

Offensieve koopva

Toepasselijk voor een schaalbare zeemacht?

In de huidige turbulente geopolitieke context is versterking van de krijgsmacht noodzakelijk. Het concept van een schaalbare krijgsmacht staat daarbij centraal: een grotere en meer flexibele defensieorganisatie, die in korte tijd kan opschalen mede dankzij reservisten en steun vanuit de maatschappij. Daarnaast moet de slagkracht worden vergroot en daarom zijn voor de KM extra oorlogsbodems wenselijk. Het is echter de vraag of traditionele verwerving via nieuwbouw, die vaak jaren vergt, de slagkracht snel genoeg naar het gewenste niveau zal brengen. Onorthodoxe alternatieven zijn daarom het overwegen waard. Een historische, maar mogelijk relevante en aanvullende benadering is het militariseren en offensief bewapenen van koopvaardischepen. Dit artikel onderzoekt zowel de historische context van deze strategie als de huidige ontwikkelingen rond het offensief bewapenen van handelsvaartuigen.

Een Israëlische LORA-raket gelanceerd vanaf een civiel vaartuig (foto: IAI)

ardijbewapening

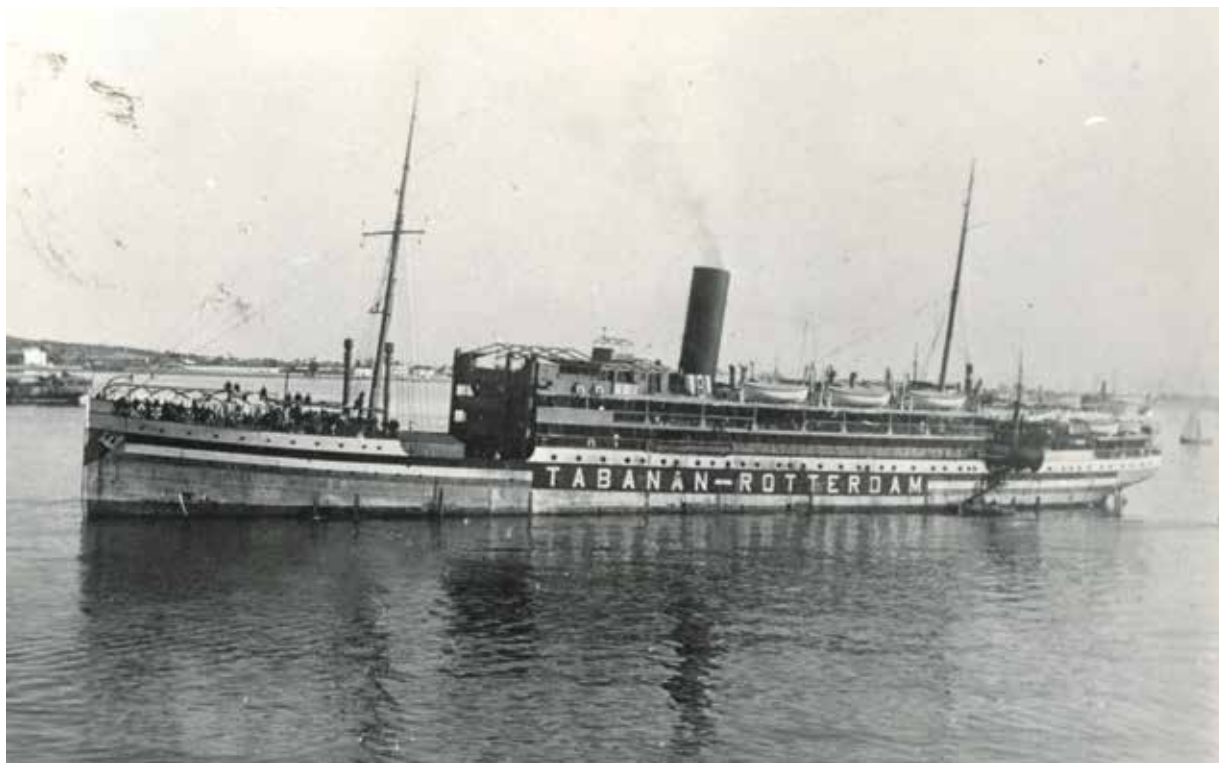
De Nederlandse marine was tot medio zeventiende eeuw een schaalbare zeemacht in optimale vorm: voor de duur van een oorlog bestond zij hoofdzakelijk uit ingehuurd en bewapende koopvaarders. Zo vocht de Nederlandse Republiek in de Eerste Engels-Nederlandse Oorlog (1652-1654) met een oorlogsvloot van voornamelijk koopvaardersschepen in overheidsdienst. Na deze oorlog professionaliseerde de Nederlandse zeemacht onder invloed van Michiel de Ruyter en Johan de Witt tot een permanente 'staande' vloot van oorlogsschepen en nam het aandeel van bewapende koopvaarders in de slagvloot af. Oorlogsschepen waren zwaarder bewapend en voldeden daarom beter tijdens zeeslagen, waarin traditionele entergevechten plaatsmaakten voor de linietactiek en artillerieduels. Bovendien werden deze oorlogsschepen na een oorlog niet afgedankt, maar bleven zij in dienst van de staat.¹

