WERKEN AAN DRAAGVLAK VOOR DE KRIJGSMACHT

MARINEBLAD

KVMO
1883 | 2026



NUCLEAIRE AANVALSONDERZEEBOTEN

Een historische studie naar Nederlandse verwervingsplannen

Lees ook:

- **Dronedreiging: tussen waarneming en ingrijpen**
- **Orden van Sint-Michiel en de Witte Olifant**
- **Zeeblokkades in het Maritiem Museum**

CONFIDENTIEEL

VOLG Nº

N.V. NEDERLANDSCHE
VEREENIGDE SCHEEPSBOUWBUREAUX
NETHERLANDS UNITED SHIPBUILDING BUREAUX

DEN HAAG POSTBUS 289 HOLLAND

PROJEKT 2120 | SCHAAL 1:100

ONTWERP

ONDERZEEBOOT NERO PROJEKT

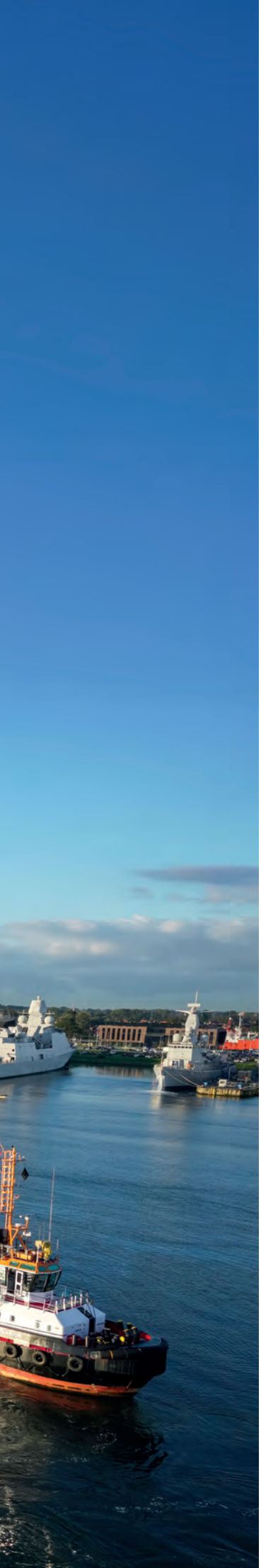
ALGEMEENPLAN | LENGTE SCHIP 83,00 M

GETEKEND: | DATUM: JULI 1960 | TEK. Nº. 2120-60

7
2026
JAARGANG 136



→ Defensie investeert in afschrikking; onder andere door de vervanging van veel verouderd materieel. Maatschappelijk draagvlak voor deze noodzakelijke investeringen blijft belangrijk. Foto: na ruim 30 jaar trouwe dienst wordt de Walrus naar de sloop gebracht, oktober 2026 (foto: Mediacentrum Defensie)



Uitgavenzekerheid

In het vorige *Marineblad* (nr. 6, oktober 2026) is vanuit de werkgoep Defensiebeleid & Krijgsmacht (D&K) stilgestaan bij de in september gepresenteerde Defensienota en de Miljoenennota. Maar om niet helemaal blind te staren op het Ministerie van Defensie, is het ook goed om af en toe vanuit een breder perspectief de zaken te aanschouwen. Wellicht heeft u zelf ook nog wat meegekregen over de Algemene Politieke Beschouwingen, of voor de fijnproever de Algemene Financiële Beschouwingen. En als dat niet het geval is, dan zal het u ongetwijfeld niet ontgaan zijn dat het onrustig is in Den Haag. En niet alleen vanwege de Gen Z-protesten.

Er wordt naarstig gezocht naar een bepaalde vorm van stabiliteit van het landsbestuur, maar de realiteit is dat rust, reinheid en regelmaat in het politieke bestel op dit moment nog niet gevonden is. Want dat is uiteindelijk waar veel mensen op dit moment behoefte aan hebben: een stukje zekerheid. De mensen van vakbond De Unie laten al een paar jaar onderzoek doen naar uitgavenzekerheid.[1] Mijn collega-voorzitter, Reinier Castelein vertelt daarover in de podcast *Een kwestie van centen* met Telegraaf-journalist Martin Visser. Wat voor mij de kern van dat verhaal vormt, is dat het variabele beleid van de overheid die onrust juist aanjaagt en daarmee uitgavenzekerheid doet afnemen.

Vanuit het perspectief van Defensie bezien is dat geen onbekend gegeven. Dat er nu voldoende middelen beschikbaar worden gemaakt om een afschrikwekkende krijgsmacht op te bouwen geeft geruststelling en biedt ook zekerheid. Veiligheid is mijns inziens het fundament waarop je een functionerende maatschappij kunt bouwen. Maar zoals de werkgroep D&K terecht verwoordt, is het daarbij wel van belang aandacht te hebben voor het draagvlak voor die noodzakelijke investeringen. Niet alleen vandaag en morgen, maar ook overmorgen en de dag daarna.

Ik schrijf dit voorwoord aan de vooravond van de *midterm*-verkiezingen in de Verenigde Staten. Voorlopig nog de belangrijkste speler als het gaat om onze veiligheid. Het zou zomaar kunnen zijn dat Defensie nog sneller de transitie moet gaan maken naar die afschrikwekkende krijgsmacht. Een beetje rust en kalmte in het Haagse zou daar goed bij kunnen helpen.

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

> Veiligheid is het fundament waarop je een functionerende maatschappij kunt bouwen.

1 De Unie, onderzoek Uitgavenzekerheid, 22 oktober 2026, zie: https://www.unie.nl/jouw-cao-en-branche/persbericht-de-unie-onderzoek-uitgavenzekerheid

Inhoud


06


29



36


18


20


30

→ Coverfoto: Uitsnede van het ontwerpplan voor een door NEVESBU ontworpen Nederlandse nucleaire aanvalsonderzeeboot, 1960 (bron: Collectie NIMH)

06 Hoge ambitie of operationele noodzakelijkheid?
Anselm van der Peet

Tussen 1956 en 1972 hielden Nederlands-Amerikaanse gesprekken om de Koninklijke Marine uit te rusten met nucleaire aanvalsonderzeeboten de gemoederen van de Nederlandse admiraliteit en de ministeries van Marine, Defensie en Buitenlandse zaken flink bezig.

18 De lange staart van de logistiek
Sergei Boeke

Vaak wordt de Amerikaanse generaal Omar Bradley geciteerd: 'amateurs talk strategy, professionals talk logistics'. Dit geldt niet alleen voor het optreden op land, maar evenzeer in het maritieme domein. Sergei Boeke over de logistieke implicaties van de Iran-VS strijd.

20 Tussen waarneming en ingrijpen
Maritha de Heer

Een jaar na de eerste incidenten van verdachte droneactiviteit bij Nederlandse luchtmachtbases, is het de moeite waard te kijken wat Nederland, specifiek de Koninklijke Marine, concreet kan doen voor de bescherming tegen drones. Het beeld is gemengd.

30 Orden van Sint-Michiel en de Witte Olifant
Graddy Boven

Gedurende de 17e eeuw kwam het uitreiken van nationale en internationale onderscheidingen met bijbehorende geldsommen met regelmaat voor. Twee voorbeelden van internationaal eerbetoon zijn de Orden van Sint-Michiel en van de Witte Olifant.

36 Zeestraten & Blokkades
Maritiem Museum Rotterdam

Conflict in het Midden-Oosten houdt aan en daarmee groeit onzekerheid over wereldhandel en energievoorziening. Voor wie het overzicht is kwijtgeraakt, geeft het Maritiem Museum achtergrond bij het nieuws in de presentatie Zeestraten & Blokkades.

EN VERDER

02 Voorwoord voorzitter KVMO
27 Cartoon
29 Column Jörg Noll
34 Recensie
35 Signalementen
38 Verenigingsnieuws

Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

De KVMO maakt deel uit van ProDef PROFESSIONALS 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

Het *Marineblad* is aangesloten bij de European Military Press Association.



Hoge ambitie of operationele noodzakelijkheid?

Nederlandse verwervingsplannen voor nucleaire aanvalsonderzeeboten, 1956-1972

Anselm van der Peet

‘We, and not you, will decide what type of warships you may possess, and you should know that you are far too small and too poor ever to be able to build or to run atomic submarines. […] I know all your arguments, and I am sick and tired of them.’

Harde woorden, uitgesproken door US Navy (USN) *admiral* Hyman Rickover tegen de Nederlandse minister van Buitenlandse Zaken Joseph Luns, tijdens een officiële receptie in het Witte Huis in mei 1969.[1] Deze discussie was het dieptepunt van jarenlange Nederlands-Amerikaanse gesprekken om de Koninklijke Marine (KM) uit te rusten met nucleaire aanvalsonderzeeboten (SSNs). Een proces dat tussen 1956 en 1972 vooral de gemoederen bezighield van de Nederlandse admiraliteit en de ministeries van Marine/Defensie en Buitenlandse Zaken, evenals hun tegenhangers in de VS en later Frankrijk. Deze periode is onder te verdelen in de hoofdfasen 1956-1960, 1964-1970 en 1968/1970-1972 en een intermezzo in 1963.

Dit artikel beoogt de volgende vragen beantwoorden. Waarom wilde Nederland deze maritiem-strategische wapenplatforms aanschaffen. Was dit streven gebaseerd op louter ambities of operationele noodzaak? Is er een verschil in de manier waarop de Nederlanders in deze drie fasen handelden? Wat maakte dat de inspanningen van de KM en kabinet steeds faalden? Verder is daar de vraag welke lessen er uit deze casuïstiek te trekken zijn voor huidige middelgrote marines die de aanschaf van SSNs overwegen.

Eerste Nederlandse poging SSNs te verwerven, 1956-1960

In 1949 omvatte de Onderzeedienst acht sleetse boten. Slechts twee ervan werden in staat geacht tot 1960 operationeel te blijven. Derhalve viel het besluit vier nieuwe boten te bouwen. In 1954 vond de kiellegging plaats van twee ‘driecilinder’-boten, die vanaf 1960 in dienst zouden komen. Om tussentijds te voldoen aan NAVO-richtlijnen over vier operationele onderzeeboten te beschikken, werden twee Baloa-klasse ‘Guppies’ geleend van de USN. Deze moesten in 1964 worden vervangen door twee verdere driecilinderboten. De kiellegging hiervan in 1957 werd evenwel uitgesteld.[2] Dit had alles te maken met de proefvaarten begin 1955 van het USS *Nautilus*, ‘s werelds eerste nucleair aangedreven onderzeeboot.

Gezien voornoemde *scoop* van de USN, oordeelde de Nederlandse admiraliteit in januari 1956 dat de eigen vloot achterop raakte betreffende technische internationale ontwikkelingen.[3] De vraag leek gerechtigd of de eerste driecilinder-boten bij hun indiensstelling mogelijk verouderd waren. Door kernenergie-aangedreven vaartuigen konden immers dieper duiken, een hogere vaart lopen en kenden een grotere actieradius.[4] VADM Harry Moorman, staatssecretaris van Marine (1949-1959), concludeerde terecht dat de onderzeeboot een grotere rol speelde in *anti-submarine warfare* (ASW) dan voorheen. Een bezorgde minister van Defensie Kees Staf stelde bovendien dat Nederland onmogelijk kon wachten tot eigen reactoren en turbines ontwikkeld waren; die dienden zich op zijn vroegst in 1962 aan.[5]

Hoewel er sinds 1955 een overeenkomst met de VS bestond over de aankoop van kernbrandstof, beperkte deze zich tot civiele toepassingen. Het vooruitzicht was dat Nederland eind 1958 (uiteindelijk 1962) de eerste stappen op het (civiele) kernenergiepad kon maken dankzij een Amerikaanse reactor.[6] De KM was ervan overtuigd dat er baanbrekende ontwikkelingen mogelijk waren inzake scheepsvoortstuwing en wilde samenwerken met Nederlandse kennisinstituten die betrokken waren bij de toepassing van kernenergie.[7] Na de instelling in mei 1957 van de Stichting Kernvoortstuwing Koopvaardijschepen, waaraan onderzoeksinstituten, scheepswerven en rederijen deelnamen, besloot de Marinestaf een Werkgroep Onderzeeboten op te richten met TNO, het Reactor Centrum Nederland (RCN) en Nevesbu, het ontwerpbureau van Nederlandse scheepswerven. Daarnaast probeerde staatsecretaris Moorman een overeenkomst met de USN te sluiten voor de uitwisseling van kennis, wat eigen Nederlands onderzoek en daarmee budget bespaarde. Minister Staf betwijfelde of de USN dit zou doen, omdat ze zich op dit vlak dan ook moest binden aan andere NAVO-partners als Frankrijk. Parijs had namelijk al een verzoek ingediend betreffende overdracht van VS-kennis aangaande nucleaire voortstuwing. Doordat het land tevens een eigen kernmacht en zeggenschap over nationale (nucleaire) vlooteenheden voor ogen stond, stelde Washington zich in dezen terughoudend op. In dit licht



→ **Skipjack-klasse onderzeeboot van de US Navy. Van dit boottype probeerde Nederland in de VS tien jaar lang de technische gegevens alsook de betrokken S5W reactor te verwerven (bron: US Naval History and Heritage Command)**

streefde realist minister Staf dan ook louter naar samenwerking op binnenlands niveau.[8]

De marineleiding benaderde vervolgens de Nederlandse industrie, die de oprichting van een Werkgroep Onderzeeboten steunde. Er was echter weinig vertrouwen in de capaciteiten van het RCN en de KM sprong spoedig bij met eigen technici. Minister Staf maakte zich vooral zorgen over de financiële gevolgen. De bewindsman kreeg gelijk; de civiele onderzoeksbudgetten waren snel uitgeput waarop de civiele partners inderdaad financiering uit het marinebudget eisten.[9]

VADM Harry Moorman concludeerde terecht dat de onderzeeboot een grotere rol speelde in anti-submarine warfare dan voorheen.

