

VOORUITGANG DOOR UITWISSELING VAN IDEEËN

MARINEBLAD

KVMO

1883 | 2025

Personeelsbehoud vraagt om maatwerk, erkenning en perspectief



De Belgische
marine en hun rol
in de bescherming
van kritieke
infrastructuur

Kaapvaart
in de Bataafs-
Franse tijd

Patrouilleren en
treinen kraken in de
Korea-oorlog

5

2025

JAARGANG 135



NH90 en crew aan boord Zr.Ms. *Van Amstel*
tijdens BALTOPS 23 (foto: A. Zwaal | MCD)



‘Als groei onze belangrijkste opdracht is, dan zou **personeelsbehoud** de allerhoogste prioriteit moeten hebben’

Oog houden voor elkaar

Tik, tik, tik... het geluid van regen op het tentdoek. Voor de kampeerders onder u een bekend fenomeen. Tevens zo'n moment waarop je twijfelt of je je nog een keertje omdraait, buienradar checkt, een boek pakt, of toch maar je tent uitgaat om iets te doen. Vandaag koos ik ervoor de laptop open te klappen en een paar dingen te doen die ik niet afkreeg voor ik naar mijn vakantiebestemming vertrok.

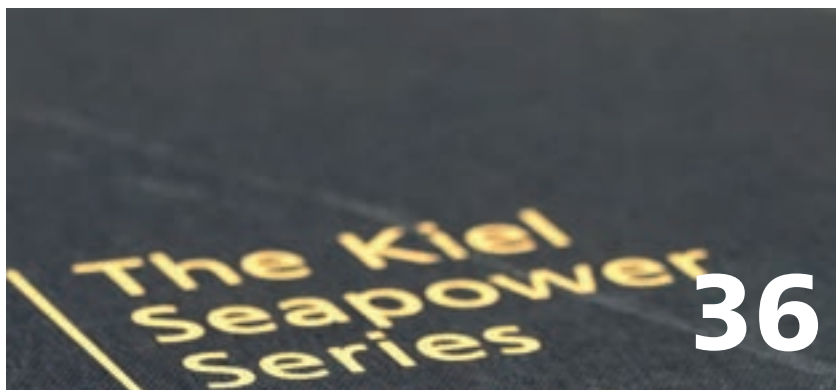
Het schrijven van dit voorwoord is één van die taken. Niet omdat ik het onbelangrijk vind, maar omdat ik probeer de meest recente status van het *Marineblad* erin mee te nemen. Toch zou het mijns inziens geen gewoonte moeten zijn verloftijd aan werk te besteden. Met name omdat het een periode is om juist even het hoofd leeg te maken. Dat biedt ruimte aan andere perspectieven, nieuwe ideeën en meer energie. Het is een beetje het cliché van de batterij die weer opgeladen is, maar hoeft daarom geenszins onwaar te zijn. Andere perspectieven en nieuwe ideeën helpen ons om stappen vooruit te maken.

Met het *Marineblad* proberen we ruimte te geven aan die perspectieven en ideeën. Zo treft u in deze editie het Belgische perspectief op de veiligheid van kritische onderzeese infrastructuur, van de hand van onze Belgische collega Gaetan Motmans. Hij wijdt uit hoe de Belgische marine met nationale en regionale veiligheidsorganisaties samenwerkt voor de bescherming ervan. Wat ik zelf erg leuk vindt is dat LTZ1 (LD) Freek Marchal naar aanleiding van een 'Koffie met de KVMO'-moment de pen heeft gepakt om enkele ideeën op papier te zetten over hoe de Koninklijke Marine haar mensen kan behouden voor de toekomst. Als groei onze belangrijkste opdracht is, dan zou personeelsbehoud de allerhoogste prioriteit moeten hebben. Op het moment is dit mijn grootste zorg. Ik zie toch bij veel collega's dat de druk hoog is. Hard werken is daarbij niet het grootste probleem, maar keuzes maken en prioriteiten stellen maken het niet makkelijk. Als er dan te weinig ruimte is voor ontspanning, dan moeten we met zijn allen oog houden voor elkaar.

Een onderdeel daarvan is reflectie, kijken of alles wat je doet ook echt nodig is. Vorig jaar heb ik in het *Marineblad* speerpunten benoemd waarop ik mij tijdens mijn voorzitterschap zou gaan richten. Nu, een jaar later, kijk ik daarop terug en stel daar waar nodig de koers bij. Voordat ik daar na terugkomst van mijn zomerverlof weer met volle energie tegen aanga, is het nu tijd dat ik mijzelf maar eens het goede voorbeeld ga geven. Straks breekt het zonnetje door en kan ik op pad met het gezin. Leuke dingen doen, wandelen, stadjes bezoeken en vooral ontspannen.

KLTZ (LD) Joris ten Berg
Voorzitter KVMO

Inhoud



Op de cover:

In België werken nationale en regionale veiligheidsdiensten samen in de bescherming van de vitale boven- en onderzeese infrastructuur. Hierin heeft de Belgische marine een belangrijke rol te spelen (foto: het M-fregat *Lousie-Marie*, voorheen Hr.Ms. *Willem van der Zaan* | Belgische marine)



06 De redding van het middenkader

Freek Marchal

Vanuit een lange bezuinigingsperiode zien we na de Russische inval in Oekraïne een serieuze intentie om, met veel geld, de krijgsmacht weer te laten groeien. De vraag is nu: wat gaan Defensie en de Koninklijke Marine doen om personeel aan te trekken, maar vooral ook binnen te houden?

14 The new maritime security law

Gaëtan Motmans

Belgium, as well as The Netherlands, find themselves competing with actors such as Russia, who have demonstrated their capabilities to disrupt our new crucial lines of communication. Captain Gaëtan Motmans presents the new legal framework in which the Belgian navy operates to protect sea infrastructure.

26 Kaapvaart door oorlogsvloot en commissievaart

Victor Enthoven en Hugo Landheer

Guerre de cours in de vorm van kaap- en/of commissievaart, is een wijze van economische oorlogvoering. De laatste keer dat Nederlandse handelsschepen hierbij op relatief grote schaal betrokken waren, was ten tijde van de Bataafs-Franse tijd. Enthoven en Landheer analyseren de buit.

36 Het Kiel International Seapower Symposium

Bas Naafs

Twee thema's voeren op 19 juni 2025 de boventoon bij het International Seapower Symposium in Kiel: het belang van collectieve maritieme *presence* en beeldopbouw op de Oost- en Noordzee door verdere samenwerking tussen NAVO-partners, en de geopolitieke draai weg van Europa door de VS.

46 Reflecties op 365 dagen voorzitterschap

Joris ten Berg

Het eerste jaar als voorzitter van de KVMO is voorbijgevoegen. Hoog tijd om terug te blikken op de afgelopen maanden en te zien of de bij aanvang van het zittingstermijn geformuleerde speerpunten nog altijd overeind staan. De voorzitter deelt zijn ervaringen en kijkt vooruit naar de rest van 2025 en 2026.

EN VERDER

- 2 Voorwoord voorzitter KVMO
- 12 Cartoon
- 13 Aankondiging reünie Hr.Ms. *De Zeven Provinciën*
- 21 Gastcolumn Nicole Sherriff-Vonk
- 22 Vanuit het buitenland: Côte d'Ivoire
- 34 Gastcolumn Ko Colijn**
- 41 NIMH Collectie Rups
- 44 Column Jörg Noll
- 45 Signalementen
- 49 Column Berend van de Kraats
- 50 Verenigingsnieuws

Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren



De KVMO maakt deel uit van de



Colofon

ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:
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) ing. 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,
BRIGENMARN S.R.A.J. de Wit

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

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

marineblad@kvmo.nl
www.kvmo.nl

Vormgeving
www.frankdewit.nl

Drukwerk
Wilco Art Books
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
Profilieren 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.kvmo.nl onder 'Marineblad'.

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

De redding van het middenkader

Personeelsbehoud binnen de Koninklijke Marine

‘Personeelsbehoud vraagt om **maatwerk, erkenning en perspectief** voor álle medewerkers – niet alleen voor de uitzonderingen’





De internationale veiligheidssituatie is zodanig in beweging, dat beleidsmakers inzien dat ons land op het gebied van defensie onderverzekerd is. De NAVO-top eind juni bewerkstelligde dan ook een flink hoger defensiebudget voor de komende jaren.¹ De vraag is nu: wat gaan we met dit budget doen om personeel aan te trekken, maar ook binnen te houden? Vanuit een bezuinigingsperiode van grofweg 30 jaar zien we na de Russische inval in Oekraïne een trendbreuk en een serieuze intentie ontstaan om de krijgsmacht weer te laten groeien.

Dit betekent niet alleen een aanzienlijke groeiopgave in materieel en infrastructuur, maar ook in personeel.² Nieuwe fregatten, onderzeeboten, mijnenjagers en andere systemen voor de Koninklijke Marine functioneren immers niet zonder goed opgeleid en ervaren personeel.³ Dit personeelscomponent is het fundament onder alle operationele inzet, maar daar ligt nu precies de grootste uitdaging. Namelijk in het *behoud* van ervaren personeel.⁴ De KM staat dus voor een groeiopgave, maar ziet tegelijkertijd personeel in kritieke functies vertrekken. Terwijl de focus ligt op verbreding van de instroom, zit het lek met name in het (militaire) middenkader. De groep ervaren medewerkers tussen 30 en 50 jaar trekt nog steeds geregeld de conclusie dat Defensie niet meer past bij de levensfase, de verantwoordelijkheden of de financiële behoefte, en dat is een fundamenteel probleem.⁵ De hedendaagse arbeidsmarkt maakt het voor ons huidige personeel aantrekkelijk hun kennis en ervaring elders in te zetten, vaak met betere werktijden, minder onzekerheid en/of een hoger salaris.⁶ Willen we deze groep mensen behouden voor de organisatie, dan moeten we anders gaan denken en handelen.

Dit opinieartikel richt zich op een aantal bestaande en toekomstige concrete (financiële) maatregelen die de Koninklijke Marine volgens auteur dezes moet implementeren om personeelsbehoud te bevorderen. De belangrijkste zijn 1) een volwassener beleid voor wat betreft functioneren en bevorderen (doorgroeien) alsook een andere denkwijze, 2) een vergoeding van 'thuisfrontkosten' bij afwezigheid, zoals kinderopvang en oppas en 3) het bieden van betere financiële voorwaarden bij uitzending en inzet, waaronder een dekkende toelage zonder belasting-

LEES VERDER →

Zr.Ms. *Tromp* keert terug na inzet in Standing NATO Maritime Group 1, mei 2025 (foto: MCD)

De redding van het middenkader



'De huidige inzet op specifieke bindingspremies voor schaarse categorieën – zoals technici of commandocentrale officieren – werkt in de praktijk verdeeldheid in de hand' (foto: A. Zwaal | MCD)

nivellerings­effect. De verbreding van het defensiebudget biedt nu (gelukkig) mogelijkheden om een aantal kwesties voor het personeel goed in te regelen.

Personeelsuitdaging

Het behoud van gekwalificeerd personeel is een van de grootste uitdagingen waar moderne organisaties voor staan, en de Koninklijke Marine vormt hierop geen uitzondering. Een groot personeelsverloop brengt aanzienlijke kosten met zich mee, zowel op financieel vlak als op het gebied van operationele efficiëntie. Behoud is al jaren een vraagstuk dat menig HR-professional bezighoudt, wat heeft geleid tot initiatieven als de HR-transitie en termen als 'strategische personeelsplanning' en 'continue dialoog'. Van de defensiebrede HR-transitie is in 2023 nog besloten

dat deze toch zal veranderen in een meer gedecentraliseerde HR-vernieuwing bij de onderdelen⁷. Dit proces is nog steeds gaande en deze vernieuwing gaat hoe dan ook gepaard met gedragsverandering, en vereist zowel een nieuwe aanpak vanuit P&O als vanuit het leiderschap op de werkvloer.⁸

Waar werving van nieuw personeel als redelijk positief wordt gepresenteerd met stijlvolle reclamecampagnes en niet tegenvallende instroomcijfers⁹, wordt het verlies van ervaren krachten niet altijd met evenveel urgentie behandeld.¹⁰ Dat kan als zorgelijk worden gezien, zeker wanneer we beseffen dat behoud van personeel altijd effectiever en goedkoper is dan vervanging. Behoud van ervaren personeel is daarom nu nog meer een prioriteit dan voorheen, toen een natuurlijk verloop en uitstroom als gegeven werd aangenomen en geaccepteerd als passend binnen de bezuinigingsopdracht. Nu de organisatie een aanzienlijke groeiopgave heeft gekregen is uitstroombeperking een belangrijk instrument voor het behalen van deze doelstelling.¹¹ Personeelsbehoud omvat natuurlijk meer dan alleen de financiën, maar daarin liggen wel vaak de primaire instrumenten van de organisatie, vandaar dat dit artikel eerst cultuurverandering en loopbaanmogelijkheden belicht, waarna ik naar een aantal concrete maatregelen toewerk, waar financiën, toelagen en een thuisfrontcompensatie deel van uitmaken.

'Het verlies van ervaren krachten wordt niet altijd met evenveel urgentie behandeld'

Loopbaanontwikkeling en perspectief

Moderne HR-benadering vraagt om cultuurverandering

Personeelsbehoud binnen de KM gaat om meer dan alleen financiële prikkels; het vraagt om een fundamentele herziening van het HR-beleid én de bijbehorende cultuur. Militaire professionals van vandaag baseren hun loopbaankeuzes op meer dan alleen loyaliteit. Elementen zoals werk-/privébalans, waardering, ontwikkelingsmogelijkheden en carrièreperspectief spelen een steeds belangrijkere rol. Het huidige fasensysteem binnen Defensie – met de nadruk op Fase 1, 2 en 3 – sluit onvoldoende aan op de levensloop van personeel.¹² De behoeften van een jonge instromer verschillen wezenlijk van die van een ouder met een gezin. Loopbanen vragen om maatwerk en dat betekent dat het klassieke 'up or out'-principe moet plaatsmaken voor een model waarin ook horizontale groei, verbreding of verdieping worden beloond.

Bevorderingen zijn daarin niet slechts instrumenten van erkenning, maar cruciaal voor binding. Zeker nu Defensie substantieel groeit, is het noodzakelijk dat talent niet vastloopt door rigide loopbaanpaden. Flexibiliteit in promotie – mits onderbouwd met prestatie en potentieel – moet de norm worden. Dit vraagt ook om herijking van de 'numerus fixus'-denkwijze, die ambitie en inzet soms eerder belemmert dan stimuleert. De onvermijdelijke noodzaak tot snelle instroom van extern personeel – veelal zij-instromers met civiele opleidingen – maakt dit spanningsveld nog groter. Wanneer deze nieuwe collega's op hogere inschalingsniveaus binnenkomen, ontstaat wrijving met zittend personeel dat jarenlang aan strikte ervaringseisen moest voldoen. Als daar geen maatwerk tegenover staat voor het huidige bestand, ontstaat ongelijkheid en frustratie – precies wat we willen vermijden als we inzetten op behoud. Daarnaast is met de invoering van het nieuwe loongebouw in 2024 het aantal periodieken beperkt tot 11 per rang. Deze 'afgevlakte' loonschalen leiden tot een perverse prikkel: ervaren militairen die aan het plafond van de schaal zitten voelen zich financieel klemgezet en gaan op zoek naar andere groeimogelijkheden, juist terwijl Defensie de looptijden in rang noodgedwongen aan het verlenen is door de ophoging van de FLO-leeftijd.

Jaarlijkse 'Blijfbonus' versus bindingspremie voor schaarse-categorieën

Een bredere blik op behoud is dus nodig. De huidige inzet op specifieke bindingspremies voor schaarse categorieën – zoals technici of commandocentrale officieren – werkt in de praktijk verdeeldheid in de hand. Wie zo'n premie misloopt, voelt zich minder gewaardeerd, zelfs als hij of zij een vergelijkbare bijdrage levert. Een alomvattende maatregel, zoals een jaarlijkse 'blijfbonus' voor alle militairen, zou meer recht doen aan het uitgangspunt dat elke militair waardevol is. Daarmee zou Defensie ook in lijn handelen met het bedrijfsleven, waar jaarlijkse bonussen gangbaar zijn als behoudsmaatregel alsook een beloning voor verricht werk, en daarmee een blijk van waardering.

'Up or Out' wordt 'Please Stick Around'

Het is tijd voor een denkslag: in plaats van vertrouwen op initiële binding via contractuele verplichtingen, moet

het beleid zich richten op motiveren om te blijven. Zeker in Fase 2 en 3 – waar uitstroom vaak plaatsvindt – moet Defensie meer doen om perspectief en waardering voelbaar te maken. Daarbij hoort ook de mogelijkheid om af te wijken van het gebruikelijke pad. Dat betekent niet dat iedereen zonder meer continu dient te groeien. Sommigen willen juist op hun plek blijven, zolang ze daar gewaardeerd worden en zich kunnen ontwikkelen, iets wat beperkt mogelijk is in het huidige systeem.¹³ Anderen willen zich bij- of herkwalificeren, maar krijgen nu vaak geen erkenning voor het behalen van additionele (civiele) certificaten of opleidingen. Een moderne organisatie benut die ambities in plaats van ze te frustreren.

Kortom, personeelsbehoud vraagt om maatwerk, erkenning en perspectief voor alle medewerkers – niet alleen voor de uitzonderingen. Voor de komende jaren moet gelden, niet 'up or out', maar **please stick around**.

Concrete maatregelen tot behoud

Financieel, RMI en Thuisfront

Militairen blijven Defensie vaak trouw uit kameraadschap, loyaliteit of roeping. Toch worden financiële afwegingen steeds belangrijker, zeker bij personeel met een gezin of in een bepalende levensfase. De hoge vaar-/oefendruk en persoonlijke offers wegen steeds zwaarder tegenover de geboden compensatie. Hieronder bespreek ik achtereenvolgens het financiële aspect, de nieuw op te richten Regeling Militaire Inzet en het thuisfront als factor bij behoud van personeel.

Binnen Defensie wordt geregeld gesteld dat 'de militair het niet voor het geld doet'. Hoewel dit deels klopt, kan deze aanname misleidend werken. Juist om ervaren militairen, met name in het middenkader, te behouden, moet de financiële beloning aantrekkelijk blijven¹⁴. Jarenlang bleef structurele verbetering van salarissen en toelagen uit, mede door deze bovengenoemde *convenient truth*. Bij de CAO van 2024 werd een categorale loonsverhoging van 7% afgesproken, gekoppeld aan een nieuw loongebouw. Hiermee is deels ingelopen op civiele lonen, maar of dit genoeg is om jarenlange achterstand te compenseren, moet nog blijken.

Financiële vergoeding van militaire inzet

Bij de *core business* van de marine – varen en oefenen – zijn militairen langdurig van huis. In die inzet ligt juist de kern van de professie, maar de huidige vergoeding weegt daar vaak niet tegenop. Zeker voor ouder, ervaren personeel met een gezin, zijn de kosten en het ongemak structureel geworden. In theorie wordt daarom vanaf 2026 gepland met een jaarlijks maximum van 160 'van-huis-dagen' (in plaats van de huidige 180). Door personeelstekorten en operationele druk lukt het echter geregeld niet om daarbinnen te blijven. Vanuit personeelsoptiek zouden deze dagen wel iets 'waard' moeten zijn, en zou juist voor ervaren krachten de compensatie met de levensfase moeten meegroeien. In de praktijk gebeurt het tegenovergestelde: het progressieve belastingstelsel zorgt ervoor dat uitzending op latere leeftijd financieel onaantrekkelijker is dan in de beginjaren van de loopbaan.

De redding van het middenkader

Militairen ontvangen tijdens inzet slechts bezoldiging over 8 van de 24 uur per dag die zij van huis zijn. Dit staat niet in verhouding tot hun daadwerkelijke inzet. Bovendien maken zij én hun thuisfront extra kosten, zoals voor kinderopvang. De toelage Voorziening bij Vredes- en Humanitaire Operaties (VVHO), die voor de overige 16 uur wordt geboden, komt – ter illustratie – omgerekend per uur bruto lager uit dan het minimumloon (slaapuren meegerekend). Daarbij vervallen wel IKB-uren, ZZF-uren (voor werk op zaterdagen, zon- en feestdagen) en alle reguliere verloven. Tegelijkertijd werkt men doorgaans wél 7 dagen per week, zonder toepassing van Arbeidwetgeving. Daarnaast leveren militairen een forse prestatie onder uitzonderlijke omstandigheden, maar hun extra vergoeding wordt belast tegen het voor hun hoogst geldende (bijzonder) tarief, vaak oplopend tot 56%. Deze toelage wordt dus vrij zwaar belast (als inkomen) en leidt door het verschil in belastingdruk in de praktijk tot een scheve uitkomst tussen jongere en ervaren militairen.

