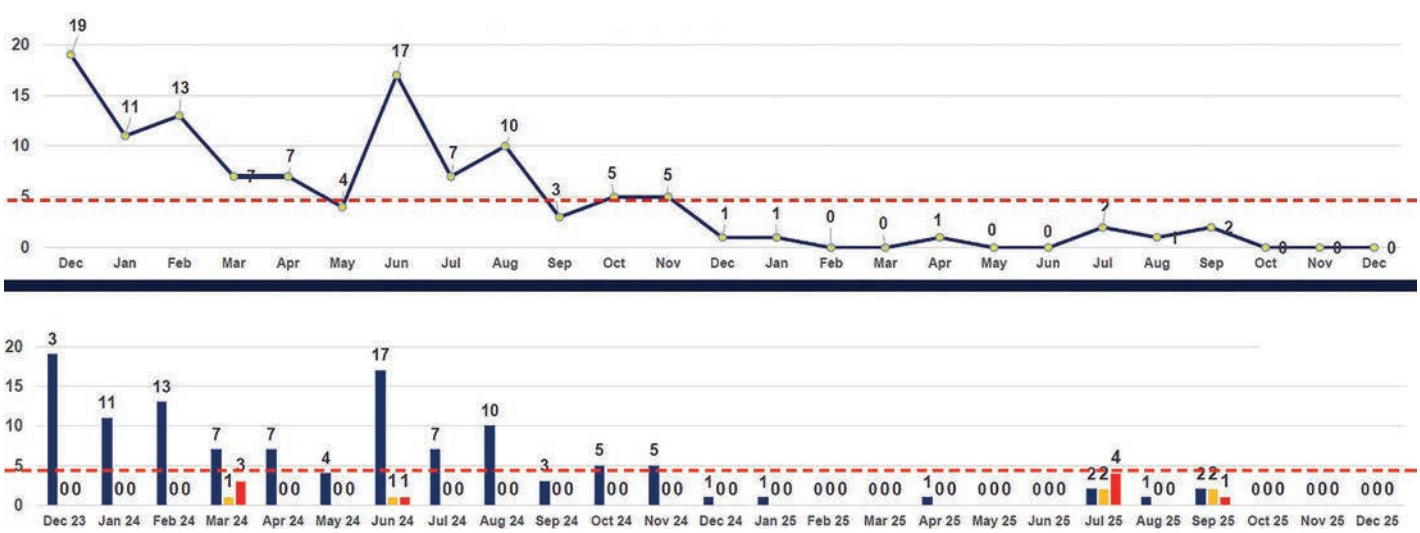
Vessel-based implementation means vessels flying the invoking states' pavilion, the corresponding Flag State Administration (or equivalent institution) can establish ISPS Code (MARSEC 1,2 or 3) measures to be applied onboard said vessels. This can be applied anywhere in the world, and the vessels must adapt their security level to transit through the designated areas by the Flag Administration. The implementation of these measures is done via the Ship Security Plan (SSP), instructions to Company Security Officers (CSOs) and Ship Security Officers (SSOs), or Flag State communications. The invoking state remains responsible for the oversight, the establishment of audits and reviews to ensure that the vessels are applying the established measures, and, in case of infraction, the enforcement of penalties. In the case of MARSEC 3, vessels that are to transit through an ISPS 3 Area, designated by their Flag Administration, are required to enforce the strictest levels of maritime security conditions onboard, overseen by the corresponding national Flag Administration.

It is fundamental to understand that the ISPS Level 3 – both in its national waters or vessel-based implementation frameworks – is not meant to be a permanent or of long-term warning. It is defined as an exceptional, time-bound, and continuously reassessed tool to ensure the safety of vessels and crew. As an exceptional measure, monitoring the threat, its evolution, and the provision of regular updates - including the study and return to a regular ISPS Level (either MARSEC 1 or 2) - is one of the responsibilities of the state and its authorities.

Furthermore, it is the social responsibility of the invoking state, when it comes to ISPS MARSEC 3, to ensure that the responsible authorities have enough capabilities to establish an operational verification and compliance of the ISPS measures and how these are applied on the vessels transiting heightened risk areas of the world.

The ISPS Code, however, does not interfere with the principle of *Freedom of Navigation*, as coded in Article 87 of the United Nations Convention of the Law of the Sea: vessels of any nation have the right to sail high seas and international waters without undue interference, including the right to transit maritime straits such as the Gulf of Aden and the Red Sea, as long as they adhere to the specific security measures necessary to transit the region.

In summary, under SOLAS Convention, ISPS Code establishes the security obligations for both vessels and administrations but does not constitute a legal instrument for denying navigation in international waters. It is only enforceable in national waters, for a strict limited period of time, and under specific and constantly reassessed conditions.



→ **Month-on-month comparison of all reported Houthi activity towards merchant vessels since 19 nov 2023 (source: JMIC)**



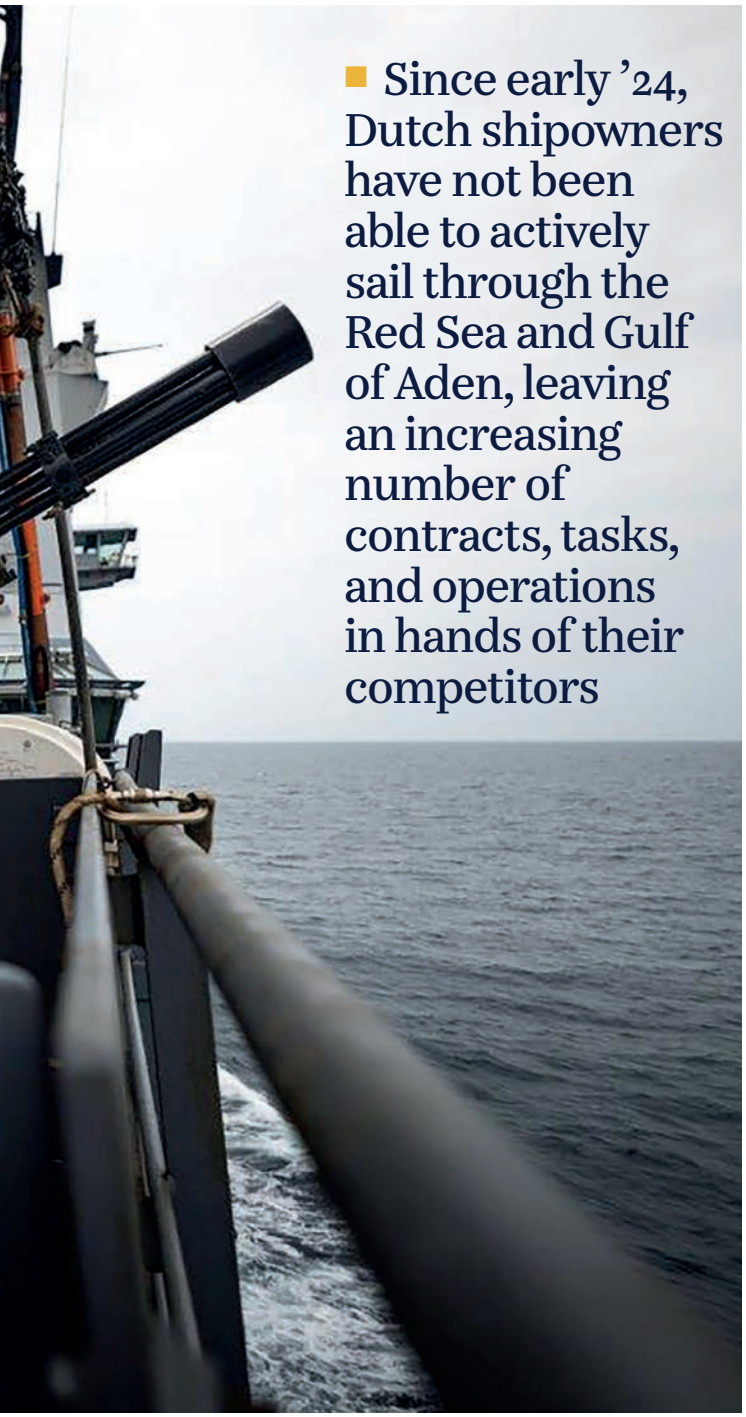
→ A Royal Dutch Marines protection unit on board HMNLS *Karel Doorman* during operation Aspides, July 2024 (B. Westerveld | Mediacentrum Defensie)

A challenge unanswered

Nevertheless, the Red Sea Crisis defined a high-threat environment for international shipping, creating a new security reality that still lingers today. In situations like this, the impact of established security frameworks relies not only on formal navigation rights, but on the availability of lawful and protective measures to ensure free navigation in these areas of heightened risk.

In this context, the elevated threat level also affected the deployment of onboard protection. In the case of The Netherlands, this is done via the Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK), which regulates the deployment of armed protection onboard Dutch-flagged vessels when transiting through designated high-risk areas of the world, including the Red Sea and Gulf of Aden.[8]

Since December 19, 2023, the Dutch Government decided that the threat level was too high for Dutch shipping to sail in the area, with or without security. Thus, the deployment of Vessel Protection Detachments, a specialized unit of the Royal Netherlands Navy focused on the



> Since early '24, Dutch shipowners have not been able to actively sail through the Red Sea and Gulf of Aden, leaving an increasing number of contracts, tasks, and operations in hands of their competitors

onboard protection of merchant vessels, was revoked. As per article 4.2. of the WtBK, when the RNLN declares that a vessel is not eligible for VPD protection, protection by private maritime security companies is also not permitted.[9] This link between our military and private maritime security providers is unique in the world. Former Defense Minister Kajsa Ollongren, when asked about this decision by the NOS in February '24, stated: 'We are talking about cruise missiles, about drones with weapons. You have to deal with them in a different way than smaller boats with armed pirates,' she said to NOS. 'At the moment, there is a very serious threat from the situation there. It is not wise to sail there now.'[10]

As a result, The Netherlands has actively contributed since early '24 in active missions and operations to reduce the military capabilities of the Houthis and ensure the freedom of navigation through the BAM: Military Intelligence and Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) personnel as part of Operation Prosperity Guardian, U.S.-led operation under the umbrella of Combined Maritime Forces; Intelligence support for Operation Poseidon Archer, an offensive operation to attack Houthi land-based objectives and reduce their targeting capabilities; NCAGS and analyst officers deployed to Bahrain as part of the JMIC team; and the deployment in '24 of the frigate HNLMS *Tromp* and the logistics vessel HNLMS *Karel Doorman* as part of EUNAVFOR Aspides, a European defensive operation launched early '24 to ensure the protection of merchant trade and seafarers in the area.[11]

However, despite the efforts to ensure the freedom of navigation in the region, the cumulative effect of security requirements and protection constraints resulted, since '24, in a *de facto* absence of Dutch-flagged commercial traffic from the region. The only exception being the 31 Dutch-flagged vessels, that, by January '26, are operating the waters of nearby countries of Yemen, but do not carry out sea-going operations.[12]

From operational deadlock to strategic consequences

In my daily life I have the honor of speaking to Dutch shipowners, captains, CSOs, and other representatives of the Netherland's shipping industry. While discussing current risks for Dutch shipping companies, a quote got engraved in my mind: 'To me, my sailors, my people, are like my family. If I would not send my son there under any condition, why would I do so with my people now?'

This statement, outside of the operational context, showcases the unique and noble nature of the Dutch shipping community, of which I am proud to be part of. In '26, the flow of the Dutch shipping has been almost fully regulated into a new reality; sailing around the Cape of New Hope; the implementation of fleet modifications to adapt to the new timetables and availability; and the establishment of additional costs based on route, time, and logistics to the client, and subsequently, to the consumer.[13]

However, this 'new reality' does not eliminate the core elements of sea-going shipping: competition and profit. Since early '24, Dutch shipowners have not been able to actively sail through the Red Sea and Gulf of Aden, leaving an increasing number of contracts, tasks, and operations in hands of their competitors. Competitors that, able to sail through this area, can perform faster, cheaper, and more efficiently than our shipping industry.

Where can we find the issue? As established before, ISPS Code establishes a series of security conditions which vessels transiting certain areas must implement but does not deny freedom of passage as per SOLAS. Shipowners' concern for the safety of their crews, on the other hand, played a key role in the early stages of the crisis, as uncertainty about the targeting profile of the Houthis and the effectiveness of the ongoing military operations were developing. However, the revoking of the deployment



→ The *Cordelia Moon* erupts in flames after a Houthi missile hit the tanker off the coast of Yemen, October 2024. Incredibly, the ship was able to continue under its own power (Houthi Military Media Center)

permit for security personnel onboard Dutch-flagged vessels, and the rejection of any request for deployment as of today, according to corporate sources, created a legal deadlock that touched upon one of the most relevant elements of the shipping world: insurance.

With the removal of the security personnel, Dutch vessels willing to transit the region, were exposed to increased war-risk and insurance premiums, removing one of the key mitigating factors normally available in high-risk maritime environments. The presence of this security, despite not being effective against the Houthi threat, is perceived by the insurance underwriters as a mitigation measure taken by the shipping company. As a result, some insurers may increase the already expensive cover – up to 2%, or even deny coverage, forcing companies to pay top-tier premiums or seek alternative coverage arrangements.[14]

Together, these factors created a situation in which the exercise of navigation rights through the BAM remained legally intact, but operationally and commercially unsustainable. This situation remains today, two years later.

The Dutch flag, a pavilion worth fighting for

The Netherlands Flag Registry has approximately 1200 vessels under our flag.[15] Furthermore, talks are being held for the creation of a Netherlands Maritime Authority (NLMA), which shows the importance of the Dutch Flag and the sustainability of the register.[16] The Netherlands is a maritime nation; its way of living is based and bound to the sea, and shipping plays a key role in the country's economy and development, with a contribution of around 3% of the national GDP.[17]

Nonetheless, events like the Red Sea Crisis are a stress test on our shipping industry. Although there is not yet systematic evidence of Dutch ownership reflagging vessels explicitly in response to the Red Sea and Gulf of Aden threat, industry sources indicate that some operators have arranged other flags during transits when feasible.[18] This is a challenge that links to the future of our national security and strategic leverage, not only for our companies, but of the Dutch shipping industry as a whole. 'Military authorities (public authorities in general) own threats; commercial entities own the risks.'

