UNIVERSITY OF AMSTERDAM

UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Handelsbescherming

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

Ooms, W.M.

Publication date
2025

Link to publication

Citation for published version (APA):
Ooms, W. M. (2025). *Handelsbescherming: De Koninklijke Marine en de bescherming van de Nederlandse koopvaardij 1935-1991*. [Thesis, externally prepared, Universiteit van Amsterdam].

General rights
It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations
If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: https://uba.uva.nl/en/contact, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, P.O. Box 19185, 1000 GD Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

UvA-DARE is a service provided by the library of the University of Amsterdam (https://dare.uva.nl)

Download date:13 Nov 2026

Samenvatting

Samenvatting

Handelsbescherming: de Koninklijke Marine en de bescherming van de Nederlandse koopvaardij 1935-1991

Handelsbescherming, een complex vraagstuk

Handelsbescherming is het samenstel van maatregelen dat gericht is op de bescherming van zeevervoer tegen geweld op zee. Het is een vraagstuk van de hoogste strategische orde, maar bepaald niet eenvoudig, zo toont de militaire geschiedenis en zo betoogt menig strategisch denker. De centrale vraag in dit onderzoek luidt: op basis van welke theoretische inzichten, historische ervaringen en bondgenootschappelijke invloeden ontwikkelde handelsbescherming zich in de jaren 1946-1991? In de Koude Oorlog bereidden Nederland en zijn NAVO-bondgenoten zich voor op de bescherming van de Atlantische zeeverbindingen tegen een veronderstelde Sovjet-Russische dreiging. Handelsbescherming werd dan ook de primaire taak van de Koninklijke Marine (KM). De bescherming was echter méér dan een militair vraagstuk: onder andere zelfbeschermingsmaatregelen voor koopvaardijschepen vereisten nauwe samenwerking tussen de KM, het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Nederlandse reders. Ondanks dat de Tweede Wereldoorlog het belang aantoonde van deze civiel-militaire samenwerking, botsten de drie actoren na 1945 over kwesties als kostenverdelingen en verantwoordelijkheden. De dynamiek tussen deze drie spelers vormt dan ook een rode draad in deze studie.

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

De hoofdvraag wordt beantwoord aan de hand van vier deelvragen. Ten eerste: wat waren de denkbeelden over handelsbescherming in de klassieke *seapower*-theorie (1867-1945)? Hierbij komen de opvattingen van onder andere Mahan, Corbett, de *Jeune École*, Richmond en Castex aan bod. Ten tweede: wat waren de Nederlandse historische ervaringen rond

handelsbescherming in 1935-1946? Dit volgt uit de aanname dat niet alleen *seapower*-theorie, maar (vooral) ook praktijkervaringen zoals die uit de Tweede Wereldoorlog invloed hadden op het naoorlogse Nederlandse handelsbeschermingsbeleid. Ten derde: hoe ontwikkelde het beleid zich in 1946-1991 in Nederland en binnen de NAVO? Deze vraag behelst de kern van het empirisch onderzoek. Ten vierde: welke rol speelden complexiteit en maritieme identiteit in het verklaren van het handelsbeschermingsbeleid? Deze twee concepten vergen nadere uitleg.

De literatuur suggereert dat handelsbescherming een complex vraagstuk is, wat verklaart dat actoren in het verleden deze bescherming herhaaldelijk veronachtzaamden. Voorbeelden daarvan zijn de (aanvankelijke) weerstand tegen de invoering van een konvooisysteem door de Britten in de Eerste Wereldoorlog en door de Amerikanen en Japanners in de Tweede Wereldoorlog. Deze studie onderzoekt de mogelijke invloed van de complexiteit op het Nederlandse handelsbeschermingsbeleid. De complexiteit is daarbij nader uitgesplitst in drie elementen: conceptuele, krijgskundige en bestuurlijke complexiteit. Handelsbescherming is conceptueel complex omdat een eenduidige definitie ontbreekt en het verweven is met uiteenlopende militaire, civiele en logistieke concepten. De krijgskundige complexiteit omvat het bepalen van de meest effectieve beschermingsmaatregel(en). Deze maatregelen omvatten directe methoden van bescherming, zoals konvooieren en zelfbescherming, en indirecte methoden, zoals aanvallen op vijandelijke bases of een marineblokkade. Handelsbescherming is bestuurlijk complex, omdat het samenwerking vereist tussen verschillende civiele en militaire actoren, terwijl hun belangen, bevoegdheden en cultuur regelmatig botsen. Dit speelt vooral bij zelfbeschermingsmaatregelen en bij kostbare oorlogsvoorbereidingen in vredestijd.