Regeling Militaire Inzet

De Regeling Militaire Inzet (RMI)¹⁵ zou er goed aan doen dit effect te corrigeren. Een simpele verhoging van de toelage is niet genoeg zolang het belastingstelsel een nivellerend effect in stand houdt. De huidige regeling bevoordeelt – onbedoeld – de jongere, lager ingeschaalde militair. Voor het behoud van ervaren middenkader moet het netto-effect van inzettoelagen echter leidend zijn, niet de bruto-uitkering. Anders blijft het ongemak toenemen naarmate de militair ouder wordt door afwezigheid van het thuisfront (zie hieronder), terwijl de additionele beloning in absolute zin afneemt. De VROB-regeling¹⁶ bevatte eerder een poging om dit recht te trekken. Hantering van drie verschillende tarieven zorgde dat militairen onder de streep ongeveer evenveel overhielden. Dit principe ontbreekt in de huidige VVHO-regeling, waar één nominaal bedrag geldt voor iedereen. Een ander voorbeeld: tijdens meerdaagse activiteiten inverdiende ZZF-uren kunnen worden afgekocht tegen het uurloon, wat het belastingnadeel enigszins compenseert. Bij uitzendingen onder de VVHO vervallen deze componenten volledig.

Bij de nieuwe RMI-regeling moet dit beter worden ingeregeld. De wens van vakbonden – gelijke vergoeding voor gelijk ongemak – is legitiem, maar vereist wel dat we kijken naar het nettoresultaat, niet alleen naar de bruto vergoeding. Idealiter wordt met het Ministerie van Financiën

afgesproken dat een (groter) deel van de inzettoelage niet belast wordt, of tegen een lager, inkomensafhankelijk tarief. De militair verblijft immers tijdens inzet vaak langdurig in het buitenland, buiten de reikwijdte van veel civiele voorzieningen. Dit is bijvoorbeeld wel een reden om de zogenaamde 'buitenlandtoelage' bij een reguliere plaatsing in het buitenland belastingvrij uit te keren (ondanks dat militairen belastingplichtig blijven in Nederland).

Thuisfrontcompensatie: erkenning voor onzichtbare lasten

Het laatste punt van belang is een vaak onderschat aspect van militaire inzet: de impact op het thuisfront. Deze kwestie is zoals gezegd dus niet puur financieel, hiermee kan wel verlichting worden geboden. Wanneer een militair maandenlang afwezig is, draait de partner thuis in zijn of haar eentje het volledige huishouden – inclusief de zorg voor kinderen, werk, logistiek en mentale belasting. Hoewel dit misschien niet altijd als geldkwestie wordt gezien, vertalen die extra verantwoordelijkheden zich vaak wel in financiële lasten: hogere kosten voor kinderopvang, huishoudelijke hulp, vervoer of gemiste werkuren. Daarbij komt dat het functietoewijzingsproces nog wel eens een korte aanlooptijd geeft naar een nieuwe varende functie (of tijdelijke invalbeurt). Het gevolg is dat het in praktische zin voor de partner thuis niet altijd mogelijk is kinderopvang te regelen binnen een termijn van drie tot zes maanden. Sociale vangnetten zijn daarbij niet direct groter geworden, doordat veelal familieleden ook werken en opa's en oma's gemiddeld ook drukker en ouder zijn, langer doorwerken en niet vanzelfsprekend op kunnen passen. In de praktijk blijkt de combinatie van deze verantwoordelijkheid en groeiende lasten een voornaam reden voor militairen om Defensie te verlaten zodra zij een gezin stichten.¹⁷

De huidige vergoedingssystematiek sluit echter onvoldoende aan bij deze realiteit. De bestaande tegemoetkoming voor extra kinderopvang is in ieder geval zodanig nauw voorzien van criteria, dat die in veel gevallen geen soelaas biedt.¹⁸ Inzetvergoedingen zijn veelal beperkt tot de militair zelf, terwijl daarmee het thuisfront eveneens structureel wordt belast. Het nettoresultaat van een uitzending of langdurige oefening kan zo voor gezinnen zelfs negatief uitpakken. Dat voelt niet alleen oneerlijk, het tast ook het draagvlak aan – en zonder draagvlak thuis houdt niemand het lang vol in dienst. Zeker voor het middenkader, dat langdurig wordt ingezet, is een goed thuisfrontbeleid geen luxe, maar noodzaak voor duurzaam personeelsbehoud.

De vergoedingssystematiek moet mee-evolueren met de samenleving. De tijd dat de militair de enige kostwinner was, ligt inmiddels achter ons. De meeste militairen hebben nu een werkende partner, die vaak werkuren moet verminderen of vrije dagen moet inzetten om de thuissituatie op te vangen – met directe financiële gevolgen. Defensie doet er goed aan deze werkelijkheid nu in woord en daad te erkennen en daar recht aan te doen in het nieuwe HR- en beloningsbeleid.

Conclusie

De Koninklijke Marine mag gelukkig van oudsher rekenen op een zeer loyale en goed gekwalificeerde *workforce*, maar in het zicht van een aantal turbulente jaren mag deze loyaliteit

‘Het is tijd om te erkennen dat behoud van gekwalificeerd militair personeel niet enkel een HR-vraagstuk is, maar een strategische noodzaak’



Militaire Post Organisatie

Uw post Wereldwijd,
Onze missie



Zowel militairen als het thuisfront maken bij inzet extra kosten, zoals voor kinderopvang (foto: thuisfront in het zonnetje tijdens het halfjaarlijkse We@home evenement | MCD)

teit nu weer eens nadrukkelijk worden beloond. Bovendien is het tijd om te erkennen dat behoud van gekwalificeerd militair personeel niet enkel een HR-vraagstuk is, maar een strategische noodzaak. Zonder ervaren middenkader, is de voorgenomen capaciteitsgroei niet houdbaar. Jarenlang heeft de KM zich in haar keuzes moeten laten leiden door de ruimte in het arbeidsvoorwaardenoverleg; de hoop is dat deze in het licht van de huidige ontwikkelingen met de opgave meegroeit en uitzicht geeft op nieuw beleid.

Hierboven is een aantal aspecten van een nieuw HR-beleid belicht, die in mijn opinie zullen bijdragen aan de cultuuromslag die benodigd is om de huidige opgave te doen slagen. Namelijk het behouden van ervaren militair personeel en daarbij het aantrekken van vele nieuwe collega's. Positief hierbij is dat er een ongekend momentum ligt, met bijbehorende financiële mogelijkheden, om deze zaken nu in te regelen.

De belangrijkste aanbevelingen hierbij zijn:

- Hervorm de inzettoelage tot een transparant en nettovoorspelbaar systeem. Zo krijgt iedereen een gelijke en eerlijke beloning;
- Introduceer een thuisfrontcompensatie op basis van gezinslast en afwezigheid. Waarmee de steun van het thuisfront op peil gehouden wordt;
- Maak loopbaanbeleid flexibeler en beloon ervaring structureel. Zo kan ambitieus personeel blijven groeien en tevreden personeel tevreden blijven;

- Beloon blijven net zo zichtbaar als doorgroeien. Houd het gekwalificeerd personeel actief 'aan boord'.

Behoud van personeel is geen bijzaak, maar hoofdzaak. Zeker nu, in een tijd van geopolitieke spanningen, groeiende verantwoordelijkheden en krapte op de arbeidsmarkt. Door gericht te investeren in het middenkader – loopbaantechnisch en cultureel, maar zeker ook financieel – kunnen we een fundament leggen onder een toekomstbestendige krijgsmacht. De eerste stap hierbij is erkennen dat behoud minstens zo belangrijk is als werving. De tweede is het ontwikkelen van beleid dat uitgaat van vertrouwen, maatwerk en structurele waardering. Als we dat durven, maken we niet alleen het verschil voor onze mensen – we maken ook het verschil voor onze organisatie én onze missie. Alleen zo kan de marine haar loyaal en gemotiveerd personeelsbestand uitbouwen en vooral, behouden.

LTZ1(LD) mr. drs. F.J. (Freek) Marchal is Hoofd Logistieke Dienst van het Luchtverdedigings- en Commandofregat Zr.Ms. De Ruyter. Dit artikel is op persoonlijke titel geschreven.

Noten De redding van het middenkader

- 1 Tijdens de NATO Summit hebben lidstaten toegezegd het defensiebudget (geleidelijk) te verhogen naar 5%, waarvan 3,5% direct defensiebudget en 1,5% defensie-gerelateerde uitgaven van andere departementen.
- 2 Groepscommandant Groot Bovenwater KTZ Schipper stelt dat 'de mensen het verschil maken tussen winst en verlies, tussen zilver en goud', en dat er een groeiopgave ligt om in 2030 naar 100.000 mensen te groeien. Die groei is randvoorwaardelijk voor de gevechtskracht van onze eenheden. Zie: Schipper, K., 'Maximaliseren van gevechtskracht', *Marineblad*, nr. 4 (2025), 6-7.
- 3 Ondanks dat we naar een meer hybride marine toewerken, waarin we ook met onbemande en autonome vaartuigen gaan opereren, zullen we ook in die situatie afhankelijk zijn van voldoende gekwalificeerd personeel. Zie: Vuuren, R. van, 'Vernieuwing van de vloot', *Marineblad*, nr. 3 (2025), 6-13.
- 4 Behoud van personeel is de tweede van in totaal drie intenties van C-ZSK, zoals gepresenteerd in versie 2 van het Bedrijfsplan CZSK 2025, met doorkijk naar 2026-2030.
- 5 In het rapport *Stand van Defensie, Voortgang Bouwen aan een toekomstbestendige Krijgsmacht* (2025), vinden we onder vertrekredenen (onder meer): het functietoewijzingssysteem (31%), gebrek aan loopbaanontwikkeling (27%) en uitzendingen/oefeningen (20%).
- 6 De krapte op de arbeidsmarkt zorgt voor kopzorgen bij werkgevers in bijna alle branches, terwijl werknemers het voor het uitzoeken hebben, zie ook het UWV-rapport 'Krapte op de Arbeidsmarkt: Hoe werkgevers het werk anders organiseren', 18 feb 2025.
- 7 Zie Kamerbrief 'Van HR-Transitie naar HR-Vernieuwing', 24-05-2023 en het Gateview Review Rapport Programma HR-Transitie.
- 8 Zie ook: 'Gedrag speelt grote rol bij HR-Vernieuwing', *Alle Hens*, nr. 3 (2025).
- 9 Q1 2025 toonde voor het eerst weer een (netto) stijging van het aantal militairen van 3,8%.
- 10 De *Stand van Defensie 2025* meldt dat de uitstroombeperkingsdoelstelling afgelopen jaar is behaald, met 3,4% irreguliere uitstroom (ontslag op verzoek) is dit namelijk lager dan de 5% die bij het hele Rijk geldt.
- 11 In 2030 moet de krijgsmacht uit 100.000 personeelsleden bestaan, zowel militairen, reservisten als burgerpersoneel, zoals gesteld in de Kamerbrief van 5 juni 2025, 'Ontwikkelingen op personeelsgebied voorjaar 2025', (ref D2025-002661).
- 12 Het Flexibel Personeelssysteem gaat uit van fase 1) waarin men een dienverplichting heeft, fase 2) waarin men in het 'up or out' systeem zit en fase 3) waarin men in feite pas een 'onbepaalde tijd contract' heeft.
- 13 De KM heeft hierin recentelijk wel stappen gemaakt, door het mogelijk te maken een plaatsingsduur van 3 tot maximaal 7 jaar te bedingen.
- 14 In het Dienstverlatersonderzoek (*M3 Monitor Mening van de Medewerker*), uitgevoerd als onderdeel van een breder werkbelevingsonderzoek, blijkt o.a. dat in de tweede helft van 2024 11% van de defensiemedewerkers buiten de organisatie heeft gesolliciteerd, onder het militair personeel zelfs 12%. 18% procent van de beroepsmilitairen geeft in dat onderzoek aan erover te denken om weg te gaan bij Defensie. Bij CZSK zijn de arbeidsvoorwaarden en het salaris door 28% procent van de populatie genoemd als vertrekintentie.
- 15 Al bij het AV-akkoord 2017-2018 kwamen de sociale partners tot de conclusie dat 'het stelsel met betrekking tot inzet, beschikbaarheid en bereikbaarheid niet meer voldoet en bestaande regimes (VROB, VVHO) niet meer volstaan bij de uitdagingen waarvoor militairen in toenemende mate worden gesteld'. Bij het meest recente akkoord is afgesproken de regeling voor toelagen te vernieuwen. De Regeling Militaire Inzet is er tot op heden nog niet, en is nog onderwerp van overleg tussen Defensie en de vakbonden.
- 16 Oftewel; de Regeling Vergoeding voor Overwerk, Onregelmatigheid, Beschikbaarheid en Bereikbaarheid
- 17 In de *Stand van Defensie 2025* wordt wel gesproken over een dienstverlatersonderzoek, maar de genoemde 20% die 'uitzending' als reden geeft, is niet verder uitgesplitst. Als voornaamste reden bij beroepsmilitairen wordt evenwel 'combinatie tussen werk/reistijd en thuis (50%)' opgegeven als meest prangende. In het *M3 Werkbelevingsonderzoek* (2024) wordt deze categorie wél uitgesplitst: 44% van deze mensen geeft aan dat het hier gaat over 'zorg voor kinderen, bijv school/opvang/welzijn'.
- 18 Op het moment kan een militair aanspraak doen op maximaal 150 euro netto per maand, maar alleen met kinderen tot 5 jaar, waarbij dit niet mag worden besteed aan kinderopvang door een kinderdagverblijf.

Cartoon



STICHTING REÜNISTEN HR.MS. DE ZEVEN PROVINCIEËN EN VOORMALIG NEDERLANDS NIEUW-GUINEA ORGANISEERT HAAR 33^{STE} REÜNIE



Deze zal plaatsvinden op zondag 19 oktober 2025 in het congres- en reüniecentrum Kumpulan Bronbeek te Arnhem. De Kumpulan staat immers garant voor een traditionele 'blauwe hap'. Ontvangst is met koffie en spekkoek. Tijdens de dag zullen er diverse activiteiten zijn, zoals een optreden van tribute band *The Red Strats*. Ook zullen oude en recente films van de Koninklijke Marine worden vertoond.

Aanvang: 12:00

Zaal open: 11:00

Adres: Velperweg 147, 6824 MB Arnhem

De reünie is toegankelijk voor post-actieve medewerkers van de Koninklijke Marine welke dienden in het voormalig Nederlands Nieuw-Guinea en/of aan boord van de kruiser Hr.Ms. *De Zeven Provinciën* (C802).

Inschrijven

De inschrijftermijn sluit vrijdag 11 oktober 2025. De toegangsprijs is vastgesteld op € 17,50 per persoon. Echtgenotes dan wel partners zijn van harte welkom.

Het verschuldigde bedrag kan men overmaken naar:

IBAN NL18 INGB 0009 3168 37

Ten name van: Stg Reünist Hr Ms De Zeven Prov en vm Ned Nw-Guinea te Zeist

Bij overschrijving wordt men uitdrukkelijk verzocht zijn/haar adres te vermelden. De overschrijving geldt als toegangsbewijs.

Meer informatie

Voor nadere inlichtingen kan men contact opnemen met de secretaris:

N.G.A.F. Meeuwsen
ng.meeuwsen@ziggo.nl

DEZE REÜNIE WORDT MEDE
MOGELIJK GEMAAKT DOOR HET



The New Maritime Security Law

Belgian Navy's role in the legal shield for protection of critical infrastructure



Multipurpose frigate *Louise-Marie* (source: Belgian Navy)



In June 2023, Dmitry Medvedev, Vice-President of the Security Council of the Russian Federation and former President, made a startling statement: ‘If we proceed from the proven complicity of Western countries in undermining the Nord Streams, then we have no moral restrictions left to refrain from destroying the cable communications of our enemies laid along the ocean floor.’ The Nord Stream sabotage served as a resounding political wake-up call, resonating at the national, EU, and NATO levels. Medvedev’s statement underscored the vulnerability of the critical infrastructure lying on the seabed. Although seabed warfare is not a novel concept¹, the convergence of technological developments, our increasing dependence on such infrastructure, and the growing accessibility of technologies like underwater drones have significantly elevated the potential for attacks, both in frequency and severity.

Belgium, as well as The Netherlands, find themselves competing with actors such as Russia, who have demonstrated their capabilities to disrupt our new crucial lines of communication² on and beneath the seabed. Whether related to energy, gas or telecommunications. A primary challenge in addressing this issue is the ownership of these cables, which are typically controlled by global business conglomerates rather than states, leading to complex ownership models. In response, Belgium has taken proactive measures by revising its legislation to protect its Critical Maritime Infrastructure (CMI). The latest revision is the New Maritime Security Law which strengthens the National Maritime Security Authority (NMSA). The question is then, within this reinforced NMSA, what role is the Belgian Navy expected to fulfil?

The National Maritime Security Authority

The complex threats to CMI forces the Belgian Navy and NMSA to collaborate closely. Understanding the navy’s role requires first examining the NMSA’s objectives, rooted in the New Maritime Security Law and EU directives, before focusing on the navy’s operational contributions and resources within this structure.



Belgian minister of Defence Francken visits Belgian navy base at Zeebrugge, June 11th 2025 (source: BE Ministry of Defence)

Root directives

EU directives, notably the Critical Entities Resilience (CER)³ and the Second Network and Information Security (NIS2)⁴, shape the NMSA's goals, responding to attacks like Nord Stream by promoting cross-border resilience. The CER directive requires member states to strengthen essential services⁵ in energy, transport, and digital sectors against hybrid and climate risks. The NIS2 directive enhances cybersecurity for critical service operators, including protections for undersea communication cables. The EU Maritime Security Strategy (EUMSS)⁶ calls for better risk assessments, underwater CMI protection, counter-drone measures, and integration with renewable energy; roles assigned to the NMSA and our Ministry of Defence as key factor in safeguarding vital services.

New Maritime Security Law

The New Maritime Security Law⁷, in alignment with the EU directives, has been a major national initiative. Enacted on 1 January 2023, it extends the scope of the NMSA⁸, which focusses on ports and port facilities, to include CMI at sea. This law enhances the NMSA's responsibilities in approving safety assessments and plans for construction, civil engineering works, cables and pipelines. Currently, the NMSA is identifying Belgian critical entities, leading to a

comprehensive list of infrastructure, each with its risk assessment and mitigation measures.⁹ Special attention is given to more vulnerable points, like unburred pipelines and cable crossings. Those be monitored as areas of interest for the Maritiem Informatie Kruispunt (MIK) and Maritime Operation Centre (MOC). Sector-specific regulations are then issued by the Federal Service for Energy for gas pipelines and electricity underwater cables, and by the Belgian Institute for Postal Services and Telecommunications (BIPT) for communication cables. NMSA coordinates this sectorial approach, ensuring consistent and comprehensive regulations regarding the protection of CMI are being issued and correctly implemented.

**‘Seabed warfare
could be turned
into opportunities
for Belgium, Belgian
industry and knowledge
institutions’**

Proposed Resolution

After the new law was published, a proposed resolution has been issued at the Chamber of Representatives for a seabed strategy to protect Belgian interests.¹⁰ The division of responsibility could be a key factor in it, including clear statements about the role of the navy. It also states that with the right focus and investment policy, seabed warfare could be turned into opportunities for Belgium, Belgian industry and knowledge institutions. As a matter of fact, it already has relevant specializations and internationally recognized expertise in Mine Counter Measures (MCM). The navy will need to build further on this expertise to broaden capabilities to detect and eliminate any potential threat on the seabed that could affect the integrity of CMI. These include classic and smart mines, sabotage charges, the growing threat of unmanned and autonomous underwater vehicles and eavesdropping devices. The navy should therefore engage MCM Lab and ECA Robotics Belgium on CMI protection within the development of new MCM capabilities in coordination with and eventually sponsored by EU or NATO initiatives.

Furthermore, the resolution highlights the need for the navy to broaden its maritime domain awareness (MDA) especially below the water surface. This can be done by improving the knowledge of the underwater environment, increasing availability of the Patrol Vessels¹¹ and equip them with towed acoustic devices, use of drones, increased number of sensors on CMI and use of artificial intelligence at the MIK to analyse information. The coastguard structure is now 20 years old and needs to be updated to not only watch over the sea, but also in the water column and on the seabed. This should result into a single operational picture covering activities above and underwater and could lead to an automatic detection and identification system.