Real maritime security is measured not by the severity of restrictions imposed, but by the ability of a nation to sustain safe and lawful navigation in high-risk conditions. Thus, a flag only retains its value through the State's demonstrated ability to protect, enable, and support its fleet under threat.

Today, the threat level has been reduced considerably, with the last attack taking place in September '25 and the overall assessment indicating a moderate-to-low risk for



■ The incident involving the *Minervagracht* should act as a gentle reminder of what is at stake.

international shipping. However, the threat is not gone; the Houthis still have the capabilities and the means to deny maritime trade once again. In January '26, EUNAVFOR ASPIDES reported only two active naval assets in the area[19]. The Netherlands, since summer '24, has not deployed another unit to ensure the stability in the region.

When security postures persist without parallel mechanisms to enable a lawful protection and proactive risk mitigation, the burden of the threats disproportionately shifts on the shoulders of commercial operators. The incident involving the *Minervagracht* should act as a gentle reminder of what is at stake.

Conclusion

If the Dutch flag is to remain a viable and credible symbol of global trade, quality, and safety, our maritime security policy must move from restriction towards enablement. This requires a critical reassessment of the existing frameworks and the establishment of a comprehensive, whole-of-government approach, that understands maritime security as a shared responsibility. An approach that integrates naval protection, regulatory flexibility, insurance realities, and the full spectrum of national maritime security expertise.

Without such alignment, there is a real risk that operational decisions driven by security and insurance constraints will gradually erode the strategic and commercial value of our flag. A flag that we need to be proud of sailing under.

Santiago José del Castillo works as a Naval Liaison at ESS Maritime in Amsterdam.

DISCLAIMER: This opinion article is based on publicly observable shipping industry effects, and operational experience only. As the only Dutch maritime security company of the world directly involved in maritime security procedures and vessel protection in high-risk areas, including the Red Sea and Gulf of Aden, ESS Maritime observes firsthand how maritime security challenges and its corresponding requirements affect operational decisions.

Notes

1 JMIC Monthly Statistics – December 2025.
2 JIsraeli merchant vessels or shipping companies (or those affiliated to Israel) are considered under 'moderate' threat. See: JMIC Monthly Statistics – December 2025.
3 Jhttps://news.usni.org/2024/03/14/houthis-threaten-to-target-merchant-ships-in-indian-ocean
4 Jhttps://www.bimco.org/news-insights/market-analysis/shipping-number-of-the-week/2026/0107-snow/
5 Jhttps://www.imo.org/en/mediacentre/secretarygeneral/pages/statement-on-mv-minervagracht.aspx
6 Jhttps://www.imorules.com/SOLAS_REGXI-2.html
7 Jhttps://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=08000002800ec37f
8 Jhttps://wetten.overheid.nl/BWBR0042278/2022-02-01
9 Jhttps://wetten.overheid.nl/BWBR0042278/2022-02-01
10 Jhttps://nltimes.nl/2024/02/05/dutch-shipping-companies-want-armed-security-board-red-sea-voyages
11 JSee also: Beusekom, Y.A. van, 'Inzet Zr.Ms. Tromp in Operation Prosperity Guardian', *Marineblad*, nr. 7 (november 2024), 4-11
12 JESS Maritime.
13 Jhttps://bluedepths.substack.com/p/how-did-we-get-here-and-when-will
14 Jhttps://www.shipuniverse.com/news/key-insurance-rates-double-amid-rising-conflict-zones/
15 Jhttps://nlflag.nl/why-fly-dutch-flag
16 Jhttps://kvnr.nl/en/news/maritime-authority
17 Jhttps://swzmaritime.nl/news/2024/01/10/maritime-industry-becomes-more-important-for-dutch-economy/
18 Jhttps://www.dutchnews.nl/2024/02/shipping-firms-call-for-red-sea-vessels-to-have-armed-guards/
19 Jhttps://www.linkedin.com/posts/eunavfor-operation-aspides_eunavfor-aspides-operating-under-a-activity-7416004113555116032-qV_e?

Groot Ding (Rupsje Nooitgenoeg)

Bergen, Noorwegen, 7 september 2025

In een collegezaal met uitzicht op fjorden openen we de nieuwe Master Geopolitics of European Security Transition. Samen met het SAMPOL-instituut van de Universiteit van Bergen, de Noorse Koninklijke Marine Academie en Haakonsvern bouwden we in enkele maanden iets wat normaliter jaren vraagt. Niet dankzij efficiëntie alleen, maar door urgentie. Europa is geen vanzelfsprekend veilig achterland meer. De zee is terug op de voorgrond. Kabels, routes, chokepoints. De tijdgeest duwde ons voort als een gunstige zeestroom. Nog vóór de eerste student zich formeel inschrijft staat het curriculum. Het voelt als een tewaterlating. En dat is een groot ding.

De opening wordt verricht door Espen Barth Eide, de Noorse minister van Buitenlandse Zaken. Dat hij persoonlijk vanuit Oslo komt is geen protocolreflex. Het is een signaal. Barth Eide is Arbeiderpartiet, oud-defensieminister, oud-klimaatminister, VN-diplomaat. Hij spreekt over veiligheid zoals zeevarenden over het weer spreken: zonder pathos, met respect voor krachten die zich niet laten bevelen.

Zijn woorden volgen de Noorse kustlijn, van de Baltische benadering tot het Nord Norden en het Arctische gebied. Ook Jan Mayen, Spitsbergen en Groenland komen aan bod. NAVO, NORDEFCO, JEF, EU (waar Noorwegen geen lid van is, maar wel onmiskenbaar deel van uitmaakt). Barth Eide spreekt over kritieke maritieme infrastructuur, over hybride dreiging, over afschrikking zonder bravoure en partnerschap zonder illusie. Het klinkt vertrouwd. Misschien omdat Nederlandse en Noorse veiligheidslogica elkaar op zee raken. Misschien omdat water altijd verbindt.

Enkele weken later zal de eerste Bergen Security Conference plaatsvinden, ingebed in de nieuwe Master. Geen praatcircus, maar een denkplaats. Europese veiligheid, Arctische stabiliteit, civiel-militaire samenwerking. Hier wordt veiligheid niet opgeblazen tot retoriek, maar teruggebracht tot ieders persoonlijke verantwoordelijkheid en daarmee de verantwoordelijkheid van het collectief. Ook dat voelt zwaar, dragend, voor een groot land met een kleine bevolking.

Tussen al dit geopolitieke gewicht door blijft Noorwegen een land dat zichzelf opmerkelijk goed heeft ingericht. ‘Norway is a great country, with great leaders, particularly now,’ hoor ik een van de gastsprekers zeggen. Het klinkt als zelfverzekerdheid, maar is vooral empirisch. Want Noorwegen is een verzorgingsstaat die de verleiding van onmiddellijke bevrediging heeft weten te weerstaan. En daarmee komen we bij misschien wel het grootste ding van allemaal: het Noorse Oliefonds. Waar Nederland de gasbel had, had Noorwegen olie. Wij ontwikkelden de *Dutch disease*: snelle rijkdom, trage reflectie. Een aandoening waarvan de symptomen zich pas tonen wanneer genezing moeizaam wordt.

Die olie kwam niet als vanzelf. Ze werd gevonden op kerstavond 1969, in de Noordzee, onder omstandigheden die elke romantiek onmiddellijk afstropen. Op het boorplatform Ocean Viking, geëxploiteerd door Phillips Petroleum, werkten mannen die meer zeemannen waren dan ingenieurs. Wekenlang leverde de put niets op. Kerst naderde. De druk om te stoppen was groot. En toen, op 24 december, brak de aarde open. Olie. Niet symbolisch, niet bescheiden, maar in hoeveelheden die meteen begrepen werden als lotsveranderend. Noorwegen werd die avond geen rijk land, maar kreeg iets groters: een toekomstprobleem. Wat doe je met een vondst die groter is dan je politieke volwassenheid? Het antwoord zou later komen. En het zou ongewoon zijn.

> Grote dingen vragen om discipline, juist wanneer het kleine rupsje weer begint te knagen

In een zeldzaam moment van collectieve vooruitziendheid besloten Noorse politici de olie-inkomsten niet te consumeren, maar te parkeren. Te beleggen voor later, voor iedereen. Zo werd het Government Pension Fund geen grabbelton, maar een anker en eigendom van het volk. Het fonds groeide uit tot iets bijna mythisch. Zo groot dat het zichzelf begon te spiegelen, zelfs in fictie. Zoals in de populaire televisieserie Oljefundet, een komische persiflage over macht, moraal en miljarden.

Ik spreek Vaishali Kathuria, Senior Investment Stewardship Manager bij het oliefonds. Ze is scherp, charmant, en bezit die zeldzame rust van mensen die hun materie beheersen. Ze kwam als jong migrantenkind uit India naar Noorwegen. Wat zij belichaamt, is de Noorse droom: sociale mobiliteit, kansen zonder schreeuw, ambitie met vangnet. In Oljefundet speelde ze zichzelf. Fictie als oefenruimte voor verantwoordelijkheid in de werkelijkheid. De grens tussen satire en staatsmacht is dun. Dat weten we inmiddels ook uit Servant of the People. Kathuria spreekt over investeren in welzijn. Niet als slogan, maar als opdracht. Strikte ethische criteria: geen controversiële wapens, geen kinderarbeid, geen milieuschade, geen private equity. Wel vastgoed en duurzame energie, zoals offshore wind. Het mandaat is helder: maximaal rendement namens het volk, binnen morele kaders. Ethiek als kiel. Zonder kiel drijf je wel, maar stuurloos.

Ik denk aan mezelf als kind, figurant in De Kleine Kapitein van Paul Biegel. Een rol van niets, maar in mijn hoofd kon zij uitgroeien tot iets groots. Thor Heyerdahl. De jaren zeventig leerden mij dat dromen mocht. Misschien geloof ik daarom nog steeds dat instituties gevormd kunnen worden door mensen die ooit klein begonnen. Ook dat is een groot ding.

Maar grote dingen werpen schaduwen. Het Noorse oliefonds raakte verwikkeld in controverse rond Caterpillar, producent van bulldozers die worden ingezet bij huisvernietigingen in Palestijnse gebieden. In Noorwegen leidde dit tot felle debatten. Is indirecte betrokkenheid medeplichtigheid? Of fungeert afstand als moreel schild?
Hier, bijna terloops maar des te betekenisvoller, ligt voor marinemensen een Oort-moment verscholen: het ABP - pensioenfonds óók van ons - besloot in oktober 2025 dat zijn aandelen Caterpillar worden verkocht. Geen groot gebaar, geen persconferentie. Gewoon een keuze.

Ik denk terug aan mijn uitzending naar de West Bank. Aan gesprekken met Palestijnen die hun huis verloren. Aan muren die sneller vielen dan woorden. Hier knaagt het rupsje nooitgenoeg. Altijd verder, altijd meer. Ethiek, ooit robuust, oogt pips. Alsof het immuunsysteem zichzelf begint aan te tasten.

De volgende dag in Bergen regent het zonnestralen. Mensen in knalgele zuidwesters demonstreren langs de kade. Spandoeken boven paraplu's: Eigen energie voor eigen mensen. Ze verzetten zich tegen de export van Noorse waterkracht naar de EU. Emotioneel begrijpelijk, juridisch complex. Noorwegen is gebonden aan de EER-overeenkomst van 1994. Solidariteit heeft altijd bijwerkingen. Het is ook E-day. Uit professionele nieuwsgierigheid bezoek ik een stembureau - oude gewoonte na jaren als OVSE-verkiezingswaarnemer. Op het nippertje wint het gematigde blok. Niet de uiterste flank, maar dezelfde politieke familie die 57 jaar geleden het fundament legde onder het oliefonds. Continuïteit als veiligheidsstrategie.

Noorwegen leerde van onze Hollandse ziekte – maar immuniteit blijkt niet erfelijk

Vier weken later meldt de Noorse avondkrant dat het oliefonds zijn ethische commissie opheft als afzonderlijk orgaan. Efficiëntie, zo luidt de verklaring. Ethiek geïntegreerd, minder toetsing. Het klinkt rationeel. Misschien te rationeel. Hier schuift iets. Een glijdende schaal. Palliatief beleid voor een dieper probleem. De ziekte waar Nederland nooit echt van genas, blijkt zelfs na 57 jaar incubatietijd overdraagbaar. Waar het Noorse oliefonds de ethische commissie oplost, kiest het Nederlandse ABP voor scheiding en consequentie. Twee fondsen, twee kielen.

Alsof de geschiedenis het nog eens wilde testen werd in 2023 plots 's werelds grootste fosfaatreserve ontdekt, pal voor de Noorse kust. Onverwacht, strategisch, potentieel ontwrichtend. Fosfaat is voedsel, macht, toekomst. De vraag dringt zich op of Noorwegen hier leert van Nauru - het micronesische eiland dat rijk werd aan fosfaat en arm aan toekomst. 'Nauru, officially the Republic of Nauru, formerly known as Pleasant Island.'

Dat Grote Ding waar Noren zo achteloos over spreken, is het Storting, hun parlement. Niet pompeus, niet verheven, maar groot (*stort*) omdat het besluiten neemt die verder reiken dan vandaag. Grote dingen blijven alleen groot als iemand het onderhoud durft te plannen. Als ballast wordt gecontroleerd, de kiel recht gehouden en het roer niet aan de waan van de dag wordt overgelaten. Het Grote Ding van de Noren is niet spectaculair, maar dragend. Misschien is dát de les. Een staat blijft alleen koersvast wanneer zij haar ethiek behandelt als zeewaardigheid. Niet als luxe, maar als voorwaarde om uit te varen. Grote dingen vragen om discipline, juist wanneer het kleine rupsje weer begint te knagen.