Moorman drong andermaal aan bij de USN om steun te vragen. Er was in dezen hoop, want in juli 1958 leek een amendement op de Amerikaanse atoomenergiewet belemmeringen voor kennisoverdracht weg te nemen. Minister Luns werd gevraagd in de VS eventuele mogelijkheden te onderzoeken. Ondertussen bleef de KM de USN stalken. Staatssecretaris Moorman benaderde, vergeefs, Chief of Naval Operations *admiral* Arleigh Burke. De Nederlandse vlagofficier kreeg te horen dat gelet op het type ASW-operaties welke de KM in NAVO-verband moest uitvoeren; te weten konvooi-escorte en inzet van een *hunter-killer* groep met onderzeebootjagers, de carrier *Karel Doorman*, ondersteund door onderzeeboten, conventionele voortstuwing volstond. Moorman liet zich niet ontmoedigen en overwoog sowieso de onderzeebootromp in Nederland te bouwen en wilde hiertoe de Amerikanen voor kennis van de rompvorm benaderen.[10] Vol goede moed gaf de KM intussen aan MARIN te Wageningen de opdracht in 1957-1958 schaalmodellen in de sleeptank te testen, waaronder die van het USS *Skate* en de *Albacore*. De *Albacore* was de eerste onderzeeboot met een gestroomlijnde druppelvormromp, wat de hydrodynamische stroming bevorderde waardoor de onderwatersnelheid toe- en de akoestische signatuur afnam.[11]

De marineleiding mikte er verder op een reactor in licentie te bouwen, wat de beste oplossing zou zijn qua tijd en kosten. De USN raadde licentiebouw af; het assembleren van een in de VS gebouwde reactor vormde al een enorme uitdaging. Indien het US Congress instemde met overdracht van gegevens, zouden in mei 1960 wellicht onderhandelingen kunnen beginnen. Op basis van Britse gegevens (de Royal Navy bouwde al eigen SSNs) berekende de KM dat de kosten voor de eerste onderzeeboot 120 miljoen gulden bedroegen, en voor een tweede en verdere vaartuigen 50 tot 60 miljoen. Mocht deze financiering onhaalbaar blijken, dan moest Nederland alsnog conventioneel voortgestuwde aanvalsonderzeeboten bouwen.[12] Recente (internationale) studies stelden namelijk dat dergelijke onderzeeboten (SSKs) nuttig bleven voor zowel barrièreoperaties tegen Sovjet-onderzeeboten alsook offensieve operaties. De Nederlandse admiraliteit had bovendien bij haar Amerikaanse evenknie de bouwtekeningen losgekregen van het USS *Barbel* (1959), een SSK met een druppelvormige romp. Een of meer van dergelijke boten konden in 1964 gereed zijn (uiteindelijk 1972). De volgende stap was de bouw van twee SSNs, ter vervanging van de 'Guppies' in 1968. De noodzakelijke, niet in de begroting opgenomen kosten van ruim 100 miljoen gulden voor de nucleaire vaartuigen, waren uit onderzoeksgelden te financieren.[13]

In mei 1960 kwam er na het nodige geduld bemoedigend nieuws uit Washington. De Atomic Energy Commission accordeerde de levering van technische gegevens van de Skipjack-klasse, een in 1958 gebouwde nucleaire aanvalsonderzeeboot met druppelvormige romp, alsook de levering van een reactor van het type S5W (Submarine 5th Generation Westingshouse, een *pressurized water reactor*) wat een onderwatervaart van 33 knopen mogelijk maakte. Het commissiebesluit was wel afhankelijk van een Congreshoorzitting en het was geenszins zeker dat deze resulteerde in goedkeuring. Hoewel op hoofdlijnen rompgegevens alsook verdere informatie de Nederlanders bereikten, die zomer 1960 resulteerden in een voorlopig Nevesbu-ontwerp, verliepen de hoorzittingen weinig voorspoedig. Het Pentagon en *admiral* Rickover reageerden terughoudend. Vooral laatstgenoemde zag veiligheidsrisico's; de SSN in kwestie werd beschouwd als een uniek wapenplatform dat bij de Sovjet-Unie onbekend zou zijn. Bovendien hadden als gezegd, kort voor het Nederlandse verzoek, de VS een verglijkbare Franse aanvraag ontvangen. Het door het land van Marianne voorgestane streven naar een eigen kernmacht en strikte zeggenschap over de eigen vloot, maakte de parallelle aanvraag politiek brisant.[14]

Het US Department of State, dat Nederland op dit dossier steunde als een van de trouwere NAVO-bondgenoten, bleef geloven in een akkoord inzake gegevensuitwisseling, gevolgd door onderhandelingen over de levering van een S5W-reactor in 1963. Gewapend met deze kennis vloog minister Luns in september 1960 naar Washington. Deze zette daar uiteen dat het uitblijven van cruciale Amerikaans gegevens alsook een reactorlevering, maakte dat Nederland noodgedwongen twee verdere conventionele driecilinderboten moest bouwen, om zo op korte termijn aan NAVO-verplichtingen te kunnen voldoen. Niettemin benadrukte Luns dat de KM onverminderd SSNs nastreef-



→ Staatssecretaris van Marine (1949-1959) VADM Harry Moorman (Bron: Collectie NIMH)



→ US Navy *admiral* Hyman Rickover (bron: Wikipedia)

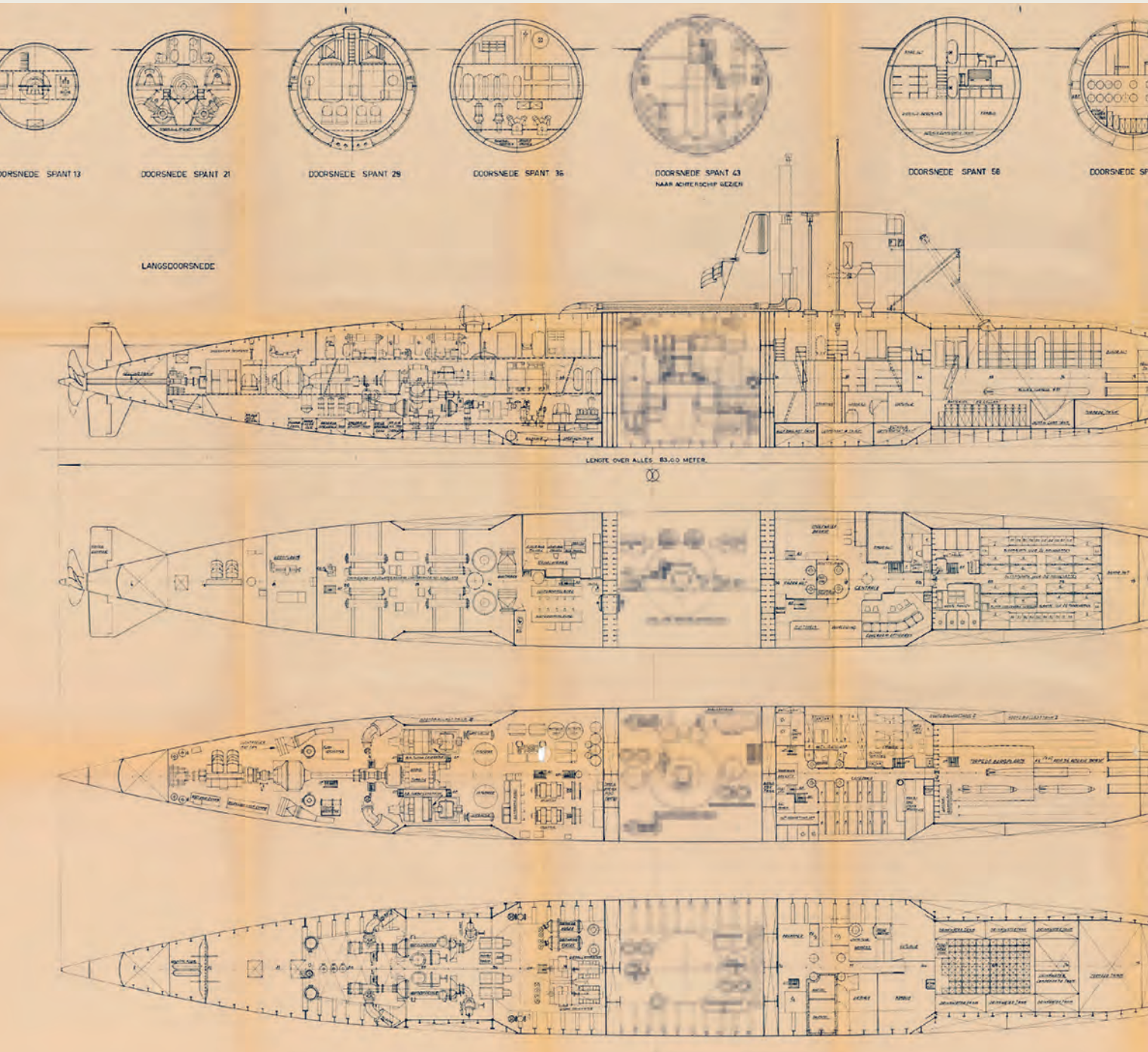
de.[15] *State* concludeerde hierop dat Nederland geen akkoord op korte termijn beoogde. De USN vroeg zich af of de hoge kosten van een SSN in verhouding stonden tot een hogere effectiviteit van de Nederlandse Onderzeedienst, nu nieuwe inzichten uitwezen dat SSKs wel degelijk over nog afdoende ASW-capaciteit beschikten. Daarbij zag staatsecretaris van Marine Piet de Jong (1959-1963) tot 1963 onvoldoende mogelijkheid budget voor SSNs vrij te maken. Hiermee verstomde voor het moment de discussie.[16]

Het Multilateral Force intermezzo 1963: opereren met een SSBN?

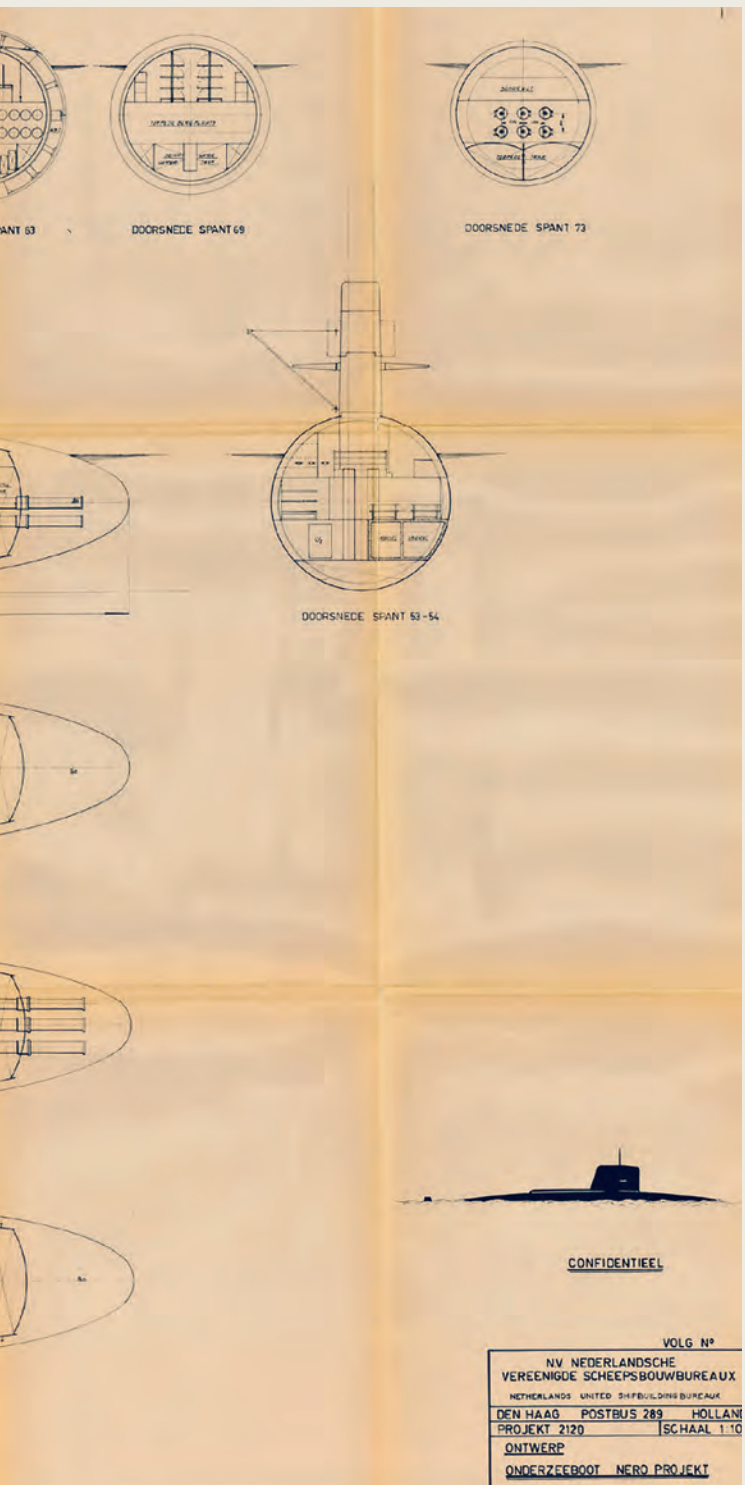
Na vooral het Amerikaanse-Britse Nassau Agreement in december 1962, waarbij Washington aan Londen toezegde intercontinentale Polarisraketten te leveren voor strategische nucleaire onderzeeboten van de Royal Navy, die (aanvankelijk) onder NAVO-commando zouden vallen, lonkte

> Luns benadrukte dat de Koninklijke Marine onverminderd SSNs nastreefde.

in het verlengde hiervan een NAVO SSBN-'squadron'. Het Witte Huis overwoog namelijk Washington-klasse SSBNs, uitgerust met Polarisraketten voorzien van nucleaire *warheads*, te laten bemannen door West-Europese bondgenoten, al dan niet met gecombineerde of volledig nationale bemanningen. Hiermee hoopte Washington landen als Frankrijk en Italië tegemoet te komen, die meenden dat de VS die sinds 1957 binnen het bereik lagen van Sovjet-Russische ICBMs, hen in een oorlogssituatie niet



langer zouden steunen en zodoende eigen kernwapens en bijkomende maritieme lanceerplatforms wensten te verwerven. Tussen januari en mei 1963 bediscussieerden de KM en de regering in Den Haag daarom de mogelijkheid een geheel Nederlandse bemanning voor een dergelijke Multilateral Force (MLF) SSBN te leveren, en zelfs de optie (gelijk Groot-Brittannië) zelf een SSBN te verwerven dankzij de nu geboden VS-kennisuitwisseling. Ook onderzocht de KM de bouw van nieuwe infrastructuur als een *submarine maintenance valley* in de haven van Den Helder voor Nederlandse en/of NAVO SSBNs.[17] In april–mei 1963 verwierp het US Congress, beïnvloed door *admiral* Rickover, dit MLF SSBN-plan, terwijl het Witte Huis in dezen meer terughoudend werd. Het droeg nadrukkelijker een alternatief initiatief aan: gemilitariseerde koopvaardijschepen uitgerust met Polarisraketten, bemand door gecombineerde crews van Europese bondgenoten. Ook deze plannen gingen allengs van tafel.[18]



Tweede Nederlandse poging SSNs te verwerven, 1964-1970

Een nieuw Nederlands kabinet, met De Jong als minister van Defensie (1963-1967), voerde in de Defensienota 1964 de nucleaire aanvalsonderzeeboten op. De KM had zich namelijk vergewist van meer politieke rugdekking, alsook enigszins van input door bedrijfsleven en academica. Er waren de voorgaande jaren ontwikkelingen geweest bij de vaderlandse industrie alsook de wetenschap, waarbij bijvoorbeeld de werf RDM aangaf genoeg kennis te bezitten om nucleaire boten te bouwen en de industriële bundeling NV Neratoom ervaring had met leveranties van onderdelen van buitenlandse kerncentrales.[19] Tijdens het parlementaire debat verklaarde De Jong dat een SSN voorheen als een te dure aanschaf werd beschouwd. Minister De Jong en staatssecretaris van Marine (1963-1972), Adriaan van Es, achtten het project budgettair alsook wat betreft VS-steun nu wel haalbaar. In de Defensienota stond dat een combinatie van onderzeeboten, fregatten en maritieme patrouillevliegtuigen meer slagkracht zou krijgen door onderzeeboten met nucleaire voortstuwing. De nota bood geen inzicht in de specifieke kosten en de financieringswijze. Ook bleef onvermeld dat Chef Marinestaf (CMS) VADM Albert van der Schatte Olivier mikte op minimaal vier SSNs ter vervanging van het verouderende vliegkampschip *Karel Doorman* en de twee kruisers, te bouwen in overleg met de Royal Navy.[20]