Ostend Declaration

On 24 April 2023, nine countries¹² met in Ostend for the North Sea Summit to establish a strategy to increase and connect the offshore capacity of wind energy production in the North Sea. The summit ended by the signature of the Ostend Declaration stating that participating countries will work together within NATO and the EU to increase the security of offshore and underwater infrastructure, to protect the common interests, uphold international law and react effectively to growing traditional and hybrid threats in the North Sea. The use of the NATO framework makes the navy an essential permanent member within the NMSA and therefore the navy is present in the CMI related forums at NATO and EU¹³. This substantial increase in offshore capacity means for the NMSA an increase of CMI to be assessed, regulated and protected. It also gives the opportunity to increase the number of underwater sensors in the North Sea by asking it in the mitigation measures before permits are being given. The navy can have an advisory role and create the link between the industries and the critical entities for the acquisition of sensors.

For the realization of the Princess Elisabeth energy island in front of our coast, as shown on Figure 1, minimum mitigation measures asked by the NMSA could be an acoustic shield (hydrophones), radars, docking stations and cameras. It would help the navy to improve her maritime awareness and ease interventions if needed. Those requirements will be at cost of the operator but the monitoring and, if needed, the interventions would be done by the partners of the Belgian coastguard including the navy. The islands will also be connected to the Danish Energy Island¹⁴ and therefore coordination with Denmark is needed regarding the measures to be taken by the operator.

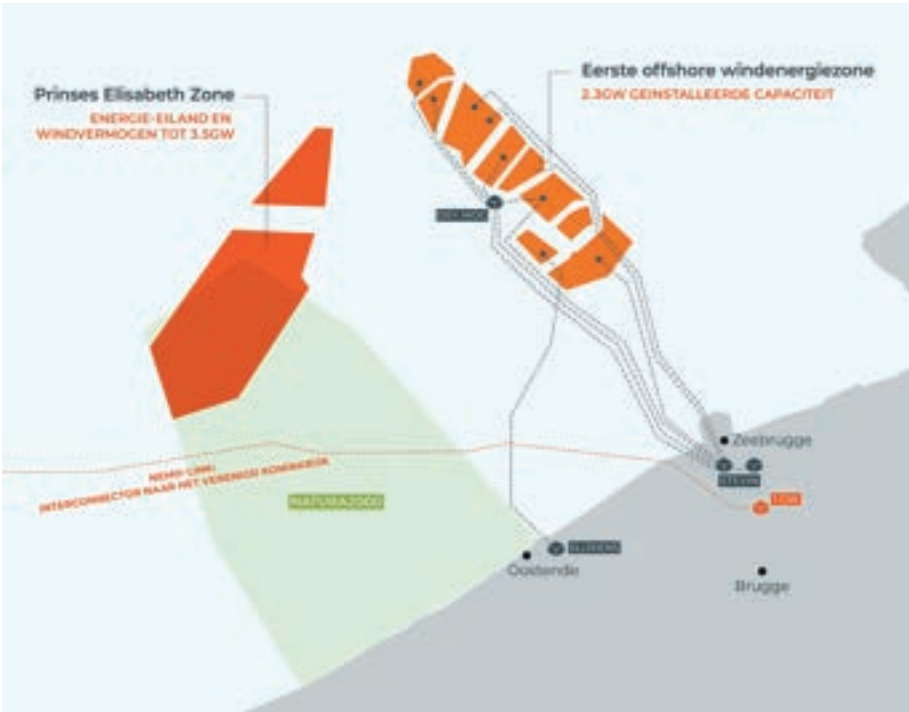


Figure 1: Princess Elisabeth Island (source: Industrie LINQS/Elia)

The New Maritime Security Law

Role of the navy within the National Maritime Security Authority

Mandatory role of the navy

The NMSA meets at least four times a year, is led by Directorate General Shipping and seats representatives from key departments, including the National Crisis Centre, State Security Service, Administration of Customs and Excise, Office for the Coordination of Threat Assessment, Navigation Police and Ministry of Defence with representatives from the General Intelligence and Security Service (GISS) and from the Defence Joint Staff (fulfilled by the navy). It gives opportunities for the navy to give her position on regulations and on level of protection of CMI. Day-to-day operations of the NMSA, managed by the Maritime Safety Unit (MSU) of DG Shipping, include monitoring security at CMI, ports and port facilities. Where necessary, NMSA makes improvements through legislation, directives and instructions. The navy's contribution is further expanded through its reservist officer working at the MSU and its involvement in the NATO Maritime Centre for the Security of Critical Undersea Infrastructure (NMCSCUI)¹⁵.

Within the North Sea countries, there is an initiative to establish (in a first phase) an encrypted web-based network for sharing information among all actors, military or not, about suspicious activities. On the military side of information sharing, NATO networks will be used instead of EU. These networks will be settled in the MIK, located in the naval base in Zeebrugge, who continuously monitors the security at sea and establish maritime awareness. The MIK is part of the Belgian coastguard that gathers 17 governmental institutions (both regional and federal)¹⁶. The MIK operators of the navy will make the link with the MOC and NATO. NATO will form the overarching security organization due to its intercontinental localization of CMI, but also because it has the means to intervene and it gives the UK (non-EU) a place at the table.

Belgian Defence Strategic Vision

In her strategic vision *Plan Star*¹⁷ then minister of Defence Ludvine Dedonder already points out the direction to follow regarding protection of CMI. This vision is fully aligned with the national, EU and NATO recommendations: the need for capacities to protect CMI¹⁸, improving interdepartmental situational awareness of the MIK by collaboration with allies and public sector like using the future offshore energy island for the installation of sensors, communication systems and docking stations for drones¹⁹ and the future connection of the MIK to the Common Information Sharing Environment (CISE)²⁰. In her business plan²¹, the navy will be committed to seabed warfare: 'The navy will provide our country with maritime capabilities capable of being deployed with short pre-warning in our Territorial Sea, our Economic Exclusive Zone (...) and to defend the vital interests of the nation and its allies at sea, in the water column, on the seabed and below.'

If providing sensors could be asked to CMI operators, the navy needs to provide options to enforce regulations and defend CMI against an actual threat.

'The navy needs to provide options to enforce regulations and defend critical maritime infrastructure against an actual threat'

How to achieve it

Achieving it starts with a correct monitoring. A cooperation is also being investigated with Flanders Marine Institute that has already deployed acoustic sensors on the seabed to listen to sea mammals which could also be used for to detect ships. DG Shipping is going to purchase a secured 5G network to cover the whole Belgian part of the North Sea to enable communication with drones that will cover blind spots in the northern part of our EEZ²² with video or radar imagery. It sends real time tracking information to the MIK. This could be part of another ongoing project. On the actual wind parks, a contract already allows the navy to have access to camera images of those installed offshore. But the main threat for these farms is assessed to be cyber.

The collected information then needs to be processed. To increase our maritime awareness, Artificial Intelligence and machine learning will be used in the near future on all received information to identify suspicious activities near areas of interests such as leisure crafts going at anchor or unusual fishing patterns. Based on threat assessment, NMSA can enforce additional areas where fishing activities will be prohibited (fishing vessels are occasionally used to gather intelligence by some nations). Temporarily forbidden areas to protect critical infrastructure are unacceptable for shipping activities. If protection is deemed necessary, to enforce an interdiction or investigate suspicious behaviours, as no other partner have assets to fulfil this task, it will be a task of the navy in coordination with other partners. For example, forcing an intruder outside a prohibited area could be a task for a patrol vessel.

Through collaborative dialogue with the defence Industry, the navy can explore and develop alternatives to patrol vessels, offering innovative and effective solutions. Seabed warfare was introduced at the European Defence Agency (EDA) in 2020. With the upcoming revision of its Capability Development Plan²³, EDA will develop interconnected capabilities and explore key technologies required to manage maritime unmanned drone swarms and to protect critical seabed infrastructure.²⁴ This could give indications for the Belgian defence industry and for minimum requirements of future CMI. Not only underwater drones will be needed for surveillance but also air drones. This would be the quickest way to investigate suspicious behaviour and collect data. With the replacement of the coastguard aircraft, the acquisition of drones should be considered as well.

Neutralizing the effectiveness of sabotage is an efficient deterrent strategy. Consequently, redundancy will be imposed for energy cables as a mitigation measure (also opted for the Princess Elizabeth energy island) whereas for pipelines this is unaffordable. Instead, the resilience of the Belgian pipeline network is fortified through a robust system of interconnections, an area where Belgium particularly excels²⁵. In the realm of communication cables, redundancy is already a standard practice. The network can reconfigure itself in milliseconds, switching to alternate cables if necessary. However, limitations remain. As depicted in figure 3, should seven key cables be severed, Belgium could face partial isolation from the global network, resulting in significant economic and societal impacts. To further mitigate risks, future cables will be buried deeper, enhancing their protection against potential threats.

When suspicious behaviour is detected, like a vessel stopping on top of CMI, an inspection of the CMI is needed. NMSA may therefore increase the frequency of seabed scans using side-scan sonar on civilian vessels, beyond the usual annual schedule. The navy could help identifying objects during those surveys and, if needed, neutralize it at later stage. The navy's new MCMVs, equipped with advanced toolboxes and underwater robotics, are ideal for this purpose, functioning effectively up to 300 meters deep.²⁶ For deeper CMI beyond the North Sea, Belgium's navy focuses on conventional anti-submarine warfare, relying on NATO and EU allies, like France²⁷ and the UK²⁸, who are developing capabilities for greater depths.

Challenges facing disruption

A physical intervention to protect the CMI might still be needed. Those measures can only be taken in strict compliance with the law. While such measures can easily be envisaged and implemented in the territorial sea, where the coastal state enjoys almost total sovereignty. It suffers limitations in the EEZ, where, as UNCLOS²⁹ stipulates, the coastal state's sovereign rights are more restricted. For example, Belgian jurisdictional powers do not extend to cables and pipelines located beyond the territorial sea, except for those 'installed or used in connection with the exploration of its continental shelf or the exploitation of its resources, or the exploitation of artificial islands, installations or structures under its jurisdiction'³⁰, and/or in the event of an incident resulting in environmental damage.³¹

The Belgian Maritime Code (2020) is setting up regulations within the limits of the sovereign rights. An adaptation of the international laws to protect all CMI outside the territorial sea is needed and is a priority of DG Shipping. A robust legislation has a deterring effect on potential aggressors. In the event of CMI disruption, our National Crisis Centre will take the lead in coordinating response efforts on land, while the navy is likely to lead operations at sea, providing resources and expertise on-site. Should there be any casualties or pollution, these incidents will be addressed through the activation of the national contingency plan, under the guidance of the Governor of West Flanders. The effectiveness of this coordinated approach also hinges on regular training that involves all partners.



Figure 3: the seven vital communication cables of Belgium (source: submarinecablemap.com)



Repair drone for underwater infrastructure, Saab Sabertooth (source: SAAB)

The EU mandates annual training exercises: a standard Belgium has already met with exercises like COASTEX 2023. In the event of disruption, the resilience of CMI is crucial. Unfortunately, the availability of repair resources is notably limited. Gas pipeline repairs, for instance, can take from two months to two years, depending on the severity of the damage, weather conditions, and the availability of the three specialized EU repair ships.³² It may be prudent for the NMSA to advocate for investment in additional repair vessels as part of the EUMSS. While repair ships for communication cables are more accessible, their repairs could still require up to six weeks. Another challenge for the resilience is the scarcity of spare parts. Operators might consider this in their security plans, including expedited repair methods such as drones as a mitigative measure. Considering these challenges, particularly in the context of repair capabilities and the use of advanced technologies like drones, the Belgian navy's participation in the EU Critical Seabed Infrastructure Protection (CSIP) project under PESCO becomes increasingly relevant.³³ This involvement would not only leverage the navy's expertise in mine and seabed warfare but also ensure its awareness of the latest technological advancements. Such a move would be perfectly aligned with the Defence, Industry, and Research Strategy³⁴.

At last, a development of Offensive Seabed Warfare capability able to target a potential enemy's CMI should be considered as an effective mean of conventional deterrence. The capability would include information gathering on CMI and could also be part of our future mining capacity or special operations technics. This would need further reflection on the wanted and consecutive effects of such attacks.

‘While repair ships for communication cables are more accessible, their repairs could still require up to six weeks’

Conclusions

Our modern Sea Lines of Communications, running on the seabed through cables and pipelines, are put at risk within the current geopolitical situation and the growing accessibility of technologies like underwater drones. The new Maritime Security Law provides an enhanced legal framework to protect them and, among other things, reinforces the role of the NMSA. The navy is and will remain a key permanent member within the NMSA taking part in the decision-making process, providing guidance on securing CMI, and helping with risk assessments.

Through NMSA risk assessment of critical entities, operators can be forced to provide enough sensors to detect threats to their CMI and increase their resilience. This will improve the MDA of the navy and set the most favourable conditions for when the MIK will task its Coastal Security and Harbour Protection capability on a real threat. The security of CMI requests innovative technologies that must be developed in dialogue with civilian operators, defence industry and within the framework of NATO, EU or bilateral cooperation. To effectively fulfil its responsibilities within the NMSA, the navy needs to sustain expertise within the Defence Staff and actively participate in NATO and EU forums focused on CMI. This expertise is cultivated not only through reserve officers but also within its specialized Coastal Security and Harbour Protection units.

After a full career in operations, Commander GS Gaëtan Motmans (Belgian Navy) was appointed head of the Maritime Operations department at the Defence College in Brussels, where he teaches at the Advanced Staff Course.

SCAN DE QR-CODE
VOOR DE VOETNOTEN
BIJ DIT ARTIKEL



Hongerige dino's op missie



Ik sta op de kade en kijk naar Zr.Ms. *Structuur*. Haar motto: *regels zijn er voor een reden*. Ze vaart het zeegat uit, net vertrokken op haar missie — bestemming Hoofdtak 1. Over het dek beweegt de bemanning op meerrol. Geen mensen, maar dinosaurussen. 'Wat denk jij eigenlijk, Nicole?' vraagt mijn collega. 'Oh sorry,' zeg ik, 'ik luisterde even niet.' Mijn hoofd bleef hangen bij de opmerking: die dinosaurussen gaan toch niet veranderen.

We zitten op kantoor en bespreken het sneller kunnen opschalen en wat daarvoor nodig is. Het gesprek glijdt richting generatieverschillen. 'Jullie zijn toch ook best oud,' flap ik eruit naar de twee adjudanten naast me. 'Ja, dat is waar,' zucht de een. 'Maar jij bent ook niet meer de jongste,' zegt de ander met een grijns, 'maar nog wel hongerig naar verandering, een hongerige babydinosaurus.'

Regelmatig krijgen wij bij MTTL de vraag of we workshops geven over de generatiekloof. Het antwoord is: nee. Om mensen goed te kunnen doorverwijzen, leg ik de vraag neer bij het Expertisecentrum Leiderschap Defensie. De mail die ik terugkrijg opent met een verwijzing naar wetenschappelijk onderzoek: de generatiekloof bestaat niet. Daar zit misschien wat in. Maar het neemt niet weg dat veel collega's het wel ervaren als een kloof. *Goed dat je initiatief toont, maar je probleem bestaat niet. Doel!*, lijkt me geen constructieve boodschap. Waar kun je dan wél naar kijken? Naar het waarderen van verschillen.

Een week later zit ik in een opleiding over kernkwaliteiten van Daniel Ofman. De groep is mooi gemengd: jong en wat ouder; allemaal militair. De opdracht: maak in kleine groepjes een cultuurkwadrant van de Koninklijke Marine. 'Ik hoor orde, structuur, discipline,' zegt de trainer als hij langsloopt. 'Net de kernwaarden van de landmacht!', grapt iemand. Uiteindelijk kiest elke groep een vorm van hetzelfde woord: verbinding. Opnieuw gaan de gasturbines in mijn hoofd draaien. Want is 'verbinding' bij ons nou een kwaliteit, een waarde, of allebei? We zeggen vaak dat het een waarde is — iets wat we belangrijk vinden. Maar in de praktijk zie ik hoe het als kwaliteit ook onze valkuil wordt. We verwarren verbondenheid met schijnveiligheid en belanden dan in het oude liedje: niet botsen, geen rimpels, liever stil dan schurend. Groepsdenken. Meedoen, anders val je buiten de boot. Of overboord.

'We verwarren verbondenheid met schijnveiligheid'

Daartegenover zie ik Gen Z. Die spreken zich vaker uit. Vragen waarom iets moet. Zeggen dat ze het ergens niet mee eens zijn. Niet omdat ze willen muite, maar omdat ze het zichzelf zijn serieus nemen. Dat schuurt soms — bij ons, de 'wij-generatie' — maar het is ook verfrissend en, eerlijk gezegd, nodig. Want wat we jarenlang met elkaar hebben gedaan, is onszelf wegcijferen. Eerst letterlijk onder de bezuinigingen, nu nog steeds figuurlijk in de loyaliteit aan de groep. En precies in het midden zit de laag van structuur, formats en processen. Alles netjes vastgelegd in de vele regels en bureaucratie. Neem het concept van projectgroepen. Je start met drie, nies je één keer, dan zit je met dertig mensen aan tafel. Vertrouwen is goed, controle is beter. Zo houden we het netjes. En traag. Maar ondertussen hunkert er iets naar ruimte. Naar autonomie. Naar versnelling. En dat is geen luxe. Want Hoofdtak 1 — oorlog kunnen voeren — vraagt geen orde, maar flexibiliteit, slagkracht en tempo. Oorlog is zelden beheersbaar. Als we blijven sturen op controle en overleg, sturen we precies van dat vermogen weg.

Dus misschien is het tijd om ruimte te geven aan die hongerige babydinosaurus — Generatie Y. Niet jong genoeg om nieuw te zijn, niet oud genoeg om met rust gelaten te worden. Gevormd door structuur, maar nog steeds op zoek naar vernieuwing. Generatie Z brengt het lef om zich uit te spreken, stelt vragen waar anderen omheen draaien. Generatie X houdt het geheel draaiende, met ervaring en context. Iedereen heeft een rol. En verbinding krijgt pas echt waarde als we die verschillen benutten — met ruimte voor tegengeluid en beweging.

De generatiekloof? Die los je niet op met workshops. Die overbrug je door elkaars kwaliteiten te herkennen zonder allergisch te reageren. Door verbinding te zoeken, maar niet ten koste van jezelf. Door soms bewust af te wijken van de vaste koers, zodat Zr.Ms. *Structuur* niet alleen stabiel blijft, maar ook wendbaar wordt. Misschien is het geen kloof, maar een kans. Een generatieversnelling — als we durven varen met minder zekerheden, en met meer lef.

LTZ1 N.W.B. (Nicole) Sherriff-Vonk MA is hoofd Toegepast Leiderschap bij Maritieme Teamontwikkeling en Toegepast Leiderschap (MTTL). Ze ontrafelt herkenbare situaties en laat zien hoe theorie en praktijk soms samenvallen – en soms genadeloos botsen.



MILAD in Côte d'Ivoire

Mensenwerk met een multinationale militaire dimensie

De reden dat ik ooit bij het korps wilde, is dat het mij leuk leek samen met mensen doelen te behalen en dat onder uiteenlopende (klimatologische) omstandigheden. Teamwork, dienend leiderschap, de wereld zien en niet te vergeten ook afzien. En dan schaak ik mij zelf anno 2025 in Abidjan, geplaatst bij de EU-delegatie in Ivoorkust (West-Afrika), met vooral een rol bij het helpen uitrollen van het Security and Defence Initiative Gulf of Guinea (EU SDI GoG). Waarom dit, waarom nu en waarom ik?