KLTZ (SD) drs. Caecilia Johanna van Peski (1970) studeerde Onderwijs- en Cultuurpsychologie en Civiel-Militaire Interactie. Zij werkte vervolgens voor verschillende multilaterale organisaties, waaronder de EU, NAVO, OVSE en de VN. Sinds 2020 is zij verbonden aan de Koninklijke Marine.
www.vanpeski.org



‘Couleur locale’

→ Overleg met DEFAT van Mali tijdens oefening African Lion

Defensieattaché voor West-Afrika

Sinds 2021 ben ik als defensiettaché geplaatst in Dakar, Senegal. Mijn werkveld beslaat zes landen in West-Afrika, te weten Senegal, Ivoorkust, Ghana, Benin, Nigeria en Mauritanië. Terugkijkend op afgelopen vier en een half jaar had ik niet verwacht dat de ontwikkelingen in deze regio zó interessant en dynamisch zouden zijn.

Door de landen meerdere keren per jaar te bezoeken en contacten te onderhouden met lokale autoriteiten en internationale partners en collega’s, alsook actief geïnformeerd te blijven voor wat betreft veiligheidsontwikkelingen in de regio middels het lezen van kranten en studies van diverse wetenschappelijke instituten, is mijn begrip voor de regio gegroeid. Dit stelt mij in staat stelt om analyses te geven op nieuwe vaak onverwachte gebeurtenissen (zoals staatsgrepen en recente Amerikaanse aanvallen op terroristische doelen in Nigeria). Het uiteindelijke doel is om voorspellend vermogen te genereren, zodat tijdig geanticipeerd kan worden op nieuwe ontwikkelingen. Inmiddels weet ik dat dit een utopie is, maar dat weerhoudt mij er niet van ernaar te streven. Een belangrijke bijdrage die ik als DEFAT lever is *couleur locale;* in Nederland is men veel minder bekend met gewoonten en gebruiken in Afrika en dan is het juist belangrijk dat er met lokale kennis gekeken wordt naar ontwikkelingen en de haalbaarheid van handelingsopties.

Het is niet mijn eerste plaatsing buiten Nederland. Met mijn gezin heb ik eerder drie jaar op Curaçao gewoond en vier jaar in de Verenigde Staten doorgebracht. Ditmaal zijn mijn kinderen niet mee. Mijn echtgenote Heleen heeft op verzoek van CZSK haar werkzaamheden voor Bureau Reservisten CZSK voort kunnen zetten vanuit Dakar en doet dat inmiddels weer voltijds. Hierdoor hoef ik mij geen zorgen te maken over haar 'verveling' tijdens mijn afwezigheid als ik andere landen bezoek.

Op basis van mijn huidige ervaring is Senegal vooral om privéredenen het fijnste land van de zes om te wonen. De republiek is voor 94% islamitisch en staat bekend om de zeer open houding naar buitenlanders en expats, alsook andere ideologieën. Doordat Dakar op een schiereiland ligt, is de temperatuur ruim 5°C koeler dan op het vaste land. De hoofdstad ligt meer in de gordel van de Sahel, waarmee de lucht droog (en stoffig) is. Er is een grote internationale gemeenschap en vele multilaterale organisatie en NGO's zijn gerepresenteerd. Enerzijds doet dit afbreuk aan authenticiteit, anderzijds maakt dit het verschil met leven in Europa kleiner. Voor authenticiteit kun je altijd van het schiereiland af.

Taken en verantwoordelijkheden

Als ik in Nederland vertel dat ik in West-Afrika zit, dan volgt regelmatig de vraag wat Defensie daar doet. Dit volg ik veelal op met de uitleg dat onze Europese zuidflank bedreigd wordt vanuit Afrika door extremisme en migratie en tegelijkertijd te maken heeft met illegale transporten die door de regio richting Europa gaan. En om niet verrast te worden wil je idealiter tijdig geïnformeerd worden. Daarvoor is het van belang dat je in het gebied bent en informatie uit eerste hand krijgt. Gelukkig zijn er ook diverse Nederlandse militaire activiteiten en vormen van samenwerking met de landen in de regio. De meest bekende oefeningen worden georganiseerd door het Amerikaanse hoofdkwartier voor Afrika (AFRICOM). Het betreft de oefeningen Flintlock (voor *special forces*), Obangame Express (voor de Koninklijke Marine) en African Lion (voor de Landmacht). Afgelopen jaren hebben SOCOM-, CZSK- en CLAS-eenheden hieraan deelgenomen. Momenteel herziet de VS zijn rol in Afrika en is aan Defensie gevraagd of zij wellicht een grotere rol kan spelen bij deze oefeningen.

Om de vraag wat Defensie doet in West-Afrika verder te beantwoorden wijs ik op enkele vaste thema's: gewelddadige extremistische organisaties, maritieme veiligheid, georganiseerde criminaliteit en illegale handel. Officieel is een ambassade en de DEFAT er voor bilaterale samenwerking. De genoemde thema's zijn echter allemaal grens overstijgend. En om dus enig begrip te hebben van de situatie en de mogelijke oplossingsrichtingen, is het ook van belang een meer regionale kijk te houden op de regio. Tegelijkertijd vallen deze thema's niet allemaal onder het Ministerie van Defensie, maar bijvoorbeeld ook onder Justitie en Veiligheid (Politie en KMar) en Financiën (Douane). Er is een duidelijke overlap voor wat betreft het werkveld en dat vraagt om een gedegen netwerk en goede informatie-uitwisseling. Als DEFAT kan ik daaraan bijdragen.

> West-Afrikaanse landen kenmerken zich door een veel sterkere militaire cultuur dan in Nederland.

Het verschil tussen een defensieattaché en een militaire attaché hanteer ik graag de richtlijn voor DEFATs die ik ontving van de CDS van Ivoorkust. Een geaccrediteerde militair attaché mag zonder toestemming rechtstreeks contact opnemen met militaire gesprekspartners. Een geaccrediteerde defensieattaché mag zonder toestemming contact opnemen met gesprekspartners binnen het veiligheidsdomein, dus ook met douane, politie, gendarmerie en bijvoorbeeld parkwachters. Daarmee bied ik in mijn rol als defensieattaché ingangen aan bij veiligheidsorganisaties voor vertegenwoordigers van diverse NL-ministeries.

Het begeleiden van Nederlandse militairen in het gebied is vanzelfsprekend ook een taak voor de DEFAT. Met de kennis van diplomatieke processen en protocollen helpt de DEFAT om bezoekers zonder problemen snel te laten starten met hun gesprekken en samenwerking, ongeacht of dit nu multi – of bilateraal is. Overigens kom ik er aan het eind van mijn carrière ook achter hoe fijn het is om een brede militaire ervaring te hebben. Juist doordat je als DEFAT met diverse lokale veiligheidsdiensten samenwerkt, komt de ervaring van missies op zee en uitzending op land goed van pas.

Ontwikkelingen

Vaak wordt mij ook gevraagd wat ik in de afgelopen periode heb bereikt. Die vraag kan ik eigenlijk alleen maar beantwoorden door het benoemen van de successen, hoe subjectief dat ook moge zijn. Met enkele landen zijn we intensiever gaan samenwerken dan vier jaar geleden. Met enkele landen werken we niet alleen onder de vlag van AFRICOM, maar werken we nu ook bilateraal samen. Met Ivoorkust is er een Status of Forces Agreement getekend wat de intensivering bevestigt. Met Ghana zijn we in onderhandeling om dit te kunnen afronden. Vorig jaar zijn 300 landmacht militairen in Senegal komen trainen ten behoeve van hun gereedstelling.

Het effect van deze succesjes is dat de Nederlandse krijgsmacht wordt gezien als nuttige, betrouwbare en langdurige partner. Dat is winst. Immers, in de geopolitieke strijd willen we dat deze landen in voorkomend geval kiezen voor ons en onze partners. Om ze die keuze te laten maken, moeten we wel bewijzen dat wij de juiste keus zijn.

Een andere manier om aan te geven wat er is bereikt, is mijn eigen gevoel of ik nuttig ben. West-Afrikaanse landen kenmerken zich door een veel sterkere militaire cultuur dan in Nederland. Een uniform heeft aanzien. Hoge militairen worden na hun carrière ambassadeur of krijgen



→ Overhandiging cadeau aan P-CDS van Senegal in de rol van deputy-dean

belangrijke ambtelijke posten zoals directeur van het vliegveld. Door de ambassadeurs te begeleiden bij hun bezoeken gaan deuren makkelijker open en werkt het uniform drempelverlagend.

Het militaire attachénetwerk is sterk en bestaat niet alleen uit lokale militairen, maar ook uit internationale militairen, die meestal in verenigingen zijn georganiseerd en die goed helpen met het uitwisselen van informatie. Zo ben ik lid van alle vijf verenigingen (alleen Mauritanië heeft geen eigen vereniging) en ben ik van de vereniging in Senegal sinds 2022 de Deputy Dean. Interessante bijkomstigheid is dat de meeste West-Afrikaanse landen diversificatie van bilaterale relaties hanteren. Dat wil zeggen dat in die verenigingen alle landen vertegenwoordigd kunnen zijn. Zo zat ik in Abuja onlangs aan tafel met de Oekraïense en Russische DEFAT (ze zaten niet naast elkaar); en aan diezelfde tafel zaten ook de Amerikaan en de Chinezen. Het zijn dit soort momenten waarop ik me realiseer hoe belangrijk (militaire) diplomatie is. Ondanks grote meningsverschillen en geschillen is het toch mogelijk elkaars standpunt te leren begrijpen en daarmee wellicht de-escalatie te bewerkstelligen.

> Het effect van deze succesjes is dat de Nederlandse krijgsmacht wordt gezien als nuttige, betrouwbare en langdurige partner.

Ook vraagt men nogal eens naar mijn frustraties, want die zijn er natuurlijk ook. Soms is dat het gebrek aan verse groenten in de supermarkt, de bureaucratie (of het gebrek daaraan), de files of de stof in de lucht. Maar de balans voor mij slaat nog steeds door naar de mooie kant; de gastvrije aardige mensen, de uitdagende werkomgeving en het leven in een internationale omgeving en het behartigen van de Nederlandse belangen. Op het werkvlak vind ik dat er soms niet genoeg aandacht is voor deze regio. De Sahel-regio wordt altijd wel erkend als belangrijk, maar er zijn altijd urgentere conflicten, waardoor de aandacht verslapt, de prioriteit daalt en daarmee ook de budgetten. Dat, terwijl de geopolitieke strijd zeker ook op het Afrikaanse continent wordt uitgevochten. Russische aanwezigheid in de Sahel, Chinese projecten, Amerikaanse, Franse en Canadese grondstofbelangen, Turkse expansiedrift. In deze strijd gaat Nederland vooral mee met de EU-strategie. De EU ziet de West-Afrikaanse regio als belangrijk en heeft diverse activiteiten op alle thema's lopen

in vrijwel alle West-Afrikaanse landen. Een nieuwe activiteit is het EU Security and Defense Initiative Golf of Guinee. Nederland levert militairen om bij de EU-delegaties te inventariseren hoe *capacity building* projecten kunnen worden gestart. En enkele van deze projecten worden ook door Nederlandse militairen uitgevoerd.

Wat kan nog beter?

Het kan altijd beter en er kan altijd meer gedaan worden, maar dat moeten Defensie en de krijgsmachtdelen ook willen en kunnen. Met zes landen in mijn gebied van accreditatie, die ik ieder tweemaal per jaar zou willen bezoeken, kun je je afvragen of dat volstaat voor een goede bilaterale relatie. Nu heb ik een militaire assistent die mij ondersteunt in de uitvoering van mijn taken en een echtgenote die mij steunt. Daarmee is met de huidige prioritering van de landen uitvoering te geven aan mijn opdrachten. Gelukkig wordt vanuit de Directie Militaire Strategie periodiek gekeken of de DEFATS nog op de juiste plek zitten en of het aantal landen moet wijzigen.

Zoals het er nu uitziet zal ik in juli 2027 terugkeren naar Nederland. Ik heb dan zes jaar deze functie bekleed. Dat is lang, maar door de dynamiek – en het feit dat de frustraties het niet winnen van het plezier – goed te doen. Ik vind een vier jaar term een goede tijdsperiode. Mij valt op dat andere organisaties eveneens dergelijke termijnen hanteren. Daarmee krijg je automatisch nieuwe energie in de organisatie en mensen die eventueel 'mislukte' ideeën nogmaals nieuw leven inblazen, terwijl ik nu denk dat het al is geprobeerd en hernieuwd initiëren geen kans van slagen heeft. Tegelijkertijd merk ik ook dat doordat ik nu langer dan vier jaar op de post zit, de militaire autoriteiten mij beter kennen en ook investeren in mij, doordat ik het vaste gezicht ben.

> Gedurende mijn loopbaan bij de marine heb ik altijd een functie als defensieattaché geambieerd.

Gedurende mijn loopbaan bij de marine heb ik altijd een functie als defensieattaché geambieerd. Ik had zelf niet voor dit land en deze regio gekozen, maar achteraf had ik deze ervaring niet willen missen. Inmiddels kan ik switchen van het Frans naar het Engels en omgekeerd zonder erbij na te hoeven denken. De functie in Dakar is nu bestempeld als wisselfunctie en zal vanaf medio 2027 worden gevuld door de KMar. Aansluitend zal CZSK de functie weer vullen.