De Defensiebegroting 1965 bevatte een eerste, bescheiden post – ƒ 500.000 - voor het SSN-project.[21] Door met dit voorstel akkoord te gaan, zou het parlement ook instemmen met de bouw van nucleaire onderzeeboten. De Tweede Kamer was al geïnformeerd dat de eerste boot 170 miljoen gulden ging kosten. Met deze politieke stap kon Washington hopelijk worden overtuigd van de ernst van de Nederlandse voornemens. In augustus 1964 werden de besprekingen met de Amerikanen hervat. De USN ontving een tijdschema dat voorzag in onderhandelingen in 1964-1965, planning in 1967-1968 en bouw in 1968-1972. In september 1964 werd het State Department geïnformeerd over het Nederlandse voornemen minimaal twee nucleaire onderzeeboten te bouwen. Hoewel de plannen geheim waren, stelde de Amerikaanse pers er al vragen over. *State* zag zich genoodzaakt te verklaren dat er geen overeenkomst bestond. Het Witte Huis bezag het feit dat naast Frankrijk en inmiddels ook Italië, vergelijkbare verzoeken hadden ingediend als een probleem. Er leefden weliswaar op dit dossier minder bezwaren tegen Nederland, maar opnieuw onderscheid maken tussen bondgenoten (na eerder Groot-Brittannië te hebben bevoorrecht) was voor de VS geen aanlokkelijk vooruitzicht. [22]

Bij de beantwoording van Kamervragen over de Defensienota 1964 en de begroting voor 1965 verklaarden betrokken ministers dat de KM over voldoende informatie beschikte voor een goede inschatting van het SSN-project. Van een zelfstandige Nederlandse ontwikkeling van een voortstuwingsinstallatie was gezien kennisgebrek en budget geen sprake. Voor de bouw van de eerste boot mikte de marine

→ **Van de Skipjack-klasse afgeleid Nevesbu ontwerpplan (1960) voor een Nederlandse SSN (bron: Collectie NIMH)**



→ **Minister-president Piet de Jong (1967-1971) en minister van Buitenlandse Zaken Joseph Luns (1952-1971) geven na hun teleurstellende bezoek aan Washington tekst en uitleg aan de pers. Schiphol, mei 1969 (bron: Collectie Anefo, Nationaal Archief)**

op een package deal, waarbij de reactor en alle speciale *low-noise equipment* in de VS werden aangeschaft.[23]

De KM meende dat bouwkosten van SSNs daalden; deze lagen 'slechts' een kwart hoger dan die van conventionele boten. Minder hoopgevend was dat enkele invloedrijke Nederlandse parlementariërs het project verwierpen, en Amerikaanse Congresleden aanvang 1965 het State Department ervan beschuldigden '[to be] too eager to give our security away'. Na druk van *admiral* Rickover en zorgen over het lekken van nucleaire kennis was de stemming in het Congres over deze kwestie negatiever dan voorheen. De Amerikanen verwachtten bovendien dat de bouwkosten hoger zouden uitvallen. Voor oktober 1965 stond een ontmoeting tussen De Jong en VS-minister van Defensie Robert McNamara gepland.[24] Indien dit gesprek succesvol verliep, meenden de Nederlanders dat kort hierna nucleaire kennisoverdracht en specialistenopleidingen mogelijk waren.[25]

De besprekingen tussen De Jong en McNamara resulteerden enkel in de afspraak dat het onderwerp SSN in een later stadium aan bod kwam. Toch leefde er nog hoop. De begrotingsplannen voor 1965-1971 voorzagen in de bouw van twee SSNs, en er werd gesproken over een derde en vierde boot, mochten de financiële mogelijkheden na 1971 gunstiger uitpakken.[26] Daarnaast stimuleerde de KM veelbelovende jonge officieren kennis inzake kernenergie op te doen. Een twintigtal volgde in de VS, Groot-Brittannië en Noorwegen aan (civiele) opleidingsinstituten hiertoe scholing. Ook doorliepen zestien onderofficieren midden jaren '60 een op omgaan met kernenergie gerichte tweejarige cursus.[27]

Verlopend tij

In januari 1966 plaatste de KM een bouworder van twee conventionele onderzeeboten, gebaseerd op het *Barbel*-ontwerp; deze zouden in 1970 (uiteindelijk 1972) als de Zwaardvis-klasse in dienst komen. Hiermee kon worden voldaan aan NAVO-verplichtingen na de buitendienststelling van de twee verouderde 'Guppies'. Daarnaast leefde er intern marine opnieuw twijfel over de SSN-aanschaf. De KM overwoog alternatieven, zo bleek uit een kostenstudie van de Marinestaf. Centraal hierin stonden de twee scenario's die de Nederlanders het meest waarschijnlijk achtten als nieuw kernsegment van de vloot: Skipjack-klasse SSNs versus een helikopter *carrier* ter vervanging van vliegkampschip *Karel Doorman*. De marine legde de studie voor aan de USN. De voorzichtig opererende Amerikanen opperden alternatieven, zoals ombouw van de kruiser *De Zeven Provinciën* tot helikopterdrager binnen een *hunter-killer* groep. De USN maakte de KM ook duidelijk dat, berekend over een periode van tien jaar, de aanschaf- *én* exploitatiekosten van vier SSNs het hoogst waren ($900

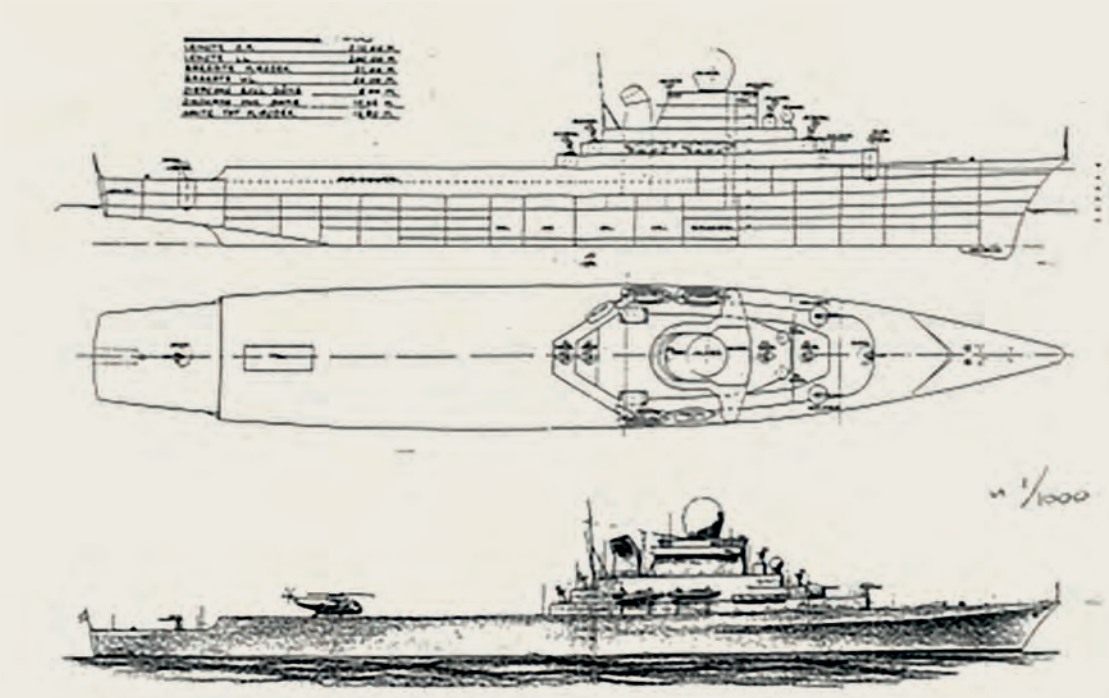
miljoen dollar), terwijl die van een gemoderniseerde/helikopter-dragende kruiser het goedkoopst was ($128 miljoen).[28] Kortom; het KM-budget was qua exploitatiekosten ontoereikend voor SSNs.[29]

In juni 1966 verklaarde minister De Jong tegenover Amerikaanse gesprekspartners dat Nederland, als trotse zeevaart- en marine-natie, achterop dreigde te raken inzake nucleaire scheepsvoortstuwing. Hij erkende dat de investeringskosten hoog waren, maar achtte deze gerechtvaardigd gezien de grote operationele capaciteit en de lange levensduur van de boten. CMS VADM Van der Schatte Olivier meende intussen dat wanneer de KM geen nucleaire onderzeeboot zou verwerven, de Defensienota 1964 bijstelling behoefde; er waren dan meer escorte- en langeafstandsmaritieme patrouillevliegtuigen nodig.[30] De VS bleven hierna in contacten met de KM benadrukken dat het vooral veiligheidsoverwegingen waren die maakten dat ze zich terughoudend opstelden in deze kwestie. Hoewel de kennis over de Skipjack-klasse waar Nederland om vroeg niet nieuw was, zouden de Sovjets niet beschikken over het systeemontwerp en het relatief stille geluidspatroon van de eerste Amerikaanse atoomonderzeeboten.[31]

De Defensie- en marineleiding gaven intussen toenemend tegenstrijdige signalen af. De Defensiebegroting 1967 bevatte weliswaar budget voor voorbereidend werk betreffende de SSNs, maar stelde tevens dat onzeker was of de VS de benodigde steun gingen verlenen.[32] Van Es wilde op zijn beurt in de Defensienota 1968 vastleggen dat deze onderzeeboten er kwamen. De begroting voor 1968 vroeg echter niet langer om financiële middelen voor het project. De in juni 1968 gepubliceerde nota stelde enerzijds dat het voor de KM belangrijk was met SSNs te opereren, maar dat anderzijds onduidelijk was wanneer dergelijke boten werden verkregen. Aanschaf ervan op korte termijn werd niet voorzien terwijl de bestaande vier driecilinder-onderzeeboten en de in aanbouw zijnde Zwaardvis-klasse zeer bruikbaar waren voor ASW. Niettemin bestempelde CMS VADM Jean-Baptiste Maas (1968-1972), die laatste scheepsklasse dan weer als 'voorlopers' van nucleaire boten.[33]

Toen De Jong, inmiddels premier (1967-1971), zich in april 1969 voorbereidde naar de VS af te reizen, ontving hij van Van Es een notitie over de SSN-kwestie. De minister-president diende naast verwerving, ook exploitatie, logistiek, personeelsopleidingen en het opdoen van ervaring met nucleaire onderzeeboten aan te kaarten.[34] In mei vond het aangehaalde incident in het Witte Huis plaats tussen minister Luns, die De Jong vergezelde, en *admiral* Rickover.

Ondanks de harde woorden van de Amerikaanse vlagofficier en een blijvend negatieve houding van de Atomic Energy Commission inzake het delen van nucleaire technologie, hielden enige Nederlanders hoop. De NAVO-strategie *Flexible Response* (1967) woog hierin mee. Deze nieuwe alliantiestrategie legde meer nadruk op inzet van conventionele middelen tijdens een grootschalig gewapend conflict, en daarmee op (geëscorteerde) versterkingen en grondstoffen van overzee. Dit kwam tot uiting in het Marineplan 1970 voor een moderne KM in de jaren 1975-1990. Het behoud van een kwantitatieve alsook kwalitatieve Nederlandse bijdrage aan de NAVO-ASW stond hierin voorop, opdat de KM 'de NAVO-afspraken naleefde'



→ **DMKM-schets van de in 1966 voorgestelde ASW-helikopter *carrier* als potentiële vervanger van de *Karel Doorman* (bron: Collectie NIMH)**

en 'respect afdwong bij (belangrijke) bondgenoten'. Om in geallieerd verband maximale Nederlandse politieke invloed te verwerven, was – naast mobiliteit, flexibiliteit en een oceaanwaardig karakter – het bereiken van een zo hoog mogelijk technisch operationeel niveau het hoofddoel. Het beoogde nieuwe onderzeebootsmaldeel diende daarom in de kern te bestaan uit SSNs met een Brits ontwerp voortstuwingsinstallatie.[35] Aldra bleek dat dit laatste onmogelijk was zonder Amerikaanse toestemming.

Derde Nederlandse poging SSNs te verwerven, 1968/70-1972

West-Duitsland als mogelijke partner

Nadat West-Duitsland al in 1963 kortstondig informeerde of Nederland geïnteresseerd was om gemeenschappelijk onderzoek te doen naar onderzeebootvoortstuwing met een kernreactor,[36] passeerde deze materie tijdens besprekingen in 1968 over verwerving van Duitse Leopard 1 tanks door de Koninklijke Landmacht, andermaal de revue. De Bundesmarine overwoog het kustonderzeeboot type 206 (vanaf 1973 operationeel) door een reactor te laten voortstuwen en zocht nu concreet een partner, de KM, om dit project mede vlot te trekken. In de Bondsrepubliek zou in het najaar van 1968 het kernenergie aangedreven koopvaardijschip *Otto Hahn* in de vaart komen, wat doet vermoeden dat dit de West-Duitse marine (andermaal) inspireerde vergelijkbare voortstuwingsmechanismen te ambiëren. De Nederlandse zeestrijdkrachten stonden gezien de moeizame onderhandelingen met Washington over een reactorlevering voor eigen SSNs, niet afwijzend tegenover dit verzoek uit Bonn. De KM opperde een testvaartuig, de oude kanonneerboot *Van Kinsbergen* nog voorzien van haar oude stoomaandrijving, met een experimentele reactor uit te rusten ten bate van kennisvergroting van beide marines. Hierna kon worden toegewerkt naar de ontwikkeling en plaatsing van reactors op onderzeeboten van (sterk uiteenlopende) onderzeeboottypen voor beide vloten. De West-Duitse marine liet evenwel spoedig het enthousiasme voor het reactorproject varen waarna in 1969 geluiden rondom dit dossier verstomden.[37]

French Connection

Al in april 1967 opperde CMS VADM Van der Schatte Olivier Frankrijk te benaderen over samenwerking aangaande SSN-bouw.[38] Naast frustraties over de onderhandelingen met Washington, woog een andere factor mee. Namelijk dat bij een VS-levering van kennis en materieel er sprake zou zijn van aanvankelijke afhankelijkheid van de Amerikanen (en mogelijk de Britten) betreffende nucleaire havenfaciliteiten vóór 1980. Hierna hoopte de KM eigen infrastructuur te bezitten. Dit hield de facto 'operaties en ondersteuning [in] vanuit bases van de USN of RN, zonder voldoende KM-betrokkenheid bij de operationele inzet van deze vaartuigen'. Bovendien leek gezamenlijke ontwikkeling van een SSN met een partner meer uitzicht te bieden op gelijkwaardige samenwerking. De enige serieuze partner die zich aandiende was Frankrijk. Welnu, binnen een van de bilaterale werkgroepen van de French Netherlands Collaboration Projects, waarin al jarenlang samenwerking inzake sonar, radar en mijnenbestrijding aan bod kwam, passeerde voorjaar 1970 de mogelijkheden voor een gezamenlijk te bouwen SSN de revue.[39]

In maart 1971 besprak VADM Maas het onderwerp diepgaand met een Franse marinedelegatie en kwam het in de loop van datzelfde jaar tot de oprichting van een speciale binationale werkgroep. In januari 1972 volgden er besprekingen tussen de Nederlandse minister van Defensie H.J. de Koster en zijn Franse ambtsgenoot M. Debré. Beide landen constateerden dat de werkgroep vordering maakte. Na verdere bijeenkomsten van dit gremium lag er in maart 1972 een rapport ter tafel. Dit achtte een binationale SSN haalbaar, mits er politieke overeenstemming ontstond over het gezamenlijke en geïntegreerde gebruik van een nieuwe onderzeebootbasis, de technische en logistieke ondersteuning daarvan, de keuze voor de reactor en het bootontwerp. Volgens de Marine nationale was de grootste uitdaging geenszins de kennis, maar het veiligstellen van budget voor een periode van ten minste vijf jaar. De werkgroep moest in april rapporteren over de respectievelijke militaire behoeften, de vraag of het gebruik van de boten onderling was af te stemmen, en de haalbaarheid van een gemeenschappelijk vaartuig en haveninfrastructuur.