Hoewel koopvaardersschepen zodoende een kleinere rol gingen spelen in de zeventiende-eeuwse zeeslagen tussen slagvloten, de *guerre d'escadre*, was hun rol in de maritieme oorlogvoering allerm minst uitgespeeld. Zij vormden namelijk het middel bij uitstek voor de economische oorlogvoering ter zee, in de vorm van een *guerre de course*.² Koopvaarderskapiteins mochten met een officiële kaperbrief van de overheid vijandelijke handelsvaartuigen met

geweld onderscheppen en in beslag nemen. Dit was niet alleen lucratief voor de kaperkapitein, die een deel van de buit kreeg toebedeeld, maar ook voor de staat, die op voordelige wijze de economische oorlogvoering (deels) kon uitbesteden aan particulieren.

In 1856 eindigde met de Verklaring van Parijs het tijdperk van de kapervaart. De grote mogelijkheden achtten deze vorm van particuliere oorlogvoering niet langer legitiem. Maar het voeren van een *guerre de course* met oorlogsbodems tegen vijandelijke handelsvaart bleef wel toegestaan. Voorwaarde was dat deze oorlogsschepen zich hielden aan het prijs- en buitrecht, waarbij zij de scheepspapieren van een onderschept koopvaarderschip controleerden, de opvarenden een veilig heenkomen garandeerden en vaartuigen en ladingen van neutralen ontzagen. Het zonder waarschuwing tot zinken brengen van een koopvaarderschip met alle opvarenden was uit den boze. In beide wereldoorlogen kwam de *guerre de course* in een uitermate kwaad daglicht te staan, omdat duikboten in toenemende mate voornoemde regels negeerden. Vóór 1914 voorzagen weinigen echter een rol voor de duikboot in de economische oorlogvoering. Rond 1900 waren de belangrijkste middelen voor een *guerre de course* oorlogsbodems als kruisers en torpedoboten, maar ook gemilitariseerde en offensief bewapende koopvaardersschepen: de hulpkruisers.

Offensieve koopvaardijbewapening



De *Tabanan*. Rechts afgebeeld een oefening met boordvgeschut na conversie tot hulpkruiser (bron: collectie NIMH)

Hulpkruisers: de schrik van de oceaan?

Hulpkruisers (*auxiliary cruisers*, *Hilfskreuzer*) waren koopvaardischepen, waaronder passagiersschepen, die in oorlogstijd in overheidsdienst traden, bewapend werden, onder commando stonden van een zeeofficier, met bemanningsleden dienend onder de krijgstuicht en een commandovlag voerden ter herkenning. Juridisch waren het zodoende oorlogsbodems, maar technisch gezien bleven het (aangepaste) koopvaardischepen, die in bewapening en bepantsering geen match vormden voor 'echte' oorlogsbodems als kruisers en slagschepen. De taak van de hulpkruiser lag dan ook niet in het uitvechten van een zeeslag, maar in het onderscheppen van vijandelijke handelsvaartuigen. Misleiding was daarbij troef. Een marinegrijze kleur was (en is) geen juridisch vereiste voor een oorlogsschip en de hulpkruisers voeren doorgaans in de kleurenschema's van civiele scheepvaartmaatschappijen.