→ Gender/WPS-activiteit in Senegal met KLTZ Ella van den Heuvel en in aanwezigheid van de Ambassadeur

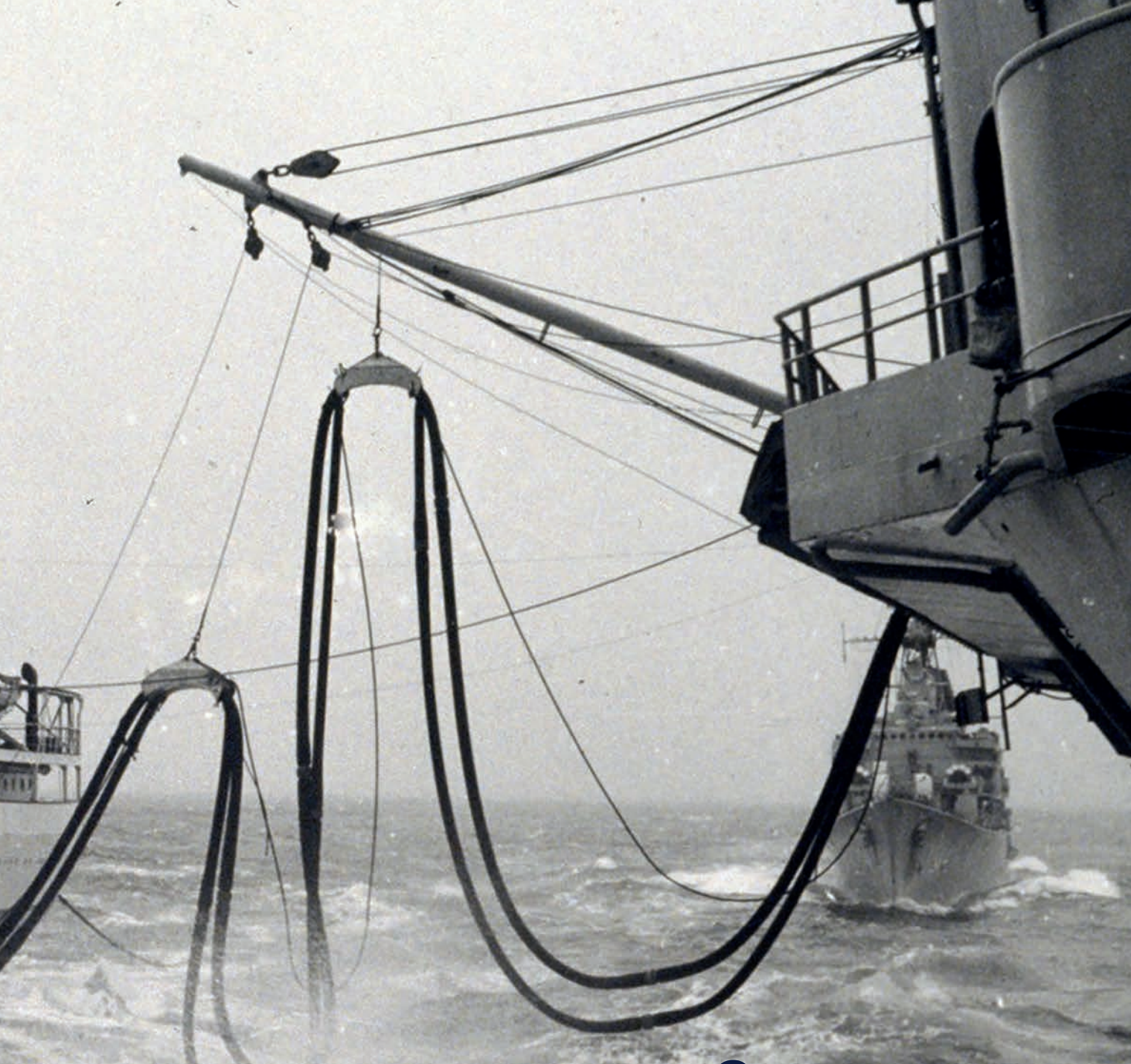
LTZ1 Matthijs Ooms



In woelige baren bevoorraadt MS *Mijdrecht* het vliegkampschip Hr.Ms. *Karel Doorman* (2), 1960 (collectie NIMH)

Handelsbe

De Koninklijke Marine en de bescherming van de Nederlandse koopvaardij, 1935-1991



scherming

Handelsbescherming is het samenstel van maatregelen dat gericht is op de bescherming van zeevervoer tegen geweld op zee. Het is een vraagstuk van de hoogste strategische orde, maar bepaald niet eenvoudig, zo toont de militaire geschiedenis en zo betoogt menig strategisch denker. De centrale vraag luidt: op basis van welke theoretische inzichten, historische ervaringen en bondgenootschappelijke invloeden ontwikkelde handelsbescherming zich in de jaren 1946-1991? Voorliggend artikel betreft de samenvatting van het promotieonderzoek waarmee LTZ1 Matthijs Ooms op 18 december 2025 de graad van doctor behaalde.

LEES VERDER →

In de Koude Oorlog bereidden Nederland en zijn NAVO-bondgenoten zich voor op de bescherming van de Atlantische zeeverbindingen tegen een veronderstelde Sovjet-Russische dreiging. Handelsbescherming werd dan ook de primaire taak van de Koninklijke Marine (KM). De bescherming was echter méér dan een militair vraagstuk: onder andere zelfbeschermingsmaatregelen voor koopvaardijschepen vereisten nauwe samenwerking tussen de KM, het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Nederlandse reders. Ondanks dat de Tweede Wereldoorlog het belang aantoonde van deze civiel-militaire samenwerking, botsten de drie actoren na 1945 over kwesties als kostenverdelingen en verantwoordelijkheden. De dynamiek tussen deze drie spelers vormt dan ook een rode draad in deze studie.

Dit onderzoek is om vier redenen relevant. Ten eerste bestaat er weinig onderzoek naar de paradox dat handelsbescherming enerzijds van strategisch belang is, maar anderzijds vaak werd veronachtzaamd door bestuurders, militairen en de maritieme sector. Deze gevalstudie naar nationale beleidsvorming tracht deze paradox te verhelderen. Ten tweede is het onderwerp maatschappelijk relevant, aangezien handelsbescherming ook in de huidige tijd cruciaal blijft. Maritieme strategen waarschuwen herhaaldelijk voor het negeren van dit vraagstuk. Ten derde ontbreekt een helder conceptueel kader. Begripsverheldering kan nader onderzoek en beleidsvorming bevorderen. Ten vierde adresseert dit onderzoek een historiografische leemte, aangezien het Nederlandse beleid inzake handelsbescherming in de Koude Oorlog nauwelijks is onderzocht en bestaande publicaties geven daarover een tegenstrijdig beeld.[1]

De hoofdvraag wordt beantwoord aan de hand van vier deelvragen. Ten eerste: wat waren de denkbeelden over handelsbescherming in de klassieke *seapower*-theorie (1867-1945)? Hierbij komen de opvattingen van onder andere Mahan, Corbett, de Jeune École, Richmond en Castex aan bod. Ten tweede: wat waren de Nederlandse historische ervaringen rond handelsbescherming in 1935-1946? Dit volgt uit de aanname dat niet alleen *seapower*-theorie, maar (vooral) ook praktijkervaringen zoals die uit de Tweede Wereldoorlog invloed hadden op het naoorlogse Nederlandse handelsbeschermingsbeleid. Ten derde: hoe ontwikkelde het beleid zich in 1946-1991 in Nederland en binnen de NAVO? Deze vraag behelst de kern van het empirisch onderzoek. Ten vierde: welke rol speelden complexiteit en maritieme identiteit in het verklaren van het handelsbeschermingsbeleid? Deze twee concepten vergen nadere uitleg.

De literatuur suggereert dat handelsbescherming een complex vraagstuk is, wat verklaart dat actoren in het verleden deze bescherming herhaaldelijk veronachtzaamden. Voorbeelden daarvan zijn de (aanvankelijke) weerstand tegen de invoering van een konvooisysteem door de Britten in de Eerste Wereldoorlog en door de Amerikanen en Japanners in de Tweede Wereldoorlog. Deze studie onderzoekt de mogelijke invloed van de complexiteit op het Nederlandse handelsbeschermingsbeleid. De complexiteit is daarbij nader uitgesplitst in drie elementen: conceptuele, krijgskundige en bestuurlijke complexiteit.



→ **'Convoys to victory', een gezamenlijke advertentie van Nederlandse stoomvaartlijnen in Amerikaanse bladen, 1943 (collectie NIOD)**

Handelsbescherming is conceptueel complex omdat een eenduidige definitie ontbreekt en het verweven is met uiteenlopende militaire, civiele en logistieke concepten. De krijgskundige complexiteit omvat het bepalen van de meest effectieve beschermingsmaatregel(en). Deze maatregelen omvatten directe methoden van bescherming, zoals konvooieren en zelfbescherming, en indirecte methoden, zoals aanvallen op vijandelijke bases of een marineblokkade. Handelsbescherming is bestuurlijk complex, omdat het samenwerking vereist tussen verschillende civiele en militaire actoren, terwijl hun belangen, bevoegdheden en cultuur regelmatig botsen. Dit speelt vooral bij zelfbeschermingsmaatregelen en bij kostbare oorlogsvoorbereidingen in vredestijd.

De maritieme identiteit van een natie vormt een tweede mogelijke verklaring voor de veronachtzaming dan wel omarming van handelsbescherming. Deze identiteit is een culturele constructie van een collectief 'maritiem' zelfbeeld. Het berust op tastbare zaken, zoals de omvang van zowel de handelsvloot als de maritieme beroepsgroep,

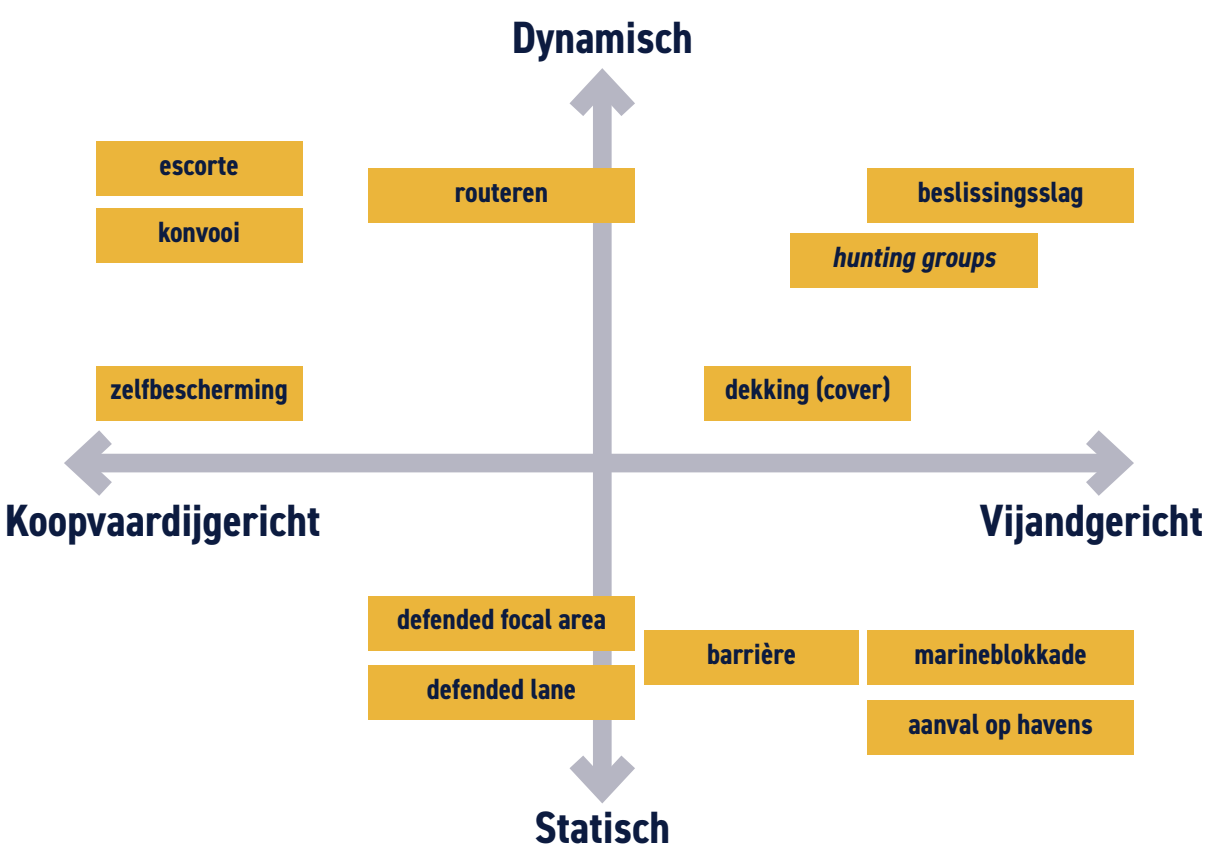
Handelsbescherming is bestuurlijk complex, omdat het samenwerking vereist tussen verschillende civiele en militaire actoren.

maar in de kern is het een mentale voorstelling. Hiernaar verwijst het concept *seamindedness* uit 1945-1960: een positieve houding ten opzichte van de zeevaart. Tegenwoordig domineert de tegenpool van het begrip, namelijk *seablindness*: het onvermogen op individueel of politiek niveau het belang in te zien van het maritieme domein voor zowel de gemeenschap als de economie. Maritiemstrategische denkers als Herbert Richmond en Andrew Lambert suggereren dat landen met een sterke maritieme identiteit zich bovenmatig inzetten voor handelsbescherming. Ook in maritieme en bestuurlijke kringen lijkt deze relatie vanzelfsprekend. Typerend is bijvoorbeeld hoe demissionair minister-president Mark Rutte in 2024 de militaire steun voor handelsbescherming in de Rode Zee onderbouwde met een verwijzing naar Nederland als zeevarend land en de vrije zee als wezenlijk onderdeel van de collectieve identiteit.

Handelsbescherming in *seapower*-theorie 1867-1945

De klassieke *seapower*-denkers schreven in 1867-1945 uitvoerig over de interdictie en de bescherming van zeevervoer. Verschil van mening heerste, ten eerste, over het belang van handelsbescherming. Het antwoord daarop hing af van de perceptie van de economische, militaire en nationaal-symbolische waarde van de koopvaardijvloot, de aard van de dreiging en de kwetsbaarheid van het maritieme handelssysteem. De meningsverschillen liepen nog sterker uiteen omtrent een tweede fundamentele vraag: wat was de optimale methode van handelsbescherming? Het behalen van zeeheerschappij, middels een marineblokkade of beslissende zeeslag, was de primaire insteek van navalisten. In de tijd van de zeilvaart was konvooieren een beproefde en veilige methode, maar de relevantie daarvan onder moderne omstandigheden stond ter discussie. De Eerste Wereldoorlog leek voorstanders van konvooieren gelijk te geven, maar desondanks bleven na 1918 meer offensieve methoden van bescherming dominant in het maritieme denken.