De Europese Unie heeft de ambitie zich te profileren op het wereldtoneel, zelfs om *global security provider* te worden. Op dit moment zijn er tien missies en operaties onder de vlag van de EU Military Staff, waarvan ALTHEA, ASPIDES, IRINI en EUMAM de bekendste zijn. De EEAS (European External Action Service) heeft 142 delegaties wereldwijd en er werken momenteel zo'n twaalf militair adviseurs (MILADs), die de Military Staff alsook de Military Planning & Conduct Capability (MPCC) voorzien van informatie en appreciaties. Vier posities bevinden zich in de *coastal states* ten zuiden van de

Sahel: Benin, Ghana en Côte d'Ivoire (mogelijk ook in Togo). Nederland had wel oren naar een MILAD in Abidjan.¹

Het mandaat van SDI GoG loopt vanaf december 2023 en is recent verlengd tot december 2027.² Er is zowel een civiele als een militaire pijler. Samen met mijn kamergenote, een Tsjechische collega, vorm ik als het ware een tandem en zijn we sinds begin 2025 aan boord. Magdalena richt zich op de politie en de gendarmerie, ik op de land- en lucht en zeemacht. Op onze verdieping werken verder de Italiaanse Head of Delegation, de Kroatische Deputy



Tezamen met de Ivoriaanse IGK



Nog altijd ruim vertegenwoordigd in het straatbeeld: een Peugeot 504 Familiale



Links:
EU/NL voetbalteam

Onder:
Mr. Côte d'Ivoire
spreekt voor zich

– tevens Hoofd Politieke zaken – en een Hongaarse managementassistent. Merlin, onze 23-jarige ‘Macron in de dop’, is een student uit Parijs en loopt hier stage. Op de delegatie, maar ook bij online EU-meetings, kom ik vrijwel geen landgenoten tegen. Een collega van de Permanente Nederlandse Vertegenwoordiging in Brussel merkte op: ‘Nederlanders zitten hier kennelijk niet op te wachten.’ Waarom ik dan wel?

Nu ja, van wachten was geen sprake - de uitvraag vanuit Bureau reservisten CZSK komt in het voorjaar van 2024 onder mijn ogen en er begint direct iets te borrelen. Op dat moment ben ik bijna vijf jaar in deeltijd werkzaam als stafofficier reservisten CZSK bij de IGK. Hoogste tijd om deze prachtige functie vacant te maken voor een collega-reservist. Bovendien heb ik iets met Europa. Als student ben ik bij het Europees Forum Alpbach³ in 1991. De zomer waarin de eerste schermutselingen uitbreken die uiteindelijk leiden tot de oorlog in voormalig Joegoslavië. Waar de onrust nog steeds aanwezig is - getuige de situatie in Kosovo en ook in Bosnië (EU Operatie ALTHEA). Er zit nu



niet voor niets een collega-MILAD in Belgrado. Tijdens mijn uitzending in 2006 naar de Amerikaans geleide missie Enduring Freedom van het Combined Joint Taskforce - Horn of Africa in Djibouti, heb ik mijn kennis van het Frans aangescherpt. Daarnaast heb ik in 2018 (Larissa) en in 2023 (Brussel) deelgenomen aan de jaarlijkse EU Crisis Management Military Exercise (MILEX), die vooral in het teken staan van het opbouwen van een EU Rapid Deployment Capacity (RDC).⁴

Daarnaast speelt nog een aantal factoren van meer persoonlijke aard een rol bij de afweging om mijn vinger op te steken. Allereerst het feit dat ik en mijn vrouw Vivienne vóór ons trouwen een reis om de wereld van 54 weken Oost-om hebben gemaakt, waarbij we tot de conclusie zijn gekomen ooit voor langere tijd in het buitenland te willen wonen en werken. Een ander factor is dat onze vier kinderen inmiddels 20 jaar en ouder zijn en min of meer op eigen benen staan. Een oom heeft ons - op basis van eigen ervaring - ooit ingefluisterd: wacht tot de kinderen wat ouder zijn en totdat jullie wat grijze haren hebben. Een symbolische reden, is dat ik nog iets af te maken heb. Dat wil zeggen, in de winter van 1988/89 ben ik met vier studenten en twee oude Peugeot's 504 onderweg vanuit Nederland naar Benin of Togo. Het plan is om, daar eenmaal aangekomen, de auto's te verkopen en van de opbrengst met de firma Aeroflot via Moskou terug te vliegen naar Amsterdam. We komen niet verder dan Niamey, de hoofdstad van Niger, omdat de auto's letterlijk uit elkaar vallen. De kust zullen we nooit halen. Tenslotte en ook niet onbelangrijk: mijn beide ouders zijn overleden in 2022 en hebben mijn vrouw en ik de handen vrij van mantelzorgen. Niets zal ons in de weg hoeven staan.

Hoe er te komen

Maar niets is wat het lijkt... Ondanks alle goede bedoelingen blijkt er in Nederland zeer beperkt ervaring te zijn met het op functie krijgen van een MILAD, en zeker wanneer dit een reservist betreft. Op 29 juni 2024 zit ik bij het panel in Brussel, volg ik een introductieprogramma op het HQ aldaar, doe ik een spoedcursus Frans bij Berlitz, in september gevolgd door de 'verplichte' CSDP-cursus, en neem ik aanvang november deel aan de IMS-conferentie in Rijswijk. Daar spreek ik de - toen enige - Nederlandse MILAD in Beijing BGENMARNs Allard Wagemaker, die eerlijk vertelde over mogelijke bureaucratische obstakels. 'Nu ja, zo erg kan het toch zijn?', dacht ik. Optimist die ik ben. Lang verhaal kort: op 5(!) december zegt Commandant Dienstencentrum Internationale Ondersteuning Defensie (DCIOD): 'Hans ga niet - ik krijg het niet rond.' Wat zeg je?

‘Hoe leuk zou het zijn als de Koninklijke Marine met een schip deze kant op komt?’

Ondertussen laat Directeur Generaal EUMS weten graag te willen dat ik mij bij een Fact Finding Missie (FMM) aansluit, die op 9 december vertrekt. Gelukkig ken ik de voormalige Nederlandse ambassadeur in Ivoorkust, met wie ik samen in Leiden heb gestudeerd, en weet ik dankzij haar hulp in een paar uur op vrijdagmiddag een visum te regelen en net voor sluitingstijd een ticket bij het reisbureau Defensie voor maandag 06.50 uur. Het avontuur kan beginnen - dankzij het ritselen en regelen dat ik ooit van mijn OPC had geleerd (UNTAC III).

De FFM - onder leiding van KLTZ Marcel Claessens - gaat na drie dagen alweer naar Brussel en ik gebruik de rest van de week in Abidjan om mij te oriënteren. De huurprijzen zijn hier aan de hoge kant, de kosten van het levensonderhoud idem. De vraag is of de EU-toelage toereikend zal zijn om hier met z'n tweeën twee jaar te kunnen bivakkeren. Eenmaal terug in Nederland vraag ik bureau Strategische Functies Internationale Samenwerking (SFIMS) een vergelijking te maken tussen het zijn van DEFAT en dat van MILAD, niet vanwege de centen, maar vanwege de voorzieningen - zeker ook omdat mijn vrouw zich thuis in de tussentijd heeft voorbereid voor de oversteek, maar door het gesteggel met de loketten het gevoel krijgt dat het uiteindelijk niet of half geregeld is. SFIMS en DCIOD geven niet thuis. Bij mij komen inmiddels herinneringen boven aan mijn tijd bij de IGK - het gaat niet altijd goed met de begeleiding naar het buitenland zullen we maar zeggen - maar ik houd moed en ga ervan uit dat het uiteindelijk wel wordt rechtgetrokken. Bovendien heb ik zin om te gaan, ook al is dat vooralsnog in mijn uppie.

Eerste ervaringen

Inmiddels zit ik zes maanden op post. Het bezwaarschrift dat ik op aanraden van een oud C-DCIOD, nu werkzaam bij de EUMS, heb ingestuurd is nog in behandeling.... En Vivienne zit nog in Nederland. De werkzaamheden zijn, zoals ik bij eerste lezing van de vacaturebeschrijving mij had voorgesteld, zeer afwisselend, een uitdagende dynamiek, meetings met Ivoriaanse contactpersonen, contact met DEFATs van de 'Cercle Abidjan', overleg met Brussel en ondanks de multilaterale pet ook af en toe met Den Haag. Elke dag militaire diplomatie volgens het boekje: *Eyes, ears & brains* op de grond.⁵ Maximaal mensen ontmoeten. Een aantal handvatten helpt bij het projecteren van EU *soft power*: primair de SDI GoG missie, maar ook bilaterale initiatieven (onder andere van Nederland, het VK, Duitsland en Spanje). En daarnaast het EPF (European Peace Facility) en CMP (Coordinated Maritime Presence), die kansen bieden om de EU-presentie nadrukkelijk te etaleren op het terrein van veiligheid en defensie. De Nederlandse ambassade huist op de benedenverdieping van het pand van de EU-delegatie. Het moederland is dus letterlijk dichtbij. Het contact met de DEFAT KTZ Idzerd van Eysinga, die resideert in Dakar is plezierig en professioneel.

De weken vliegen voorbij. Bezoek in maart van de DG EUMS (de Nederlandse Gen Michiel van der Laan), de Amerikaanse oefening Flintlock (met onder andere bezoek van KOLMARNs Joost Dirkx), Koningsdag op de Nederlandse residentie. Na dertien weken een maand naar Nederland voor een uitvaart van een vriend in Brussel. Daar op 10 mei de Dag van Europa gevierd. Kort daarop weer terug in



In Abidjan met collega's van de EU-delegatie Côte d'Ivoire

Abidjan. Aldaar volgen een Koreaans K-Pop festival, US Independence Day, 50 jaar betrekkingen Vietnam en CIV, 14 Juillet en de 98^{ste} verjaardag van de Chinese People's Liberation Army. De wereld komt letterlijk naar Ivoorkust toe. Via een WhatsApp-bericht krijg ik de kernwaarden van de Koninklijke Marine opgestuurd en deel die met oude bekende van het korps, Charly Suilen, die twee landen verderop werkt, alsook bij de EEAS in het land van Bolle Jos. Hij is jaloers op het badlaken.

De eerste trainingen zijn in voorbereiding - lidstaten hebben geboden op de drie opties die nog plaats kunnen vinden voor eind september. Op 25 oktober zijn er verkiezingen en rond die datum houden de internationale partners een operationele pauze. Inmiddels zit per eind juli CZSK-collega KTZ André van de Kamp op post in Brussel als Hoofd Project Coordination Cell.⁶ Mooi om te zien dat (toevallig?) zo veel witte overhemden zich bezighouden met dit West-Afrikaanse theater.

De Ivorianen zijn super vriendelijk en vrolijk van aard. De kloof tussen arm en rijk is echter vrij groot. Het land doet het economisch goed (7% groei) met focus op olie, cacao en cashewnoten. De wijk Plateau, waar alle banken en ministeries gevestigd zijn, heet het Manhattan van West-Afrika en een in aanbouw zijnde toren van 300 meter hoog staat symbool voor het optimisme dat Côte d'Ivoire in velerlei opzichten kenmerkt. Hoe leuk zou het zijn als de Koninklijke Marine met een schip deze kant op komt? In

de periode 1640-1680 was Nederland in deze regio actief met handelsposten en naar verluid is toen de naam 'Tandkust' ontstaan.

Helaas heb ik geen woorden meer over voor deze bijdrage uit het buitenland. Wat een eer en een genoegen om als MILAD mijn steentje bij te mogen dragen. En wat leuk om daarbij vrijwel dagelijks collega's van CZSK tegen te komen. Voor toekomstige buitelandplaatsers hoop ik dat de werkgever hun ondersteuning blijft optimaliseren. Dat zal zowel het functioneren, als deze rubriek ten goed komen. À suivre!

Noten

1 Nederlandse Defensie deelstrategie Afrika met vier prioriteitslanden: Zuid-Afrika, Kenia, Ghana en Côte d'Ivoire. Zie ook: Ministerie van Buitenlandse Zaken, *De Nederlandse Afrikastrategie 2023-2032*

2 Zie: https://www.eeas.europa.eu/eu-sdi-gulf-guinea_en?s=410355

3 Zie voor de bijeenkomst van het Europees Forum Alpbach 2025: https://www.alpbach.org/efa25#msdynmkt_trackingcontext=d34a9a47-047a-4973-8863-811045230100

4 Zie voor EU Military Exercise 2023: https://www.eeas.europa.eu/eeas/milex-23---eu-crisis-management-military-exercise-2023_en

5 Kosnett, P.S. (red), *Boots and Suits. Historical cases and contemporary lessons in military diplomacy*, Quantico VA (2023). Gratis download via Marine Corps University Press: <https://www.usmcu.edu/Outreach/Marine-Corps-University-Press/Books-by-topic/MCUP-Titles-A-Z/Boots-and-Suits/>

6 Nederland en Spanje wisselen deze functie elke zes maanden af.



Een bescheiden bijdrage

Kaapvaart door oorlogsvloot en commissievaart, 1795-1813

Oorlogsschepen zijn in grote lijnen op vier manieren inzetbaar: 1) in de binnen- en kustwateren (*brown water, littoral, operations*), 2) bij economische oorlogvoering zoals konvooiëring, blokkades en *drug interdiction*, 3) expeditionair bij *power projection from the sea* en 4) als vloot om slag met de vijand te leveren (*sea power*). Hiervan is economische oorlogvoering de belangrijkste, althans hiervoor zijn oorlogsschepen in het verleden het meest ingezet. In dit artikel gaan we in op een specifieke vorm hiervan: *guerre de cours* in de vorm van kaap- of commissievaart.¹

Met dit artikel willen wij aansluiten bij de recente bijdrage in het *Marineblad* van Matthijs Ooms over offensieve koopvaardijbewapening.² De laatste keer dat Nederlandse handelsschepen hierbij op relatief grote schaal betrokken waren, was ten tijde van de Bataafs-Franse tijd, tussen 1795-1813.³

De organisatie van de Nederlandse Marine

Ten tijde van de Republiek der Verenigde Nederlanden in de zeventiende en de achttiende eeuw was de uitvoering van het maritieme veiligheidsbeleid gedelegeerd aan Admiraliteitscolleges in Rotterdam, Amsterdam, Middelburg, Hoorn/Enkhuizen en Dokkum, later Harlingen. Zij wier-

Gevecht in de Noordzee van een eskader van de Bataafse Kaapreder onder bevel van Saint Faust, met het Britse fregat *Thetis* onder bevel van Alexander Campbell, 3 maart 1804. Het gevecht eindigde met de vlucht van de zwaar beschadigde *Thetis*. Campbell verloor na een krijgsraad zijn commando (Rijksmuseum nr. RP-P-OB-86.844)

Een bescheiden bijdrage

ven het personeel, bouwden de schepen en rustten die ook uit. Na een Franse invasie en de zogeheten Bataafse omwenteling in Nederland van 1795, waarna het Huis van Oranje uitweek naar het buitenland en een Parijs-gezind regime aan de macht kwam, was – op papier – verrassend snel sprake van één marine-organisatie. De verwezenlijking van een passende vloot bleef echter uit. Te beginnen bij een gebrek aan realiteitszin: aanvankelijk droomden sommigen van een herleving van de oude tijden onder admiraals als Michiel de Ruyter. Zo meenden de Nederlandse patriotten in mei 1796, dat: 'naast de Goddelijke voorzienigheid [de Marine] het enige middel was om de opmars van de Britten tot staan te brengen'.⁴ Een serie vernederende nederlagen tegen de Royal Navy maakte een eind aan deze dromen en legde genadeloos de problemen bloot. Tegen 1802 waren al 64 Nederlandse marineschepen in Britse handen gevallen.⁵

De Marine werd voortdurend geplaagd door financiële problemen en onenigheid. Zelfs nadat eind 1797 een speciale belasting was gecreëerd, bleef budgetgebrek een structureel probleem. Bovendien bleek in de jaren na de politieke omwenteling dat het gros van de opvarenden en werfarbeiders bestond uit Oranjegezinden. Het kader, daarentegen, werd voornamelijk gevormd door lieden die het nieuwe regime ondersteunden. Die tegenstelling heeft vooral in de jaren 1795-1802 geleid tot politieke strubbelingen op de werkvloer.⁶ Door verschillende oorzaken was er vanaf 1795 bij de Marine dus wel sprake van één organisatie op papier, maar in de praktijk bleek die niet in staat

de taken te vervullen die haar waren opgedragen. Pas in 1808 werd een aantal belangrijke onderwerpen binnen de organisatie geregeld. Het werkkerrein van de Marine beperkte zich daarna tot de Noord- en de Waddenzee. Vanaf 1810 werd Nederland bovendien ingelijfd bij Frankrijk en maakten de Nederlandse oorlogsschepen deel uit van de Franse marine.⁷

Oorlogsvloot en kaapvaart

Vanaf 1795 had de oorlogsvloot tot taak: 1) de bescherming van de Nederlandse handelsbelangen en de kolonies, 2) de vervulling van bondgenootschappelijke taken voor de Franse marine en 3) kustbewaking. Al van het begin ontstond een probleem als gevolg van Franse kaapvaart langs de Nederlandse kust. Deze kapers gedroegen zich uitermate brutaal en roofden koopvaarders, zelfs vlak onder de Nederlandse kust. De Marine beschikte over onvoldoende kleine en snelle schepen om hiertegen op te treden. Tot overmaat van ramp bleken lang niet alle oorlogsbodems in even goede staat. Er kwam wel een ambitieus scheepsbouwprogramma.

In 1795 telde de Marine – op papier – veertig linesschepen, ongeveer tien fregatten en vele kleinere vaartuigen.⁸ De fixatie op de grote schepen had funeste gevolgen. De oorlog ter zee speelde zich voornamelijk af in de ondiepe kustwateren. De linesschepen zagen derhalve alleen in de Slag bij Kamperduin (1797) actie. Daarna bleken het dure en onrendabele investeringen. In 1796 schakelde de Royal Navy drie linesschepen uit in de Saldanhabaai bij Kaap



Halfmodel van de tweemast-schoener *Perseus*, bewapend met zes kanons, 1799. De schoener had een bemanning van vijftig koppen en maakte onder bevel van de kapitein-luitenant A.J.A. van Westerholt een kruistocht op de Noordzee in augustus 1799. Daarbij werd de

de Goede Hoop. Bij de Britse actie op de Vlieter, gelegen ten oosten van Den Helder, van eind augustus 1799, vielen enkele linijschepen, waaronder de gloednieuwe *Gelderland*, in Britse handen.⁹ In de jaren na 1803 gingen meerdere linijschepen in Azië verloren. Meer dan duizend Nederlandse opvarenden stierven als gevolg van ziekten. Door gebrek aan voldoende gezonde en goed opgeleide bemanningsleden waren de kapitale schepen van weinig nut. Daar kwam bij, dat de Britse linijschepen veel groter en zwaarder bewapend waren dan de Nederlandse.

Mettertijd rustte de Marine steeds vaker schepen speciaal uit voor de *guerre de course*. In de zomer van 1799 kruisten de voor dit type oorlogsvoering aangewezen schoeners *Pegasus* en *Perseus* een aantal maanden op de Noordzee, voor ze werden genomen. Zo verging het vele kaperschepen. Tot 1813 gingen er op de Noordzee en in de Oost- en West-Indische wateren honderden koopvaarders, kapers en oorlogsschepen verloren. Duizenden opvarenden werden gevangengenomen. Velen namen toen meteen dienst bij het Britse leger of de marine. De krijgsgevangenen verbleven vaak jaren onder erbarmelijke omstandigheden in kampen of aan boord van gevangenisschepen. Ze raakten op den duur zo gedomoraliseerd, dat ze eveneens vaak dienst namen bij de vijand, om aan de uitzichtloze toestand te komen. Slechts een deel van de Nederlandse krijgsgevangenen kon de moed en kracht opbrengen te wachten op het moment van uitwisseling.¹⁰

Kaapvaart

Kaap- of commissievaart heeft tot doel om de vijand economisch te treffen door het nemen van vissersschepen en koopvaarders. Afbreuk doen aan de vijand, heette dat toen. Het was een strak georganiseerde bedrijfstak die aan duidelijke regels was gebonden, die zowel door particulieren, nu zouden we spreken van *private military companies* (PMC), als oorlogsschepen kon plaatsvinden.¹¹ Ten eerste vond kaapvaart uitsluitend plaats in tijd van oorlog, anders is het zeeroof. Ten tweede diende een gezagvoerder over een commissiebrief van het bevoegd gezag te beschikken, zeg een Koninklijk Besluit. Uiteraard had elke marineofficier een commissie. Ten derde moest de neming door een prijzenhof (rechtbank) tot goede prijs worden verklaard. Ten vierde ging de vendumeester (veilingmeester benoemd door de overheid) tot de verkoop van schip en/of lading over. Ten slotte werd de opbrengst onder de betrokkenen verdeeld.¹²

‘Franse kapers gedroegen zich uitermate brutaal en roofden koopvaarders zelfs vlak onder de Nederlandse kust’



Britse koopvaarder *Providence of Goodwill* prijsgemaakt en in Delfzijl opgebracht.²⁰ De *Perseus* en de kotter *Lynx* werden in de nacht van 8 op 9 oktober 1799 op de Eems prijsgemaakt door twee Britse kapers (Rijksmuseum nr. NG-MC-389-1)

‘Bij commissievaarders was **snelheid** belangrijker dan **bewapening**’

Tabel 1 geeft een beeld van het aantal genomen prijzen door oorlogsschepen en commissievaarders. Het werkelijke aantal nemingen lag hoger, zo werden alleen al in Rotterdam tussen 1799 en 1806 veertig prijzen geveild.¹³ In 1795 en 1796 lukte het Nederlandse oorlogsschepen in de Noordzee nog ruim twintig vijandelijke schepen prijs te maken. Daarna liep het aantal terug. Na de Vrede van Amiens (1803/4) volgde nog een aantal nemingen, waaronder enkele in Oost- en West-Indië. Op grond van tabel 1 blijkt dat particuliere kapers ongeveer twee keer zoveel schepen hebben genomen als oorlogsschepen.