Technologische ontwikkelingen in de scheepsbouw, waaronder turbine-aandrijving, maakten rond 1900 oceaanstomers tot de snelste schepen ter wereld. Zo maakte RMS *Mauretania* in 1909 een trans-Atlantische oversteek met een gemiddelde snelheid van 26 knopen, een wereldrecord dat twintig jaar standhield.³ Grote mogelijkheden als Groot-Brittannië en Duitsland voorzagen deze commerciële passagiersschepen met staatssteun van de sterkst mogelijke voortstuwing. De motivatie hierachter was niet alleen het vergroten van nationaal prestige met wereldrecords, maar ook een beoogde militaire rol voor deze schepen als hulpkruiser in oorlogstijd. Tijdens de bouw werden de vaartuigen daarom voorzien van fundaties voor offensief geschut, dat bij het uitbreken van een oorlog zou worden geplaatst.⁴



Het concept snelle oceaanstomers in oorlogstijd te transformeren tot hulpkruisers was op zich een briljant idee. Omdat het de snelste schepen ter wereld waren, konden zij elk koopvaardischip onderscheppen en elk oorlogsschip ontwijken. Met name Duitsland omarmde dit concept en begin 1914 waren 46 Duitse koopvaardischepen voorbereid voor een transformatie tot hulpkruiser. Deze zouden in een oorlog met Groot-Brittannië de wereldwijde Britse handelsroutes ernstig kunnen verstoren. Tegelijkertijd zouden zij de effectiviteit van de Duitse slagvloot vergroten. De acties van de Duitse hulpkruisers op de wereldzeeën zouden naar verwachting eenheden aan de Britse slagvloot onttrekken ten behoeve van handelsbescherming, waarmee

**‘Het neutrale
Nederland zette in WO I
eenmaal een hulpkruiser
in: Hr.Ms. *Tabanan*’**

de krachtsverhouding tussen de Britse en Duitse slagvloeden op de Noordzee zou wijzigen ten gunste van *Kaiserliche Marine*. De Britse *Admiralty* maakte zich in de periode 1901-1914 dan ook grote zorgen over Duitse hulpkruisers. Het beste antwoord dat de *Admiralty* op deze dreiging kon bedenken, was het offensief uitrusten van eigen oceaanstomers. Zij zouden de bijna onmogelijke taak hebben de vijandelijke hulpkruisers op de uitgestrekte oceanen te vinden en in een gelijkwaardig duel uit te schakelen.⁵

De inzet van hulpkruisers in WO I gaf wisselende resultaten. Het effect van de Duitse *raiders* was minder groot dan de *Admiralty* vreesde, maar daar tegenover stond een onevenredig grote Britse inspanning om de eigen handelsvaart te beschermen. Duitsland wist slechts vier oceaanstomers te converteren tot hulpkruiser, waarvan sommige een tiental geallieerde schepen onderschepten. Het meest succesvol waren de minder opvallende tot hulpkruiser getransformeerde vrachtschepen, zoals de voor bananen vracht ontworpen SMS *Möwe* en de windjammer (!) SMS *Seeadler*, die respectievelijk 40 en 15 geallieerde schepen onderschepten.⁶ De resultaten van de Duitse (hulp)kruisers vielen echter in het niet bij die van Duitse duikboten, die circa vijfduizend vaartuigen tot zinken brachten. Dit beeld zou in WO II niet anders zijn, ook toen bleek de duikboot het effectiefste wapen voor een *guerre de course*. De Royal Navy zette in WO I hulpkruisers, Armed Merchant Cruisers, voornamelijk in voor een defensieve taak, namelijk handelsbescherming. Daarnaast kwam er een nieuwe categorie gemilitariseerde koopvaardij schepen in gebruik: de zogenaamde *Q-ships*. Deze ogenschijnlijk kwetsbare handelsvaartuigen fungeerden als lokaas voor *U-boote*. Zodra een Duitse duikboot aan de oppervlakte binnen schootsafstand was genaderd, maakte het *Q-ship* zich bekend als oorlogsschip door een vlag te hissen en opende met tot dan toe verborgen geschut het vuur.⁷ Het neutrale Nederland zette in WO I eenmaal een hulpkruiser in: Hr.Ms. *Tabanan*. Het passagierschip werd in 1918 uitgerust met zes 7,5cm-kanons, had 378 man marinepersoneel aan boord en kreeg een defensieve taak: het escorteren van een konvooi naar Nederlands-Indië.⁸