In totaal kwamen uit de *seapower*-literatuur twaalf methoden van militaire bescherming naar voren, waaronder zelfbescherming, konvooieren, routeren, een beslissingsslag en een marineblokkade. Dit onderzoek bracht daarin systematiek aan op basis van twee kenmerken: de mate waarin een methode koopvaardijgericht dan wel vijandgericht is, en de mate waarin zij dynamisch dan wel statisch is (zie figuur 1). Hoewel de verschillende methoden van handelsbescherming in de praktijk complementair konden zijn, waren zij gebaseerd op zes fundamenteel uiteenlopende uitgangspunten. Ten eerste liepen de visies uiteen over het te beschermen object en de aard van de dreiging: diende de bescherming gericht te zijn op individuele, bewegende schepen of juist op vaste vaarroutes en zeegebieden op de kaart? En bestond de dreiging uit een vijandelijke guerre de course of uit een blokkade? Ten tweede verschilden de methoden in hun voorkeur voor concentratie of juist spreiding van eenheden. Een derde onderscheid betrof het (vermeende) offensieve dan wel defensieve karakter van de benadering, met bijbehorende inlichtingenbehoefte. Ten vierde was de gewenste vlootsamenstelling bepalend: directe bescherming vereiste escorteschepen, terwijl indirecte methoden een krachtige slagvloot vereisten; kruisers fungeerden hierbij een dubbelrol. Een vijfde aspect was de toenemende complexiteit van dreigingen in de periode 1867–1945, wat de beoordeling van geschikte methoden bemoeilijkte. Ten slotte verschilden de benaderingen in de mate van noodzakelijke samenwerking tussen marine en koopvaardij. Kortom, de



complexiteit van handelsbescherming bleek uit de tegenstrijdige opvattingen onder klassieke *seapower*-denkers over dit vraagstuk en uit de spanning tussen theorie en praktijk.

De herontdekking van een vitale taak 1935-1946

Na 1850 verdween handelsbescherming in Nederland geleidelijk naar de achtergrond als marinetaak. De buitenlandpolitiek van neutraliteit en het als *free rider* meeliften in de Pax Britannica ter zee leken dit te rechtvaardigen. Omstreeks 1937 leidde de bedreiging van Nederlandse koopvaardijschepen tijdens de Spaanse Burgeroorlog tot de 'herontdekking' van handelsbescherming als hoofdtaak van de marine. De overheid trof met spoed wettelijke voorzieningen voor het gebruik van de koopvaardij in oorlogstijd, terwijl de KM een Hoofdbureau Zeeverkeer oprichtte, een leidraad handelsbescherming opstelde en cursussen handelsbescherming voor koopvaardijpersoneel organiseerde. De Rijksbegroting voorzag in de aanschaf van extra escorteschepen en de Marinestaf formuleerde plannen voor het defensief en offensief bewapenen van koopvaardijschepen.

Voornoemde inspanningen kwamen te laat en bleken onvoldoende als voorbereiding op de Tweede Wereldoorlog, die voor de Nederlandse koopvaardij op zee al in september 1939 begon en pas eindigde met de opheffing van de vaarplicht op 2 maart 1946. Uiteindelijk leverde de handelsvloot als 'vierde macht' naast de zee-, land- en luchtstrijdkrachten de belangrijkste Nederlandse bijdrage aan de geallieerde overwinning. De verliezen waren groot: ongeveer de helft van de vloot ging verloren en 3400 bemanningsleden kwamen om.

■ De verliezen waren groot: ongeveer de helft van de vloot ging verloren en 3400 bemanningsleden kwamen om.

Na de oorlog werd de koopvaardijvloot met staatssteun spoedig materieel hersteld, hetgeen al in 1947 resulteerde in een vierde plaats op de wereldranglijst. Tegelijkertijd bleef onder het koopvaardijpersoneel decennialang het gevoel bestaan dat de maatschappelijke erkenning voor hun oorlogsbijdrage achterbleef. De reders maakten tijdens de oorlog met wisselende gevoelens de ingrijpende



→ **Britse kanonniers aan boord van het Nederlandse vrachtschip *SS Jaarstroom* ontvangen instructies, juli 1945 (collectie NIOD)**



→ Minister van Marine a.i. A.H.J.L. Fiévez installeert de commissie Vredesvoorbereiding Handelsbescherming, 23 juni 1948. Links van de minister VADM jhr. E.J. van Holthe (NL-HaNa | collectie ANEFO)

overheidsbemoeienis met hun bedrijf mee. In de nasleep van de oorlog ontstonden spanningen tussen de reders en de overheid vanwege de afhandeling van financiële kwesties, zoals vergoeding van oorlogsschade. Bij de overheid heerste vanaf 1945 ergernis over de afspraken binnen de geallieerde *shipping pools*, waardoor Den Haag niet tijdig kon beschikken over de eigen troepenschepen voor het transport van militairen naar het oplaaiende conflict in Nederlands-Indië. Dit leidde tot de ambitie van de regering om de marine en de koopvaardij nauwer te integreren tot één nationale maritieme machtsfactor binnen een bondgenootschap. De KM kon zich in deze visie vinden, aangezien zij het als vernederend had ervaren dat in 1942-1945 Nederlandse marineschepen versnipperd en enkel onder geallieerd tactisch bevel waren ingezet.

Ambitieuze plannen en botsende belangen 1946-1949

De oorlogservaringen, met name uit de Slag om de Atlantische Oceaan (1939-1945), onderstreepten het strategische belang van handelsbescherming. Maatregelen zoals konvooiering en zelfbescherming bleken essentieel, maar vereisten een gedegen voorbereiding in vredestijd. In de directe naoorlogse periode bestond er bij de KM, V&W en de reders een gedeelde bereidheid om het handelsbeschermingsvraagstuk voortvarend aan te pakken, mede ingegeven door de oplopende spanningen tussen Oost en West. Desondanks stagneerde de samenwerking al snel door onderlinge belangentegenstellingen en een gebrek aan wederzijds begrip. Tekenend was het lot van de eerste Commissie Handelsbescherming, in 1946 opgericht en geformeerd door de drie actoren. De kostenverdeling van defensieve voorzieningen voor koopvaardijschepen vormde spoedig een breekpunt. Ook het idee van een gezamenlijk ministerie voor het Zeewezen bleek onhaalbaar.

Een tweede commissie, ingesteld in 1948, liet het financiële verdelingsvraagstuk buiten beschouwing en onderzocht de benodigde defensieve middelen, opleidingen en wetgeving, waaronder een vaarplicht. Het eindrapport, medio 1949 aan de ministers van Marine en V&W geleverd, becijferde de kosten op circa 200 miljoen gulden. Het merendeel was bestemd voor bewapening van de



→ **De door een mijnexplosie beschadigde destroyer USS *Samuel B. Roberts* wordt vanuit de Perzische Golf naar de VS verscheept door het *heavy lift* vaartuig *Mighty Servant II* van het Nederlandse sleepbedrijf Wijsmuller, 1 juli 1988 (PH2 M. Harnar | U.S. Navy Photo)**

inmiddels herstelde koopvaardijvloot. De wederopbouw van deze vloot verliep sneller en stuitte op minder politieke weerstand dan die van de KM, die mikte op een grote zeegaande vloot van meerdere smaldelen rond vliegkampschepen. Door de slechte staat van de overheidsfinanciën en concurrentie van land- en luchtstrijdkrachten kwam het commissierapport de KM zeer ongelegen. De marinetop vreesde dat het kabinet zou kiezen voor een bewapende koopvaardijvloot ten koste van een harmonische marinevloot. Het rapport van de Commissie Handelsbescherming verdween in een la; het vlootplan-Holthe daarentegen kreeg politieke steun, ironisch genoeg met als hoofdtaak handelsbescherming.

Deze paradox is te verklaren door de uiteenlopende interpretaties van het begrip handelsbescherming. De commissie richtte zich op handelsbescherming in enge zin, namelijk zelfbescherming. De KM doelde op handelsbescherming in brede zin, die alle directe en indirecte methoden van bescherming omvatte. Maar de KM zinspeelde ook op een derde interpretatie: het behoud van zeggenschap over de eigen koopvaardij binnen een bondgenootschap.

In de historiografie wordt de goedkeuring van het vlootplan veelal gezien als een succes van de marine in de interdepartementale concurrentiestrijd met land- en luchtstrijdkrachten. Dit onderzoek toont aan dat het ook ten koste ging van de defensieve plannen voor de koopvaardij. Opvallend is dat in deze periode handelsbescherming veel publieke en politieke aandacht genoot. Daarnaast zetten zowel de KM, V&W en de reders zich in voor het cultiveren van *seamindedness*, mede uit oogpunt van handelsbescherming. Concrete voorbeelden daarvan waren Het Zeeverbond, een samenwerkingsverband voor nautische propaganda, en de plannen voor een zeekadetkorps, waarin handelsbescherming expliciet als doelstelling was opgenomen.

Een NAVO- en nationaal twistpunt 1950-1967

In de periode 1950-1967 kwam het Nederlandse handelsbeschermingsbeleid onder invloed van de NAVO. Nederland verwierf belangrijke posities binnen de Planning Board for Ocean Shipping (PBOS), waarin de NAVO-lidstaten afspraken maakten over een gemeenschappelijke scheepvaartpool in oorlogstijd. Tot frustratie van Nederland bleef de bewapening van de koopvaardijschepen in deze pool een nationale aangelegenheid. De NAVO trachtte een doctrine voor koopvaardijbewapening te formuleren, maar het resulteerde in een halfslachtig document met tegenstrijdige visies. Binnen de grotere strategische context stond bovendien het belang van handelsbescherming ter discussie. Kernwapens zouden namelijk een oorlog snel beslissen, nog voordat trans-Atlantische conventionele versterkin-

gen Europa zouden bereiken. De strategie van Massive Retaliation stond dan ook haaks op de voorbereidingen voor de inzet van de geallieerde koopvaardij als vierde macht. Bovendien, zo bleek decennia later, overschatten Nederland en zijn bondgenoten de dreiging tegen de Sea Lines of Communication (SLOCs) en gingen zij er ten onrechte vanuit dat Moskou zijn onderzeeboten op gelijke wijze zou inzetten als Duitsland in beide wereldoorlogen.

De bondgenootschappelijke invloed op het handelsbeschermingsbeleid bracht verplichtingen, maar ook kansen. Zo kon de bewapening voor de helft van de koopvaardijvloot vrijwel kosteloos gerealiseerd worden met Amerikaanse steun. Het complementeren van de geschutsvoorraad op staatskosten bleek een onoplosbaar vraagstuk voor de KM en V&W, die geen van beide deze kosten wilden dragen. Ondertussen werden reders wel verplicht in alle zeegaande schepen fundaties voor dit geschut aan te brengen. Na jaren van beleidsmatige impasse greep minister-president Drees persoonlijk in en verplichtte de reders de kosten van deze fundaties te dragen 'als een vorm van dienstplicht voor eigen rekening'.

In deze periode startte de koopvaardij-opleiding voor het opleiden van civiele zeevarenden tot kanonniers, zagen diverse commissies het licht die zich bogen over (aanvullende) beschermingsmiddelen voor koopvaardijschepen en oefende de KM het konvooieren in bondgenootschappelijk verband.

Van directe naar indirecte handelsbescherming 1967-1991

In 1967 aanvaardde de NAVO de strategie van Flexible Response, met daarin een belangrijke rol voor conventionele strijdkrachten. Deze strategie en de sterk groeiende Rode Vloot leidden tot hernieuwde bondgenootschappelijke aandacht voor het genereren en beschermen van *sea-lift*. Evenwel stonden directe methoden van bescherming, zoals konvooiering, steeds meer ter discussie en beproefde de NAVO andere methoden zoals een *defended lane*, evenals nieuwe vormen van Naval Control of Shipping. Nederland nam als een van de laatste NAVO-lidstaten in 1972 afscheid van conventionele koopvaardijbewapening.

In de jaren tachtig vormde de Maritime Strategy een handelsbeschermingsstrategie van indirecte bescherming middels een attack at source in het Hoge Noorden. Deze strategie was riskant maar vergde minder escorteschepen dan trans-Atlantische konvooiering. De conflicten in de Golfregio (1988-1991) toonden dat escorteren of konvooieren in een andere context dan een Oost-Westconflict nog steeds relevante beschermingsmethoden waren. Daarnaast toonde operatie Desert Shield/Storm het strategische belang en de slinkende westerse capaciteit van civiel zeetransport.

De relatie tussen de KM, V&W, de reders en ook de Kapiteinsvereniging was in de jaren 1967-1991 grillig. De Nederlandse koopvaardijvloot bevond zich in economisch zwaar weer en dreigde ten onder te gaan. De Redersvereniging zag de KM menigmaal als rivaal: zij weigerde de KM te steunen tegen bezuinigingen op de zeestrijdkrachten en probeerde zelfs Defensiebudget te laten overhevelen naar de koopvaardij. De handelsvloot had immers ook een oorlogstaak, zo was de redenatie. Reders en kapiteins uitten tijdens de conflicten in de Golfregio kritiek op de informatievoorziening vanuit V&W, terwijl zij toenemende waardering toonden voor de KM.

Conclusie

Handelsbescherming ontwikkelde zich in 1946-1991 grofweg tot hoofdtaak van de KM, waarbij de ervaringen uit de Tweede Wereldoorlog van grotere invloed waren dan theoretische denkbeelden van klassieke *seapower*-auteurs. De uitvoering van deze taak vereiste nauwe samenwerking met V&W en reders, terwijl ook de strategische tot tactische opvattingen over handelsbescherming binnen de NAVO richtinggevend waren. Opvallend was de afnemende belangstelling voor konvooiering. Zelfbescherming bleef een nationale verantwoordelijkheid, en juist op dat terrein raakte het beleid in een impasse, ondanks het feit dat Nederland op dit vlak beter presteerde dan veel andere NAVO-lidstaten. Botsende belangen van ministeries en reders, beperkte financiële middelen en strategische kortzichtigheid binnen de bureaucratie, resulteerden in een wankel evenwicht tussen ambitie en werkelijkheid.

