

The Magic Move

Sergei Boeke

Grote internationale oefeningen beginnen in de regel als de troepen in stelling zijn. Dan begint zo gezegd het echte werk – vechten met de oefenvijand. Voorafgaand aan deze exercitie hebben de logistiekelingen maandenlang achter de schermen de verplaatsingen gepland, georganiseerd en uitgevoerd. Bij Command Post Exercises is de strategische verplaatsing vaak ook verdisconteerd in het scenario. De commandant kan dan zijn eenheden virtueel ont-plooien zodat de benodigde brigades of bataljons toevallig allemaal al gereed in het gebied zijn. Beide gevallen zijn voorbeelden van de Magic Move, oftewel de magische verplaatsing. In de praktijk is een strategische verplaatsing helemaal niet eenvoudig of snel te realiseren. Sterker nog, mocht er een Artikel-5-scenario plaatsvinden waarbij op grote schaal militaire eenheden naar het oosten van het NAVO-gebied moeten, dan is het maar de vraag of deze eenheden überhaupt op tijd op hun plek van bestemming aankomen. Momenteel werkt de alliantie hard aan het versterken van haar *deterrence & defence posture*. Nieuwe regionale verdedigingsplannen zullen worden aangenomen op de komende NAVO-top in Vilnius, en landen committeren hier eenheden aan. Maar de achilleshiel van het geheel is en blijft *enablement*. Dit betreft onder meer het scheppen van de voorwaarden om de grootschalige strategische verplaatsingen mogelijk te maken en de eenheden ter plekke voldoende te ondersteunen (logistiek is een onderdeel hiervan). Hier is nog een berg werk te verzetten. In het kort: we moeten meer aanschaffen, aanpassen en afstemmen.

Het aanschaffen van zogeheten enablers zal dertig jaar aan besparingen moeten repareren, want de logistieke ondersteuning was telkens het eerste slachtoffer van het bezuinigingsmes. Logisch,

want operationele commandanten probeerden zo lang mogelijk hun gevechtskracht intact te houden. Nu er weer geld is lijkt de volgorde helaas omgekeerd: men valt terug in de oude reflex om eerst in ijzer en gevechtskracht te investeren, en daarna in de rest. Hiernaast is de context afgelopen decennia ingrijpend veranderd. Collectieve verdediging verdween uit het oog en alle aandacht ging naar *out-of-area operations* zoals Afghanistan. De militaire logistiek nam bedrijfsprincipes over (zoals *just in time*) en processen werden ingericht op efficiëntie. Ook zijn of worden elementen van transport, ondersteuning en andere diensten uitbesteed aan commerciële partijen. Het resultaat is dat de militaire logistiek met zeker 30 procent gekrompen is, en dat Nederland maar net genoeg enablers heeft om één van de drie landmachtbrigades in een Artikel-5-scenario te ondersteunen. Overigens is het in andere landen niet veel beter. Het simpelweg aanschaffen van nieuwe vrachtwagens of *flatbeds* voor het spoor (om pantser te vervoeren) is maar een halve oplossing. Als het chauffeursbestand nu schommelt op een vullingsgraad van 60 procent, dan zal een eenvoudige uitbreiding van materiële capaciteiten de tekorten alleen maar vergroten. Eigenlijk moeten alle *enablement*-beginselen scherp tegen het licht worden gehouden. We kunnen namelijk een heel scala aan lessen uit het conflict in Oekraïne trekken, van de 60 kilometer lange Russische opstopping richting Kyiv, tot het belang van grote voorraden.