Plannen voor Nederlandse hulpkruisers (1924-1939)

In 1924 ontstond binnen de KM het idee enkele op stapel staande schepen van de Koninklijke Pakketvaart Maatschappij (KPM) voor te bereiden als hulpkruiser met 15cm-geschut als wapen. De minister van Marine schrok echter van de geraamde kosten, circa een miljoen gulden, en wilde het geld liever besteden aan de 'echte' oorlogsvloot.⁹ Een decennium later, in een periode van toenemende internationale spanningen, herleefde het hulpkruiserplan. Het initiatief kwam ditmaal vanuit de koopvaardij zelf, toen een gezagvoerder bij de Java-China-Japan Lijn de KM benaderde met de vraag hoe hij, en de koopvaardij in het algemeen, in oorlogstijd de staat van dienst kon zijn en hij verwees daarbij naar de hulpkruisers in WO I. Dit leidde uiteindelijk tot een omvangrijk plan dat voorzag in de conversie van circa twintig snelle mailschepen tot hulpkruisers. De beoogde schepen zouden bewapend worden met 15cm of 12cm kanons als hoofdbewapening, aangevuld met luchtafweergeschut en eventuele water-vliegtuigen voor verkenningdoeleinden.¹⁰

De strategische fundamenten van het hulpkruiserplan waren geworteld in offensief optreden, asymmetrie en afschrikking. In het geval van een Japanse aanval op Nederlands-Indië zouden de hulpkruisers wereldwijd een *guerre de course* voeren tegen de Japanse handelsvaart. Volgens een optimistische inschatting van de Marinestaf zou één enkele hulpkruiser in staat zijn om twintig Japanse oorlogsschepen te binden en meerdere hulpkruisers zouden de helft van Japans kruisermacht onttrekken van andere taken. De Nederlandse reactie op een Japanse aanval op Nederlands-Indië zou zodoende niet beperkt blijven tot een lokale confrontatie, maar escaleren tot een handelsoorlog die zich over de wereldzeeën zou uitstrekken. Hiermee zou Den Haag zowel aan Japan als aan mogelijke bondgenoten het signaal afgeven dat Nederland bereid was ver te gaan om zijn overzeese gebiedsdelen te verdedigen.¹¹