De maritieme identiteit van een natie vormt een tweede mogelijke verklaring voor de veronachtzaming dan wel omarming van handelsbescherming. Deze identiteit is een culturele constructie van een collectief 'maritiem' zelfbeeld. Het berust op tastbare zaken, zoals de omvang van zowel de handelsvloot als de maritieme beroepsgroep, maar in de kern is het een mentale voorstelling. Hiernaar verwijst het concept *seamindedness* uit 1945-1960: een positieve houding ten opzichte van de zeevaart. Tegenwoordig domineert de tegenpool van het begrip, namelijk *seablindness*: het onvermogen op individueel of politiek niveau het belang in te zien van het maritieme domein voor zowel de gemeenschap als de economie. Maritiem-strategische denkers als Herbert Richmond en Andrew Lambert suggereren dat landen met een sterke maritieme identiteit zich bovenmatig inzetten voor handelsbescherming. Ook in maritieme en bestuurlijke kringen lijkt deze relatie vanzelfsprekend. Typerend is bijvoorbeeld hoe demissionair minister-president Mark Rutte in 2024 de militaire steun voor handelsbescherming in de Rode Zee onderbouwde met een verwijzing naar Nederland als zeevarend land en de vrije zee als wezenlijk onderdeel van de collectieve identiteit.

Dit onderzoek is gebaseerd op een breed en gevarieerd corpus van openbare historische bronnen en wetenschappelijke publicaties. De primaire broncollecties zijn afkomstig uit onder meer het Nationaal Archief, het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), de *NATO archives* in Brussel en *the National Archives* in Londen. Naast parlementaire stukken is tevens gebruikgemaakt van relevante wetenschappelijke literatuur en vakpublicaties. Hoewel het merendeel van de primaire bronnen afkomstig is van de KM, zijn ook archiefmaterialen van andere actoren onderzocht, waaronder V&W, de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij.

Handelsbescherming in *seapower*-theorie 1867-1945

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

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

in een dubbelrol. Een vijfde aspect was de toenemende complexiteit van dreigingen in de periode 1867–1945, wat de beoordeling van geschikte methoden bemoeilijkte. Ten slotte verschilden de benaderingen in de mate van noodzakelijke samenwerking tussen marine en koopvaardij. Kortom, de complexiteit van handelsbescherming bleek uit de tegenstrijdige opvattingen onder klassieke *seapower*-denkers over dit vraagstuk en uit de spanning tussen theorie en praktijk.

De herontdekking van een vitale taak 1935-1946

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

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

Na de oorlog werd de koopvaardijvloot met staatssteun spoedig materieel hersteld, hetgeen al in 1947 resulteerde in een vierde plaats op de wereldranglijst. Tegelijkertijd bleef onder het koopvaardijpersoneel decennialang het gevoel bestaan dat de maatschappelijke erkenning voor hun oorlogsbijdrage achterbleef. De reders maakten tijdens de oorlog met wisselende gevoelens de ingrijpende overheidsbemoeienis met hun bedrijf mee. In de nasleep van de oorlog ontstonden spanningen tussen de reders en de overheid vanwege de afhandeling van financiële kwesties, zoals vergoeding van oorlogsschade. Bij de overheid heerste vanaf 1945 ergernis over de afspraken binnen de geallieerde *shipping pools*, waardoor Den Haag niet tijdig kon beschikken over de eigen troepenschepen voor het transport van militairen naar het oplaaiende conflict in Nederlands-Indië. Dit leidde tot de ambitie van de regering om de marine en de koopvaardij nauwer te integreren tot één nationale maritieme machtsfactor binnen een bondgenootschap. De KM kon zich in deze visie vinden, aangezien zij het als

vernederend had ervaren dat in 1942-1945 Nederlandse marineschepen versnipperd en enkel onder geallieerd tactisch bevel waren ingezet.