Het verbeteren van militaire mobiliteit vereist zowel een aanpassing van hardware als software. Hardware betreft onder meer infrastructuur, zodat bijvoorbeeld bruggen (weer) tanks van minimaal 60 ton kunnen dragen. Veel bruggen in belangrijke corridors



kunnen dat nu niet. Uiteindelijk moet veel civiele infrastructuur nog aangepast worden aan militaire eisen. Ook gaat het over *prepositioning* van munitie en voorraden en het inrichten van logistieke steunpunten. De software betreft het hele pakket aan wet- en regelgeving dat militaire verplaatsingen moet versoepelen. Nog steeds ondervinden militaire konvooien ernstige vertragingen bij grensovergangen, en dan hebben we het nog niet over de regels voor het transport van munitie. Al deze elementen van enablement vereisen een *whole-of-government approach*. Dit is in de praktijk makkelijker gezegd dan gedaan. Zo wordt verwacht dat de defensie-medewerker of militair even een ministerie van Infrastructuur, de haven van Rotterdam of de douane overhaalt om veel geld te investeren, ofwel hun bedrijfsvoering aan te passen, zodat een voor hen abstract militair doel behaald wordt. Nederland heeft hier al wel stappen gemaakt, want zo heeft het kabinet een Nationaal Plan Militaire Mobiliteit aangenomen. Veel andere landen zijn nog niet zover. Dat het Finse ministerie van Defensie maandelijks een vergadering voorziet van andere ministeries om de militaire mobiliteit te verbeteren wil niet zeggen dat andere landen – met vriendelijkere bureaus en een andere dreigingsperceptie – dit ook gemakkelijk kunnen realiseren.

Tot slot moet er veel meer afgestemd worden, zowel op politiek-strategisch als op militair-operationeel niveau. Op politiek niveau is meer NAVO-EU-samenwerking essentieel. De EU heeft immers veel te zeggen op het gebied van regelgeving en beschikt over een grote pot geld, terwijl de NAVO de C2-structuur en de plannen voor collectieve verdediging heeft. Beide organisaties zijn bezig met netwerken van corridors: de EU heeft het TEN-T netwerk, de NAVO het Reinforcement and Sustainment Network (RSN). De vraag is hoe complimentariteit te waarborgen – binnen de afgesproken politieke kaders natuurlijk, anders gaan bepaalde EU- of NAVO-lidstaten steigeren – en hoe doublures te voorkomen. Op operationeel niveau is een vooraanstaande rol weggelegd voor het NAVO-hoofdkwartier Joint Support & Enabling

Command (disclaimer: uw columnist werkt hier). Het JSEC is geen logistiek hoofdkwartier, maar coördineert alle aspecten van enablement, *reinforcement by forces* en *sustainment*. Omdat landen zelf verantwoordelijk zijn voor het verplaatsen van hun eenheden, betreft het vooral veel afstemmen. Als in crisistijd hele divisies en legerkorpsen door het Europese continent zullen haasten, dan is goed overzicht en coördinatie essentieel. Voorbereidingen hiervoor moeten nu plaatsvinden, in vredetijd, om chaos tijdens crisis en conflict te voorkomen.

De onderwerpen militaire mobiliteit en enablement staan al meer dan vijf jaar in de politieke belangstelling. Toch blijkt het lastig om resultaten te laten zien. Enerzijds omdat Defensie niet altijd het gewicht heeft om een *whole-of-government*-benadering in gang te zetten, anderzijds omdat landen niet aan hun afspraken gehouden kunnen worden. Wellicht moeten scherpere maatstaven of graadmeters worden vastgesteld, om zo duidelijk te krijgen waar een extra politiek zetje nodig is om bepaalde *deliverables* te halen. Het is inmiddels wel duidelijk dat het gehele afschrikkings- en verdedigingsbeleid van de NAVO rust op de fundering van enablement. Misschien moeten we maar eens een oefening organiseren waar het oefendoel niet om het gevecht draait, maar om een snelle strategische verplaatsing naar een inzetgebied duizend kilometer verderop. Dus zonder maandenlange voorbereiding. Het is mooi dat de hele krijgsmacht langzaam wordt geheroriënteerd op collectieve verdediging en grootschalig conflict, maar de logistieke keten is nog niet meegegaan. De bezuinigingen op enablers werken nog door en dertig jaar expeditionair optreden heeft geleid tot een verkeerde perceptie over hoe grootschalige operaties ondersteund moeten worden. Mochten onze eenheden straks weer gereed zijn voor grootschalig conflict, dan nog is het de vraag of ze het inzetgebied überhaupt bereiken en daar voldoende ondersteund kunnen worden. Want één ding is zeker: in crisistijd werkt de Magic Move niet. ■