Deze punten leidden tot discussies over gemeenschappelijkheid, integratie van beide Onderzeediensten en een basis in Frankrijk (Brest, nabij de belangrijke Atlantische SLOCs, met afwisselend een Franse en Nederlandse commandant). Voor een kosteneffectieve inzet waren minimaal vier boten per land vereist.[40]

Einde Nederlandse SSN-plannen

Begin april 1972 schetste de Nederlandse hoofdvertegenwoordiger in de werkgroep aan minister De Koster een somber beeld van het SSN-project. Elke onderzeeboot ging minstens 400 miljoen Franse franc kosten. Het ontbrak de KM hiervoor aan budget, tenzij ze zou afzien van fregattenbouw voor drie nieuwe eigen ASW-taakgroepen in EASTLANT. Ook was er weinig steun voor het project in het parlement, dat steeds kritischer stond tegenover uitgaven voor kernenergie en defensie. Bovendien waren eerdere prominente voorstanders van de SSN – De Jong, Luns en Van Es – van het politieke toneel verdwenen. Hetzelfde gold voor VADM Maas bij de KM. De nieuwe CMS, VADM Eric Roest, informeerde op 15 juni 1972 zijn minister dat de marine stopte met inspanningen SSNs te verwerven gezien de kosten.[41] Nederland stapte uit het SSN-project, waarna Frankrijk unilateraal in 1976 de bouw startte van de Rubis-klasse waarvan het eerste vaartuig in 1983 operationeel was.

> De enige serieuze partner die zich aandiende was Frankrijk.

Conclusie

Nederland zette in 1979 de dieselelektrische oceaangaande Walrus-klasse op stapel, waarvan de eerste boot in 1990 in dienst kwam. Deze vaartuigen zouden internationaal faam opbouwen door hun actieradius, stille patrouillegang en operaties in ondiepe wateren onder de kust. Het is in dit licht noodzakelijk de vraag te herhalen of het ambitie dan wel operationele noodzaak was die er eerder toe leidde dat Nederland SSNs wilde verwerven.

De KM gaf over dit voornemen tussen 1956-1972 wisselende signalen af. Met de komst van het USS *Nautilus*, leefde bij de KM de opvatting dat de na WOII heropgebouwde vloot technisch gezien internationaal zou achterblijven indien ze geen atoomonderzeeboten bezat. De marine staakte daarom de bouw van verdere conventionele 'driecilinder'-boten. Dankzij inzet van eigen SSNs zou de Onderzeedienst efficiënter kunnen opereren en zo een waardevollere bijdrage aan de NAVO leveren. In 1960, na budgettekort voor aanschaf van SSNs en nieuwe (internationale) inzichten over het nut van conventionele onderzeeboten, onderschreef de admiraliteit andermaal laatstgenoemde platforms. Medio jaren zestig overheerste de opvatting dat een nieuwe, in de jaren zeventig te verwezenlijken harmonische vloot over 'aanzienlijk meer slagkracht' tegen Sovjet-atoomonderzeeboten zou beschikken indien deze SSNs als kern had. Opvallend genoeg startte in hetzelfde tijdssegment de bouw van de relatief moderne diepduikende alsook stillere (een SSN kan zijn reactor niet uitzetten) dieselelektrische Zwaardvis–klasse. Tevens werd een 'Plan B' voor de vloot uitgewerkt zonder SSNs met meer oceaangaande fregatten en patrouillevliegtuigen om de KM boven in de ACLANT ASW *league* te handhaven. Vooral het willen veiligstellen van budget voor in de jaren zeventig geplande nieuwe grote ASW-bovenwatertaakgroepen, bracht de doodsteek voor het SSN-project – ongeacht of eigen atoomonderzeeboten wel of niet operationeel noodzakelijk werden geacht.

Gezien de wisselende of tegenstrijdige Nederlandse standpunten ontstaat de indruk dat operationele noodzaak niet *de* doorslaggevende factor was over SSNs te willen beschikken. Zo woog mee dat bij Nederlandse bewindslieden zoals Luns, De Jong en Van Es, evenals de marineleiding, nationale ambities, ten bate van internationale invloed een hoogwaardige marine te bezitten, onlosmakelijk verweven raakten met ASW-gerelateerd beleid en visie.

Rode draad tijdens jarenlange onderhandelingen was een ontoereikend Nederlands budget.



→ **De Fransen ontwikkelden in de jaren '70 de Rubis-klasse *sous-marin nucléaire d'attaque* (nucleaire aanvalsonderzeeboot), waarvan er zes zijn gebouwd (foto: Marine Nationale)**



■ Naast financiële beperkingen speelde vooral het negatieve VS-standpunt een rol.

→ Het willen veiligstellen van budget voor in de jaren zeventig geplande nieuwe grote ASW-bovenwatertaakgroepen, bracht de doodsteek voor het SSN-project. Afgebeeld: een Lockheed P-3C Orion onderzeebootbestrijdingsvliegtuig vliegend boven het S-fregat Hr.Ms. *Kortenaer*, medio jaren tachtig (foto: Collectie NIMH)

Inzake de aanpak in elk van de drie verkennende verwervingsfasen (1956-1960; 1964-1970; 1968/70-1972) en het MLF-intermezzo in 1963, is inderdaad onderscheid te maken. Na het breed willen inschakelen van nationale kennisinstituten, raakt dit voornemen na teleurstellende resultaten en wantrouwen omtrent budget meer op de achtergrond. Opvallend aan de periode vanaf 1963 is dat er eindelijk (meer) aandacht komt voor zaken als logistiek, opleidingen, haveninfrastructuur, certificering, enzovoort. Even opmerkelijk is dat verzekerde nationale inspraak in operaties van eigen SSNs pas in een laat stadium gewicht in de schaal legde.

De rode draad tijdens de jarenlange onderhandelingen was een ontoereikend Nederlands budget. Met uitzondering van het kortstondig samenwerken/discussiëren met bedrijfsleven (en Economische Zaken) eind jaren 1950, blijkt niet uit dossiers of mediaberichten dat noodzakelijke politieke stappen werden gezet om onder bijvoorbeeld verwijzing naar nationaal strategisch belang, *whole of society*-breed voor de langere termijn structureel voor dit project voldoende budget te reserveren.[42] Dit gold vooral voor het doorberekenen van de hoge exploitatiekosten na de aanschaf van deze nucleaire vaartuigen.

Naast financiële beperkingen speelde vooral het negatieve VS-standpunt aangaande het delen van nucleaire kennis met bondgenoten – Groot-Brittannië uitgezonderd – een rol. Zorgen over *security*, maar ook politieke overwegingen zoals een gelijktijdige vergelijkbare, maar politiek-strategisch gevoeligere Franse aanvraag, lieten Washington geen ruimte de Nederlanders tegemoet te komen.

Voor huidige middelgrote buitenlandse marines die SSNs (willen) verwerven of hiervoor belangstelling tonen[43], maar ook gezien enige discussie hierover in Nederland[44], valt mogelijk lering te trekken uit de vergeefse KM-pogingen deze wapenplatforms te verwerven alsook waarom ons land uiteindelijk de keuze maakte hiervan af te zien en welke factoren hierin meewogen. Dergelijke zeestrijdkrachten moeten:

1. een goed onderbouwde operationeel-strategische noodzaak voor dergelijke vaartuigen vaststellen en deze noodzaak structureel en eenduidig uitdragen;
2. breed nationaal politiek draagvlak verwerven voor een toereikend budget voor de aanschaf *en* langdurige exploitatie van deze maritieme slagcapaciteit;
3. een of meer relevante bondgenoten/buitenlandse partners ervan overtuigen dergelijke nucleaire kennis te delen;
4. nationale zeggenschap over de inzet van betreffende SSNs waarborgen;
5. zorgen voor voldoende nationale kennis, competent (lees: 3,5> jaar) opgeleid personeel,[45] gespecialiseerde (haven)infrastructuur en logistiek, alsmede een goed ontwikkelde nationale nucleaire energie-industrie/academica.

Anselm van der Peet is senior wetenschappelijk medewerker bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) in Den Haag. **Hij dankt KTZ (TD) b.d. Bart Escher, KTZ (TD) Ivo Marx en Daan Sanders voor hun commentaar op een eerdere versie van dit artikel.** **De auteur werkt momenteel aan een studie over Nederlandse onderzeebootbestrijding in de Koude Oorlog.**

Scan de QR-code voor de noten bij dit artikel

Dossier SSNs voor Nederland

Een Nederlandse Nautilus
Ger Teitler
Marineblad nr. 10, 1988

Back to the Future?
Anselm van der Peet
Marineblad nr. 2, 2023

The French Connection
Anselm van der Peet
Marineblad nr. 6, 2005

Driemaal is scheepsrecht
Frederik Mertens
Marineblad nr. 6, 2025

De lange staart van de

Het staat bekend als de *tooth-to-tail ratio*; de verhouding van tanden (gevechtskracht) tot de staart; de logistieke ondersteuning die alles mogelijk maakt. De tanden staan vanzelfsprekend het meeste in de schijnwerpers. Het betreft tenslotte de zogenaamde krijgshaftige onderdelen: de punt van de speer. De logistiek, daarentegen, lijkt minder spannend. Voorraden, maaltijden, administratie, bestellingen – veel spreadsheets en weinig actie. De wetenschappelijke militaire literatuur richt zich voornamelijk op strategie en operaties, maar er is inmiddels een erkenning dat logistiek een cruciale rol speelt bij het winnen – of verliezen - van oorlogen. Vaak wordt de Amerikaanse generaal Omar Bradley geciteerd: 'amateurs talk strategy, professionals talk logistics'. Dit geldt niet alleen voor het optreden op land, maar evenzeer in het maritieme domein.

Een interessante case study is Operation Epic Fury, en de hieropvolgende Amerikaanse blokkade/begeleidingsoperatie rond de Straat van Hormuz. Niet alleen is de relevante maritieme logistiek weinig in het nieuws geweest; ook de Amerikaanse en Israëlische tegenvallers en verliezen hebben maar beperkt media-aandacht gekregen. Enkele onderzoeksjournalisten en de Government Accountability Office (GAO) van de VS hebben knelpunten aan het licht gebracht. De conclusies zijn zeer relevant voor het gevecht op en vanaf zee.



Waarschijnlijk begon gelijk op dag één van de aanval tegen Iran de hoofdpijn van de Amerikaanse vier sectie (de logistiek) bij US Central Command (US CENTCOM). Het grote logistieke steunpunt van de US Navy in Bahrein werd direct aangevallen door Iraanse ballistische raketten en drones. Het betrof de Naval Support Activity Bahrain (NSA Bahrain), dat als hoofdkwartier diende voor US Naval Forces CENTCOM en de US Fifth Fleet. De schade was aanzienlijk, en omdat de basis ruim binnen het bereik van Iraanse raketten lag, werd het geëvacueerd en reguliere operaties zijn sindsdien niet hervat.

Het logistieke steunpunt werd verplaatst naar Diego Garcia, een eiland in de Indische Oceaan, ongeveer 2200 mijl van het gebied waar de schepen opereren. In plaats van een herbevoorradingstrip van 5-8 dagen naar Bahrein, waren schepen nu 14-18 dagen kwijt naar Diego Garcia en terug. Voor een operatie die over schaarse middelen beschikt en een groot oppervlakte bestrijkt was dit een ernstige beperking. Sommige schepen konden waarschijnlijk niet worden ingezet op momenten wanneer dit nodig was, terwijl anderen als onmisbaar werden gekwalificeerd en dus hun herbevoorrading op een meer minimalistische wijze moesten inrichten. Krantenartikelen repten over tekorten aan boord het vliegkampschip USS *Abraham Lincoln*, en deze hadden een grote impact op de stemming aan boord. Linksom of rechtsom, de gevechtskracht werd aangetast.

> De conclusies zijn zeer relevant voor het gevecht op en vanaf zee.

logistiek

Munitie was een andere zorg. Er is al veel geschreven over hoeveel Tomahawks, Standard Missiles en andere (dure) *interceptors* zijn afgeschoten in het conflict met Iran. Er zijn meerdere beelden van salvo's van Patriots op inkomende Iraanse rakketten; intercepties vanaf schepen zijn natuurlijk minder zichtbaar geweest en niet door bijstanders gefilmd. Maar ook hier staan de procedures geen zuinigheid toe, en de voorraden van kritische interceptoren blijken ernstig te zijn ingelopen. Nieuwe raketten zijn besteld, maar de levertijd betreft jaren, niet maanden. Dit heeft strategische gevolgen voor de Amerikaanse en Westerse 'deterrence posture' of afschrikkingsbeleid, zowel richting Rusland als China. Hiernaast blijft het laden van kapitale munitie een uitdaging. Brandstof en voedsel kunnen op zee worden geladen, maar raketten in de regel niet (al hebben de VS met een gespecialiseerd schip laten zien dat het technisch wel mogelijk is).

> Slijtage geldt eveneens voor bemanningen.

Het laden van kapitale munitie moet dus in een haven gebeuren, en dan komen we terug bij het punt van Diego Garcia. De Russen hebben ervaren dat Sebastopol op de Krim binnen het bereik van Oekraïense raketten ligt, en daardoor niet meer als logistiek steunpunt kon opereren. Naast Bahrein, geldt dit ook voor veel Amerikaanse bases rond de 'first island chain' in de Indo-Pacific. Zij vallen ruim binnen het bereik van Chinese raketten. Mocht er ooit een conflict in deze regio uitbreken, dan wordt ongetwijfeld het herladen van raketten voor Amerikaanse marineschepen een logistieke uitdaging – met grote operationele gevolgen.

De oorlog met Iran leidde tevens tot andere logistieke problemen. De medische keten moest anders worden ingericht omdat de tweedelijns zorg binnen het bereik van Iraanse rakketen viel, en evacuatie per helikopter bleek niet altijd mogelijk. Voor veel marineschepen betekende langer inzet uitstel van onderhoud. Dit was te zien aan schepen die vol roest terugkeerden na hun missie. Onderhoudsketens – zowel in de VS als in Europa – hebben weinig redundantie, en knelpunten in het proces van groot onderhoud leiden snel tot vertragingen. Als door onvoorziene extra inzet meerdere schepen later dan gepland hun onderhoud ingaan, met meer slijtage dan verwacht, dan kan het systeem dit moeilijk opvangen. Het betekent per definitie dat deze schepen langer dan voorzien niet inzetbaar zijn – wederom met strategische gevolgen.