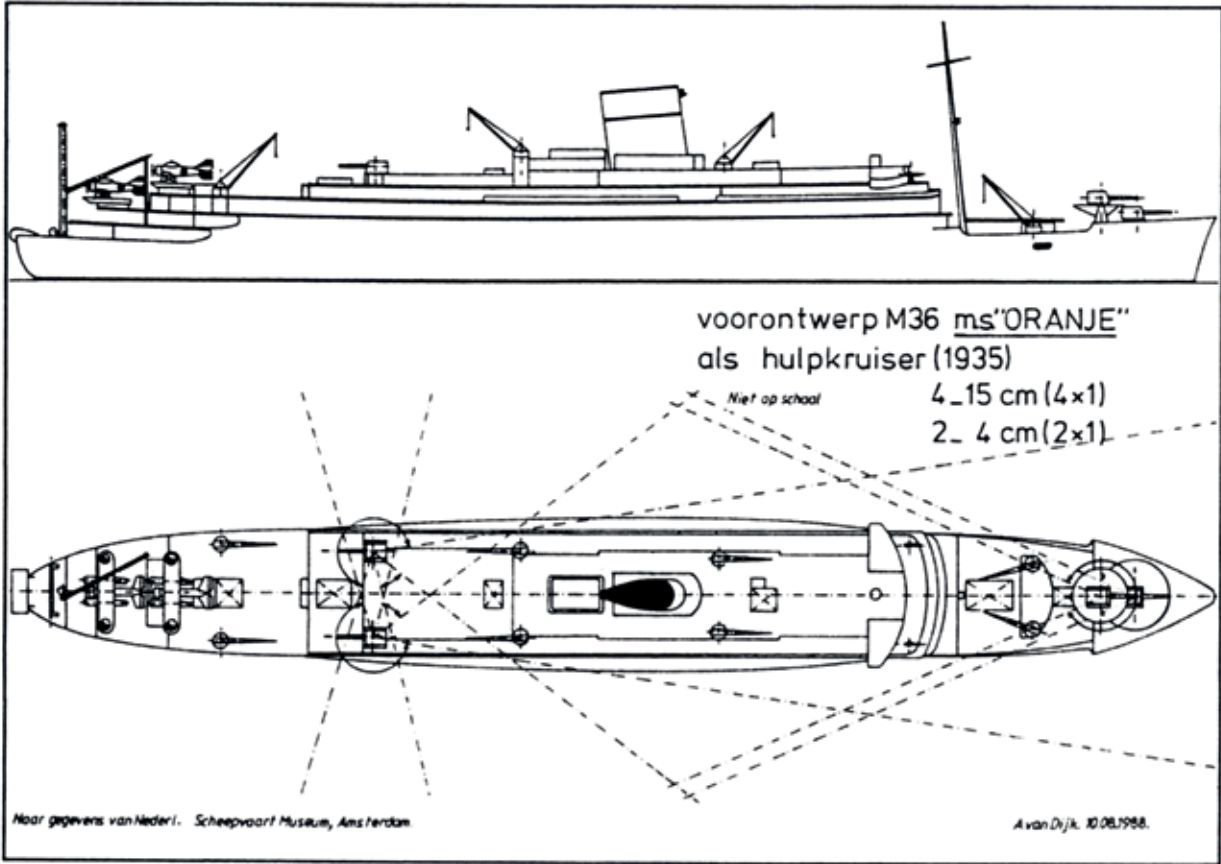
In 1939 bevond het hulpkruiserplan zich in een ver gevorderd stadium, maar bleek het uiteindelijk niet haalbaar. Diverse schepen waren op staatskosten voorzien van geschutfundaties (zie tabel 1). In samenwerking met de redersvereniging had de Marinestaf een hulpkruiserwet opgesteld. De zwakke schakel in het plan was echter de bewapening, waarvoor twee opties werden overwogen. De eerste optie was het hergebruik van kanons afkomstig van afgedankte oorlogsschepen, maar deze wapens waren al jaren tevoren toegewezen aan de landmacht ten behoeve van de kustverdediging. De tweede optie was het bestellen van nieuw geschut. De Marinestaf koos voor deze laatste optie, maar de levering zou pas in 1941 plaatsvinden. Bovendien was, mede door de mobilisatie, onvoldoende personeel beschikbaar. Daarnaast tekende zich in 1939 een ander strategisch scenario af: niet Nederlands-Indië, maar het moederland zelf werd bedreigd.¹²

Aldus was er in WO II geen inzet van Nederlandse hulpkruisers. Voor zover voornoemde Nederlandse passagiersschepen in geallieerde handen bleven, werden zij niet uitgerust als hulpkruiser, maar als troepentransport- of hospitaalschip. Andere landen, zoals Duitsland, zetten daarentegen wel hulpkruisers in, zij het met wisselend succes. In de Koude Oorlog raakte het concept van hulpkruisers in de vergetelheid. Binnen de NAVO werden, anders dan bij de defensieve bewapening van koopvaardij schepen zoals besproken in het voorgaande artikel, geen plannen ontwikkeld of concrete middelen aangewend voor de inzet van hulpkruisers.

Offensief bewapende koopvaardij schepen in de 21e eeuw

In de afgelopen jaren staat het offensief bewapenen van koopvaardij schepen in toenemende internationale belangstelling. Verschillende landen hebben raketten ontwikkeld die vanuit containers worden gelanceerd. Zo onthulde een Russische wapenfabrikant in 2010 de *Club-K*, een variant van het *Kalibr* kruisvluchtwapen die in een standaard zeecontainer past. Hiermee kan Moskou elk containerschip heimelijk converteren in een offensief wapen.¹⁴ China heeft een vergelijkbaar kruisvluchtwapen ontwikkeld voor mogelijke inzet vanaf containerschepen, de *YJ-18C*.¹⁵ Israël heeft in 2017 een succesvolle lancering uitgevoerd met een tactische ballistische *missile* vanuit

Offensieve koopvaardijbewapening



Ontwerp MS Oranje als hulpkruiser (bron: Dijk, 'Het 'Hulpkruiserplan' van de Koninklijke Marine')