De geschetste ontwikkeling van het handelsbeschermingsbeleid valt te verklaren met de structurele complexiteit van het fenomeen. In de casuïstiek van de Koude Oorlog kwamen de drie elementen van deze complexiteit naar voren. De conceptuele complexiteit bleek bijvoorbeeld uit de drie verschillende interpretaties van het begrip 'handelsbescherming', een onderscheid dat in debatten, bijvoorbeeld in het parlement, zelden werd verduidelijkt. Geleidelijk verdween vanaf medio jaren vijftig het woord handelsbescherming zelfs uit het publieke discours, maar het concept bleef bestaan en werd vaak aangeduid als 'bescherming van de koopvaardij' of het beschermen/openhouden/veilig stellen/verdedigen van de zeeverbindingen/SLOCs. De krijgskundige complexiteit kwam naar voren in discussies, vooral in de jaren zeventig en tachtig, over de effectiviteit van konvooieren. Uit dit onderzoek bleek één methode nog complexer dan de maritiem-strategische literatuur suggereert, namelijk zelfbescherming. De technische eenvoud ervan verhulde de bestuurlijke complexiteit van haar implementatie, die geen zuivere marine of militaire aangelegenheid was. Zo discussieerden de KM, V&W en de reders decennialang over de kosten van de bewapening en geschutsfundaties voor koopvaardijschepen. De onderliggende fundamentele vraag was of

> Zelfbescherming bleef een nationale verantwoordelijkheid, en juist op dat terrein raakte het beleid in een impasse.

handelsbescherming een exclusieve staatsverantwoordelijkheid dan wel deels een private taak was.

De belangrijkste betrokkenen bij het handelsbeschermingsbeleid wezen het uitblijven van effectieve bescherming deels toe aan een verzwakte of tanende Nederlandse maritieme identiteit. Vanuit methodologisch perspectief blijkt dit identiteitsbegrip echter slechts beperkte verklarende waarde te hebben. Dit onderzoek introduceert een alternatief analytisch kader: de onderlinge *seablindness* tussen maritieme actoren, oftewel onbegrip van elkaars belangen, organisatie, werkwijze en cultuur, wat structureel het beleid bemoeilijkte.

De onderzoeksresultaten werpen twijfels op over de effectiviteit van het Nederlandse handelsbeschermingsbeleid tijdens de Koude Oorlog, vooral inzake zelfbescherming. Het positieve beeld dat destijds door bewindslieden en publicaties werd geschetst, blijkt op verschillende punten niet stand te houden. Zo voldeed Nederland noch aan de eigen normen, noch aan de NAVO-adviezen qua zelfbeschermingsmaatregelen. Na de afstoting van koopvaardijbewapening in 1972 was geen sprake meer van een noemenswaardige zelfbescherming.

Effectieve handelsbescherming draait niet enkel om kapitale investeringen in bewapening en oorlogsbodems. Het doorgronden van de complexiteit en het verminderen van onderlinge *seablindness* vraagt om andere maatregelen, die niet per se veel hoeven te kosten. Te denken valt aan intensievere samenwerking tussen marine en koopvaardij in opleidingen, evenals het vergroten van kennis en begrip van handelsbescherming bij militairen, civiele bestuurders, reders, zeevarenden en academici.

Door strategische, institutionele en cultuurhistorische benaderingen te integreren, biedt dit onderzoek een vernieuwende bijdrage aan het debat over maritiem veiligheidsbeleid. Het verduidelijkt de vaak onderbelichte en ambivalente rol van de koopvaardij in dit beleid en analyseert de complexe relatie tussen koopvaardij, marine en overheid. In een wereld waarin geopolitieke spanningen en economische afhankelijkheden opnieuw samenkomen op de wereldzeeën, laat deze studie zien waarom handelsbescherming urgent en noodzakelijk blijft.

LTZ1 dr. W.M. (Matthijs) Ooms is Stafofficier Maritiem Optreden bij de Directie Plannen van de Defensiestaf.

Noten

1 Eerder in 2025 publiceerde de auteur artikelen over de bescherming van de koopvaardij. Zie: Ooms, W.M., 'Defensieve koopvaardijbewapening. Een vergeten concept?', *Marineblad*, nr. 1 (februari 2025), 38-45 & 'Offensieve koopvaardijbewapening. Toepasselijk voor een schaalbare krijgsmacht?', *Marineblad* nr. 2 (maart 2025), 34-41.

Cartoon



Danish Dynamite

Op 26 juni 1992 gebeurde iets bijzonders in voetbalminnend Europa. Op die dag werd Denemarken Europees kampioen door Duitsland in de finale met 2-0 te verslaan. Dat Denemarken kampioen werd was – gezien hun prestaties tijdens het toernooi – uiteindelijk niet meer zo verrassend. En toch was het uitzonderlijk. Denemarken was namelijk niet eens gekwalificeerd voor het eindtoernooi. Doordat in 1991 de oorlog in Joegoslavië uitbrak en dat land gedwongen was zich terug te trekken, moesten de Deense internationals hals over kop van vakantie terugkeren om in het buurland Zweden af te trappen.

Het geheim voor de winst zat hem in drie belangrijke factoren. Ten eerste had iedereen de Denen onderschat. Zij waren immers niet voorbereid en de spelers zaten al in de ontspanningsmodus. Mogelijk dat dit dan ook de tweede belangrijke reden voor het succes was. De belangrijkste factor was echter het Deense publiek, dat luidkeels in het rood-wit en als Viking uitgedost van zich liet horen: 'We are red, we are white, we are Danish dynamite!!!' is de kreet die sindsdien door menig stadion galmt.

Leg het niet aan met de Denen, want, wij zijn echte vechters en kijk naar onze roemruchte geschiedenis, toen we delen van Scandinavië en de Baltische staten overheersten. Tijdens de slag bij Lyndanisse, in de buurt van Tallinn, viel op 15 juni 1219 de rood-witte vlag uit de hemel en dit bracht de overwinning. U gelooft dit niet? Dan kan ik u zeer aanbevelen er eens een kijkje te gaan nemen. Naast de beroemde toren *Kik in de Kök* hangt de foto van een schilderij waarop dit is vastgelegd!

■ Ik denk, dat de Denen de knop voor de Europese kernwapens moeten beheren.

Van dit grote Deense rijk is niet meer veel over. Enkele eilandjes ergens in de Oostzee en misschien is er nog noordwest van IJsland iets. Toch ligt volgens mij voor Denemarken een belangrijke rol weggelegd voor een strategisch autonoom Europa. Zeker nu de belangrijkste bondgenoot voorgoed lijkt te zijn ontspoord, komt u dit concept regelmatig tegen.

Tien jaar geleden was dit bijna ondenkbaar. In Nederland was het letterlijk vloeken in de kerk om ook maar een centimeter af te wijken van de VS. Met de komst van Trump in 2016 begon het tij langzaam te keren en sinds COVID en de slag om chipmaker Nexperia weten we dat strategische autonomie niet alleen militair maar ook economisch van groot belang is. De productie van medicijnen, beschermende middelen en chips voor de autoproductie ligt in handen van een land dat – niet geheel toevallig – een van de drie aangewezen heersers van de wereld is (binnen zijn invloedssfeer dan alsjeblieft).

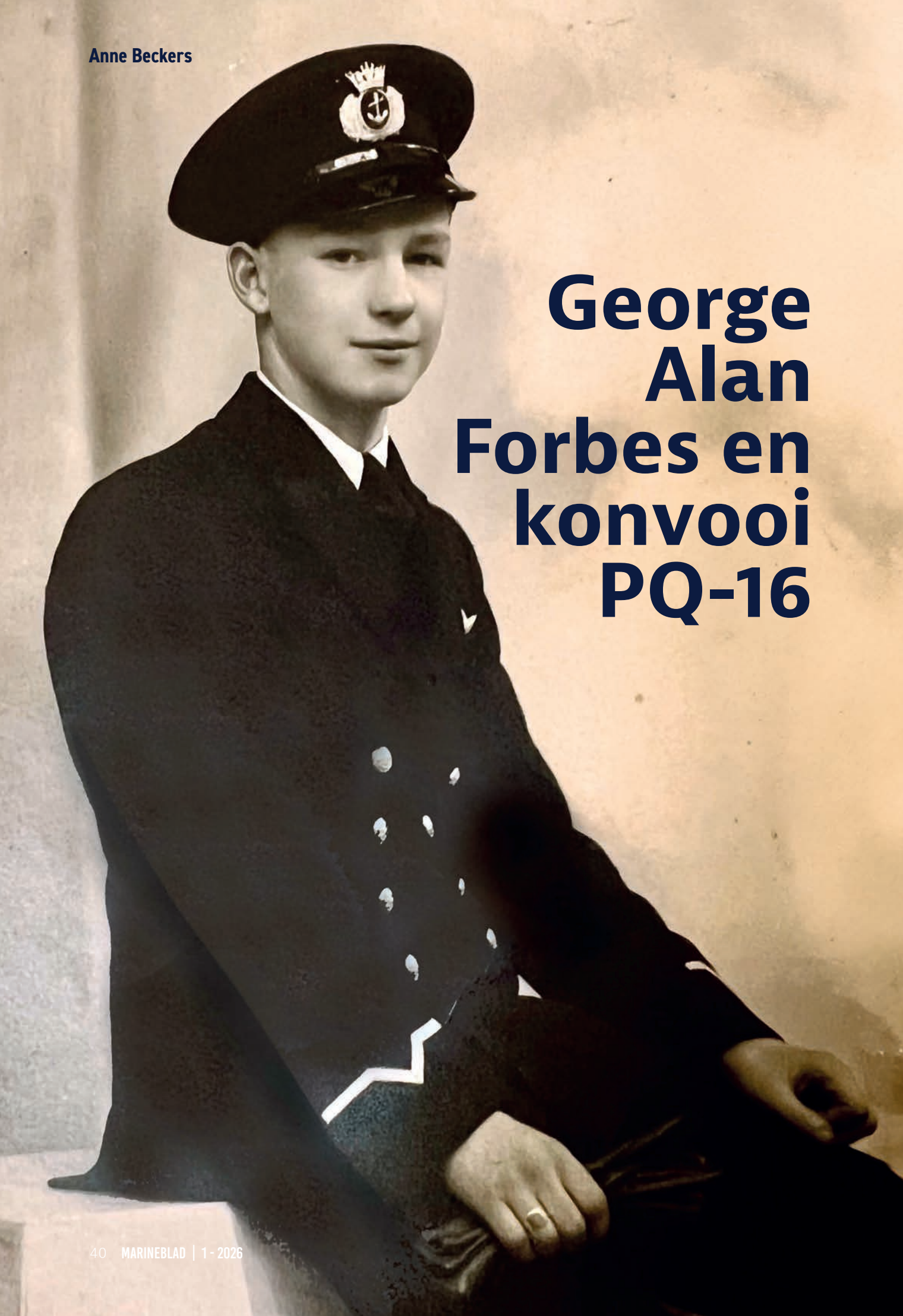
Wat echter ook bij strategische autonomie hoort, is de stap van de economische grootmacht EU richting een kernmacht, strategische autonomie betekent weinig anders dan dat Europa eindelijk ook militair een mogendheid wordt en blijkbaar word je alleen serieus genomen met een nucleair wapen in je achtertuin. Nu hoor ik iedereen weer tegenwerpen dat het onmogelijk is, Europa is te verdeeld en uiteraard, wie moet dan degene zijn die op de knop moet drukken als het zover is.

En daar komt dus Denemarken in het spel. Ik denk, dat de Denen de knop voor de Europese kernwapens moeten beheren. Het land is op sociaal, politiek en militair gebied een gidsland voor Europa en het heeft de laatste dagen bewezen het hoofd koel te houden en niet te buigen voor dreigementen. En naast de EU-vlag staat er op het wapen de kreet van 1992. Dus, leg het niet aan met de Denen!

Dr. J.E. (Jörg) Noll (1967) is politicoloog en luitenant-kolonel (r) bij de Bundeswehr. Sinds 2007 is hij universitair hoofddocent Internationale Conflictstudies aan de Nederlandse Defensie Academie (NLDA).

Anne Beckers

George Alan Forbes en konvooi PQ-16





Het verhaal achter de 213e ontvanger van de De Ruyter-medaille

Wanneer we aan de Tweede Wereldoorlog denken, treedt de Nederlandse koopvaardij zelden op de voorgrond. Toch woog haar bijdrage fundamenteel mee in de geallieerde oorlogsvoering en waren haar offers immens: wereldwijd verloren duizenden zeelieden hun leven. De Nederlandse koopvaardij telde destijds rond de 32.000 zeelieden, waarvan meer dan 40% niet-Nederlands was. Vechtend tegen de vijand en de elementen bevoeren deze bemanningen de moeilijkste zeeroutes ter wereld.[1]

Een van de meest riskante missies was het bevoorraden van Moermansk in de Barentszzee. Deze havenstad was één van de bevoorradingsknooppunten voor de Sovjet-Unie om haar oorlogsinspanningen te kunnen volhouden, maar de scheepvaarroute erheen stond voortdurend bloot aan Duitse aanvallen.[2] George Alan Forbes, inmiddels honderd-een jaar oud, behoort tot de laatste nog in leven zijnde deelnemers en getuigen van deze barre tochten om de Noordkaap. Als erkenning voor zijn inspanningen ten dienste van de Nederlandse koopvaardij en meer specifiek zijn inzet tijdens het de beruchte vaart van konvooi PQ-16 in 1942 naar Moermansk, ontving hij op 18 december jl. in Lynnwood, Verenigde Staten, een bijzondere onderscheiding. Te weten de De Ruytermedaille, die hem werd uitgereikt door de Nederlandse consul-generaal in San Francisco Theo Peters en namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat Robert Tieman. Aanwezig waren onder andere kapitein-ter-zee Erik Jan Looman, marineattaché in Washington, Hubert Nijgh, voorzitter van Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945 en Willem Schonenberg, bestuurslid van Stichting Libertyship NL, evenals familieleden en vrienden van Forbes.