Slijtage geldt overigens eveneens voor bemanningen. Uitzendingen en reizen die opgerekt werden tot bijna een jaar (soms met maanden zonder havenbezoek), putte bemanningen volledig uit. Dit was bij twee vliegkampschepen (USS *Gerald Ford* en USS *Abraham Lincoln*) duidelijk het geval, met brand aan boord, meldingen van meerdere zelfmoordpogingen, en berichten over algemene malaise bij de bemanning. Hogere personeelsuitstroom en lagere inzetbaarheid waren ongetwijfeld het gevolg.

De maritieme logistieke keten voor Operation Epic Fury werd enkele dagen na aanvang van de operatie volledig heringericht. De Britten werden licht onder druk gezet om in te stemmen en binnen enkele weken was Diego Garcia het nieuwe logistieke steunpunt van de US Navy in de regio. Eigenlijk had het geen verrassing mogen zijn dat Bahrein tijdens open conflict met Iran niet meer die rol zou kunnen vervullen. Inmiddels zijn Amerikaanse eenheden in de Golf verder versterkt. Ten tijde van dit schrijven wijst alles op een waarschijnlijke hervatting van de militaire strijd rond of na de midterm verkiezingen in de VS. Logistieke maatregelen zijn wederom getroffen om gevechtseenheden te ondersteunen. Het is te hopen dat de lessen van de eerste ronde geleerd zijn.

Het is ook te hopen dat deze nieuwe inzichten verwerkt worden in de plannen van US Pacific Command (PACOM). Soms blijken namelijk de veronderstellingen waarop plannen gebaseerd zijn, niet te kloppen. Tegelijk betreft het niet alleen het vooraf integreren in de planning van logistieke factoren. Ook de logistieke implicaties van een hervatting van de strijd met Iran zouden moeten worden meegenomen in de strategische besluitvorming. Oplopende munitietekorten, gebroken onderhoudscycli, uitgeputte bemanningen en verminderde toekomstige inzetbaarheid van essentiële platforms: een opleving van de strijd kan zo een logistiek staartje krijgen.

KTZA KMR Sergei Boeke is Military Advisor in de EU Delegatie voor ASEAN in Jakarta, Indonesië.



Tussen waarnem

Dronedreiging bij de Marinehaven Den Helder

Foto: Provincie Noord-Holland

Maritha de Heer



ing en ingrijpen

Op 21 en 22 november 2025 vlogen urenlang drones boven de vliegbases Volkel en Eindhoven. Ook boven vliegbasis Gilze-Rijen werden in diezelfde periode drones waargenomen. Eindhoven Airport legde het vliegverkeer tijdelijk stil en Defensie zette elektronische en kinetische middelen in, maar de operators zijn nooit formeel geattribueerd aan Rusland en de herkomst van de drones is door de overheid nooit vastgesteld.[1] In juli 2026 kwam het International Institute for Strategic Studies (IISS) in een rapport tot de conclusie dat de drones waarschijnlijk zijn opgelaten vanaf schepen van de Russische schaduwvloot, die op dat moment op de Noordzee voeren. Het rapport acht het hoogstwaarschijnlijk dat het Kremlin achter een bredere droneoperatie boven Europa zat, maar een formele attributie is er niet.[2]

Lees verder →



→ Foto: Mediacentrum Defensie

Dat het niet bij waarnemingen hoeft te blijven bleek op 4 augustus 2026, toen op het vliegveld van Leipzig/Halle een drone met explosieven werd aangetroffen.[3] Bijna een jaar na de eerste incidenten is het de moeite waard te kijken wat Nederland, specifiek de Koninklijke Marine, concreet doet voor de bescherming tegen drones. Voor de Nieuwe Haven te Den Helder is het beeld gemengd. Er wordt volop gewerkt aan oplossingen, maar er liggen nog genoeg uitdagingen om de haven naar wens te kunnen beschermen. Dit artikel is gebaseerd op recent onderzoek van de schrijver naar de weerbaarheid van Den Helder tegen dronedreigingen, met open bronnenonderzoek en interviews met betrokken instanties als basis.[4] Dit artikel behandelt drie vragen die daaruit voortkomen: wat kan er operationeel wel en niet bij Den Helder, waarom blijft het benodigde juridisch kader steken, en hoe verhoudt Nederland zich daarin tot bondgenoten als België en Duitsland, en tot de aanpak binnen de EU en de NAVO.

Actuele situatie

De Nieuwe Haven biedt als thuisbasis van de zeestrijdkrachten onder andere munitieoverslag, onderhoud en bevoorrading van fregatten, ondersteuning van onderzeebootoperaties en personeelsverblijf. Een aanval hier raakt niet een schip, maar het operationele hart van de vloot. De primaire bewaking ligt bij de Defensie Bewakings- en Beveiligingsorganisatie (DBBO), een burgerorganisatie gericht op objectbeveiliging en toegangscontrole. De DBBO heeft geen structurele geweldsbevoegdheid zoals politie- of militaire eenheden, met uitzondering van de algemene regels van noodweer. De organisatie is uitgerust voor bewakingsdoeleinden, niet direct voor het neutraliseren van een dreiging uit de lucht. De commandant staat officieel boven de DBBO en geeft de DBBO opdracht om een deel van de bewaking uit te voeren. Naast de uitvoering door de DBBO blijft de commandant van het complex eindverantwoordelijk voor de bewaking en beveiliging. Hij behoudt te allen tijde de bevoegdheid om op te schalen en kan, indien de situatie daarom vraagt, uit zelfverdediging besluiten tot optreden. Een uitzondering daarbij vormt een afgemeerd marineschip, het kan zichzelf daarnaast met daartoe benodigde sensor- en wapensystemen verdedigen: de commandant kan een drone laten neerschieten zodra dat nodig is, zonder toestemming vooraf.[5]

Voor wat betreft situaties elders op de haven loopt de keten van de DBBO naar het Maritime Security Squadron (MSS). Indien sprake is van een dronedreiging – en de operator kan worden gevonden – wordt de drone met diens hulp neergehaald. Dat kan lastig zijn, omdat drones ook niet-standaard systemen kunnen gebruiken, van frequentie kunnen wisselen en niet afhankelijk zijn van commerciële platforms. Tegen de tijd dat deze keten haar werk heeft kunnen doen, is de drone vaak al verdwenen. Pas daarna start de Koninklijke Marechaussee een onderzoek, met wisselend succes. Het Naval Base Protection Team (NBPT) moet dit gat dichten. Om dit team volledig operationeel en effectief te maken, moet onder meer aan de onderlinge samenwerking tussen instanties en aan het

mandaat van dit team worden gewerkt. De Kustwacht, verantwoordelijk voor het maritieme beeld op de Noordzee, heeft geen eigen responscapaciteit tegen drones en leunt voor de beveiliging van het eigen Kustwachtcentrum op Defensie.

Naast het op orde hebben van de keten om adequaat op een drone dreiging te kunnen reageren, zijn ook aanpassingen benodigd in de detectieapparatuur zoals sensoren voor het vaststellen van drone-aanwezigheid. Het gebruik van sensoren en het verzamelen van data zoals persoonsgegevens betekent ook dat privacywetgeving tegen obstakels aanloopt. De verwerking ervan valt onder de Algemene Verordening Gegevensbescherming en – in opsporingscontext – onder de Wet Politiegegevens. Dat kan betekenen dat niet elke partij in de beveiligingsketen zelfstandig een koppeling mag maken tussen een gedetecteerde drone en de geregistreerde operator.

Detectie en identificatie zijn bovendien twee verschillende stappen. Een drone zien is iets anders dan weten wie hem bestuurt en wat de intentie is. Op basis van radarsignalen alleen is het onderscheid tussen een hobbyist, die per ongeluk een verboden zone invliegt, en een statelijke actor die inlichtingen verzamelt niet te maken. En dan gaan we ervan uit dat met zekerheid vastgesteld kan worden dat het om een drone gaat. Een standaardaanname, met name in de civiele sector, is dat een drone vooral een observatiemiddel in plaats van een wapen is. Die aanname zou in het licht van de huidige ervaringen met de inzet van drones moeten veranderen.

Het juridische kader

De reden dat dit voortduurt ligt niet bij onwil van individuele diensten, maar bij een juridisch vacuüm met drie lagen, die elk een eigen wettelijke basis vereisen. De eerste laag is telecomrechtelijk: mag je een stoorsignaal gebruiken om een drone te verstoren? Radiostoorapparatuur is in Nederland in beginsel verboden op grond van de Telecommunicatiewet. Deze laag is inmiddels grotendeels geregeld via een vrijstellingsregeling, die aangewezen overheidsdiensten toestaat een radiostoorapparaat in te zetten tegen drones die een ernstige, acute en herkenbare dreiging vormen.[6] De tweede laag is strafrechtelijk: wie mag en wie heeft de mogelijkheden tot ingrijpen in het datasysteem van een drone, bijvoorbeeld door de besturing over te nemen? Computervredebreuk is strafbaar op grond van artikel 138ab van het Wetboek van Strafrecht en voor *spoofing* bestaat geen expliciete wettelijke uitzondering.[7] De derde laag is publiekrechtelijk: op welke grondslag handelt een individuele ambtenaar precies? Hier gaat het om de vraag wie binnen de hele reactieketen de juiste bevoegdheden heeft om adequaat te kunnen reageren.

Ook de Rijkswet 'Geweldgebruik bewakers militaire objecten' geeft voor defensiepersoneel weinig steun. Hoewel zij hiermee een grondslag krijgen voor geweldgebruik bij de bewaking van militaire objecten, is deze vooral gericht op geweld tegen personen. Voor geweld tegen objecten zoals drones, of voor elektronische tegenmaatregelen, biedt de wet geen expliciete bevoegdheid.[8] In maart 2026 verscheen een tijdelijk beleidskader dat op 19 december 2025 was vastgesteld en de bevoegdheden van politie, Marechaussee en defensiebewakers verduidelijkte, zonder de onderliggende wetgeving te wijzigen.[9]

> Detectie en identificatie zijn twee verschillende stappen.

Een beleidskader kan geen strafrechtelijke verboden opzijzetten, hoe expliciet het ook stelt dat hacken en *jammen* zijn toegestaan: het legaliteitsbeginsel eist een duidelijke wettelijke basis voor ingrijpende bevoegdheden zoals het overnemen van een besturingssysteem.[10] Het beleidskader zou op 1 juli 2026 vervallen en die datum is gepasseerd. Het kader is niet vervangen door wetgeving, maar is verlengd tot 1 juli 2027. Het ministerie van Justitie en Veiligheid geeft daarbij aan dat nog moet worden bepaald wat nodig is voor een eenduidige juridische borging van de counterdrone-bevoegdheden en beoogt begin 2027 met voorstellen voor regelgeving te komen.[11] De regeling beschrijft zorgvuldig hoe een ambtenaar moet afwegen of en hoe een drone bestreden mag worden, van vordering en gedwongen landing, tot het uiterste middel van een vuurwapen.[12] Die zorgvuldigheid verandert niets aan het feit dat de onderliggende bevoegdheid nog altijd niet stevig is verankerd. Voor de ambtenaar die in de praktijk moet handelen, betekent dit een aanhoudend risico: wie een drone *jamt* of overneemt, doet dat zonder de volledige rechtsbescherming die pas ontstaat als alle drie de lagen wettelijk zijn vastgelegd. Dat risico bestond al eind november 2025 ten tijde van Volkel en is met de verlenging nog niet weggenomen.

Toerekening

De drie lagen hierboven bepalen of en hoe Nederland tegen de drone zelf mag optreden. Een tweede, aparte vraag is wat de aanval betekent voor de verhouding met de staat erachter. Ook die reactie wordt juridisch bemoeilijkt, en wel door het vraagstuk van toerekening. Een aanval met een niet-gemarkeerde drone, gelanceerd vanaf een schip zonder duidelijke vlag of eigenaar, is vrijwel niet aan een staat toe te schrijven. Rusland maakt hier al gebruik van met de zogenoemde schaduwvloot. Verouderde tankers met onduidelijke papieren, die naast het omzeilen van sancties ook worden ingezet voor inlichtingenwerk en vermoedelijk ook voor dronelanceringen. Volgens het eerdergenoemde IISS-rapport dienden zulke schepen waarschijnlijk ook als lanceerplatform voor de drones boven de Nederlandse vliegbases.[13]

Zonder toerekening is een beroep op het interstatelijke recht op zelfverdediging juridisch niet mogelijk, hoe duidelijk de dreiging ook is, en zolang bewijs ontbreekt kan een aanval zonder gevolgen blijven, ook als de schade reëel is. Onmogelijk is toerekening echter niet: Duitsland wees Rusland op 1 september 2026, bijna vier weken na de mislukte aanval op Leipzig/Halle, aan als verantwoordelijke. Daarbij verwees de Duitse regering naar bewijs dat de aansturing van de drone via Russische staatsinstan-

ties liep.[14] Rusland ontkent dit. Poetin suggereerde op een persconferentie dat het bewijs was verzonnen en dat de aantijgingen politiek gemotiveerd zijn.[15]

Ook als toerekening wel zou lukken, ligt de drempel voor een reactie hoog. Het gebruik van geweld tussen staten is verboden op grond van artikel 2 lid 4 van het VN-Handvest.[16] Voor een beroep op zelfverdediging onder artikel 51 van het VN-Handvest geldt echter een hogere drempel: een gewapende aanval van voldoende schaal en ernst. Een enkele drone boven een marinehaven haalt die drempel in de meeste scenario's niet, hetgeen natuurlijk afhankelijk is van de daadwerkelijke schade-effecten die de drone berokkent. Een gecoördineerde aanval met meerdere drones op meerdere doelen zou die drempel mogelijk wel halen, afhankelijk van de schade en de politieke context.

■ Duitsland heeft de bevoegdheden van de politie op het gebied van droneaanvallen explicieter gemaakt.



Technische uitdagingen

Los van die juridische vraag is niet elk technisch middel zonder meer bruikbaar in een havenomgeving. *Jamming* verstoort niet alleen het signaal van de vijandige drone, maar ook GPS-afhankelijke systemen van afgemeerde schepen en geautomatiseerd materieel op de kade. *Spoofing*, het overnemen van de navigatiesignalen van een drone, kent een ander risico: de drone blijft denken dat hij correcte positie-informatie ontvangt en kan daardoor onvoorspelbaar reageren, bijvoorbeeld door abrupt van koers of hoogte te veranderen. Kinetisch ingrijpen, het fysiek neerschieten van een drone, brengt op zijn beurt het risico van neerkomende brokstukken met zich mee. Geen verwaarloosbaar risico dicht bij munitieopslag en afgemeerde schepen. Gespecialiseerde commerciële partijen bieden inmiddels in enkele gevallen 24/7 inzetbare counterdrone-capaciteit aan, maar zonder vooraf vastgelegde mandaten en aansprakelijkheidsafspraken levert hun inzet tijdens een incident alsnog vertraging op.