Ambitieuze plannen en botsende belangen 1946-1949

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

Een tweede commissie, ingesteld in 1948, liet het financiële verdelingsvraagstuk buiten beschouwing en onderzocht de benodigde defensieve middelen, opleidingen en wetgeving, waaronder een vaarplicht. Het eindrapport, medio 1949 aan de ministers van Marine en V&W geleverd, becijferde de kosten op circa 200 miljoen gulden. Het merendeel was bestemd voor bewapening van de inmiddels herstelde koopvaardijvloot. De wederopbouw van deze vloot verliep sneller en stuitte op minder politieke weerstand dan die van de KM, die mikte op een grote zeegaande vloot van meerdere smaldelen rond vliegkampschepen. Door de slechte staat van de overheidsfinanciën en concurrentie van land- en luchtstrijdkrachten kwam het commissierapport de KM zeer ongelegen. De marinetop vreesde dat het kabinet zou kiezen voor een bewapende koopvaardijvloot ten koste van een harmonische marinevloot. Het rapport van de Commissie Handelsbescherming verdween in een la; het vlootplan-Holthe daarentegen kreeg politieke steun, ironisch genoeg met als hoofdtaak handelsbescherming.

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

In de historiografie wordt de goedkeuring van het vlootplan veelal gezien als een succes van de marine in de interdepartementale concurrentiestrijd met land- en luchtstrijdkrachten.

Dit onderzoek toont aan dat het ook ten koste ging van de defensieve plannen voor de koopvaardij.

Opvallend is dat in deze periode handelsbescherming veel publieke en politieke aandacht genoot. Daarnaast zetten zowel de KM, V&W en de reders zich in voor het cultiveren van *seamindedness*, mede uit oogpunt van handelsbescherming. Concrete voorbeelden daarvan waren *Het Zeeverbond*, een samenwerkingsverband voor nautische propaganda, en de plannen voor een zeekadetkorps, waarin handelsbescherming expliciet als doelstelling was opgenomen.

Een NAVO- en nationaal twistpunt 1950-1967

In de periode 1950-1967 kwam het Nederlandse handelsbeschermingsbeleid onder invloed van de NAVO. Nederland verwierf belangrijke posities binnen de *Planning Board for Ocean Shipping* (PBOS), waarin de NAVO-lidstaten afspraken maakten over een gemeenschappelijke scheepvaartpool in oorlogstijd. Tot frustratie van Nederland bleef de bewapening van de koopvaardijschepen in deze pool een nationale aangelegenheid. De NAVO trachtte een doctrine voor koopvaardijbewapening te formuleren, maar het resulteerde in een halfslachtig document met tegenstrijdige visies. Binnen de grotere strategische context stond bovendien het belang van handelsbescherming ter discussie. Kernwapens zouden namelijk een oorlog snel beslissen, nog voordat trans-Atlantische conventionele versterkingen Europa zouden bereiken. De strategie van *Massive Retaliation* stond dan ook haaks op de voorbereidingen voor de inzet van de geallieerde koopvaardij als vierde macht. Bovendien, zo bleek decennia later, overschatten Nederland en zijn bondgenoten de dreiging tegen de *sea lines of communication* (SLOC's) en gingen zij er ten onrechte vanuit dat Moskou zijn onderzeeboten op gelijke wijze zou inzetten als Duitsland in beide wereldoorlogen.

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

In deze periode startte de koopvaardij-opleiding voor het opleiden van civiele zeevarenden tot kanonniers, zagen diverse commissies het licht die zich bogen over (aanvullende)

beschermingsmiddelen voor koopvaardijschepen en oefende de KM het konvooieren in bondgenootschappelijk verband.

Van directe naar indirecte handelsbescherming 1967-1991

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

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

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

Conclusie

Handelsbescherming ontwikkelde zich in 1946-1991 grofweg tot hoofdtaak van de KM, waarbij de ervaringen uit de Tweede Wereldoorlog van grotere invloed waren dan theoretische denkbeelden van klassieke *seapower*-auteurs. De uitvoering van deze taak vereiste nauwe samenwerking met V&W en reders, terwijl ook de strategische tot tactische opvattingen over handelsbescherming binnen de NAVO richtinggevend waren. Opvallend was de afnemende belangstelling voor konvooiering. Zelfbescherming bleef een nationale

verantwoordelijkheid, en juist op dat terrein raakte het beleid in een impasse, ondanks het feit dat Nederland op dit vlak beter presteerde dan veel andere NAVO-lidstaten. Botsende belangen van ministeries en reders, beperkte financiële middelen en strategische kortzichtigheid binnen de bureaucratie, resulteerden in een wankel evenwicht tussen ambitie en werkelijkheid.

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

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

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

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

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