De Ruytermedaille

De voorgaande keer dat een uitreiking van de De Ruytermedaille plaatsvond was in 2023. Het ereteken wordt toegekend aan zeelieden – al dan niet van Nederlandse nationaliteit, zoals schippers, stuurlieden en overige bemanningsleden van koopvaardij- en vissersschepen – of aan overige personen die zich verdienstelijk maakten voor de Nederlandse scheepvaart. Op 23 maart 1907 stelde koningin Wilhelmina per Koninklijk Besluit nr. 1 deze De Ruytermedaille in, ter gelegenheid van de 300e geboortedag van Nederlandse beroemdste admiraal, Michiel Adriaanszoon de Ruyter.[3] Ook personeel van de Koninklijke Marine is in het verleden herhaaldelijk met deze onderscheiding gedecoreerd, waaronder luitenant-ter-zee der 1e klasse Jan

LEES VERDER →

→ Portretfoto van leerling-stuurman Forbes (privé-archief)



→ Uitreiking van de De Ruytermedaille op 18 december 2025 in Lynnwood. Van links naar rechts: de heer Schonenberg, consul-generaal Peters, de heer Forbes, KTZ Looman en de heer Nijgh. Forbes' witte baret geeft aan dat hij heeft deelgenomen aan de arctische konvooien tijdens WO2 (foto: G. McKenzie)

Forbes behoort tot de laatste nog in leven zijnde deelnemers en getuigen van deze barre tochten om de Noordkaap

Hendrik van de Weijer voor zijn inzet midden 20e eeuw tegen het mijnengevaar op zee.[4]

George Alan Forbes

George Alan Forbes is de 213e ontvanger van de De Ruytermedaille.[5] Hij zag op 6 januari 1925 te Wigan, Groot-Brittannië het levenslicht. Tijdens de ceremonie hielden consul-generaal Peters, KTZ Looman en de heer Nijgh toespraken waarin zij terugkeken op het tijdperk waarin Forbes, zo'n acht decennia geleden, diende en stonden zij stil bij zijn stille heldhaftige houding die destijds mede bijdroeg aan de overwinning van de geallieerden. Zijn buitengewone oorlogsverhaal begon als tiener: hij meldde zich vrijwillig als leerling-stuurman en kanonnier aan boord van het in Nederland geregistreerde stoomvrachtschip *Pieter de Hoogh*. Op 13 maart 1942 arriveerde Forbes in het Britse Hull en minder dan twee maanden later, op 21 mei, vertrok hij met het konvooi PQ-16 naar Moermansk.[6] PQ stond voor de konvooien vanuit IJsland naar de Sov-

jet-Unie in de periode augustus 1941 – september 1942. De terugkerende konvooien kregen de aanduiding QP.[7] Deze arctische konvooien vormden een van de levenslijnen van de geallieerde strategie, omdat ze een constante stroom van oorlogsmateriaal - onder meer vliegtuigen, tanks en munitie – aan de Sovjet-Unie leverden. Er moest namelijk worden gezorgd dat de Sovjets hun strijd tegen de nazi's konden volhouden.[8] Forbes' deelname maakte hem een radertje binnen de hierboven genoemde cruciale geallieerde strategie.

Konvooi PQ-16

Het konvooi PQ-16 omvatte 35 schepen, tot dan toe het grootste Moermansk-konvooi en werd begeleid door diverse marineschepen. De *Pieter de Hoogh* onder gezagvoerder H. Stuy, was het enige Nederlandse vaartuig van deze groep schepen. Het had een deplacement van 10.170 ton, was *strengthened for ice* en telde als bewapening twee 20 mm Oerlikon-kanonnen, vier Marlin-machinegeweren en een 10,5 cm-kanon, gemonteerd op de achtersteven.[9]

De eerste dagen dat het konvooi op Moermansk koerste waren gehuld in dichte mist. Op 25 mei klaarde het weer op, en het eerste vijandelijke vliegtuig werd gesignaleerd. Onmiddellijk werden alle stukken van het afweergeschut bezet en de waarnemers geplaatst. Die avond begon om 18.45 uur de eerste aanval, die tot middernacht voortduurde. Duitse duikbommenwerpers voerden aanvallen uit, in golven van acht tot tien vliegtuigen, waarbij de bommen in clusters van twee tot vier werden losgelaten. Gedurende zes dagen, van 25 tot en met 30 mei, had het konvooi flink te lijden van dagelijkse dreiging door Duitse vliegtuigen, onderzeeboten en mijnen. De *Pieter de Hoogh* had het zwaar, maar de bemanning vocht moedig terug en meldde zelfs het neerschieten van twee Duitse vliegtuigen.[10] Tweede officier van de *Pieter de Hoogh*, L. van Beusekom schreef het volgende over de aanvallen:

'Het was de hel'

'Dit is de finishing touch. Tien vliegtuigen kwamen weer over onze kolommen in groepen van vijf. Het leek wel of ze ons schip eruit moesten hebben. De gunner achter het Oerlikon-geschut wachtte tot ze binnen range waren, bijgestaan door de gunners bij de Marlins en gaf hun onze laatste pillen. Wij zagen duidelijk een vliegtuig bij de eerste burst getroffen worden en afzwenken. We hoorden tegelijkertijd de bommen weer fluiten, ze waren van verschillend formaat. Grote ontploffingen en waterzuilen deden het schip geweldig schokken en velen van ons voelden zelfs de blast, doch weer geen enkele voltreffer (...)'.[11]

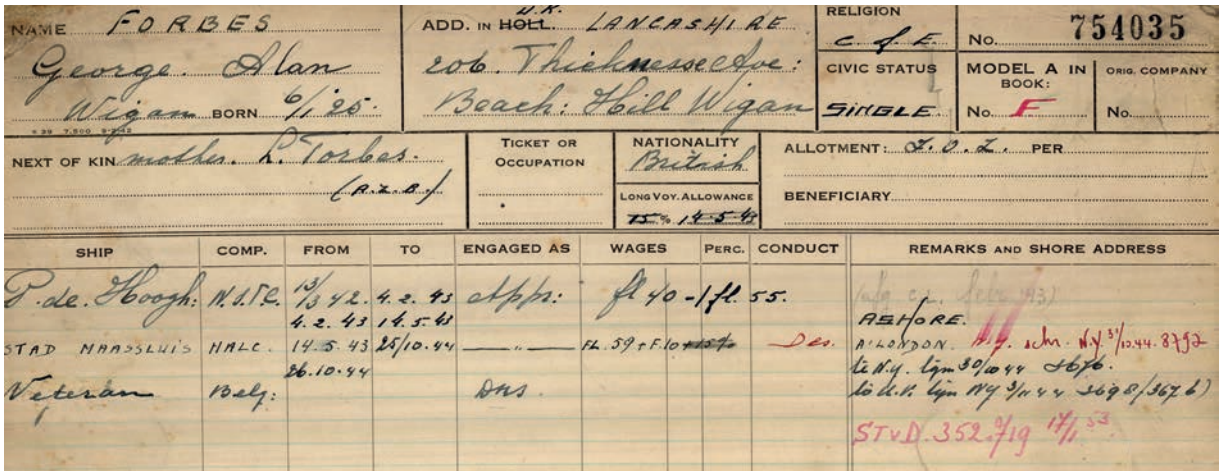
Moermansk

Het konvooi kwam steeds dichter bij Moermansk. Aan de horizon verschenen twee Sovjet-jachtvliegtuigen die de schepen moesten beschermen. Deze bescherming werd de daaropvolgende twee dagen versterkt – op 29 en 30 mei. Af en toe lanceerden Duitse vliegtuigen aanvallen en lieten ze hun bommen van grote hoogte vallen. Uitgeput maar volhardend en met de Nederlandse driekleur in de mast, kwam de bemanning uiteindelijk aan in Moermansk. Circa 80% van de koopvaardijschepen van dit konvooi bereikte hun bestemming.[12] Forbes beschreef de reis kort maar krachtig: *it was hell*.

De *Pieter de Hoogh* verbleef vier weken in Moermansk. Tijdens het verblijf kwam hofmeester Johannes Marinus Terlaak door verwondingen aan zijn hoofd op 20 juni om het leven. Op 13 juni 1942, als de stad door Duitse vliegtuigen wordt gebombardeerd, raakt hij, tijdens het lossen van het schip, door een splinter gewond aan zijn hoofd. Terlaak kreeg zijn laatste rustplaats op de Britse begraafplaats te Moermansk. Zijn uitvaart werd bijgewoond door twee Britse officieren.[13]



→ **Het vrachtschip *Pieter de Hoogh*, uitgerust met oorlogsmateriaal en geschilderd in de grijze oorlogskleuren vertrekt op 1 september 1942 van New York naar Cape Cod Bay. Forbes is dan aan boord van het schip (collectie NIMH)**


NAME FORBES George Alan BORN 6/1/25. ADD. IN HULL U.K. LANCASHIRE 206 Thiel Mere Ave: Beach Hill Wigan RELIGION C. of E. No. 754035 CIVIC STATUS SINGLE MODEL A IN BOOK: No. F ORIG. COMPANY No. NEXT OF KIN mother. P. Forbes. (R.I.P.) TICKET OR OCCUPATION NATIONALITY British LONG VOY. ALLOWANCE 75% 14-5-43 ALLOTMENT: 27.0.7. PER BENEFICIARY

SHIP	COMP.	FROM	TO	ENGAGED AS	WAGES	PERC.	CONDUCT	REMARKS AND SHORE ADDRESS
P. de Hoogh	N.S.F.	13/5 42.	4.2.43	Asstr:	£ 40 - 1/£.		55.	
		4.2.43	14.5.43					ASHORE.
STAD MAASSLUIS	HALC.	14.5.43	25/10.44	—"—	FL. 59 + F. 10 + 15%		Des.	
Veteran	Italy:	26.10.44		Ors.				

→ Persoonskaart van leerling-stuurman Forbes (Collectie 159 LOCK – NIMH)

Op 27 juni 1942 vertrok de *Pieter de Hoogh* uit Moermansk in konvooi richting Groot-Brittannië. Bijna de hele reis verliep in dichte mist. Toen enkele keren de lucht opklaarde, werden Duitse vliegtuigen gespot, maar aanvallen bleven uit. Op 8 juli bereikt het schip behouden Loch Ewe.[14] De Britse admiraal Harold Martin Burrough, aangesteld bij de Home Fleet, gaf achteraf commentaar over het konvooi PQ-16:
De vuurdiscipline van het konvooi en de escorts was uitstekend en er werd prijzenswaardig terughoudendheid getoond in het belang van het behoud van munitie, maar wanneer de situatie daarom vroeg, werd er zeer zwaar en accuraat gevuurd.[15]

Forbes' latere reizen

Forbes heeft naderhand met de *Pieter de Hoogh* nog reizen gemaakt naar onder meer New York, Halifax, Belfast, Boston en eindigde zijn avontuur, waar hij ooit met het schip begon, in Hull. Van 4 februari tot en met 14 mei 1943 was hij – zoals aangegeven op zijn persoonskaart – aan wal en daarna stapte hij in Cardiff op het stoomschip *Stad Maassluis* en bleef hij tot en met 25 oktober 1944 voor de Nederlanders varen.[16]

Een medaille van grote symbolische waarde

De uitreiking kwam voor Forbes als een totale verrassing. Het feit dat een van de laatst levende koopvaardijveteranen die in WOII onder de Nederlandse vlag heeft gevaren, in 2025 werd gelauwerd met een medaille vernoemd naar admiraal Michiel de Ruyter – een officier die zowel in dienst stond van de staat als van reders – is van buitengewoon symbolische waarde. Het vormt een belangrijke mijlpaal in de erkenning van de Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd, een rol die vaak in de schaduw blijft van bekendere militaire gebeurtenissen. En dat terwijl de Nederlandse koopvaardij met onvermoeibare inzet en talloze offers randvoorwaardelijk was voor de geallieerde inspanningen. De verdiensten van Forbes zijn dan ook een levend bewijs van en een ode aan alle betrokkenen van de koopvaardij die bijdroegen aan de overwinning. Zij hielden koers!

Anne Beckers is Senior Informatiespecialist bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) in Den Haag.

Noten

1 Bons, W., 'De koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog', *Gens Nostra nr. 3* (2020) pp. 146-163, aldaar p. 146 en p. 150; zie ook: https://www.koopvaardijpersoneel40-45.nl/nl/
2 Bezemer, K.W.L., *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog, deel 2* (1987 Amsterdam; 2e druk) 749-771; Bons, 'De koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog', aldaar p. 149; Vaassen, J.J., De Murmansk convooien gedurende de Tweede Wereldoorlog (1972 z.p.), 9-11.
3 Zie: https://wetten.overheid.nl/BWBR0047441/2022-11-09 & https://www.onderscheidingen.nl/nl/medailles/verdienste/r.html en: Boer, F.P., ir. drs., *Honderd jaar De Ruytermedaille 1907 tot 2007* (Den Haag 2007) 11-22;
4 Boer, *Honderd jaar De Ruytermedaille*, 130-132.
5 Zie: https://www.telegraaf.nl/binnenland/medaille-voor-100-jarige-amerikaan-voor-heldendaden-op-nederlandse-schepen/114546060.html
6 Zie: https://proxy.archieven.nl/2231/3BA64834C4F94CD3ABE4B2C5486722CF & https://proxy.archieven.nl/0/0FA7320BB6B2432CBD0FC82DC81C5255 & https://databank.koopvaardijpersoneel40-45.nl/ship/view?id=760
7 Vaassen, De Murmansk convooien gedurende de Tweede Wereldoorlog, 9-11; Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog,* 749-771.
8 Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog,* 749-753.
9 Zie: https://proxy.archieven.nl/0/E39923BE92B44770B4E53DBBE0609E7B & https://proxy.archieven.nl/0/DFCE6CA5EBC64622BD210263DC55D923
10 Zie: https://proxy.archieven.nl/0/E39923BE92B44770B4E53DBBE0609E7B & https://databank.koopvaardijpersoneel40-45.nl/ship/view?id=760
11 Zie: https://proxy.archieven.nl/0/E39923BE92B44770B4E53DBBE0609E7B
12 Idem
13 Zie: https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/archief/2.19.255.01/invnr/152953A/file/NL-HaNA_2.19.255.01_152953A_0001 & https://proxy.archieven.nl/2231/5E463F4940AD467A8AA51D0BB17576C8 & https://proxy.archieven.nl/0/E39923BE92B44770B4E53DBBE0609E7B
14 Zie: https://proxy.archieven.nl/0/E39923BE92B44770B4E53DBBE0609E7B
15 Idem
16 Zie: https://proxy.archieven.nl/2231/3BA64834C4F94CD3ABE4B2C5486722CF & https://proxy.archieven.nl/2231/721837516E4B4007B5A157C1FA142737 & https://proxy.archieven.nl/2231/DFCE6CA5EBC64622BD210263DC55D923

Leading through ideas

Op de radar van… vice-admiraal Harold Liebregs

Commandant der Zeestrijdkrachten

Wat beveelt u aan?