→ **Antwerpen krijgt een Nasams-luchtverdedigingssysteem voor de bescherming van haar haven. In september oefende de Landmacht op Kreta met dit systeem (foto: Mediacentrum Defensie)**

Bondgenoten

Duitsland

Duitsland heeft politiebevoegdheden op het gebied van droneaanvallen explicieter gemaakt: interceptie en het neerhalen van drones zijn wettelijk vastgelegd, met nauwere samenwerking tussen politie en leger.[17] De aanpassing kwam na een reeks drone-incidenten boven Duitse energiecentrales en havens in 2024 en 2025, waarbij de politie keer op keer moest toezien zonder bevoegdheid tot ingrijpen. Waar Nederland een tijdelijk kader verlengt, heeft Duitsland de stap naar permanente wetgeving al gezet. De wijziging van het Luftsicherheitsgesetz werd eind februari 2026 door de Bundestag aangenomen en kreeg in maart de instemming van de Bundesrat.[18] De Bundeswehr mag de politie sindsdien via *Amtshilfe* bijstaan en daarbij als laatste middel drones neerhalen. Daarnaast kreeg de Bundespolizei in december 2025 een eigen drone-afweereenheid en opende het gezamenlijke Drohnenabwehrzentrum van Bund en Länder.[19] Ook in Duitsland kostte het tijd: de wijziging stond al sinds begin 2025 op de agenda en bleef tijdens de behandeling omstreden.[20] De *Grünen* misten duidelijke bevoegdheidsregels voor snelle besluitvorming; de *Linke* vond dat de Grondwet militaire inzet in het binnenland niet toestaat.[21] Het is belangrijk om hier te onderstrepen dat een wettelijke basis bovendien nog geen sluitende bescherming maakt, zoals Leipzig liet zien.

België

Eind februari 2026 kondigde de Belgische premier Bart de Wever aan dat de haven van Antwerpen vanaf 2027 een NASAMS-luchtafweersysteem krijgt, in gezamenlijke aanschaf met Nederland, dat het systeem zelf al inzet, onder meer tijdens de NAVO-top in Den Haag.[22] Ook in Antwerpen erkennen experts de kostenasymmetrie: een raket van ongeveer een miljoen euro is geen efficiënte manier om een drone van een paar duizend euro te stoppen. Daarom wordt parallel gezocht naar goedkopere oplossingen zoals lasers en storingszenders.[23] De U.S. Navy ervaart hetzelfde in de Rode Zee, waar interceptors van ongeveer 2,1 miljoen dollar worden ingezet tegen drones die vaak slechts enkele duizenden dollars kosten.[24] Ook in het Verenigd Koninkrijk staat luchtverdediging tegen raketten en drones hoog op de agenda: de regering wil met ruim 350 miljoen pond het aantal Sky Sabre-systemen van het leger verdubbelen. En de Conservatieve oppositie beloofde in oktober 2026 een bedrag van 10 miljard pond voor een nationaal netwerk, mocht zij de volgende verkiezingen winnen.[25]



→ Het draagbaar tactisch radarsysteem 'SQUIRE' wordt gebruikt voor het detecteren en volgen van drones. Op 12 januari 2023 testte een nieuwe counterdrone-eenheid van het Defensie Grondgebonden Luchtverdedigingscommando (DGLC) in Cincu, Roemenië, de middelen en ontwikkelde zij procedures voor de bestrijding van drones (Foto: Mediacentrum Defensie)

Rotterdam, Antwerpen en Den Helder maken feitelijk deel uit van dezelfde NAVO-doorvoerketen voor materieel richting de oostflank van het bondgenootschap. De vergelijking laat zien dat nergens het probleem al is opgelost. Duitsland heeft de wettelijke basis het verst uitgewerkt, maar Leipzig liet zien dat dat op zichzelf niet genoeg is. België investeert in luchtafweer voor zijn haven, maar dat systeem staat er pas volgend jaar. Nederland heeft voor de kade van Den Helder nog geen sluitend antwoord, maar zet op andere punten wel stappen, onder meer bij de bescherming van de schepen zelf en binnen de Europese Unie. Dat verschil in beschermingsniveau kan gevolgen hebben voor de kwetsbaarheid van Nederlandse havens. Zolang Antwerpen in luchtafweer investeert en Nederland de stap naar vergelijkbare bescherming van zijn havens nog niet heeft gezet, kan Nederland relatief aantrekkelijker worden als doelwit, niet omdat de dreiging hier groter is, maar omdat de drempel lager ligt.

Tot slot

Defensie zit niet stil. Oefening Port Defender vond in april 2026 voor de tiende keer plaats, dit keer ook in de Eemshaven naast Rotterdam, samen met de Netherlands Maritime Special Operations Forces (NLMARSOF) en civiele partners als brandweer, politie en de geneeskundige hulpverlening.[26] Het Expertise Centrum Onbemande Systemen (ECOS) moet marine-onderdelen, die zich met onbemande systemen bezighouden, beter met elkaar verbinden en heeft de overheid 1 tot 2,5 miljard euro vrijgemaakt voor counterdrone-capaciteiten. Al kent de realisatie een lange doorlooptijd: het meest concrete nieuwe systeem, de Skyranger 30, wordt pas vanaf 2028 geleverd en is bovendien primair bedoeld voor de bescherming van militaire eenheden in het veld, niet voor een vaste locatie als een marinehaven.[27] Voor de schepen zelf is er meer perspectief: de marine heeft het eerste contract getekend voor nieuwe counterdrone-systemen waarmee schepen zich beter tegen droneaanvallen kunnen verdedigen. Dat helpt aan boord, maar nog niet op de kade.[28]

Geen van deze initiatieven richt zich op de bescherming van Den Helder zelf. De aanpak van drone-incidenten is institutioneel versnipperd. Meerdere ministeries en uitvoeringsdiensten hebben deelverantwoordelijkheden, maar een eenduidig mandaat voor nationale regie bij een incident ontbreekt. De NAVO classificeerde in 2023 de Nederlandse capaciteit tegen drone-zwermen en *loitering munition* dan ook als onvoldoende aanwezig, terwijl Nederland op andere terreinen, zoals raketverdediging via Patriot-systemen, wel op het gewenste niveau presteerde.[29]

> Het tijdelijke beleidskader is niet vervangen door structurele wetgeving.

Nederland staat in Europees verband evenmin aan de zijlijn. Nederland leidt binnen de EU de Priority Capability Area (PCA) voor drones en counterdrone-systemen, die volgens het kabinet in het actieplan van de Europese Commissie als centraal vehikel op dit terrein wordt gezien.[30] De PCA richt zich op de ontwikkeling en productie van deze systemen. Het European Drone Defence Initiative (EDDI) heeft een ander doel: het gaat over de inzet van die systemen voor verdediging. Het EDDI moet eind 2026 een eerste capaciteit hebben en eind 2027 volledig functioneren.[31] In de huidige opzet richt het initiatief zich bovendien niet op drones die vanaf zee voor de Europese kust worden gelanceerd, terwijl juist dat het scenario is waarin de schaduwvloot een rol speelt.[32] Tegelijk wil het kabinet nationale bevoegdheden behouden.[33] De regie bij een incident blijft daarmee ook in Europees verband een nationale kwestie.

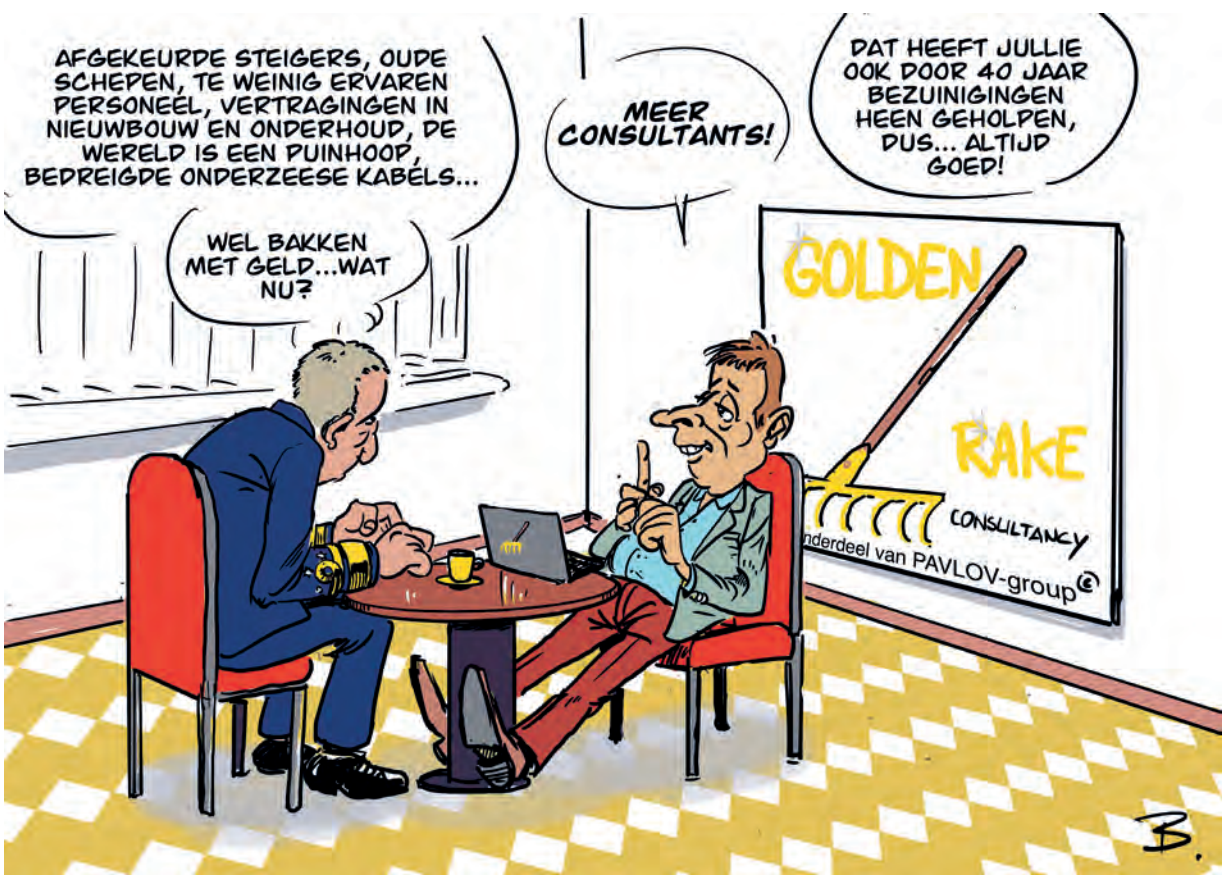
Inzake het tijdelijke beleidskader dat de bevoegdheden van politie, Marechaussee en defensiebewakers moest verduidelijken, zien we dat het niet is vervangen door structurele wetgeving, maar verlengd tot 1 juli 2027, zonder dat de strafrechtelijke en publiekrechtelijke lagen die in dit artikel zijn beschreven zijn opgelost.

De casus van vliegbasis Volkel, waar in november 2025 urenlang drones werden waargenomen zonder dat de operators ooit zijn geïdentificeerd, blijft actueel. De juridische en operationele vragen van toen zijn grotendeels dezelfde als nu. Toegenomen is het bewustzijn van het probleem: er wordt geoefend, geïnvesteerd, en de dreiging wordt serieus genomen in beleidsstukken en jaarverslagen. Nog niet toegenomen is het vermogen om op het moment zelf iets te doen als een zwerm drones een marinehaven nadert en de operators onvindbaar blijken. Voor de Koninklijke Marine zijn hierin nog zeker stappen te maken, juist omdat het hier niet om willekeurige infrastructuur gaat, maar om de thuisbasis.

Maritha de Heer doorliep een stage aan de School voor Maritieme Vorming, Bedrijfsvoering en Onderwijskunde (SMVBO) en volgt op dit moment de master Military Strategic Studies aan de Nederlandse Defensieacademie (NLDA).

SCAN DE QR-CODE VOOR DE NOTEN BIJ DIT ARTIKEL

Cartoon





MBDA

ASTER

THE CORNERSTONE OF EUROPE'S NAVAL AIR AND BALLISTIC MISSILE DEFENCE.

The ASTER family developed by MBDA is a combat-proven European air defence system providing a fully sovereign capability for 13 nations. The ASTER weapon system is designed for long-range interception and area defence, capable of protecting against enemy aircraft and missiles, and fired from both ships and land-vehicles.
ASTER B1 NT significantly enhances Europe's defence capability by providing superior anti-ballistic missile defence, forming the upper layer of an Integrated Air and Missile Defence system. The ASTER system represents a key element of Europe's strategic defence infrastructure, ensuring robust, future proof, sovereign air- and missile-defence capabilities as threats evolve.

Een beschavings-Deltaplan

Als deze column verschijnt, dan zijn de Amerikaanse tussentijdse verkiezingen voor het congres ruim een week achter de rug. Het is verleidelijk om, afgaand op recente peilingen, de uitslag te voorspellen. Ik onthoud me ervan en wil het veel liever over een ander boeg gooien, namelijk hoever we ruim 80 jaar na het einde van de Tweede Wereldoorlog zijn gekomen met onze beschaving. Of juist niet.

Laat me beginnen met een paper van een Israëlische collega, dat tien jaar geleden in Oxford werd gepresenteerd. In dit paper beschrijft hij hoe Duitse Joden vanaf de tweede helft van de 19e eeuw steeds meer het Duits-zijn werd ontzegd. Terwijl zij zich net als de rest van de Duitse burgerij probeerden te emanciperen, kwamen zij in een stroomversnelling van het opkomende Darwinistische nationalisme terecht dat zelfs bij liberalen in de VS en Groot-Brittannië aanhangers vond.

De collega liet zien dat, terwijl de Joden probeerden een normaal burgerlijk leven te leiden, er regelmatig argumenten opdoemden dit te dwarsbomen. Twee voorbeelden die me zijn bijgebleven betroffen daadwerkelijk de belijdenis van hun geloof – dat staat hun Duits-zijn in de weg, ook al waren zij seculier – en ten tweede de vraag of zij loyaal kunnen zijn aan de Duitse staat.

> We zijn al lang op een hellend vlak beland als het om de ontmenselijking van onze medeburgers gaat.

Ik zat met steeds grotere verbijstering naar deze presentatie te luisteren, omdat ik er niet aan ontkwam om op dit moment de paralellen in het Europees debat over Moslims te ontdekken. Veel van de argumenten die in het Duitsland van bijna twee eeuwen geleden zijn gebruikt werden op dat moment over deze bevolkingsgroep beweert: hun geloof staat het Nederlander/Duits/...-zijn in de weg. En hoe zit het met de dubbele nationaliteit en dito loyaliteit aan de staat waarin ze wonen?

Ondertussen lijkt dit debat in nog meer Europese steden weer bon ton te zijn. Minderheden krijgen het steeds vaker te verduren. Tegelijkertijd lijkt ook het antisemitisme weer zijn intrede te maken, of – en dat is veel erger – het lijkt terug van nooit weggeweest.

In het Amerika van nu, lijkt een blauwe golf te zijn ontstaan waarop ook kinderen van immigranten (!) naar politieke successen drijven. De burgemeester van New York, Zohran Mamdani, is hiervan vermeend het boegbeeld. Eigenlijk is dit AOC, oftewel Alexandria Ocasio-Cortez. Sinds 2019 zit zij in het Huis van Afgevaardigden en heeft sindsdien zo een beetje elke stereotype schoffering over zich heen moeten laten gaan. Beledigingen, die veel lijken op wat de Duitse Joden in de tweede helft van de 19e te verduren kregen. Bovendien legt men voor haar als vrouw nog een 'schepje bovenop'.