Er zijn in totaal 81 commissies aan particulieren uitge-reikt. Hiervan zijn er ongeveer vijftig daadwerkelijk als kaper uitgevaren, die ruim tachtig vijandelijke schepen en scheepjes hebben genomen. De belangrijkste PMC was

de in Amsterdam gevestigde Bataafse Kaaprederij, onder directie van Adriaan Teijler van Hall (1761-1839) en Engel van de Stadt (1746-1819), opgericht in augustus 1803. Het was een particuliere rederij met aandeelhouders, waarin de Nederlandse overheid voor 9/20 part deelnam. Een duidelijk voorbeeld dat de overheid over onvoldoende eigen middelen beschikte, om zelf (voldoende) oorlogsbodems in zee te brengen. Voor ruim de helft werden de schepen dus met particuliere middelen gefinancierd. De firma rustte in 1803/4 drie kleinere vaartuigen en twee grotere schepen uit, allemaal voormalige oorlogsschepen, die ongeveer een dozijn Britse koopvaarders hebben genomen.

Aanvankelijk leek de onderneming succesvol, maar met-tertijd slaagde de Royal Navy erin de scheepjes uit te schakelen. In 1807 werd de maatschappij opgeheven. Het verlies bedroeg f281.172, terwijl Van Hall en Van de Stadt nog f67.527 tegoed hadden. Ook deze vorm van offensieve koopvaardijbewapening was niet opgewassen tegen de Royal Navy.¹⁴

Bij commissievaarders was snelheid belangrijker dan be-wapening. Het waren over het algemeen kleine goed zeilende scheepjes van gemiddeld 16 meter lang, bewapend met nog geen tien lichte stukken geschut en een beman-ning van 36. Enkele voormalige oorlogsschepen waren groter en zwaarder bewapend, zoals de *Bataafse Trouw* en de *Unie*, met respectievelijk 260 en 220 man.

Tabel 1: Minimaal aantal commissies en nemingen, 1795-1813

Jaar	Communities en nemingen		Oorlogsschepen	Totaal
	commissies	nemingen	nemingen	nemingen
1795	0	5	14	19
1796	1	12	8	20
1797	14	26	2	28
1798	2	5	4	9
1799	6	0	6	6
1800	1	0	1	1
1801	1	0	0	0
1802	0	0	0	0
1803	10	7	3	10
1804	6	10	5	15
1805	2	0	1	1
1806	2	0	1	1
1807	0	0	4	4
1808	15	6	2	8
1809	16	4	1	5
1810	5	8	0	8
1811	-	1	0	1
Totaal	81	84	52	136
%		62	38	

(Bron: Cornet, De Nederlandse kaapvaart, bijlage 5; NA, Archief Marine inv. 275-331, Rekesten, 1795-1810)



Het kaperscheepje *Lodewijk 1* met drie kanonnen en vijftien manschappen, 1809
(NA, Archief Marine inv. nr. 320, Engelberts aan minister van Marine, 20 januari 1809)

Prijzenhof

Voor de rechtmatigheid van *guerre de cours* diende een rechter, hier prijzenhof genoemd, te bepalen of een neming al dan niet rechtmatig was. Ten tijde van de Republiek was dit een verantwoordelijkheid van de Admiraliteitscolleges. Met de centralisatie van de marine-organisatie vanaf 1795, viel dit onder het Comité tot de Zaken van Marine (1796-1798), de Commissie van Landsadvocaten voor Marinezaken (1798-1802), de Zeeraad (1802-1805), de Raad van Judicature over de middelen te Water en te Lande (1805-1810) en de vijfde afdeling van het ministerie van Marine en Koloniën (1811-1814).¹⁵

Bij de zitting van het prijzenhof trad de advocaat-fiscaal als aanklager op namens de eisers, hier de boekhouder van de kaper of de commandant van het oorlogsschip. De boekhouder vertegenwoordigde de reders (eigenaren) van een schip. De gedaagde partij was de boekhouder van het gekaapte schip, die zich kon laten vertegenwoordigen door een jurist. De *citatie* (dagvaarding) werd bekend gesteld via aanplakbiljetten en sinds 1807 in de *Koninklijke Courant*. Verscheen de gedaagde niet, dan volgde een eerste *défaute* (verstek). Bij een vierde *défaute* diende de eiser de bewijsstukken te overhandigen, die de legitimering van de neming moest aantonen. Hierna volgde het vonnis, dat meestal uitmondde 'voor goede prijs'. Bijna altijd was

de rechtsgeldigheid van de neming evident en nam de benadeelde partij niet de moeite om zich te verweren en het vonnis vond bij verstek plaats.

Vendu en repartitie

Nadat een neming tot goede prijs was verklaard, ging de vendumeester via een openbare vendu over tot verkoop van schip en/of lading. Via aanplakbiljetten en krantenadvertenties werden dergelijke veilingen bekend gesteld. Van de bruto veilingopbrengst konden gemaakte kosten worden afgetrokken, zoals sjouwersloon voor de knechten die de lading hadden gelost, pakhuishuur, bewaking, veilingkosten et cetera. Het zogenaamde netto provendu (opbrengst) werd onder de belanghebbenden verdeeld: bij kapers de reders of eigenaren, bij oorlogsschepen de Staat én de bemanningsleden. Op grond van het plakkaat van 3 mei 1796 werd ongeveer een kwart van de netto-opbrengst verdeeld onder de bemanning. Dat was beduidend meer dan in voorgaande perioden.¹⁶ Van negen prijzen genomen door schepen van de Bataafse Kaaprederij is de bruto veilingopbrengst bekend: f227.992, gemiddeld f25.300 per neming. Na aftrek van de gemaakte kosten à f113.954 bleef netto f114.038 over, dat dus verdeeld werd.¹⁷

Het fregat *Scipio* maakte in 1795 en 1796 vier schepen prijs voor de kust van Noorwegen. De netto-opbrengst bedroeg

‘De meeste commissievaarders leden verlies, zoals de Bataafse Kaaprederij’

f78.468. Het aandeel dat de opvarenden mochten verdelen was f19.662. Van een prijschip dat werd opgepakt door het fregat *Venus*, eveneens voor de kust van Noorwegen, bedroeg de netto-opbrengst f4.318. Een kwart daarvan (f1.097) werd onder de bemanning verdeeld. Niet iedereen kreeg dezelfde uitkering. De hoogste in rang kreeg een bedrag dat een factor zes hoger was dan de laagste.¹⁸ Ongeveer 5% van de netto-opbrengst was bestemd voor sociale en medische zorg, zoals het Fonds voor de Oude Arme Zeelieden en de hospitalen van Marine. Tussen 1799 en 1806 veilde de Rotterdamse vendumeester Arnoud van Beeftingh veertig schepen; 1,3 % van het totaal (f10. 532) werd uitgekeerd aan 's Lands Hospitaal. Deze veertig prijzen brachten ruim een miljoen gulden op.¹⁹

De Harlinger vendumeester Willem Sandt van Nooten had tegen 1801 negen prijzen, genomen door Franse kapers, geveild. Hiervan keerde hij f4.727 uit aan het Fonds voor de Oude Arme Zeelieden en 's Lands Hospitaal. Dit bedrag was ongeveer 6% van de netto-opbrengst van f78.783. Helaas zijn van de Amsterdamse vendumeesters David du Bois dergelijke overzichten niet bewaard gebleven.²¹ Een rekensom op basis van de cijfers van de Bataafse Kaaprederij en tabel 1 van ongeveer 150 nemingen, geeft een volgende schatting van de omzet van de *guerre de course*:

bruto-opbrengst	f	3.800.000
kosten	f	1.900.000
netto opbrengt	f	1.900.000

De bepalingen van 3 mei 1796 werden in 1799 nader uitgewerkt. Op 27 mei 1799 werd bepaald, dat de helft van het 'zuiver provenu' (netto-opbrengst) van de buitgelden 'door het land zou worden genoten' (ten goede kwam aan de Marine) dus bijna een miljoen gulden.²² Bijna al het geld werd door de lokale marineorganisaties in Rotterdam, Amsterdam, Middelburg, Hoorn/Enkhuizen en Harlingen uitgeven aan voorraden, reparatie en nieuwbouw van schepen. Tussen 1796 en 1805 ontving Robert Collot d'Escury, ontvanger-generaal van de middelen te water (de centrale Marine-kas), maar f63.000 aan buitgelden.²³

Besluit

De Marine had het gedurende de Bataafs-Franse tijd lastig: te weinig middelen, te weinig manschappen en te weinig schepen. Men probeerde de slagkracht op zee te vergroten door middel van bewapende koopvaardij-schepen, maar ook dit zette uiteindelijk weinig zoden aan de dijk. De meeste commissievaarders leden verlies, zoals de Bataafse Kaaprederij. Voor de opvarenden was het gelag

nog bitterder. Vaak moesten zij jaren wachten op uitbetaling van hun zuur verdiende prijsgeld.

De offensieve bewapening van koopvaardij-schepen heeft in de periode 1795-1813 – voor het laatst – een bescheiden bijdrage geleverd aan de Nederlandse oorlogsinspanning ter zee. Werkte deze vorm van offensieve koopvaardij-bewapening? Ja, omdat met name in de kustwateren de nodige (kleine) Britse oorlogsschepen werden gebonden. Nee, de kaperschepen bleken geen partij voor de sterk bewapende Royal Navy te zijn. Met de Verklaring van Parijs (1856) werd commissie- en kaapvaart verboden en nam de veiligheid op zee sterk toe. Door nu weer de koopvaardij-schepen te bewapenen, waarvoor Matthijs Ooms een lans breekt, ligt het in de lijn der verwachting dat dit tot een toename van de onveiligheid op zee zal leiden.²⁴

Dr. Hugo Landheer is historicus. Hij rondt op dit moment een boek af over zeevarenden en sociale zorg bij de Marine tijdens de Bataafs-Franse tijd.

Dr. Victor Enthoven is maritiem historicus en tot 2012 als docent verbonden aan het Koninklijk Instituut voor de Marine. Momenteel is hij betrokken bij meerdere maritiem-historische projecten.

Noten

- 1 V. Enthoven, M. van Alphen en R. Daalder, 'Een veelkop-pig monster. De Nederlandse zeemacht, 1568-1780', *Nieuwe Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, URL: <https://nmgn-review.netlify.app/nederlandse-zeemacht-1568-1780>.
- 2 M. Ooms, 'Offensieve koopvaardijbewapening. Toepasselijk voor een schaalbare zeemacht?', *Marineblad* 135:2 (2025) 34-41.
- 3 J.E. Korteweg, *Kaperbloed en koopmansgeest. 'Legale zeeroof' door de eeuwen heen* (Amsterdam 2006) 200-208.
- 4 Nationaal Archief (NA), Archief Marine, 1795-1813 [2.01.29.01] inv. nr. 814, Proclamatie Comité tot de Zaken der Marine, 16 maart 1796.
- 5 Indien niet anders aangegeven, is deze en de volgende paragraaf gebaseerd op J.C. de Jonge, *Het Nederlandsche zeewezen*, vijf delen (Den Haag 1862) V:203 ev. Volgens een telling uit 1808 was het aantal al opgelopen tot meer dan tweehonderd.
- 6 Tussen 1795 en 1802 zijn op marineschepen en aan de wal minstens 117 incidenten voorgevallen, waarbij met het gebruik van geweld werd gedreigd of waarin fysiek geweld werd gebruikt. De twee voornaamste oorzaken waren verschillen inzicht in politieke zaken en de slechte betaling. NA, Archief Marine inv. nrs. 275-295, Ingekomen rekestten, 1795-1802.
- 7 H. Herman, *Geschiedenis onzer zeemacht tijdens de Franse overheersching 1810 tot 1814* (Den Haag 1923) passim en bijlagen A en B; C.N. Fehrmann, *Onze vloot in de Franse tijd, De admiraals De Winter en VerHuell* (Den Haag 1969) 113-133.
- 8 J.C. Mollema, *Geschiedenis van Nederland ter zee*, vier delen (Amsterdam 1941) III:293.
- 9 Advocaat-fiscaal J.G. van Oldenbarneveld stelde op 30 maart 1802, dat de Raad der Marine meerdere zaken op de *Washington*, *Admiraal De Ruijter*, *Mars* en *Leiden* tijdens de strijd bij de Vlieter van 30 augustus 1799 had aangemerkt als daden van oproer, waaronder het dragen van Oranje linten, het roepen van Oranje boven, het zingen van oranjeliedjes, het beschimpen van patriotten en het honen door onderoffi-

- cieren en manschappen van officieren. NA, Marine 1795-1813, inv. nr. 180, Ingekomen brieven, 30 maart 1802.
- 10 H.A. Landheer, 'De laatste reis van de *Vrouwe Geertruida*, Terugkeer en opvang van opvarenden van het eskader van Engelbert Lucas', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 33:1 (2014) 19-37.
- 11 NA, Archief Marine inv. nr. 509/43, Commissie *Zeehond*; Archief Marine inv. nr. 509/84-86, Instructie *Vlieg*; Archief Marine inv. nrs. 696/28, Gedrukte stukken, 1796/7.
- 12 Jaap Bruijn, Yvonne Verhees-Van Meer, Victor Enthoven en Johan Francke hebben uitgebreid gepubliceerd over de Nederlandse (particuliere) kaapvaart tussen 1568 en 1784. Indien niet anders aangeven, is het deel over commissievaart gebaseerd op het werkstuk van F. Cornet, *De Nederlandse kaapvaart in de Bataafse en Franse tijd, 1795-1813* (Universiteit Leiden, z.j.).
- 13 NA, Archief Marine inv. nr. 195, A. van Beeftingh aan secretaris van Marine, 27 januari 1806.
- 14 E. van de Stadt, *Engel van de Stadt, 1746-1819. Zijn voor- en nageslacht* (Den Haag, 1951) 127-133; NA, Archief Marine inv. nr. 938, Van Hall en Van de Stadt aan minister, 20 oktober 1807.
- 15 Nationaal Archief (NA), Archief van de colleges belast met de Hoge Militaire Rechtspraak, 1795-1813 [2.01.11], deel B, vooral inv. nr. 220, Ordinaire rolle gehouden bij 's landsadvocaten, 1798/9; NA, Archieven rechtspraak Convooi en Licenten, 1795-1811 [2.01.22] inv. nr. 504 t/m 508, Register van vonnissen, 1807-1811; Zeeuws Archief, Directe en indirecte belastingen in Zeeland, 1584-1810 [50].
- 16 *Nieuwe Nederlandsche Jaarboeken* 31:2 (Amsterdam 1796) 1526-1634, Plakkaat van 3 mei 1796.
- 17 NA, Archief Marine inv. nr. 938, Van Hall en Van de Stadt aan minister, 20 oktober 1807.
- 18 NA, Archief Marine inv. nr. 118, Resoluties Uitvoerend Bewind, 27 mei 1799.
- 19 NA, Archief Marine inv. nr. 195, A. van Beeftingh aan secretaris van Marine, 27 januari 1806.
- 20 NA, Archief Marine inv. nr. 243, Ingekomen missiven, augustus 1799
- 21 NA, Archief Marine inv. nr. 195, W. Sandt van Nooten aan secretaris van Marine, bijlage 1, 24 januari 1806.
- 22 NA, Archief Marine inv. nr. 118, Resoluties Uitvoerend Bewind, 27 mei 1799.
- 23 V. Enthoven, 'Geld speelt (g)een rol. De financiën van de Bataafse marine, 1795-1805', in M.A. van Alphen en A.M.C. Dissel (red.), *Mars et Historia*. Themanummer 1799 - De Brits-Russische invasie in Noord-Holland 33 (1999) 4:47-81, speciaal 76.
- 24 V. Enthoven, 'Kapers en zeerover. Maritiem ondernemerschap in geweld' *Marineblad* 122:1 (2012) 4-8; V. Enthoven, 'Veiligheid op zee en privébewakers: een voor de hand liggend partnership of onverenigbaar?', *Marineblad* 123:3 (2013) 10-13.

ADVERTENTIE

 **RUM & BITES**
"TRES HOMBRES" IN DE MARINECLUB
GEZEILDE PRODUCTEN DOOR HET MOTORLOZE VLAGGENSCHIP

LOCATIE: GRAND CAFE
AANVANG: 19:00 UUR
PRIJS €42.50 P.P.
WELKOMSTDRAANKJE
PRESENTATIE
RUM & BITES

RESERVEREN

088 9511440

WOE 10 SEPTEMBER

PRESENTATIE DOOR SABINE FOX
LET OP, ER ZIJN SLECHTS EEN BEPERKT AANTAL PLAATSEN BESCHIKBAAR!



Na het wegvallen van de Amerikaanse atoomparaplu

Nu de Amerikaanse veiligheidsparaplu niet langer zeker is, ontstaat er ook een acuut Nederlands probleem. Wat nu? Wegkijken en hopen op betere tijden na de mid-terms van november 2026 is een mogelijkheid, die de rolvaste secretaris-generaal van de NAVO Mark Rutte wel is toevertrouwd. Dit is daarentegen niet verantwoord als solide afschrikkingsbeleid. Het gaat om existentieel beleid en het zou opportunistisch en naïef zijn om dat te plannen op het vage fundament van een wankel VS-commitment aan de NAVO.

Grote olifant in de kamer is de nucleaire afschrikkings. Zo precair dat je er in Den Haag niets over leest. In het gunstigste geval worden de scenario's binnenskamers gewogen. Dat had echter nooit een excuus mogen zijn voor een gebrek aan voorbereiding of (al dan niet rolgebonden) 'ontkenning' van het dilemma, daar is de nationale veiligheid nu eenmaal te cruciaal voor. Welke opties hebben we eigenlijk?

Die variëren van een totale transitie, naar een nieuwe. Van Europese paraplu tot een 'gok' op blijvend Amerikaans beschermheerschap. Laatstgenoemde heeft ons pakweg 75 jaar horigheid, maar ook betaalbare veiligheid opgeleverd.

Naast een paar mengvormen kunnen daar nog enkele andere 'plannen-B' aan toegevoegd worden, zoals afzijdigheid of terugval in ouderwetse neutraliteit, of alleen maar meedenken, lippendienst en er het beste van hopen, of meebetalen. Goedkoop, maar de Nederlandse afhankelijkheid en 'kleinheid' zou er slechts door benadrukt worden: we tellen niet mee in het grote geopolitieke spel.

Afgezien van de neo trans-Atlantische band met een onzekere partner moet natuurlijk wel erkend worden dat een krijgsmachtdeel als de Koninklijke Luchtmacht qua training, taak, uitrusting en 'ecosysteem' na pakweg 75 jaar volledig veramerikaanst is. Daarbij beschikken we met nucleair gestelde F-16's en F-35's te Volkel over nog eens een extra verzekeringspolis, wat elke overgang naar een niet-Amerikaanse paraplu tot een zeer rigoureuze zou maken. Maar een deelbelang zou niet mogen prevaleren en we moeten wel blijven bedenken dat de beslissing om atoombommen in te zetten in Washington en niet in Den Haag wordt genomen.

Nederland zou ook atomair-solo kunnen gaan. In de jaren '50 was dit technisch nog wel mogelijk. Wie in de archie-

‘En passant koos ons land voor **non-proliferatie als hoeksteen van het buitenlandbeleid** en het zou scheve gezichten geven als we dat nu bij het grofvuil gaan zetten’



(foto: Jiri Büller | Lumen)

ven duikt ontdekt dat de VS er nog wel rekening mee hielden, maar die waren erg blij dat we er als Benelux in 1954 van afzagen teneinde West-Duitsers te 'schoenlepelen' in het bondgenootschap van de NAVO en daarbij een eigen massavernietigingswapen af zouden zweren. Dat scheelde veel argwaan in Parijs, Londen en natuurlijk bij landen die een Duitse revanche niet zagen zitten. En passant koos ons land voor non-proliferatie als hoeksteen van het buitenlandbeleid en het zou scheve gezichten geven als we dat nu bij het grofvuil gaan zetten. Ik laat hier welbewust de solo-optie van een Nederlandse *Alleingang* buiten beschouwing. Gezien de zeer dubieuze 'medewerking' die Nederland in de jaren '80 middels de zogenaamde Kahn-affaire aan Aziatische proliferatie gaf (in de vorm van spionage) zou een puur Nederlandse bom wel voorstelbaar zijn, maar om allerlei redenen kansloos (te duur, te onveilig, te veel tijd kosten, enzovoort). Een wel denkbare en goedkopere variant zou de 'nuclear latency'-optie zijn: *hedging*. Dat wil zeggen, wél beschikbare en benodigde middelen klaarleggen, maar (nog) niet de atoombom zelf maken.