Hulpkruisers A-klasse			
	bouwjaar	vaart	bewapening
Nieuw Amsterdam	1938	23	4x15cm (4x1) en 4x40mm (2x2)
Ruys	1938	18	6x12cm (3x2) en 4x40mm (2x2)
Tegelberg	1938	18	6x12cm (3x2) en 4x40mm (2x2)
Oranje	1939	22	8x12cm (4x2) en 4x40mm (2x2)
Willem Ruys	1941	22	8x12cm (4x2) en 4x40mm (2x2)
Hulpkruisers B-klasse			
Noordam	1938	17	4x12cm (2x2) en 4x40mm (2x2)
Zaandam	1938	17	4x12cm (2x2) en 4x40mm (2x2)
Sommelsdijk	1939	17	4x12cm (2x2) en 4x40mm (2x2)
Sloterdijk	1940	17	4x12cm (2x2) en 4x40mm (2x2)
Bantam	1939	17	4x12cm (2x2) en 4x40mm (2x2)
Japara	1939	17	4x12cm (2x2) en 4x40mm (2x2)
Arendskerk	1939	17	4x12cm (2x2) en 4x40mm (2x2)
Abbekerk	1939	17	4x12cm (2x2) en 4x40mm (2x2)
Klipfontein	1939	17	4x12cm (2x2) en 4x40mm (2x2)
Oranjefontein	1940	17	4x12cm (2x2) en 4x40mm (2x2)
Koningin Emma	1939	23	2x12cm (1x2) en 6x40mm (3x2)
Prinses Beatrix	1939	23	2x12cm (1x2) en 6x40mm (3x2)

Overzicht van de beoogde hulpkruisers.¹³

een container aan boord van een vrachtschip.¹⁶ Iran lanceerde in 2024 tijdens een test twee ballistische raketten vanuit een zeecontainer op een vaartuig.¹⁷ In de VS wordt herhaaldelijk gepleit voor het offensief bewapenen van koopvaardij schepen met modulaire raket systemen. In USNI *Proceedings*-artikelen uit 2019 en 2025 pleitten meerdere auteurs voor het versterken van de Amerikaanse maritieme slagkracht door civiele containerschepen om te bouwen tot zogenaamde *missile ships*.¹⁸ De benodigde zeecontainers met daarin een aangepast Vertical Launch System (VLS) zijn recent op zee getest met lanceringen van SM-6 en SM-3 raketten.¹⁹ Deze zijn weliswaar defensief van aard, maar een VLS kan ook worden geladen met offensieve wapens. Voor zover bekend, maken de bovengenoemde landen op dit moment (nog) geen operationeel gebruik van de betreffende wapensystemen, hoewel de potentiële militaire voordelen aanzienlijk zijn.

Allereerst kan op een relatief kostenefficiënte en snelle wijze een aanzienlijke toename in slagkracht worden gerealiseerd.²⁰ Ter illustratie: voor slechts een fractie van de prijs van een *supercarrier* zou de VS in staat zijn om veertig 'missile merchants' uit te rusten, wat zou resulteren in een uitbreiding van de slagkracht van de *US Navy* met tussen de 1600 en 2000 raketten.²¹ Dergelijke berekeningen wijzen erop dat de voornaamste functie van deze offensief bewapende koopvaardij schepen waarschijnlijk ligt in de uitvoering van zeeslagen tussen de zeestrijdkrachten van grote mogendheden, in plaats van het aanvallen van andere koopvaardij schepen, zoals het geval was bij de

‘Op een relatief kostenefficiënte en snelle wijze kan een aanzienlijke toename in slagkracht worden gerealiseerd’

hulpkruisers. Met andere woorden, de primaire taak van deze schepen zou de *guerre d'escadre* zijn, in plaats van de *guerre de course*, waarmee de historische cirkel weer is gesloten.