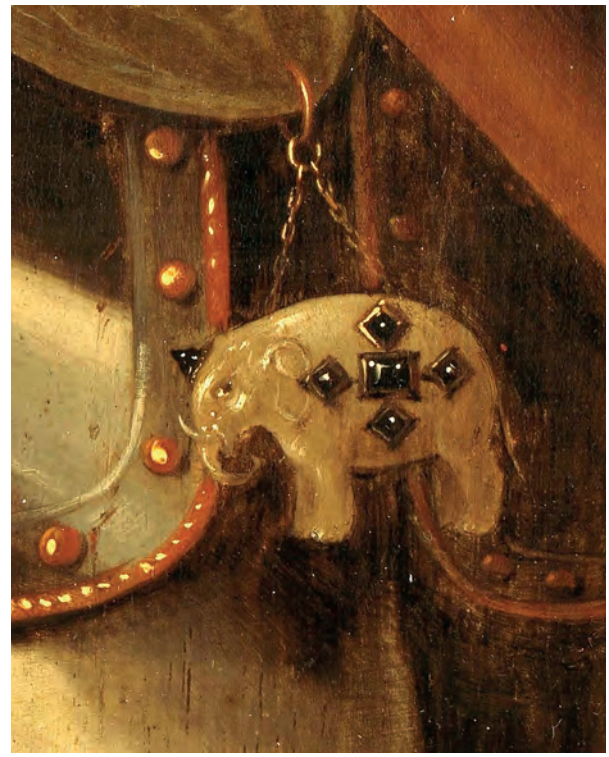
In het Duits slaat de uitdrukking 'wehret den Anfängen' op het vroegtijdig ingrijpen tegen onrecht en alles wat de democratie bedreigt. Vaak wordt dit vertaald met 'het tij keren'. Wie goed kijkt, ziet echter dat we al lang op een hellend vlak zijn beland als het om de ontmenselijking van onze medeburgers gaat en dat het publieke debat allang is verruwd.

Ongeacht de uitslag van de Amerikaanse verkiezingen, zal deze verruwing ook in Europa doorgaan. De polarisatie in de samenleving versterkt de discriminatie van alles dat van de vermeend dominante norm afwijkt, ook al is deze norm moreel verwerpelijk of corrupt. De Westerse beschaving heeft een Deltaplan nodig om het tij te keren en ook voor haar burgers met migratieachtergrond een menswaardig bestaan te garanderen.

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).

Graddy Boven





→ Detailaanzicht van de Orde van Sint-Michiel (l) en de Orde van de Witte Olifant (r)

De Orden van Sint-Mic

Het uitreiken van onderscheidingen aan militairen ter land, ter zee en in de lucht is tot op de dag van vandaag actueel. Een onderscheiding wordt uitgereikt omdat een militair zich tijdens een actie, operatie of missie op buitengewone wijze vol moed, daadkracht en trouw heeft onderscheiden. Gedurende de zeventiende eeuw kwam het uitreiken van nationale en internationale onderscheidingen met bijbehorende geldsommen met regelmaat voor. Twee voorbeelden van internationaal eerbetoon zijn de Franse Orde van Sint-Michiel en de Deense Orde van de Witte Olifant.

Orde van Sint-Michiel

De Orde van Sint-Michiel ofwel de *Ordre de Saint-Michel* werd op 1 augustus 1469 ingesteld door de Franse koning Lodewijk XI. Het was één van de belangrijkste ridderorden van het koninkrijk Frankrijk en had als doel de loyaliteit van de Franse hoge adel te versterken en de koninklijke macht in ere te centraliseren. De Orde draagt de naam van de aartsengel Michaël en bestaat uit een gouden medaillon met de aartsengel die de draak verslaat. Vanaf 1578 werd de Orde voornamelijk uitgereikt aan de lagere adel, kunstenaars en geleerden om na de Franse Revolutie door de regering in 1791 te worden afgeschaft. De Franse koning Lodewijk XVIII herstelde de Orde weliswaar in ere, maar deze verloor daarna langzamerhand haar betekenis om in 1830 definitief te verdwijnen.

Op 11 oktober 1646 lukte het de Fransen, die bezig waren met het beleg van Duinkerken, de vesting te nemen. De Nederlandse vloot was ter ondersteuning van de Fransen bij Duinkerken aanwezig. Onder hen bevond zich Witte de With, die op een voor hem karakteristieke wijze doortastend aan de actie had deelgenomen. Aangezien zijn aandeel niet aan de Fransen voorbij was gegaan, kreeg De With op 22 november uit naam van de Franse koning Lodewijk XIV de Orde van Sint-Michiel uitgereikt. Hij ontving een brief van Jules Raymond kardinaal Mazarin, die namens de negenjarige koning regeerde, met de volgende inhoud:

‘Mijnheer Witte Wittens, in de vergadering der ridders van mijn orde Saint-Michel heb ik u gekozen en uitverkoren, om tot die orde toe te treden en daarin opgenomen te worden, om de voortreffelijke eigenschappen, die zich in uw persoon verenigen, en om de toewijding, die gij getoond hebt te bezitten, voor mijn kroon en welvaren van mijn dienst. Ik heb met de heer [Matthieu Coignet] De La

Thuillerie, mijn buitengewoon gezant in Holland, of bij zijn afwezigheid de heer [Jean] Brasset, mijn zaakgelastigde en diplomatieke agent in genoemd land, belast en afgevaardigd, u uit mijn naam te overhandigen de keten onder de daarbij behorende ceremoniën op formaliteiten. Ik deel u dit mede, om u op de hoogte te stellen, opdat gij u naar hem kunt begeven op een nader door hem te bepalen dag en plaats, om dit eerbewijs te ontvangen. Wij bidden God, dat Hij u, mijnheer Witte Wittens, in zijn heilige bescherming, zal nemen. Geschreven te Parijs de 22ste november 1646. Louis.'

De door Mazarin geschreven brief maakte indruk op De With. Dat hij tot de Franse adel mocht toegetreden was een enorme eer, maar zijn vrouw was minder tevreden. Hildegonda van Gogh behartigde aan land de belangen van haar man, en met verve. Zij hield scherp in de gaten dat De With na behaalde successen er niet bekaaid afkwam. Na een overwinning werd de buit veelal onder de manschappen verdeeld en kwam het in het verleden meerdere keren voor dat De With achtergesteld raakte. Dit keer viel hem wilswaar een zeer hoge Franse onderscheiding ten deel, maar dat stond wat zijn vrouw betreft niet in verhouding tot de daarbij behorende financiële beloning, die wat haar betreft te bescheiden was. Eenmaal thuis wierp zij De With voor de voeten dat hij zich de kaas van het brood had laten eten en dat zijn meerdere, Maarten Harpertsz. Tromp, er met de buit vandoor was gegaan. Desondanks was De With trots op zijn onderscheiding en liet zich sindsdien steevast met de Orde van Saint-Michel om de hals op papier en doek vastleggen.

> Dat hij tot de Franse adel mocht toegetreden was voor Witte de With een enorme eer.

Een bijzondere benoeming in de Orde van Sint-Michiel vond plaats in augustus 1666, nadat de Franse koning Lodewijk XIV de Orde aan Michiel Adriaenszoon de Ruyter toekende. De Ruyter kreeg de Orde uitgereikt omdat hij zich had onderscheiden tijdens de Vierdaagse Zeeslag. Tijdens de strijd, die uitgevochten werd tijdens de Tweede Engels Nederlandse Oorlog (11-14 juni 1666) claimde De Ruyter de overwinning en ging er prat op de Engelsen een lesje te hebben geleerd. Vooral dat laatste stemde de

hiel en de Witte Olifant



→ Witte Cornelisz. De With. Olieverf op papier door Abraham Westerveld, 1650 (particuliere collectie)



→ Michiel Adriaensz. de Ruyter met de Orde van Sint-Michiel. Olieverf op doek door Izaak Schouman, 1857 (Collectie Marinemuseum)



→ Jacob van Wassenaar Obdam met de Orde van de Witte Olifant. Olieverf op paneel door Abraham van Westerveld naar Theodor Matham (Collectie Rijksmuseum)



→ Cornelis Tromp met de Orde van de Witte Olifant en bijbehorend insigne. Olieverf op doek door Pieter Nason, 1676 (Collectie Marinemuseum)

Fransen zeer tevreden. Hoewel de koning had bepaald dat de Orde in het vervolg als een kruis aan een zwart lint moest worden gedragen, droeg De Ruyter de orde aan een keten.

Orde van de Witte Olifant

De Orde van de Witte Olifant ofwel de *Elefantordenen*, in 1693 door koning Christiaan V van Denemarken als koninklijke ridderorde ingesteld, is de hoogste en meest prestigieuze ridderorde van Denemarken. Deze exclusieve orde wordt uitgereikt door de Deense monarch aan personen die uitzonderlijke diensten hebben bewezen aan Denemarken of aan de monarchie. Het symbool van de Orde, die voor kracht, zuiverheid en vorstelijke macht staat, toont een wit geëmailleerde olifant met een toren op zijn rug met dikwijls een klein kruis erbovenop hangende aan een lichtblauw lint.

Jacob van Wassenaar kreeg voor zijn succes in de zeeslag in de Sont op 29 oktober1658 tegen de Zweden, tijdens een plechtig afscheid van de stad Kopenhagen een zilveren lampetkan en 1500 gulden cadeau. Koning Karel X Gustaaf besloot de Zweedse marine te versterken. Hij nam tegen betaling honderden Engelsen, Schotten, Hollanders en Zeeuwen in dienst en schoolde de Zweden intensief bij. Via Kopenhagen zeilde Van Wassenaar huiswaarts, alwaar de schepen werden opgewacht door koninklijke rijtuigen en een vorstelijke erewacht die hen naar het hof brachten. Uit handen van de Deense koning kregen Van Wassenaar, De With, De Ruyter en Pieter Floriszoon ieder 50 rijksdaalders voor bewezen diensten, viel de luitenant-admiraal de oude Deense ridderorde van de Olifant (Elefantordenen) ten deel en gaf de koning opdracht aan de in Denemarken wonende Nederlandse hofschilder Karel van Mander III portretten van Van Wassenaar, De With, De Ruyter, Floriszoon en Tromp te maken.

Ook Cornelis Tromp viel die eer ten deel. Na het overlijden van de eveneens Nederlandse opperbevelhebber van de Deense vloot Koert Adelaer in november 1675, nam Tromp op 8 mei 1676 zijn functie over en bleef bij de Deense vloot dienen tot 8 mei 1678. In mei 1676 kreeg Cornelis Tromp uit handen van de Deense koning Christian V de Orde van de Witte Olifant uitgereikt en kreeg hij de titel van graaf van Sölvesborg, (Syllisburg) uit dank voor bewezen diensten als opperbevelhebber van de Deense zeemacht tijdens verschillende zeeslagen.

Ten slotte

Het uitreiken van hoge buitenlandse onderscheidingen aan buitenlanders was weliswaar niet uitzonderlijk en kwam in zeventiende eeuw regelmatig voor, maar was verre van vanzelfsprekend. Door zich met nadruk te onderscheiden kwamen De With, Van Wassenaar Obdam, De Ruyter en Tromp voor een onderscheiding in aanmerkingen, die zij vol dank in ontvangst namen en die zijn terug te vinden op vervaardigde portretten. En wie trots op iets is, laat dat graag zien. Zo ook deze vier heersers der zee. Onderkant formulier


Praat mee.
Denk mee.
Word lid.
KVMO
DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN
MARINEOFFICIEREN
www.kvmo.nl
KVMO
Scan de code, meld je aan

Twee werelden

'...kwamen in de Atlantische Oceaan aan. Dit bracht de beruchte lange deining met zich mee en op zijn beurt vele slachtoffers van zeeziekte. [...] Terwijl ik schrijf gaat alles heen en weer zodat mijn schrift er niet beter op zal worden.' Aldus Gerard Riegen die aanvang maart 1948 op weg is naar de West aan boord van de oude kanonneerboot Hr.Ms. *Van Kinsbergen*. De inhoud van het citaat zal menigeen in marinekringen niet onbekend voorkomen.

Schrijven mocht deze Riegen gelet op de zeegang dan moeilijk vallen; dit laat onverlet dat hij in navolgende jaren vele, vele brieven zou schrijven aan zijn vriendin en latere vrouw Tine Kloosterman. En zij schrijft hem al evenzovele brieven terug. Al met al betreft het een collectie van zo'n 350 brieven, grotendeels handgeschreven, maar ook getypt. Een originele bron die door scanwerk inmiddels ook digitaal beschikbaar is. Hanno Riegen, hun zoon, die al enige tijd geïnteresseerd was in zijn familiegeschiedenis en vooral de overzeese marineplaatsingen van zijn in 1993 overleden vader, startte na het heengaan van zijn moeder in 2018 dit onderzoek. Hij greep hiervoor vooral terug op de in haar nalatenschap gevonden briefwisseling tussen zijn ouders uit vervlogen tijden. Riegen jr. besloot deze brieven niet louter te ordenen maar ook te transcriberen en dankzij studie van literatuur, kranten en archiefdossiers in het Nationaal Archief en het Nederlands Instituut voor Militaire Historie, te voorzien van inleidingen. Hiermee kwam het in 2024 tot een in eigen beheer uitgegeven klassieke bronnenpublicatie. Een monsterklus.

Het eerste deel behelst de plaatsing van Riegen sr. in het Caribisch Gebied en dan vooral nabij en op Curaçao waar deze als Officier van administratie een functie vervult. Dit gebeurt in een periode dat in Indonesië een dekolonisatieoorlog woedt (1945-49). Schijnbaar onverstoord door de gebeurtenissen in Zuidoost-Azië wordt in de kolonie in Zuid-Amerika vastgehouden aan sociaal-raciale hiërarchie zoals een citaat van Gerard Riegen aangeeft: 'De bioscopen zijn gescheiden in parterre voor de negers en het balkon voor de blanken.'

Het tweede deel behandelt Riegen sr.'s plaatsing op Java in Surabaya, in het kader van de minder bekende Nederlandse Militaire Missie in het juist onafhankelijke Indonesië. Betrokkene heeft daar onder meer de taak militairen van de jonge ALRIS (Angkatan Laoet Republik Indonesia Serikat), de marine, op te leiden. De omstandigheden voor Gerard maar ook overige Nederlandse marinemensen aldaar waren bepaald niet ideaal en van hen werd veel tact en aanpassingsvermogen gevraagd. Zeker gezien oplopende spanningen tussen Jakarta en Den Haag over Nederlandse belangen in de oud-kolonie. Deze intrigerende achtergrond sijpelt toenemend in de correspondentie door.