Brits gaan is ook uitgesloten. De Britten hebben weliswaar 190 kernwapens maar zijn zeer gericht op hun Amerikaanse bondgenoot. Als Londen een duurzaam veiligheidsverband met de enige andere nucleaire macht (Frankrijk) aan zou gaan, is er misschien iets mogelijk. Op korte termijn zal hier geen sprake van zijn, nog afgezien van het vele geld en politieke pijn die het de Britten zou kosten te de-amerikaniseren. Sommige experts zeggen dat de Joint Expeditionary Force en zelfs een toekomstig terugkeerverdrag na Brexit de Angelsaksen weer in Europees vaarwater zal brengen, maar een bijrol voor Nederland is nog heel ver weg. Extra interessant zijn de Britse plannen tot diversificatie met de potentiële aanschaf van nucleair dragende F-35's, middels een bezoek van de Franse president Macron aan premier Starmer op 10 juli 2025 in het kader van het oppoetsen van de Lancaster House agreement uit 2010, toen beide landen tekenden voor samenwerking op het gebied van nucleaire afschrikking. Allemaal te vroeg om over te speculeren, maar niet om de Haagse voelsprietten voor uit te steken.

Dan is er dus de Franse route. Hoewel de Franse atoomparaplu van circa 220 atoomwapens bescheiden is en feitelijk niet het traditionele nucleaire afschrikkingsspectrum dekt – deze is nu dominant Amerikaans en omvat zo'n 4000 operationele wapens, zowel strategisch als sub-strategisch – heeft onder andere president Macron op de mogelijkheid van europeanisering (de-amerikanisering) gewezen. Dit zou een politieke aardverschuiving betekenen. Een door de Nederlandse regering enigszins verschrikt als 'nu niet aan de orde' vooruitgeschoven optie gehanteerd. Wegkijken is echter geen optie, het Franse aanbod ligt er. In sommige landen, zoals Duitsland en Polen alsook de Scandinavische landen, is Macrons aanbod niet onwelwillend ontvangen. Alleen al daarom kunnen we het ons niet permitteren het te negeren.

Suggesties als Frankrijk uitnodigen weer mee te doen aan de Nuclear Planning Group (NPG) van de NAVO ontwijken de hamvraag. Ik mag hopen dat trans-Atlantische nostalgie, respectievelijk anti-Europese (dan wel anti-Franse)

‘Een intellectuele reductie, het huidige politieke klimaat wel toevertrouwd, tot ‘het zal allemaal misschien wel meevallen’ is ongewenst’

sentimenten, een neutrale veiligheidsanalyse niet vertroebelen. Ik kan mij voorstellen dat een werkgroep uit de Adviesraad Internationale Vraagstukken (diens advies 'Kernwapens' van 29-01-2019 is op slag verouderd) voortvarend bezig is.

Resteert wat mij betreft een straaltje licht aan de horizon. Optie: Nederland kiest voor niet-nucleaire solo-afschrikking. De aloude atoombom uit de vorige eeuw hoeft niet per se meer. Niet-nucleaire afschrikking kan in de 21ste eeuw ook via ongekend toegenomen precisie over lange afstand, drone-technologie, bunker-busting en cyber. Onafhankelijkheid, militaire effectiviteit en geloofwaardigheid, behoud van traditionele prioriteiten van buitenlands beleid, eventueel inpasbaar in andere initiatieven zijn navenant gestegen. Technisch is dit geen fantasie: Duitsland was onder de Amerikaanse president Joe Biden al van plan met Washington zeer snelle 'ongrijpbare' conventionele raketten op te stellen. Wat zal Trump doen? Europa werkt in ELSA-consortium aan iets soortgelijks en de Koninklijke Marine heeft Tomahawk-kruisraketten met een bereik van 1000km in bestelling. Opnieuw: wat doet Trump? Ook de Koninklijke Luchtmacht plant langeafstands-boordraketten, maar zou een draai weg van Amerika moeten maken, tenzij een keiharde leveringsgarantie uit de VS gaat komen. Interessant is een tussenvariant, die wel in Amerikaanse vakpers te lezen is: geef de V.S. toegang tot de Europese defensiemarkt in ruil voor een tijdelijke (10 jaar?) Amerikaanse garantie dat hun paraplu en andere wapens 'keihard' is. Dat zou Europeaniserings-tijd kopen.

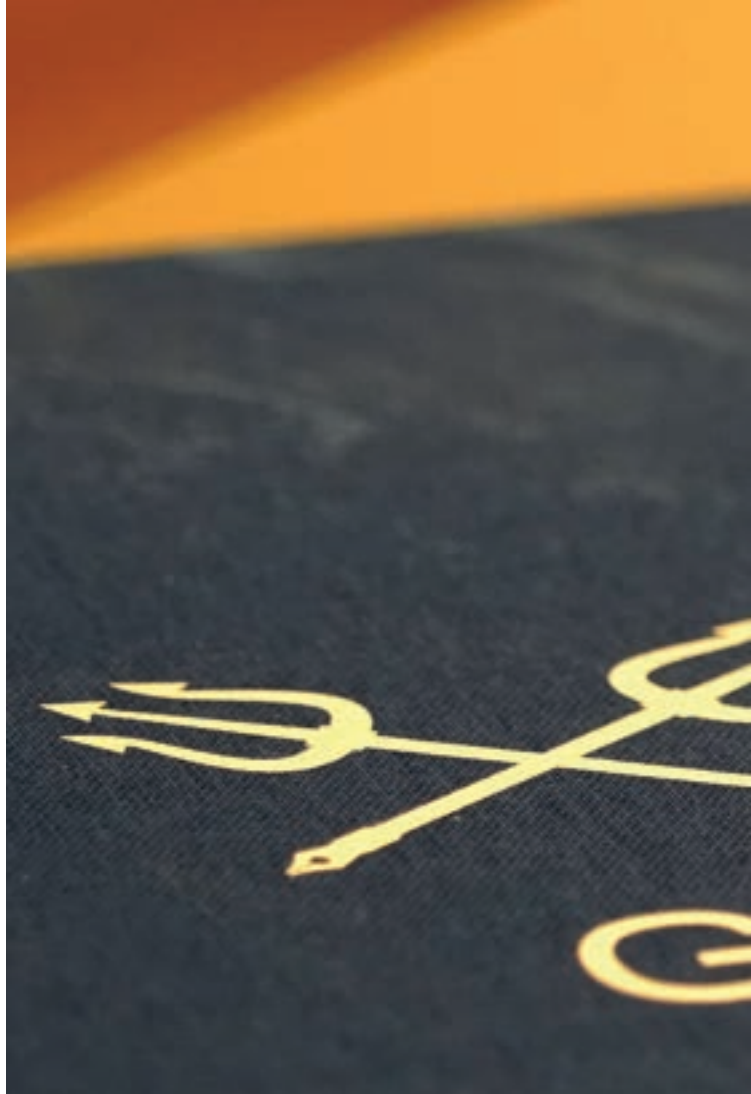
Mijn conclusie is dat de snel gegroeide onzekerheid over het Amerikaanse commitment niet met onverschilligheid of zwijgend vooruitgeschoven kan of mag worden. Een existentieel veiligheidsbelang is in het geding en vergt een delicate, best pijnlijke discussie. Een intellectuele reductie, het huidige politieke klimaat wel toevertrouwd, tot 'het zal allemaal misschien wel meevallen' is ongewenst. Een toevlucht tot de oude dichotomie NAVO versus Europa is ontoereikend. Wegkijken is geen optie. Optimale afschrikking staat op het spel.

Dr. Ko Colijn is emeritus hoogleraar aan de Erasmus Universiteit Rotterdam en oud-directeur van Clingendael. Deze gastcolumn is gebaseerd op een artikel uit de *Clingendael Spectator*.

Over het belang van Seapower

Politiek, strategie en verbeelding bij het Kiel Seapower Symposium

Twee belangrijke thema's voeren op 19 juni 2025 de boventoon bij de tiende editie van het Kiel International Seapower Symposium (KISS). Ten eerste het belang van collectieve maritieme *presence* en beeldopbouw op de Oost- en Noordzee door verdere samenwerking tussen NAVO-partners (waaronder het recent toegetreden Finland en Zweden). Ten tweede de geopolitieke draai weg van Europa door de Verenigde Staten. In zijn introductie spreekt organisator Johannes Peters van het Institute for Security Policy van de Universiteit Kiel over 'bijzonder voelbare geopolitieke veranderingen, waarbij een wijziging van leiderschap in een grote geallieerde natie ons dagelijks uitdaagt'. Hoewel het symposium een rijk programma biedt met in totaal vijf panels, hangen genoemde ontwikkelingen als het zwaard van Damocles boven de conferentiezaal van het Kieler Kaufmannhotel.



Voorliggend verslag van het KISS gaat in op de gepresenteerde onderwerpen en conclusies, alsook in het algemeen over het navale karakter en de internationale aantrekkingskracht van het evenement. Het begint met een korte introductie op de maritieme setting, introduceert de betrokken organisaties. Vervolgens komen twee uitgelichte gespreksonderwerpen aan bod en sluit het artikel af met een summiere pleitbezorging voor het belang van deze en soortgelijke maritiem-strategische fora voor de Koninklijke Marine en Nederlandse kennisinstituten.

Setting the scene: havenstad Kiel

De hoofdstad van deelstaat Sleeswijk-Holstein, gelegen aan de Kieler Fjord en de Oostzee, profiteert al vanaf de middeleeuwen van haar strategische ligging en werd in de Hanzetijd een belangrijk centrum voor handel en visserij. Met de opkomst van de Preußische Marine en de Marine des Norddeutschen Bundes werd Kiel in 1865 aangewezen als thuishaven van de Kaiserliche Marine. Dit leidde tot de aanleg van grote scheepswerven, waaronder de Germaniawerft en Howaldtswerke, tot een nieuwe impuls. Deze werven droegen eind 19^e en begin 20^{ste} eeuw bij aan de expansie van de Duitse vloot. De opening van het Kaiser-Wilhelm-kanaal (nu het Noord-Oostzeekanaal) in 1895, dat de Oostzee met de Noordzee verbindt, versterkte Kiels positie als economisch en maritiem-militair centrum.



The Kiel Seapower Series questbook

Tijdens de Eerste en Tweede Wereldoorlog fungeerde de havenstad als marinebasis en productiecentrum, wat met name in laatstgenoemd conflict resulteerde in zware geallieerde bombardementen (hoewel geen van deze luchtaanvallen de werven serieus beschadigde). In de naoorlogse periode richtte Kiel zich op wederopbouw en diversificatie van haar maritieme activiteiten, met name in de commerciële sector. Tegenwoordig heeft het zich ontwikkeld tot een centrum voor maritiem onderzoek en onderwijs, met gerenommeerde instellingen zoals het GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung. De Christian-Albrecht-Universität zu Kiel is zowel de grootste als de oudste universiteit van de deelstaat en maakt van Kiel een populaire studentenstad, al dan niet geholpen door de traditionele Kieler Woche: het grootste maritiem-geïnspireerde festival van Europa en het grootste zeilevenement ter wereld. In de week toelopend naar dit volksevenement komen militair-maritieme professionals en academici bij elkaar voor het KISS.

Setting the stage: KISS

Het Kiel International Seapower Symposium wordt jaarlijks georganiseerd door de afdeling Maritieme Strategie & Advies van het Institute for Security Policy at Kiel University (ISPK). Dit in 1982 opgezette instituut richt zich op de analyse van veiligheidsdilemma's en onderzoekt strategische vraagstukken in internationale betrekkingen met een speciale focus op het Duitse buitenland- en veiligheids-

beleid. Inzake onderzoek, educatie en advies huist het ISPK naast genoemde afdeling diverse specialisaties die zich focussen op het Azië-Pacific-gebied, conflictanalyse, crisisbeheer en terrorisme. Het KISS heeft tot doel maritiem veiligheidsbeleid en -strategie in Europa te bevorderen. Leden van Europese strijdkrachten, de academische wereld, NGO's, politiek en industrie komen bijeen om de toekomst van de zeemachten onder de Chatham House Rules te bespreken. Het symposium moedigt zo uitwisseling van kennis, ervaring en innovatie aan. Voor het *Marineblad* betekent dit tevens een kans om te werken aan een internationaal netwerk en genoemde kennisuitwisseling beschikbaar te brengen voor toekomstige edities.

**‘Als de Verenigde
Staten zich
terugtrekken,
volgen wij niet’**

Over het belang van Seapower

Naast dit civiele component, is in het German Institute for Defence and Strategic Studies (GIDS) een militaire partner gevonden. Het GIDS vormt een gezamenlijk project van de Bundeswehr University of Applied Sciences in Hamburg en het Bundeswehr Command and Staff College. Dit laat zich enigszins laat vergelijken met het Instituut Defensie Leergangen en fungeert als een belangrijke militair-strategische denktank, die middels bijeenkomsten zoals het KISS impuls wil geven aan besluitvorming inzake Duits veiligheidsbeleid. Hoofd wetenschappelijk onderzoek van het GIDS en geboren Kielenaar, Kapitän zur See dr. André Pecher, zit tijdens het symposium een panel voor over de toekomst van de Baltische Zee en verzorgt de afdrank.

Keep it Short and Straightforward

Deze jubileumeditie – de eerste vond plaats in 2015 – verlegt de focus van de operationele naar de strategische inzet van zeestrijdkrachten. Onder de titel *The Future of Seapower(s): Politics, Strategy & Imagination* waren in totaal achttien sprekers aan zet om diverse elementen van *seapower* te weerspiegelen tegen huidige geopolitieke uitdagingen, van afschrikking tot handelsbescherming en van gecombineerd opereren naar het ophouden van de eigen broek.

America first

De ambivalente houding van president Trump inzake Europese militaire samenwerking is een van de belangrijkste thema's. Het eerste panel behandelt de recente en verwachte leiderschapswijzigingen in de alliantie. Wat zal de toekomst van de Amerikaanse macht onder de regering Trump brengen (In het bijzonder wat betreft de verdediging van Noord-Europa)? Wat kan er verwacht worden van de nieuwe Duitse regering, en hoe zit het met haar bondgenootschappen met bijvoorbeeld Finland en Engeland? 'Er heerst overduidelijk een gevoel van tweestrijd', aldus een Finse spreker. 'Onzekerheid over het al dan niet committeren van de VS aan de verdediging van het Hoge Noorden heeft de samenwerking met Amerikaanse eenheden tot op heden niet vertraagd, maar de vraag heerst of er steun komt wanneer het nodig is.' Het NAVO-lidmaatschap is voor Finland evenwel de juiste stap, concludeert het panellid. 'Met de komst van de F-35 en recente participatie in NAVO-oefening Ramstein Flag werken we hard aan militaire integratie en het maximaliseren van ons potentieel aan de lange Noordflank.'

In het Verenigd Koninkrijk wordt met grotere onzekerheid gekeken naar de veranderende dynamiek in de Atlantische regio. De speciale relatie tussen Londen en Washington is geen basis voor strategische planning en veiligheidsbeleid, zo stelt een spreker namens een Engelse denktank. 'Het zwaartepunt van Britse partnerschappen begint overduidelijk te kantelen naar Europa'. Premier Starmer probeert zowel Amerika als Europa dichtbij te houden, maar deze balans wordt onhoudbaar zolang president Trump de NAVO blijft zien als een last en daarmee de Westerse orde ondermijnt. Een coherente *grand strategy* kan, aldus de spreker, zodoende niet geformuleerd worden met een twijfelende partner. Europa spreekt in toenemende mate als één – bijvoorbeeld op het gebied van defensie en veiligheid – en het VK moet haar relatie met het continent verdiepen en openhartig zijn naar de VS: 'als zij zich terug-

trekken, volgen wij niet.' *Contingency*, of aanhoudend vermogen, is voor de inzet van de kleinere Europese navale capaciteit het sleutelwoord. Dit veelal beperkte vermogen maakt het moeilijk te voorspellen waar de alliantie bij kan springen in het geval van escalatie in meer dan één theater. Kunnen de Royal Navy en de Koninklijke Marine een Amerikaans eskader in de Indo-Pacific ondersteunen, als het de handen vol heeft op de Noordzee en high-Atlantic?

Russische afschrikking: een continentale macht met een maritiem dilemma

Volgens een medewerker van het Amerikaanse Center of Naval Intelligence is *contingency* voor de U.S. Navy evenwel een belangrijk dilemma, maar beargumenteert in een handreiking dat de Russische dreiging in het West-Europese theater momenteel succesvol weerhouden wordt. In een panel over het strategische vraagstuk hoe NAVO-lidstaten werken aan nieuwe strategieën voor huidige en toekomstige veiligheidsdilemma's – hier vertegenwoordigd namens de Koninklijke Marine is directeur Bedrijfsvoering & Bestuur CZSK BRIGGENMARNs Rob de Wit, die uiteenzette wat de Nederlandse zeestrijdkrachten doen om de gevechtskracht in de komende jaren te vergroten – geeft genoemde spreker een analyse van de Russische maritieme strategie. 'In Moskou heerst de fundamentele overtuiging dat het in oorlog is met het Westen.' Hoewel er wellicht wat vragen zijn over het committeren van Washington aan de trans-Atlantische alliantie, stelt de spreker dat de 'afgelopen drie jaar hebben aangetoond dat afschrikking – of *deterrence* – Rusland weerhoudt van verdere escalatie tegen West-Europa.'

Deze wijze van afschrikking is grofweg toe te wijzen aan het verstoren van de Russische schaduwvloot. Operaties van deze door het Kremlin gecontroleerde handelsvloot zijn in de afgelopen maanden veelvuldig in het nieuws geweest. 'Toegenomen maritieme operaties van lidstaten, evenals het werk van NAVO-eenheden zoals SNMG1 in de vertraging van deze schaduwvloot, of zelfs het belemmeren ervan, zijn van buitengewoon belang', aldus de CNI-analist. Dit is voornamelijk van belang in het Arctische gebied; voor Moskou verreweg de belangrijkste regio. Niet alleen voor het gebruik van de Noordelijke zeeroute, maar ook wegens het economisch potentieel (grondstoffen). Dat brengt grote strategische kansen, maar ook zwaktes: 'de gevoeligheid van Rusland voor belemmeringen in deze regio is groot'. Hoewel een uitdaging, spelen NAVO-operaties effectief in op de gevoeligheid van de Russische economie voor verstoringen in haar SLOCs. Het werk dat de alliantie onderneemt tegen deze vloot zorgt dat het Kremlin middelen moet vrijmaken die het anderszids kan inzetten in haar oorlogseconomie. Daarnaast maakt het van Rusland een minder betrouwbare economische part-

‘Rusland is niet een probleem dat opgelost kan worden, maar wat we moeten managen’



BRIGGENMARNS Rob de Wit wijdt in zijn presentatie uit over de uitdagingen waar zowel de Koninklijke Marine, als de Nederlandse samenleving (weerbaarheid) voor staan.

ner. 'Zeker Zuid-Afrikaanse economieën, die bijvoorbeeld vertrouwen op de toevoer van energie, leven op een zijden draadje door de gevoeligheid van Moskou voor obstructie van deze schaduwvloot.' 'Afschrikking, werkt' zo concludeert de analist.

Is dat voldoende reden voor de U.S. Navy om operaties in het Europese theater meer aan de Europese spelers over te laten? 'Rusland is niet een probleem dat opgelost kan worden, maar wat we moeten managen. Als het ons lukt om het Kremlin waar mogelijk te vertragen en daarbij hun financiële middelen zoveel als mogelijk raken, dan zullen we daar succesvol in zijn.' Een van de manieren voor Rusland om los te raken van Europa, is inzetten op de Indo-Pacific regio. En dat is waar Washington de aandacht verstuigt.