Een ander voordeel is het heimelijke karakter van bewapende handelsvaartuigen. Aan de buitenzijde is immers niet te zien of een zeecontainer raketten bevat en het civiel ogende vaartuig gaat gemakkelijk op in het overige scheepvaartverkeer. Daarmee wordt de tegenstander opgezadeld met een groot probleem voor de beeldopbouw en andere aspecten van *anti-surface warfare*. Anders dan bij het traditionele opsporen van vijandelijke oorlogsbodems, moet nu ook gezocht worden naar vaartuigen met de visuele, elektromagnetische en akoestische signatuur van een regulier koopvaardij schip. Conceptueel passen bewapende koopvaardij schepen daarnaast in het Amerikaanse operationele concept van Distributed Maritime



USS *Savannah* lanceert een SM-6 vanuit een Lockheed Martin Mk 70 *containerized missile launcher*, 2023 (foto: U.S. Navy Photo)



Een visualisatie van het Multirole Support Ship (Koninklijke Marine)

‘Dat iets technisch en juridisch mogelijk is, wil nog niet zeggen dat het **moreel en organisatorisch wenselijk** is’

Operations, dat zich kenmerkt door verspreid en genetwerkt optreden in een omgeving van intensieve beeldopbouw en *targeting* door de tegenstander.

Met gecontaineriseerde wapens is praktisch elk civiel schip of militair hulpvaartuig in een handomdraai te voorzien van slagkracht vergelijkbaar met die van een fregat of *destroyer*. Al met al hebben deze wapensystemen in zeecontainers de potentie van een ware revolutie in de zee-oorlogvoering, net zoals de zeecontainer eerder tot een revolutie leidde in het wereldwijde transport.

Naast voornoemde voordelen bestaan er aanzienlijke nadelen van juridische en morele aard. Volgens het internationaal recht is het nog steeds mogelijk om koopvaardij schepen te converteren tot oorlogsschepen, mits de daarvoor geldende regels en procedures worden nageleefd, waaronder het varen met een militaire bemanning en een vlag ter herkenning.²² Het is echter de vraag of elke potentiële tegenstander deze regels zal naleven, aangezien sommige actoren nu al het internationaal zee-oorlogsrecht schenden. Zelfs in het geval van een 'correcte' inzet van gemilitariseerde koopvaardij schepen, ontstaan er aanzienlijke morele risico's. Het onderscheid tussen onschuldige en bewapende handelsvaartuigen is, als gezegd, moeilijk vast te stellen. Dit creëert het gevaar dat alle koopvaardij schepen in een conflictgebied het doelwit kunnen worden van aanvallen. Dit is een risico waar juristen expliciet op wijzen en waar civiele gezagvoerders ernstige zorgen over uiten.²³

De inzet van bewapende koopvaardij schepen neigt naar een vorm van hybride oorlogvoering, die in het maritieme domein verschillende varianten kent en waar westerse landen zich doorgaans verre van houden. Een actueel voorbeeld is de Russische inzet van koopvaardij schepen voor sabotage van onderzeese infrastructuur. Daarnaast kunnen handelsvaartuigen een ondersteunende rol hebben in een offensieve amfibische operatie. In dit kader bouwt China civiele RoRo-schepen (Roll-on/Roll-off), zoals autocarriers en ferry's, volgens militaire beladings-eisen, zodat zij in oorlogstijd (lees: bij een invasie van

Taiwan) zware gepantserde voertuigen aan land kunnen zetten. Verder gebruikt China zijn omvangrijke vissersvloot als een maritieme milite bij disputen in de Zuid-Chinese Zee. Ook het concept van kaapvaart herleeft. In de USNI *Proceedings* betoogden auteurs dat de VS in een conflict met China de kaapvaart, die in de VS nooit formeel is afgeschaft, moet herintroduceren. Gezien de aanzienlijk grotere omvang van de Chinese koopvaardijvloot ten opzichte van de Amerikaanse, stellen de auteurs voor dat private militaire bedrijven met vaartuigen en een kaapbrief uit Washington deze asymmetrische kwetsbaarheid in oorlogstijd moeten aangrijpen.²⁴

Naar een schaalbare Koninklijke Marine?