Dit tweeluik raakt zo aan Nederlandse marinegeschiedenis, maar geeft ook een beeld van de toenmalige, gestaag veranderende Nederlandse maatschappij, de verschillen tussen niet alleen de militaire en civiele wereld, alsmede (natuurlijk!) het geografische en klimatologische onderscheid waarin beide correspondenten hun gedachten aan het papier toevertrouwen. Indrukken aan boord, ervaringen op de wal, avondleven, geloof en gezondheid; aangevuld met foto's uit gevonden albums, die in het verlengde liggen van de aangehaalde brieven. Boekpublicaties zoals die van Riegen worden in historische en genealogische kringen gewaardeerd omdat ze de menselijke kant van militaire geschiedenis belichten. Waar officiële marine-archieven ingaan op scheepsbewegingen, operaties en strategische belangen, tonen deze egodocumenten de impact van de verre overzeese plaatsingen op het dagelijks leven, de psychologie van (vaak) jonge militairen, en hun relatie met het thuisfront die onder druk komt te staan door de lange duur van hun missie, maar ook de toenmalige relatief trage postbezorging. Riegen biedt zo een zeldzame blik van 'onderop'.

Grote verdienste van dit werk ligt zo in het monnikenwerk van bezorger Hanno Riegen. De bron, de persoonlijke correspondentie van zijn ouders, is door hem op voorbeeldige wijze getranscribeerd. Riegen jr. koos ervoor de oorspronkelijke briefteksten niet aan te passen aan hedendaags Nederlands, wat de authenticiteit ten goede komt. Ter verklaring van de context is er een voetnotenapparaat waarin duiding plaatsvindt van naamplaatsen, personen, gebouwen en dergelijke. Ook zijn diverse bijlagen opgenomen als een register van in de brieven aangehaalde officieren met hun eindrang en geboortedatum.

Anselm van der Peet, NIMH



Twee Werelden. Verliefd, verloofd, getrouwd
Deel 1: Brieven van mijn ouders uit de West 1948-1949
Deel 2: Brieven van mijn ouders uit de Oost 1952-1954

Auteur: Hanno Riegen
Uitgever: eigen druk, Den Haag (2024)
Omvang: 528 & 544 blz
Prijs: n.v.t.
ISBN: 9789493407367 & 9789493407350



Journal of Advanced Military Studies
Vol. 17, no. 2 (najaar 2026)

Auteur	Angela J. Anderson (red.)
Uitgever	Marine Corps University Press, Quantico VA (2026)
Omvang	237 blz
Prijs	gratis PDF via usmcu.edu
ISSN	2770-2596

De artikelen in deze editie van JAMS onderzoeken de opkomst van *joint all-domain operations* en de discussie over de vraag of nieuwe operationele omgevingen andere commandostructuren en begrippen van militaire expertise vereisen. Vragen blijven bestaan over de balans tussen competenties van krijgsmachtdelen en *joint*-integratie, de rol van nieuwe technologieën bij besluitvorming, en hoe operationele convergentie kan worden bereikt zonder gespecialiseerde vakkennis te verliezen. Vanuit diverse perspectieven tonen de auteurs zowel de potentie als de complexiteit van operationele integratie in toekomstige oorlogsvoering aan.



The British Aircraft Carrier
The Cold War and Beyond

Auteur	Norman Friedman
Uitgever	Naval Institute Press, Annapolis MD (2026)
Omvang	320 blz
Prijs	$ 95,00
ISBN	9781036143787

Dit rijk geïllustreerde werk beschrijft de evolutie van Britse carriers vanaf de Tweede Wereldoorlog tot heden. Ondanks financiële bezuinigingen wist de naoorlogse Royal Navy te innoveren met vindingen zoals het schuine vliegdek en de stoomkatapult, die van grote invloed waren op marineschepsbouw. Aan de hand van recent vrijgekomen documenten en uniek beeldmateriaal belicht het boek de onmisbare rol van Britse luchtmacht op zee — van de Falklandoorlog tot de moderne Queen Elizabeth-klasse vliegkampschepen. Auteur Norman Friedman is een bekroond defensie-analist die al meer dan veertig boeken over maritieme strategie en technologie op zijn naam heeft staan.



Beloof me, Amerika

Auteur	Joe Biden
Uitgever	Hollands Diep, Amsterdam (2026)
Omvang	512 pagina's
Prijs	€ 29,99
ISBN	9789048881291

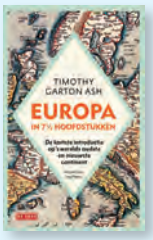
In zijn openhartige memoires blikt de voormalig Amerikaans president Joe Biden terug op de roerige jaren van zijn presidentschap. Hij beschrijft de enorme opgave om een diep verdeeld en door pandemie en crises geteisterd land te herenigen, het herstel van traditionele bondgenootschappen en zijn steun aan Oekraïne tegen Russische agressie. Ook geeft hij voor het eerst openheid over de zware afweging achter zijn besluit om zich in 2024 terug te trekken uit de verkiezingsrace. Het boek toont de drijfveren van een ervaren politicus die het landsbelang boven zijn eigen ambities stelde. Verschijnt 17 november.



Global Mediterraneans
Policies and Strategies for Midland Seas

Auteur	Francesco Zampieri (red.)
Uitgever	Edizioni Nuova Cultura, Rome (2026)
Omvang	298 blz
Prijs	€ 42,00 via nuovacultura.it
ISBN	9788833659268

Deze bundel onderzoekt de geopolitieke en strategische dynamiek van de Middellandse Zee (*midland seas*) en hun toenemende gewicht in wereldwijde maritieme veiligheid. Onder leiding van de vermaarde Italiaanse maritiem-academicus Francesco Zampieri tonen diverse auteurs aan hoe veranderende operationele omgevingen nopen tot de ontwikkeling van nieuwe strategische concepten, operationele doctrines, tactieken en technologieën. Daarmee biedt het werk nieuw inzicht in hoe de Middellandse Zee als maritiem knooppunt de toekomstige vorming van navale strijdkrachten en de defensie-industrie ingrijpend zullen blijven beïnvloeden.



Europa in 7½ hoofdstukken
De korste introductie op 's werelds oudste en nieuwste continent

Auteur	Timothy Garton Ash
Uitgever	De Geus, Amsterdam (2026)
Omvang	208 blz
Prijs	€ 21,99
ISBN	9789044552546

In dit toegankelijke boek onderzoekt gerenommeerd historicus Timothy Garton Ash de staat en de toekomst van Europa in een tijd van ongekende geopolitieke spanningen. Aan de hand van enkele gekozen thema's belicht hij de uitdagingen waar het continent voor staat, van de oorlog op eigen grondgebied en de relatie met mondiale grootmachten tot interne democratische en migratievraagstukken. Garton Ash combineert zijn kenmerkende politieke analyse met persoonlijke observaties en pleit overtuigend voor een sterker, hechtere Europese samenwerking om het hoofd te bieden aan een onzekere toekomst.

Straat van Hormuz maakt zeeblokkades opnieuw actueel

Maritiem Museum toont nieuwe presentatie

Wat gebeurt er als een van de belangrijkste routes op zee plotseling wordt afgesloten? De gebeurtenissen rond de Straat van Hormuz laten zien hoe kwetsbaar de wereldeconomie is. Maandenlang staat deze smalle zeestraat tussen Iran en Oman in het middelpunt van de internationale aandacht. Gaat de doorgang dicht, blijft deze open of dreigt een nieuwe blokkade of zelfs tolheffing? Het conflict in het Midden-Oosten houdt aan en daarmee groeit de onzekerheid voor de wereldhandel en de energievoorziening. Voor wie het overzicht is kwijtgeraakt, geeft het Maritiem Museum achtergrond bij het nieuws in een pop-up presentatie.

De Straat van Hormuz is een brandpunt van internationale spanningen. Het scheepvaartverkeer via deze strategische zeestraat is sterk teruggelopen door de aanhoudende conflicten in het Midden-Oosten. De nieuwe pop-up presentatie 'Zeestraten & Blokkades' in het Maritiem Museum Rotterdam laat zien hoe zeeblokkades van alle tijden zijn en waarom de zee bepalend is voor onze toekomst.

→ 17e eeuwse kaart die de blokkade van de Duinkerker kapers toont

Hoezeer de huidige blokkade directe gevolgen heeft voor internationale scheepvaart en de wereldwijde energievoorziening, is de strijd om machtsbases op zee is niet nieuw. Al eeuwenlang worden zeestraten en havens geblokkeerd om macht uit te oefenen, handel te beïnvloeden en tegenstanders onder druk te zetten. De Straat van Hormuz wordt wel een maritiem *chokepoint* of in het Nederlands knelpunt genoemd. In de wereld zijn meerdere van dit soort doorgangen te vinden. Deze knelpunten zijn cruciaal voor de internationale handel, maar zijn ook kwetsbaar voor opstoppingen, piraterij en conflict. Het blokkeren van dergelijke knelpunten is daarmee een be-





Foto's: Maritiem Museum Rotterdam | M. de Swart

langrijke strategie in oorlogsvoering en krijgt op verschillende manieren vorm. Op Deck 2 is in de presentatie *Op Slot* aan de hand van vier historische voorbeelden te zien dat zeeblokkades al eeuwen plaatsvinden en dat er verschillende manieren van blokkeren zijn.

Met de nieuwe pop-up Zeestraten & Blokkades duidt het Maritiem Museum Rotterdam de historische en actuele betekenis van strategische zeeroutes. Aan de hand van historische objecten zoals een 17e eeuwse kaart die de blokkade van de Duinkerker kapers toont tot zilveren herdenkingspenningen, ontdekken bezoekers hoe de zee het verleden heeft gevormd. En hoe de wereld van vandaag beïnvloed wordt en daarmee een sleutelrol speelt in de toekomst.

Actueel

Een blokkade op zee is een eeuwenoud machtsmiddel. De controle over de zee bepaalt wie kan handelen, wie toegang heeft tot grondstoffen en wie internationale invloed kan uitoefenen. De Straat van Hormuz maakt die afhankelijkheid zichtbaar. De presentatie laat zien dat achter iedere zeeroute een verhaal schuilgaat van handel, macht, belangen en menselijke afhankelijkheid. 'Het Maritiem Museum kent het maritieme verleden als geen ander instituut en kan daardoor huidige ontwikkelingen duiden', zegt Roland Pechtold, Algemeen Directeur van het museum. 'Het is onze taak om onze collectie en onze kennis te gebruiken voor duiding van de actualiteit. Zonder mening, maar met feiten. Iets waar in de huidige maatschappij meer behoefte is dan ooit. We streven er naar het onderwerp begrijpelijk te maken voor iedereen.'

Vanuit één van de drie maritieme topcollecties ter wereld brengt het museum de geschiedenis van de zee in verbinding met actuele vraagstukken. Zeestraten & Blokkades maakt duidelijk waarom maritieme kennis juist nu van grote waarde is.

De presentatie bestaat uit twee delen. *Straat van Hormuz. Kruispunt van handel en macht* is te zien in het entreegebied van tentoonstelling Offshore Experience. *Op Slot* over historische zeeblokkades vind je op Deck 2, tegenover de tentoonstelling Maritieme Vrouwen.

De presentaties zijn te zien vanaf 24 september tot en met 30 november 2026. Scan de QR-code voor meer informatie en tickets.

64-jarigendag wederom een geslaagde bijeenkomst

Op woensdag 7 oktober jl. organiseerde de KVMO de jaarlijkse 64-jarigendag te Amsterdam. Op het Marine Etablissement verzamelden zich een grote groep KVMO-leden die dicht bij hun pensioen komen voor een informatieve en gezellige dag.



Ook dit jaar werden de oud-officieren - ditmaal van het geboortejaar 1962 - geïnformeerd over diverse ontwikkelingen die hen te wachten staan door het in de nabije toekomst bereiken van de 65-jarige leeftijd. De presentaties betroffen in de ochtend een voorlichting over de ontwikkeling bij het ABP en het nieuwe pensioenstelsel per 1 januari 2027, ontwikkelingen op belastinggebied en een uitgebreide presentatie op het gebied van notarieel recht, dat van belang is bij het ouder worden. Na de lunch werd men geïnformeerd over de laatste ontwikkelingen bij CZSK en werd tot slot op een plezierige wijze stilgestaan bij het ouder worden, zowel op fysiek als geestelijk gebied. Uiteraard werd door het personeel van het MEA voor een goede catering, waaronder de nasimaaltijd, gezorgd. Namens het KVMO-bestuur waren de voorzitter en secretaris aanwezig om de leden te ontmoeten en te spreken.

NIMH open voor publiek tijdens Dag van de Militaire Geschiedenis

In het kader van de Maand van de Geschiedenis verwelkomde het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) jong en oud op de Frederikkazerne in Den Haag. Op zaterdag 10 oktober gingen de poorten open en presenteerde het instituut een gevarieerd programma rond het thema Lichaam & Geest.

Het thema werd met name uitgelicht in een reeks lezingen met onderwerpen variërend van keuring en selectie bij de Koninklijke Marine (dr. Anselm van der Peet) en de Stay Behind-organisaties tijdens de Koude Oorlog (drs. Herman Roozenbeek), tot gesprekken met commodore Peter Tankink en luitenant-generaal b.d. Kees Matthijssen. Parallel hieraan organiseerden NIMH-medewerkers *battlefield tours* in de vorm van fietstochten langs Haags oorlogserfgoed, zoals de Waalsdorpervlakte en park Clingendael. Op een drukbezochte boekenmarkt werden honderden tweedehands publicaties aangeboden, waarvan de opbrengst is geschonken aan de stichting Hulp voor Helden.



→ Generaal b.d. Kees Matthijssen aan het woord (foto: Mediacentrum Defensie)

Ook het *Marineblad* was op deze dag vertegenwoordigd. Diverse edities van het KVMO-orgaan werden aan de bezoekers aangeboden. De redactie spreekt van een zeer geslaagd evenement.

Marine en koopvaardij in de Koude Oorlog

Amsterdam University Press kondigt de handelseditie van het promotieonderzoek van LTZ1 Matthijs Ooms aan. Zijn historische studie naar de Nederlandse handelsbescherming verschijnt komende december onder de titel 'Marine en koopvaardij in de Koude Oorlog. Handelsbescherming als cruciaal fundament voor nationale veiligheid'.



Het onderzoek van Ooms stelt de vraag hoe de Nederlandse handelsbescherming zich in de jaren 1946-1991 ontwikkelde en welke theoretische inzichten, historische ervaringen en bondgenootschappelijke invloeden aan de basis stonden. Handelsbescherming is een complex vraagstuk en historische inzichten uit deze studie blijken in het licht van de huidige geopolitieke spanningen en de bedreiging van vitale (zee) aanvoerlijnen bijzonder actueel. Meermaals publiceerde Ooms in het *Marineblad* over zijn onderzoek.

Speciaal voor KVMO-leden geeft Amsterdam University Press korting op de aankoop van 'Marine en koopvaardij in de Koude Oorlog'. Hou hiervoor de officiële aankondiging in de decembereditie van het *Marineblad* en de KVMO-nieuwsbrief in de gaten.



(Shutterstock | 2063845694)

IN MEMORIAM

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

LTZE2OC b.d. **H. Cammans** († 29 september 2026)
LTZV2 b.d. mr. **M.H.G. van Dulm** († 12 oktober 2026)
SBN b.d. **S.W. van Idsinga** († 28 september 2026)
LTZ1 b.d. ing. **G.G.C. Jongeneelen** († 1 mei 2026)
KTZ b.d. **J.H.D. Nillesen** († 17 september 2026)
LTZ2 KMR b.d. **J.C. Vlug** († 16 september 2026)
Mw. **J. van der Voort-van Harteveld** († 6 oktober 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
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
Vacant
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
ADBZ K.S. Meekma
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:
KTZ dr. R.M. de Ruiter

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