Regionale focus: het Baltische gebied

Plaatsvervangend commandant Duitse marine VADM Frank Lenski en commandant Zweedse marine RADM Johan Norlén bevestigen in hun 'high level conversation' dat deze wijze van afschrikking op regionaal niveau de focus is door het integreren van maritieme capaciteit tussen lidstaten. Norlén: 'De alliantie in de Baltische zee werkt hard aan interoperabiliteit en het opbouwen van *maritime awareness*.' De Zweedse commandant ziet de opschalen van een traditioneel capabele maar bescheiden vloot, gericht op *sea denial*, tot een wereldwijd inzetbare marine geschikt voor *sea control* als grootste uitdaging: 'onze eenheden zullen in de toekomst langer en verder van huis opereren'. Met hun Duitse collega's is de afgelopen jaren

de cohesie flink toegenomen. Lenski: 'de Duitse marine is ten principale een NAVO-marine; het gaat om wat wij bij kunnen dragen en niet wat wij in ons eentje kunnen.' Beeldopbouw en gezamenlijk opereren ziet de admiraal als essentieel, maar volgens hem is er weinig tijd. Net als groepscommandant Groot Bovenwater KTZ Schipper in het Marineblad van juli 2025 verwoordde, is het maximaliseren van de huidige gevechtskracht cruciaal. Hoewel Duitse aanbouwprogramma's (type 126, 127, 212CD) in de toekomst moeten voorzien in de nieuwste capaciteit, zal de vloot van vandaag het gevecht evenwel moeten winnen. Lenski: 'we kijken naar de mogelijkheden om op korte termijn onze capaciteiten uit te breiden'. Naast samenwerking met regionale partners wijst Lenski ook op de uitbreiding van het reservistenbestand en de mogelijke terugkeer van de dienstplicht indien hun vrijwillige dienstjaar onvoldoende instroom oplevert.

VADM U.S. Navy Jeffrey T. Anderson, commandant van USN 6th Fleet, werd bij aankomst op het vliegveld van Hamburg direct teruggeroepen, daar zijn in het Middellandse Zeegebied opererende *carrier strike force* per ommekeer diende op te stomen naar het Midden-Oosten. Zijn plek is overgenomen door commandeur Ivo Värk, commandant van de Estlandse marine. Värk benadrukt het belang van *awareness* in de Baltische Zee en spreekt positief over de uitwisseling van inlichtingen inzake bewegingen in bijvoorbeeld de Finse Golf. Met een van de kleinste marines ter wereld, heeft Estland volgens de commandeur een grote rol te vervullen in genoemd beeldopbouw. 'Nu moeten we de politiek nog zien te overtuigen

Over het belang van Seapower



Commandeur Ivo Värk (l),
admiraals Johan Norlén (m)
en Frank Lenski (r). Uiterst
rechts dagvoorzitter dr. Alex
Valenti.

gen tot het investeren in nieuwe schepen'. Met een handvol mijnenjagers en patrouilleschepen, is Tallinn geenszins goed uitgerust. Värk: 'Er ligt een plan voor de aanschaf van tien tot twaalf multi-purpose schepen waarmee we onze capaciteit in de Baltische regio aanzienlijk kunnen versterken'. Daarnaast is Estland *lead nation* in het door de European Defence Fund opgezette *uncrewed surface vessel* (USV)-programma en beoogt het de ontwikkeling van ASW-middelen.

Tot besluit

In voorgaande alinea's is slechts een kleine selectie aantekeningen van het symposium uitgewerkt. Het programma bood naast deze meer strategische vraagstukken ook bijdragen over verbeeldingskracht waarbij discussies werden gevoerd over hoe marines de toekomst kunnen voorspellen, vooruitzichten kunnen creëren en daar op een veerkrachtige en adaptieve wijze mee om moeten gaan. Een avondprogramma vond plaats in het Kieler parlamentsgebouw, waar de president van het parlement Kristina Herbst de relatie tussen Kiel en de zee benadrukte. De Duitse 'Poesiematrosin' Veronica Scholz gaf een prachtig intermezzo voordat een laatste panel over de implicaties van grey-zone operaties in de Baltische Zee – implicaties met name voor Sleeswijk-Holstein – de dag afsloot.

Op initiatief van de Faculteit Militaire Wetenschappen (FMW) en het Instituut voor Militaire Historie (NIMH) vond eerder dit jaar in Rotterdam een afgeleide van het KISS plaats: het Seapower Symposium European Navies & Global Challenges. Enkele leden van het ISPK, alsook een aantal sprekers die in Kiel aan het woord zijn geweest, waren bij deze kleinschaliger conferentie aanwezig. Dit initiatief laat zien dat de brede reikwijdte van het maritieme domein meer en meer onderwerp wordt van kennisuitwisseling over de geopolitieke uitdagingen van deze tijd. Voor Nederland resulteert dit niet alleen in een

toegenomen begrip voor de rol van navale strategie in de bescherming van nationale belangen, maar geeft het ook een hernieuwd elan aan maritiem denken binnen de marineorganisatie zelf, wat één van de fundamentele doelen van deze bijeenkomsten. Gelet op het internationale karakter, is het van belang dat Nederland en de Koninklijke Marine in het bijzonder bij dergelijke fora vertegenwoordigd zijn en blijven. Initiatieven op eigen bodem dienen dan ook met verve aangepakt te worden. Hierbij dient de nadruk niet alleen dient te liggen op de goede nautische relaties, maar ook op het bevorderen van maritiem denken binnen de eigen gelederen en daar een multi-domeine aanpak van te maken: een samenwerking van ministeries, industrieën, maritieme- en culturele onderzoeksinstituten en het onderwijs.

Bas Naafs, Marineblad

Noten

- 1 Het thema van KISS 2024 was (Re-) Learning War – Lessons from the Black Sea. Zie voor een samenvatting: Katsman, M., 'Relearning war – Lessons from the Black Sea, in: *Militaire Spectator*, nr. 7/8 (2025), p. 480-483.
- 2 Eind juli heeft SNMG1 haar operaties verplaatst naar het Arctische gebied. Maritieme aanwezigheid in die regio is het resultaat van een groeiend internationale focus nu klimaatverandering het economisch potentieel aanzienlijk vergroot. Zie voor een assessment: Runhaar, A., 'Arctic Shipping', *Marineblad*, nr. 3 (mei 2025), 16-21.
- 3 De Duitse minister van Defensie Boris Pistorius (SPD) wil in de nieuwe wet voor het vrijwillige dienstjaar een optie opnemen die de dienstplicht activeert bij onvoldoende aanmeldingen. Zie: <https://deutschlandinstitut.nl/artikel/63775/pistorius-wil-dienstplicht-mogelijk-maken>, 23 juni 2025
- 4 Zie ook: <https://www.navalnews.com/interviews/2025/03/estonian-navy-builds-front-line-capability-to-enhance-front-line-presence/>, 3 maart 2025
- 5 Zie voor een korte samenvatting van dit symposium: *Marineblad*, nr. 3 (mei 2025), 51.

COLLECTIE RUPS

Patrouilleren en treinen kraken

Nederlandse maritieme inzet tijdens de Korea-oorlog

Precisie is alles. Een LTZ2OC bepaalt met behulp van een kompas de koers van het schip.

Het is deze zomer 75 jaar geleden dat de Korea-oorlog uitbreekt. Ondanks enige terughoudendheid, is Nederland één van de eerste landen die gehoor geeft aan de oproep van de Verenigde Naties (VN) om strijdkrachten te leveren. Nederland doet dit door begin juli 1950, een week na het uitbreken van de oorlog, torpedobootjager Hr.Ms. *Evertsen*, die zich al in Indonesische wateren bevindt, naar het schiereiland te sturen.¹ De *Evertsen* is de eerste van zes Nederlandse marineschepen die tijdens en kort na de Korea-oorlog aldaar inzet zien.

Blokkade, escorte en kustbeschietingen

Alle maritieme strijdkrachten van de VN die aan de Korea-oorlog meedoen, vallen onder bevel van de commandant van de lokale Amerikaanse zeestrijdkrachten in Oost-Azië. De Nederlandse schepen maken deel uit van Task Group 96.5: Japan Korea Support Group, en meer specifiek een door de Britse marine geleid Gemenebest flottielje, het Task Element 96.53. Vanaf half september 1950 wordt deze laatste eenheid omgedoopt tot de Task Group 95.1 vallend onder de Task Force 95: de United Nations Blockade and Escort Force.

Blokkade en escorte, maar al snel ook kustbeschietingen zijn de hoofdtaken van dit flottielje. De Nederlandse schepen opereren vooral langs de Koreaanse westkust. Hier voeren zij patrouilles uit, beschermen de aanvoerlijnen, escorteren Amerikaanse en Britse vliegkampschepen en bestoken vijandelijke doelen. Tijdens de oorlog hebben

Nederlandse schepen weinig te vrezen van de zwakkere Noord-Koreaanse marine. Mijnen, ondiepten, tyfoons en ijsgang in de winter vormen een grotere bedreiging.

Train Buster

De *Evertsen* loopt na een maand nabij Korea averij op: in augustus loopt het schip vast op een rif en keert na omvangrijke reparaties pas eind november terug in het operatiegebied. In april 1951 neemt de torpedobootjager Hr.Ms. *Van Galen* de patrouilletaken over. Een jaar later is het de beurt aan Hr.Ms. *Piet Hein*, de derde torpedobootjager op rij en de enige met een detachement mariniers aan boord.

Tijdens zijn tien maanden in Koreaanse wateren, belandt de *Piet Hein* in een illustre gezelschap. Het treedt toe tot de zogeheten Train Buster Club. De schepen van Task Force 95 krijgen regelmatig de opdracht zogenaamde



Blik op de roerganger. De twee trechters boven hem worden gebruikt voor communicatie met de brug.



Munitieladen voor de vier Mk 9 4,5 inch kanons van de *Piet Hein*.



In de machinekamer wordt hard gewerkt aan de technische installaties.



Een matroos der eerste klasse neemt even pauze en steekt zijn hoofd door een patrijspoort.

‘In de beeldcollectie van het NIMH zijn de bijzondere foto’s van Jan Rups aan boord van de Piet Hein te vinden’

package sweeps uit te voeren, waarbij spoorwegtrajecten langs de Noord-Koreaanse oostkust worden gemonitord en treinen onder vuur te nemen. In de nacht van 14 op 15 november 1952 slaagt de *Piet Hein* erin zo’n trein in de baai van Songjin te raken en uit te schakelen.

Rups aan boord

In de zomer van 1952 komt er een bijzondere passagier aan boord van de *Piet Hein*: Jan Rups, militair correspondent van de Legervoorlichtingsdienst. Zijn belangrijkste taak is het schrijven van artikelen over de situatie in Korea, voor zowel de militaire als onafhankelijke pers, in binnen- en buitenland. De artikelen moeten vooral focussen op de verrichtingen van de Nederlandse strijdkrachten. In het bijzonder het Nederlands Detachement Verenigde Naties, een in het najaar van 1950 uitgezonden vrijwilligerseenheid van landmacht- en marine-reservisten, maar ook marineschepen krijgen zo nu en dan de aandacht. Maar Jan Rups is meer dan alleen journalist: hij treedt ook als fotograaf op. Met zijn pen en camera legt hij het dagelijkse leven aan boord van de torpedobootjager vast.

In de beeldcollectie van het NIMH zijn de bijzondere foto’s van Jan Rups aan boord van de *Piet Hein* te vinden. Het merendeel van de beelden toont opvarenden van het bewuste schip: machinisten in de machinekamer, een matroos aan het roer, matrozen die op uitkijk staan of aan dek aardappels schillen. Daartussen zitten ook een paar portretfoto’s: matrozen met grote baarden en een hofmeester die zijn fraaie snor toont. Het zijn geen foto’s die meteen de harde realiteit van de oorlog in beeld brengen, maar ze bieden wel een aardig kijkje in het dagelijkse reilen en zeilen aan boord van het marineschip.

Enige slachtoffer

Het fregat Hr.Ms. *Johan Maurits van Nassau* neemt de taak over van de *Piet Hein*. De *Maurits* is de enige van de



Portret van hofmeester Schaaphok van de *Piet Hein*.

Nederlandse marinevaartuigen die in het operatiegebied een slachtoffer moet betreuren. Telegrafist Cornelis van Vliet komt om het leven bij een evacuatiepoging van een zieke Zuid-Koreaanse militair, als hij per ongeluk geraakt wordt door eigen vuur van Koreaanse eenheden.

Na het staakt-het-vuren zullen nog twee schepen patrouillerende taken in Koreaanse wateren uitvoeren. De laatste ervan, Hr.Ms. *Van Zijl*, vaart in januari 1955 terug naar Nederland. Daarmee komt na viereneenhalf jaar een einde aan de Nederlandse maritieme inzet in de Koreaanse wateren.

Noot

1 Zie voor een uitgebreide analyse van de aanloop naar deze KM-inzet: Peet, A.J. van der, ‘Het Nederlandse Korea-uitzendbesluit, 1950’, *Marineblad*, nr. 4 (2025), 32-39.

BEKIJK DE COLLECTIE
RUPS IN DE NIMH-
BEELDBANK



Oproep schenkingen Het militair verleden is van ons allemaal. Juist hierom bewaart het NIMH ons militair verleden voor de toekomst. Of het nu gaat om brieven, documenten of foto’s van een verre voorvader of materiaal van een recente uitzending naar Irak, Afghanistan of Mali: uw materiaal kan een waardevolle aanwinst voor het NIMH zijn. Bel (088-9516655) of mail (nimh@mindef.nl) ons voor meer informatie, wij komen graag met u in contact. Materiaal dat in onze collectie wordt opgenomen is openbaar en te gebruiken voor onderzoek. In overleg met de eigenaar en/of schenker kunnen delen van het archief of de collectie voor bepaalde tijd de status ‘beperkt openbaar’ krijgen.

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) bewaart het militair-historisch verleden van Nederland voor de toekomst. In totaal beheert het instituut ruim tien kilometer aan collecties en archieven. Een groot deel daarvan is in te zien op de studiezaal van het NIMH. Een deel van het archief is digitaal toegankelijk. www.nimh.nl

Loslaten

Het kind van een vriend van mij begint binnenkort aan een zware studie in het verre buitenland en mijn vriend heeft het daar een beetje moeilijk mee. Hij is bezorgd over wat deze studie voor zijn kind kan betekenen, ver weg in een vreemd land met veel minder gezondheidsvoorzieningen en veiligheid dan in Nederland. Tegelijkertijd blijkt dat hij zijn kind, waar hij achttien jaar voor heeft gezorgd, heeft zien opgroeien en zijn persoonlijkheid zien ontwikkelen, moet loslaten.

Toen ik recentelijk in *Foreign Affairs* het stuk 'How U.S. Forces Should Leave Europe. And Why Trump Should Start the Process Now' van Christopher S. Chivvis las, moest ik meteen weer aan mijn vriend denken. In het stuk pleit Chivvis voor een snelle hetzij gefaseerde terugtrekking van een groot deel van de Amerikaanse land- en luchtmacht en in mindere mate de marine. Zijn argument is tweeledig. Ten eerste, zo schrijft hij, zijn deze strijdkrachten veel minder nodig dan in 2022 nog werd verwacht, toen de Russische dreiging voor de Baltische staten en de Oostflank van de NAVO nog heel groot bleek te zijn. Zij kosten geld en worden veel meer in Oost-Azië en het Midden-Oosten gebruikt, met name de zeestrijdkrachten en de luchtmacht. Ten tweede vindt de auteur dat de Amerikaanse regering en de president haast moeten maken om het momentum van Europese zelfstandigheid niet te verliezen. Nu de Europese landen bereid zijn veel te investeren en zich spoeden met de productie en aanschaf van (grote) wapensystemen, kan het blijven pampieren door de Amerikanen ervoor zorgen dat Europa weer stopt met deze investeringen en weer in slaap valt. Wél pleit Chivvis ervoor dat de terugtrekking realistisch blijft, Europa de kans krijgt om gaten die ontstaan te kunnen vullen en dat noodzakelijke systemen, als bijvoorbeeld voor het raketchild, in Europa aanwezig blijven.

‘De tijd van tranen en woede over de Amerikaanse opstelling tegenover Europa moet eens afgelopen zijn’

Ik denk dat Chivvis gelijk heeft. De tijd van tranen en woede over de Amerikaanse opstelling tegenover Europa moet eens afgelopen zijn en het is tijd dat Europa vooruit gaat kijken. Daarbij zijn de kansen groter dan de uitdagingen. Zolang de Verenigde Staten in de huidige mate betrokken blijven, kunnen Europese landen, die gezamenlijke projecten hebben opgezet, het zich permitteren om te blijven ruziën. Neem het recente voorbeeld van het Duits-Franse-Spaanse FCAS project voor de ontwikkeling van een Europees gevechtswegtuig van de zesde generatie. Dit project dreigt te sneuvelen omdat de Fransen opeens een groter stuk van de taart opeisen. In plaats van een eerlijke verdeling, wil Dassault – het Franse bedrijf dat bij FCAS betrokken is – volgens sommige berichten tot 80% van het project in handen nemen. Het Duitse Airbus en het Spaanse Indra willen dit voorkomen, met als gevolg dat bondskanselier Merz en de Franse president Macron zich er tegenaan moesten bemoeien in een poging het project te redden.

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).

Moet u ook een heel klein beetje aan ruziënde kinderen denken waar dan de ouders weer tussen beiden moeten komen? En misschien kent u dit uit eigen ervaring: zolang de ouders in de buurt zijn, blijven kinderen ook ruziën. Nu heeft Washington zich hier niet mee bemoeid, maar hoe langer de Europese landen erop vertrouwen dat zij alle problemen voor ons oplossen, hoe langer we doorgaan met het uitvechten van nationale belangen en wij onszelf in de weg staan voor een daadkrachtige en zelfstandigere Europese verdediging. Het feit dat de Amerikanen (langzaam) loslaten, betekent niet dat zij ons in de steek laten. Het betekent dat zij ons de kans geven om eindelijk volwassen te worden. En dat heb ik ook mijn vriend vertelt.



Onverschrokken overleefster
Van oceaanmijnveger
Hr.Ms. Onverschrokken tot
museumschip *Mercur*

Auteur	Paul Goossen
Uitgever	Stichting Maritiem Erfgoed Vlissingen (2025)
Omvang	272 blz
Prijs	€ 34,95
ISBN	9789083292564

De *Onverschrokken* werd als een van zes oceaanmijnvegers van de Onversaagd-klasse in de VS gebouwd en in bruikleen aan de Koninklijke Marine overgedragen. Na lange tijd in Den Helder in conservatie te hebben gelegen werd het in 1971-1972 omgebouwd tot torpedowerkschip en kwam als Hr.Ms. *Mercur* (A856) in dienst bij de Onderzeedienst. Tot driemaal toe overleefde het schip de dreigende slopershamer en belandde in 2017 in Vlissingen. Daar ligt het nu als museumschip *Mercur* in het oudste dok van Nederland, het Dok van Perry uit 1705. Vrijwilliger bij het museum Paul Goossen maakte er dit prachtig vormgegeven boek over.

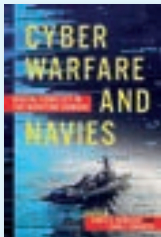


De Koreaanse Oorlog
Een episch conflict, 1950-1953

Auteur	Max Hastings
Uitgever	Hollands Diep, Amsterdam (herdruk, 2025)
Omvang	736 blz
Prijs	€ 58,99
ISBN	9789048877935

Tijdens de Koreaanse Oorlog sneuvelen per vierkante meter meer soldaten dan tijdens de Tweede Wereldoorlog. Toch noemt men deze oorlog vaak 'de vergeten oorlog'. Max Hastings' meesterwerk uit 1983 neemt ons mee naar dit bloedige conflict dat de Zuid-Koreaanse onafhankelijkheid na de communistische invasie in 1950 moest herstellen. Aan de hand van persoonlijke interviews met meer dan 200 veteranen - inclusief Chinese - brengt

Hastings de verhalen van de officieren en soldaten van deze strijd tot leven. Daarmee schetst hij niet alleen een waarachtig beeld van de oorlog, maar laat hij ook zien wat we hadden kunnen leren van deze oorlog als prelude op de Vietnamoorlog.



Cyber Warfare and Navies
Digital conflict in the maritime domain

Auteurs	Chris C. Demchak & Sam J. Tangredi (red)
Uitgever	Naval Institute Press, Annapolis MD (2025)
Omvang	424 blz
Prijs	\$ 44,95
ISBN	9781682475850

De gehele maritieme sector, die 85% van de wereldhandel faciliteert, is doelwit van cyberaanvallen. Sabotage kan de wereldwijde economie doen verlammen. In eerste instantie zagen maritieme leiders cyberoorlogvoering over het hoofd. Hoewel de U.S. Navy het Fleet Cyber Command (FCC) oprichtte als operationele arm, blijven de inspanningen om cyberoperaties effectief te integreren een uitdaging voor zowel de U.S. Navy als geallieerde en vijandelijke marines. *Cyber Warfare and Navies* beschrijft de dreigingen alsook de mogelijkheden van cyber voor marines. Het analyseert de organisatie, uitrusting en doctrine van marines wereldwijd en doet aanbevelingen ter verbetering van maritieme cyberoperaties.