Het offensief uitrusten van gemilitariseerde civiele vaartuigen met modulaire wapensystemen biedt in theorie de KM een kans snel een bijdrage te leveren aan de eigen slagkracht. Nederland beschikt over een omvangrijke koopvaardijvloot onder eigen vlag en het maritieme staatsnoodrecht biedt nog steeds de mogelijkheid om deze vaartuigen onder buitengewone omstandigheden te vorderen.²⁵ Bovendien gaat de KM ervaring opdoen met modulaire wapensystemen aan boord van vaartuigen van civiele oorsprong via het Multifunctional Support Ship (MSS)-project. Dit project, voorheen bekend als Trific/Mican, omvat de aanschaf van meerdere nieuw te bouwen laag bemande vaartuigen van het commerciële type *fast crew supplier*. Deze schepen zullen direct in dienst komen als oorlogsschepen en zijn dus géén geconverteerde koopvaardij schepen. De modulaire wapensystemen die aan boord van deze vaartuigen worden geïnstalleerd, omvatten defensieve luchtdoelraketten maar ook offensieve wapens tegen landdoelen. Mogelijk worden deze containers ook geplaatst op de amfibische transportschepen.²⁶

Opvallend is dat het MSS-project in het buitenland enerzijds wordt gezien als een innovatief en indrukwekkend opstapje naar volledig onbemande schepen, maar anderzijds ook als een gevaarlijke opmaat voor een wapenwedloop in bewapende handelsvaartuigen, waarbij het onderscheid tussen militair en civiel vervaagt.²⁷ Als gezegd zijn de MSS-vaartuigen geen (ex-)koopvaardischepen en is de kritiek onterecht. Maar gezien de flexibiliteit van het bijbehorende containersysteem, is het slechts een kleine gedachtesprong te overwegen gemilitariseerde koopvaardischepen met voornoemde gecontaineriseerde wapens uit te rusten.

Zoals eerder aangegeven, zijn er verschillende nadelen en risico's verbonden aan een dergelijk Nederlands *hulpkruiser 2.0*-project. Dat iets technisch en juridisch mogelijk is, wil nog niet zeggen dat het moreel en organisatorisch wenselijk is. Daarnaast is de historische ervaring met hulpkruisers in de wereldoorlogen geen onverdeelde succes. Mocht de Nederlandse regering daarom afzien van het offensief bewapenen van gemilitariseerde koopvaardischepen, dan betekent dit echter niet dat het idee

volledig terzijde moet worden geschoven. Tegenstanders zouden in de toekomst immers kunnen kiezen voor de inzet van bewapende koopvaardischepen. Het is daarom van belang dat de KM in haar opleidingen en oefeningen scenario's opneemt die rekening houden met deze mogelijkheid. Bovendien dienen de beeldopbouw en de inlichtingenvergaring zich niet enkel te richten op de grijze oorlogsbodems van de tegenstander, maar ook op commerciële vaartuigen. Daarnaast is het cruciaal dat kennis over deze ontwikkelingen wordt gedeeld met de civiele scheepvaartsector, zodat alle betrokken partijen zich bewust zijn van de potentiële implicaties en risico's.

LTZ1 W.M. (Matthijs) Ooms is werkzaam aan de Faculteit Militaire Wetenschappen (FMW) en verricht promotieonderzoek naar de bescherming van koopvaardij in de Koude Oorlog.



Scan de QR-code voor de volledige annotatie

ADVERTENTIE

Vacature bestuurslid algemeen / ledencontact



Het nationaal VP is een overkoepelende vereniging van veteranenorganisaties en heeft als doel de belangen te behartigen van alle Nederlandse veteranen en hun relaties voor wat betreft erkenning, waardering en de borging van goede zorg. Het nationaal VP vervult een initiërende, stimulerende, coördinerende en vertegenwoordigende rol. Het bestuur is op zoek naar een nieuw bestuurslid algemeen / ledencontact.

Procedure

Na de sluitingsdatum neemt de sollicitatiecommissie contact op met de kandidaten voor een kennismakingssprek te Doorn. Nadat alle gesprekken zijn gevoerd beveelt de sollicitatiecommissie een kandidaat aan bij het bestuur. Op 24 mei wordt de voordracht bekend gesteld bij de aangesloten lidorganisaties, waarna benoeming kan plaatsvinden tijdens de Algemene Vergadering van 6 juni 2025.

Meer informatie

Voor informatie over de functie kunt u krijgen van het huidige (interim) bestuurslid algemeen/leden: bestuurslidleden@veteranenplatform.nl.

Indien interesse graag uw CV en motivatiebrief sturen naar hoofdbureau nationaal Veteranen Platform: hoofdbureau@veteranenplatform.nl.



scan de QR-code voor de vacature, of kijk op nationaalveteranenplatform.nl