Het boek ‘Leaders and their Followers in a Dangerous World’ van Jerrold M. Post (1934-2020). Post was een Amerikaanse psychiater, die onder meer werkte voor de CIA. Tevens was hij oprichter en directeur van het Center for the Analysis of Personality and Political Behavior. Zijn psychologische profielen van politieke leiders hielpen bijvoorbeeld bij het tot stand brengen van de Camp David-akkoorden in 1978.

Ik heb het boek gelezen als onderdeel van een onderzoeksrapport dat ik schreef voor de Hogere Defensie Vorming, waarin ik het gedrag van wijlen Venezolaanse president Hugo Chavez duid vanuit Post’s theorie. Als je de betrekkelijk eenvoudige theorie een beetje doorgrondt, dan zie je dat er veel overeenkomsten zijn tussen sterke leiders (dictators) overal ter wereld en de ontwikkelingen die zijn doormaken.

Waar gaat dit boek over en waarom adviseert u het?

Jerrold M. Post analyseert het gedrag van een aantal dictators, terroristen en andere leiders van vóór 2000. De kern is dat veel leiders narcistische persoonlijkheidskenmerken hebben. Ze hebben een sterke behoefte om geweldig gevonden te worden. Goede prestaties benadrukken ze daarom. Voor fouten en mislukkingen schuiven ze de schuld naar anderen. Dat is vaak dezelfde persoon of instantie, die daarmee het kwaad vertolkt.

Er zijn ook mensen die juist behoefte hebben aan een sterk vaderfiguur. Iemand die problemen voor hen oplost en voor hen opkomt. Het is duidelijk dat beide persoonlijkheidskenmerken goed bij elkaar passen: de één wil geweldig gevonden worden en de ander heeft behoefte aan een sterke leider. Post noemt dat de ‘charismatische leider-volger relatie’.

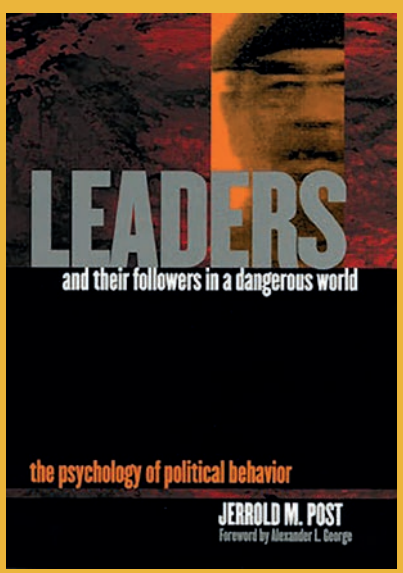
> De theorie van Jerrold M. Post voorspelt een nog onrustiger toekomst

Wat is de belangrijkste les?

Narcistische leiders omringen zich met mensen die hen naar de mond praten. Niet met critici. Dat leidt tot groepsdenken en slechte beslissingen. Er ontstaat een neerwaartse spiraal waardoor de leider sterker moet optreden en de schuld meer en meer op anderen moet afschuiven. Vaak gaat dit gepaard met toenemend geweld en repressie. Dictators worden dus steeds extremer in hun standpunten en acties. Vaak loopt het uiteindelijk slecht met hen af.

Is er een citaat dat het meeste bijstaat?

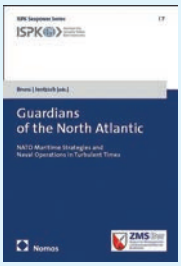
Het is te lang geleden dat ik het boek heb gelezen voor een citaat, maar ik weet wel dat de wereld sindsdien alleen maar onrustiger is geworden. Machtsdenken lijkt belangrijker dan de rechtsorde; belangrijker dan de waarheid en belangrijker dan andere normen en waarden. Sterke leiders zien hun kans. De theorie van Jerrold M. Post voorspelt een nog onrustiger toekomst.



Leaders and their Followers in a Dangerous World
The psychology of political behaviour

Auteur	Jerrold M. Post
Uitgever	Cornell University Press (Ithica NY, 2004)
Omvang	320 blz
ISBN	9780801441691

Signalementen



Guardians of the North Atlantic
Naval Operations in Turbulent Times

Auteur	S. Bruns & C. Jentzsch (red.)
Uitgever	Nomos Publishing (Baden-Baden, 2025)
Omvang	413 blz
Prijs	€ 109,00
ISBN	9783756034208

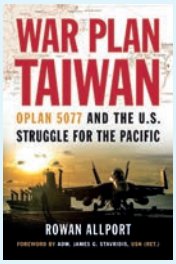
Al ruim 75 jaar vormen zeestrijdkrachten een cruciale pijler binnen de collectieve verdediging van de NAVO. In dit werk analyseren 19 auteurs, waaronder dr. Anselm van der Peet (NIMH) en prof. Geoffrey Till, de ontwikkeling van maritieme strategieën sinds de jaren '80. Ze belichten de verschuivingen na de Koude Oorlog en de impact van de huidige geopolitieke dynamiek: de afnemende dominantie van de VS, de Russische agressie in Europa en de opkomst van China als maritieme wereldmacht. De centrale vraag is hoe westerse marines deze omslagpunten hebben aangepakt en hoe hun vloten strategisch zijn ingezet.



The New Cold War at Sea
Maritime implications of the China-Russia quasi-alliance

Auteur	Lyle J. Goldstein & Vitaly A. Kozyrev
Uitgever	Naval Institute Press (Annapolis MD, 2026)
Omvang	424 blz
Prijs	$ 44,95
ISBN	9781682479940

The New Cold War at Sea onthult cruciale details over de maritieme samenwerking tussen China en Rusland, van het Noordpoolgebied tot Latijns-Amerika. Gebruikmakend van unieke Chinese en Russische bronnen, bieden auteurs Goldstein en Kozyrev een objectieve analyse van deze maritieme symbiose. Het boek presenteert bewijs over de wereldwijde maritieme machtsbalans en doet beleidsvoorstellen. Hiermee beoogt het een essentieel debat aan te zwengelen over de toekomst van de Amerikaanse maritieme strategie in een opkomende multipolaire wereld.



War Plan Taiwan
OPLAN 5077 and the U.S. struggle for the Pacific

Auteur	Rowan Allport
Uitgever	Naval Institute Press (Annapolis MD, 2026)
Omvang	324 blz
Prijs	$ 44,95
ISBN	9781682478080

War Plan Taiwan brengt de defensie-uitdagingen van de Verenigde Staten in de westelijke Pacific in kaart, van de strijd tegen het Japanse Keizerrijk tot de huidige opkomst van China. Het boek onderzoekt strategische en technologische ontwikkelingen, met een focus op *anti-access* en *area-denial* (A2/AD) capaciteiten. Naast een historisch overzicht van de Amerikaans-Taiwanese defensierelatie, analyseert het werk een potentieel conflict in 2029 tussen een Amerikaanse coalitie en China. Hiermee biedt het essentieel inzicht in de cruciale rol van Taiwan binnen de nieuwe Koude Oorlog.



Blauwe Scherven
Hoe houd je als vrouw stand in oorlogsgeweld?

Auteur	Mandy Heeren
Uitgever	Prometheus Uitgeverij (Amsterdam, 2026)
Omvang	304 blz
Prijs	€ 22,99
ISBN	9789044659801

In Blauwe scherven schrijft Mandy Heeren over haar uitzending naar Zuid-Libanon ten tijde van de escalerende spanningen tussen Hezbollah en Israël. Ze zit in Libanon als Israël daar een grondoffensief start. Vanuit haar rol binnen UNIFIL deelt ze een uniek perspectief op het dagelijks leven in een conflictgebied: van bunkers en bombardementen tot bureaucratie, leiderschap en morele dilemma's. Tegelijk laat Blauwe scherven de menselijke kant van een militaire missie zien: de eenzaamheid, de kracht van kameraadschap, het missen van thuis én de momenten van hoop. Blauwe scherven is het persoonlijke, rauwe en indringende verslag.



Oog voor mensen. Hart voor Defensie.
80 jaar instituut Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht

Auteur	Emma Kathmann & Tessa Mulders
Uitgever	NIMH (Den Haag, 2025)
Omvang	99 blz
Prijs	Aanvraag via nimh.nl
ISBN	9789070677701

De brochure 'Oog voor mensen, hart voor Defensie' vertelt beknopt het verhaal van tachtig jaar IGK, een verhaal van groei en bloei, maar ook van uitdagingen. In korte portretten passeren alle Inspecteurs-Generaal de revue. Allemaal drukten zij een eigen stempel op de functie, maar zij streefden ook allemaal hetzelfde doel na: de kerntaken van het IGK-schap voortzetten en het bewaken van de onafhankelijkheid van de adviesrol. Een exemplaar wordt kosteloos ter beschikking gesteld, al wordt een donatie aan stichting Hulp voor Helden op prijs gesteld. Neem voor meer informatie over het aanvragen van een exemplaar contact op via publieksinformatie.nimh@mindef.nl.



foto: J. Dijkstra | MCD

Oproep tot inzending KVMO innovatieprijs 2026

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren kent jaarlijks in samenwerking met KIVI Defensie en Veiligheid, de Koninklijke Marine en het Commando Materieel en IT (COMMIT) een prijs toe aan een persoon voor de meest kansrijke idee of plan voor een maritieme-militaire innovatie. Het gaat om het meest realistische en nuttige idee voor een technologische innovatie, die van belang is of kan zijn voor de Koninklijke Marine en zo mogelijk voor bredere defensietoepassingen.

Voorbeelden van technologiegebieden zijn: slimme materialen, platform ontwerp, voorstuwing of energie opwekking en transitie, sensoren (ook ruimtevaart), wapensystemen, (satelliet)communicatiesystemen, drones (o.a. UAV, USV, UUV) Informatie Technologie, Kunstmatige Intelligentie, etc.

Het voorstel moet nieuw en uniek zijn, maar een nieuwe toepassing van een voor andere doeleinden gebruikte technologie is toegestaan. De mate van uitwerking en mogelijkheden voor een bredere militaire toepassing tellen mee bij de jurybeoordeling. Denk bij de mate van uitwerking aan een gedetailleerd en realistisch gemotiveerd idee, een projectvoorstel, een prototype of een productierijp model. Zo mogelijk compleet met een kostenraming.

Daarnaast beoordeelt de jury de inzendingen op originaliteit, snelle toepasbaarheid, de mate van operationeel nut, mogelijkheden om de Nederlandse industrie erbij te betrekken en de mate van multidisciplinariteit.

De vrij te besteden geldprijs van € 2.000,- wordt voor de eerste keer uitgereikt op het jaarlijkse Kooy symposium op 8 april 2026 in het auditorium van de Generaal Majoor Koot Kazerne in Stroe. Opgeven kan tot **1 maart 2026**. Zend uw voorstel in via dv@kivi.nl

IN MEMORIAM

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

LTZSD2OC b.d. **B.N. Akkerman** († 11 december 2025)
KLTZSD b.d. drs. **R.J. van Bakergem** († 7 december 2025)
KTZ b.d. **R.B. Heisterkamp** († 15 december 2025)
Mw. **H.C. de Kanter-van Boetzelaer** († 13 december 2025)
LTZ2OC b.d. **F.C.H.A. Kothe** († 18 december 2025)
VLOPKLTZ b.d. **J. Moens** († 21 januari 2026)
CDRE b.d. **V.G.M. Rademakers** († 10 januari 2026)
KTZ b.d. **B.A. Siemons** († 4 januari 2026)
CDR b.d. **L.W. Snoek** († 1 september 2025)
KTZ b.d. **P.R. Wouters** († 4 januari 2026)

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

KVMO
DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN MARINEOFFICIEREN

Ereleden:
KOLMARNS b.d. A.H.P. Knoppien
KTZ b.d. L.J.M. Smit
KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek
KLTZ b.d. mr. O.W. Borgeld
KTZ b.d. ing. M.E.M. de Natris
KLTZ (LD) b.d. H.M.J. van de Burgt

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Vice-voorzitter:
KLTZ drs. M.M.H. Heijligers
Secretaris:
LTZ2OC (LD) K.W. Lelieveld
Penningmeester:
KTZ (LD) C.M. van der Pijl
Namens Afdeling Noord
LTZ1 (LD) T.E. Scheeper-Schoon
Namens Afdeling Midden
KLTZ drs. M.M.H. Heijligers
Namens Afdeling Zuid
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
Namens Afdeling Caribisch gebied
Vacant
Namens Werkgroep Postactieven
KLTZ b.d. J.B.M. Ouwens
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 b.d. ir. M.R.J. van 't Holt MBA
Namens Werkgroep Jongeren
Vacant
Namens de Werkgroep Gender
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:
Noord:
LTZ1 (LD) T.E. Scheeper-Schoon
KLTZ b.d. B. Fritzsche
LTZ1 S.M. Duineveld
LTZ2OC (TD) R. Brink
KTZ b.d. J. Goedknegt

Midden:
KLTZ drs. M.M.H. Heijligers
KTZ (TD) ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge
KTZ b.d. H. van Eijsden

Zuid:
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
KLTZ (SD) b.d. A.J. Zwiers
KLTZA b.d. P.A. Brons (postactieven)

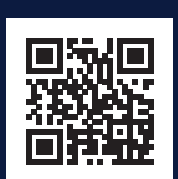
Caribisch Gebied:
Vacant

KVMO-leerstoel Universiteit Leiden:
Vacant

Veteranenondersteuner KVMO
KLTZ b.d. Theo Zelisse
nos.kvmo.tz@gmail.com
06-41464319

Adres secretariaat:
Koninginnegracht 19
2514 AB Den Haag
T : 070-3839504
E : **info@kvmo.nl**
W : **www.kvmo.nl**

Blijf op koers!



marineblad.nl