Naval power in action
Seizing the initiative in the new Cold War with China

Auteur	Brente Droste Sadler
Uitgever	Naval Institute Press, Annapolis MD (2025)
Omvang	352 blz
Prijs	\$ 34,95
ISBN	9781682475775

De Amerikaanse regering mist al jaren het doel in de geopolitieke competitie met China, aldus Sadler. Zijn nieuwste studie, die ideeën uit U.S. Naval Power in de 21ste eeuw verfijnt, pleit voor een dringende koerscorrectie binnen vier jaar. Sadler ziet het als essentieel om te anticiperen op de ontwrichtende politiek van China en daarop in te spelen. Een nieuwe strategie richt zich op 1) het versterken van het thuisland tegen economische dwang, 2) het moderniseren van industrie om te kunnen concurreren, en 3) het winnen van de positionele strijd over markten en de eigen militaire paraatheid. Dit alles begint volgens Sadler met het beschermen van de Amerikaanse economie tegen buitenlandse economische dwang en dan vooral de kwetsbaarheid van handelsvaart.



De onvoltooide rechtsstaat
Tijdgeest en recht 1813-2025

Auteur	Ybo Buruma
Uitgever	Prometheus, Amsterdam (2025)
Omvang	544 blz
Prijs	€ 39,99
ISBN	9789044659573

De rechtsstaat is er niet alleen voor juristen, maar voor iedereen. Het moet immers bescherming bieden tegen criminele ondermijning. Het faalde bij de Toeslagenaffaire en wordt bedreigd door populistische politiek. Ybo Buruma laat zien hoe de Nederlandse rechtsstaat vanaf de 19e eeuw geleidelijk aan is ontstaan en zich steeds aanpast aan veranderende omstandigheden en opvattingen. Hij schetst de ontwikkeling van de tijdgeest in zes periodes na 1813. Die vormt de rode draad in een verhaal over wetgeving en rechtspraak, maar ook over slavernij, vrije meningsuiting en veiligheid. Tegen deze achtergrond bespreekt Buruma bij het aanbreken van een nieuw tijdperk waarin de Rule of Law onder druk staat de sterke en zwakke punten van de huidige rechtsstaat.



Reflecties op 365 dagen voorzitterschap

Het eerste jaar als voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Marine Officieren is voorbijgevlogen. Daarom een goed moment om even terug te blikken op de afgelopen maanden en te zien of de drie speerpunten, geformuleerd bij aanvang van mijn zittingstermijn, nog altijd overeind staan. Daarnaast deel ik in deze terugblik ook enkele ervaringen over het afgelopen jaar.

Genoemde speerpunten staan geformuleerd in *Marineblad* 5 (2024) bij een kennismakingsinterview ter gelegenheid van het overnemen van de wacht, en zal ik hier nogmaals noemen.¹ Allereerst 'ogen op de bal'. Dit speerpunt heeft vooral haar grondslag in het doel van de vereniging, namelijk het bijdragen aan een op haar taken berekende zeemacht, en heb ik uitgelicht met de naderende Defensienota 2024 in het achterhoofd. Het is van belang dat de marine niet alleen *kan* groeien, maar ook *gaat* groeien en daarbij vooral focus houdt op wat belangrijk is. De randvoorwaarden daarvoor lijken nu te zijn ingevuld, maar het blijft een speerpunt voor de lange termijn.

Vanzelfsprekend is het toewerken naar een groeiende marine een verantwoordelijkheid van de collega's bij het departement en de krijgsmacht. Voor ons als KVMO betekent dit dat wij dit proces vooral goed in de gaten blijven houden. De Defensienota 2024 beschrijft op zich prima wat we willen bereiken, maar nog steeds onvoldoende *hoe*. Dat is iets waar ik tot op heden weinig verandering in heb gezien. In mijn analyse van die nota heb ik daar ook al mijn bedenkingen over opgeschreven.² Rest voor mij de vraag of dit speerpunt nog overeind blijft voor de komende jaren. Ik denk van wel. Niet zozeer omdat wij ons zorgen moeten maken over de ontwikkeling van de krijgsmacht en de marine in het bijzonder, maar wel de wijze waarop. Er zijn wel degelijk signalen over groeipijnen, want net als in tijden van krimp moeten we nog steeds keuzes maken en prioriteiten stellen. Evenwel een belangrijk aspect van het behoud van focus.

De KVMO als beroepsvereniging

Het tweede speerpunt betreft de KVMO als beroepsvereniging. Ik denk dat we hier de goede snaar hebben geraakt. Juist op dit aspect kan de vereniging zich onder-

scheiden. Ik merk dat in gesprekken met collega's tijdens recente 'koffie met de KVMO'-momenten. Veelal gaat het tijdens die informele bijeenkomsten over de collectieve of individuele belangenbehartiging, maar juist het aspect van het maritieme denken en onze professie als marineofficier krijgt een prominentere plek. Zo heb ik recent met een groep studenten van de Seapower Course hierover van gedachten gewisseld. Uiteindelijk hebben we daar meer dan een uur over gesproken, er was amper tijd om het nog over het georganiseerd overleg te hebben. Dat gaat bijvoorbeeld ook over de inhoud van het *Marineblad*. Voor mij is dat echt het uithangbord van de beroepsvereniging. Met Bas Naafs hebben we een hele fijne eindredacteur die er samen met de redactieraad op toe ziet dat er kwalitatief goede en relevante artikelen blijven komen. Dat geeft mij als voorzitter een enorme steun in de rug.

Zoals gezegd is het aanjagen van het maritieme denken een belangrijk aspect van de beroepsvereniging. Sinds april dit jaar is de KVMO-leerstoel vacant. Dat komt omdat we, in overleg met de Universiteit Leiden, bezig zijn met het herschrijven van de leeropdracht. Juist om maritieme strategie een belangrijk element te maken van die leeropdracht. Dit past voor mij in de lijn van ontwikkeling van de beroepsvereniging. Daarnaast mag en moet ik aanwezig zijn bij evenementen die belangrijk zijn voor

‘Een belangrijk aspect van de beroepsvereniging is het aanjagen van het maritieme denken’



Koffie met de KVMO aan boord Zr.Ms. Evertsen, maart 2025

de marine. Ik vond het dan ook een eer en genoeg dat ik bij het door de Faculteit Militaire Wetenschappen georganiseerde Seapower Symposium in Rotterdam aanwezig mocht zijn als toehoorder. Een tweedaagse bijeenkomst met academici die zich buigen over maritieme vraagstukken. Goede panels en stevige inhoudelijke discussies. Dat verdient zeker opvolging en we kijken als KVMO hoe we hieraan ons steentje bij kunnen dragen.

Het georganiseerd overleg

Het derde speerpunt is positief kritisch en constructief bijdragen aan het georganiseerd overleg. Ik denk dat wij daar op onze eigen wijze aan hebben bijgedragen. Toch moet ik toegeven mij vergist te hebben in hoeveel tijd dit in beslag neemt. Als mensen mij vragen hoe ik de functie als voorzitter KVMO ervaar, dan zeg ik dat het ontzettend gaaf is dat je als voorzitter veel invloed hebt op de inhoud van de agenda. Wat vinden we nu echt belangrijk? Waar willen we ons voor inspannen? Echter, het tempo van de agenda wordt vaak door anderen bepaald, dus je kunt niet altijd de dingen doen op de momenten dat het jou en jouw achterban uitkomt. Dat is ook gewoon inslingeren, en gaat naarmate je meer gewend raakt steeds makkelijker. Voor veel zaken, met name gerelateerd aan de eerste twee speerpunten, ben je niet altijd evenveel aan. Dat betreft namelijk het werk van collega's, die op zee of in het veld daadwerkelijk dingen doen. Je staat toch een beetje aan de zijlijn de wedstrijd te becommentariëren. En voor iemand die vooral in het veld zijn hart heeft liggen, is dat wel even wennen. Het heeft evenwel positieve kanten. Soms zie je vanaf de zijlijn het speelveld beter. Dat geldt overigens niet voor het georganiseerd overleg, daar ben

‘Wanneer zoek je de samenwerking met de andere overlegpartners op, en wanneer probeer je echt voor je eigen achterban piketpalen te slaan?’

je een overlegpartner en kun je dus ook veel meer rechtstreekse invloed hebben op de inhoud.

De samenwerking van de KVMO met de overige verenigingen binnen de GOV/MHB is goed en dat maakt het voorzitterschap (dit najaar over te dragen aan vicevoorzitter Lkol Ronald Verkuil) ook prettig. Ik vind het fijn dat Verkuil, tevens voorzitter van de NOV, en ik elkaar goed weten aan te vullen en waar nodig te steunen. Het afgelopen jaar hebben we binnen de GOV een aantal wisselingen gehad waaronder versterking in de vorm van een nieuwe onderhandelaar. Het interessante van het georganiseerd overleg is dat je continu bezig bent om balans te zoeken. Wanneer zoek je de samenwerking met de andere overlegpartners op, en wanneer probeer je echt voor je eigen achterban piketpalen te slaan? Mijn ervaring is dat je hier continu in schakelt. Enerzijds kost dat veel energie, anderzijds levert het ook veel positieve energie op als dat slaagt.

2025/2026

Voor komend jaar en de jaren daarop is het voor mij belangrijk continuïteit te borgen. Ik probeer termen als 'onzekere tijden' te vermijden, maar het valt niet te ontkennen dat afgelopen jaar wel een heel bijzondere geweest. Zowel de geopolitieke situatie, alsook ook onze landelijke politiek, is het behoorlijk volatiel. Dan is het in mijn ogen juist belangrijk om koers en vaart te houden. Na het zomerverlof zullen we ons weer moeten buigen over verkiezingsprogramma's. Defensie is als onderwerp niet (meer) controversieel, maar hoe komt dat terug in de miljoenennota? Zien we daar straks al de eerste stappen richting de 3,5% NAVO-norm? Of wordt dat toch nog even over de verkiezingen heen getild? Ruimte voor Defensie is hard nodig. Dat op zichzelf is niet controversieel, maar is er voldoende ruimte binnen ander beleid om die randvoorwaarden in te vullen? Of krijgen we straks onbedoeld toch weer stilstand in de groei van de krijgsmacht?

Overigens gaat die groei niet alleen over ruimte, maar ook over materieel en vooral personeel. De voortgang van defensie-materieelprojecten en complexe arbeidsmarkt-vraagstukken zijn ook zaken die ik probeer te volgen. Want die randvoorwaarden: voldoende ruimte, materieel en personeel, zijn dingen die onze vereniging bezighoudt en waar wij voor onze leden zowel op de voor- als de achtergrond invloed proberen uit te oefenen. Kortom het eerste jaar zit erop, op naar het volgende. Ik kijk ernaar uit.

Een onderdeel van het grotere geheel

Afgelopen maand hebben we met oud-onderzeebootcommandanten gevierd dat de Nederlandse onderzeebootcommandant opleiding (NLSMCC) 30 jaar bestaat. Een heerlijke avond waarin we enorm blij met onszelf en elkaar waren. Tijdens het eten werd de onbegrijpelijkheid van mijn columns gelauwerd. Gekscherend werd hulp aangeboden om ze zo mogelijk nóg onbegrijpelijker te maken. Ik bedankte daarvoor door hen te wijzen op hun beperkte conceptuele denkvermogen. Niets anders dus dan een regulier tafelgesprek in de longroom tijdens wekenlange patrouilles.

‘Individuele claims op leiderschaps- en management-kwaliteiten (in welke hoedanigheid dan ook) zijn in mijn ogen zwaar overrated’

Berend van de Kraats is oud-onderzeebootcommandant. Met Xplorit/OceansX, werkt hij nu aan whole-of-society concepten waarbij het collectief menselijk potentieel optimaal benut wordt om te doen wat ons dierbaar is. Reageren op deze column? Mail naar berend@oceansx.nl.

Wat bij mij bleef hangen is de opmerking dat ik nog altijd in de kantlijn van deze column mezelf introduceer als ‘oud-onderzeebootcommandant’. Wil ik daarmee een bepaalde legitimiteit claimen? Of anders gezegd, beschouw ik mezelf nog een onderzeebootcommandant en ontleen ik daar een ‘status’ aan? Wil ik daarmee overbrengen dat mijn column en ideeën serieus te nemen zijn? Het gaf me inspiratie om er weer eens lekker op los te pennen.

Het schrijven van een column zorgt bij mij voor dezelfde twijfel als een post op sociale media. De balans tussen een scherpe en relevante boodschap combineren met een bepaalde vorm van bescheidenheid. Persoonlijk vind ik het heel vervelend als mensen een beeld hebben dat ik zou denken het allemaal te weten. Sterker nog, die afkeer vind ik erger dan het eventuele commentaar op mijn wollige teksten die mogelijk meer vragen oproepen dan richting geven. Dat laatste zou ik zelfs bijna tot doelstelling kunnen verheffen.

Aan de andere kant schrijf je wel vanuit een ervaringsopbouw in een marine-officiersblad. Je zoekt dus een relevante vorm van legitimiteit. Maar welke ervaring benoem je dan? Die met het meeste aanzien? Of die met de meest relevante inhoud? De meeste columns schrijf ik vanuit de ervaringen die ik vóór mijn commando heb opgedaan. Maar wellicht is dat uniek voor mij, aangezien ik als Jongste Officier (oftewel Jonge Hond) echt behoorlijk piekte... en een gedeelte van mij, tegen veler functioneringsgesprekken in, jonge hond is gebleven. Maar op zich zou ik dus kunnen variëren per column. Met hoedanigheden als oud-puber, goed-bedoelende-partner, amateuristisch-pianospeler, wannabe-windsurfer, et cetera.

Aan de andere kant ben ik, juist door de ervaring van het zijn van onderzeebootcommandant, doordrongen van het feit hoe één rol of functie slechts een onderdeel is van het grotere geheel. Daarmee zijn claims op individuele leiderschaps- en managementkwaliteiten (in welke hoedanigheid dan ook) in mijn ogen zwaar *overrated*. Ze zijn contextafhankelijk en daarmee altijd integraal onderdeel van een combinatie van bemanning, missie en tijdsgewricht. Het faciliteren van het aanwezige potentieel op momenten dat het er meeste toe doet, is wat een tijdloze onderzeebootcommandant kenmerkt. Juist omdat hij zeer doordrongen is van zijn eigen limiet én het spel, dat zich zo dicht mogelijk tegen die limiet afspeelt, maar permanent ophoudt zodra deze wordt overschreden.

Dus vanuit die nederigheid schrijf ik, als oud onderzeebootcommandant, deze columns. Ik kijk weer uit naar de reacties.

Marineblad aanwezig bij Veteranendag

Zaterdag 28 juni kwamen op een zonovergoten Malieveld jong en oud bij elkaar ter ere van veteranen die zijn ingezet in dienst van de vrede. Het *Marineblad* was dit jaar voor het eerst aanwezig bij dit evenement. De fraai ingerichte stand kreeg veel belangstelling en de redactie kijkt terug op een zeer geslaagde dag.



Deze editie van de Nederlandse Veteranendag vond plaats in een licht gewijzigde vorm. De NAVO-top, die in de dagen voorafgaand aan Veteranendag plaatshad, maakte het traditionele defilé niet mogelijk. Zo ontstond een iets kleinschaliger versie van dit jaarlijkse evenement. Men wist het Malieveld evenwel te vinden en vanaf 10:00 begon de *Marineblad*-stand vol te stromen met geïnteresseerden. Dankzij de firma Damen Navel sierde een aantal scheepsmodellen de stand, wat gedurende het evenement voor vele positieve reacties zorgde. Ook konden de kinderen op de foto in een echt marine-uniform.

Gedurende de dag kwamen bekende gezichten voorbij. Zo verwelkomden we Commandant Zeestrijdkrachten viceadmiraal Tas, commandant COMMIT viceadmiraal Hartman, marineattaché captain U.S. Navy Jones, alsook diverse KVMO-leden, collega's, vrienden en trouwe lezers. Een dag om met veel plezier op terug te kijken.

Ramp met Zr.Ms. *Adder* herdacht

De Stichting Gedenkteken Zr.Ms. *Adder* organiseerde op zaterdagavond 5 juli een bescheiden herdenking bij het monument aan de Scheveningse boulevard. Daar, 4,5 mijl uit de kust, verging in 1882 de *Adder* met man en muis.

Bij de ramp (de grootste bij de Koninklijke Marine in vredetijd) kwamen alle 65 opvarenden om het leven. Het vaartuig kwam tijdens een reis van Amsterdam naar Hellevoetsluis door hevige wind in de problemen. De rammonitor was niet bepaald een goed zeewaardig schip en daarom mocht een dergelijke reis alleen uitgevoerd worden bij goed weer. Uit de ramp is onder andere KVMO en de Kustwacht ontstaan.

In 2027 vindt in Scheveningen het groots opgezette lustrum plaats, op de boulevard, met medewerking van de Koninklijke Marine, Kustwacht, Haagse Waterscouts, de gemeente Den Haag en natuurlijk de KVMO.



IN MEMORIAM



KTZ b.d. **S.F. Marang** ON4.mz
20 maart 1939 – 21 juli 2025

KTZ b.d. Stef Marang was van 20 juni 1984 tot 24 mei 1987 voorzitter van de KVMO. Onder zijn leiding verstevigde het bestuur diens samenwerking met de FVNO (huidige GOV|MHB) en de CMHF om de bijzondere positie van de militair waar mogelijk te bevorderen. Marang zette zich in voor eerlijke en openhartige samenwerking met de staatssecretaris. Hoewel operationele en materiële aspecten van de marineorganisatie hem niet ontgingen, voerde de geïnspireerde voorzitter het vaandel voor het personeel en 'de aandacht die zij verdienen'. Daarbij was zijn beleidsplan helder: 'zonder gemotiveerd personeel kan de Koninklijke Marine niet functioneren'.



CDR b.d. dr. **G.M.W. Acda** ON4.mz
28 januari 1940 – 21 juli 2025

Naast een lange carrière bij de Koninklijke Marine was CDR b.d. Gerard Acda een buitengewoon begenadigd maritiem historicus. De redactie, waarvan Acda van 1978 tot en met 1985 deel uitmaakte, is bedroefd te vernemen van zijn overlijden. Naast 'Het Instituut' (2000) en zijn proefschrift 'Op de deining van de wetenschap' (2019) publiceerde Acda in de jaren '80 en '90 veelvuldig in het *Marineblad* over uiteenlopende onderwerpen, zoals het marine-officierskorps, de koopvaardij en buitenlandse marines. Ter ere van zijn betrokkenheid bij het *Marineblad* en de KVMO, is zijn laatste publicatie in deze periodiek opnieuw gepubliceerd op marineblad.nl.

IN MEMORIAM

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

KTZT b.d. **A.H. Berkhout**
KTZ b.d. **A.W. de Haan** († 15 juli 2025)
LTZVK2OC b.d. **H.M. Keizer** († 19 mei 2025)
KLTZA b.d. **H.J. den Os** († 12 juni 2025)
KLTZ b.d. jhr. **G.C. van de Poll**
LTZSD2OC b.d. **C.P. van Steenpaal** († 19 juni 2025)

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



DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN
MARINEOFFICIEREN

Ereleden:

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

Hoofdbestuur:

Voorzitter:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Vice-voorzitter:
KLTZ drs. M.M.H. Heijligers
Secretaris:
LTZ2OC (LD) K.W. Lelieveld
Penningmeester:
KTZ (LD) C.M. van der Pijl
Namens Afdeling Noord
LTZ1 (LD) T.E. Scheeper-Schoon
Namens Afdeling Midden
KLTZ drs. M.M.H. Heijligers
Namens Afdeling Zuid
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
Namens Afdeling Caribisch gebied
Vacant
Namens Werkgroep Postactieven
KLTZ b.d. J.B.M. Ouwers
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 b.d. ir. M.R.J. van 't Holt MBA
Namens Werkgroep Jongeren
LTZ3 F.F.O. van Dunné
Namens de Werkgroep Gender
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:

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

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

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

Caribisch Gebied:
Vacant

KVMO-leerstoel
Universiteit Leiden:
Vacant

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

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

