

# Kandahar Airfield

## Niet zo maar een runway

**Kandahar Airfield (KAF) in Zuid-Afghanistan is de grootste vliegbasis van de NAVO en ondersteunt met *airpower* ISAF-operaties in heel Afghanistan. Vanwege de veiligheid en voorzieningen die het biedt is het vliegveld ook een *safe haven* geworden voor tal van andere operationele en logistieke activiteiten. In de praktijk komt er heel wat kijken om een militaire installatie als deze effectief en efficiënt te laten opereren. *Hands-on* ervaring en observaties bij het *Base Command* van KAF (COMKAF) wijzen uit dat er kansen en mogelijkheden liggen voor een toekomstige Nederlandse bijdrage aan soortgelijke missies.**

*Lt-Kol drs. J.L. Voetelink\**

**D**e grootste vliegbasis van de NAVO in Zuid-Afghanistan, *Kandahar Airfield* (KAF), herbergt een enorm arsenaal aan *airpower*. Nederland is jarenlang één van de vijf hoofdgebruikers geweest.<sup>1</sup> Maar KAF is meer dan alleen een vliegveld. Het vliegveld heeft er in de loop der jaren een breed scala aan taken bij gekregen, zowel op operationeel als logistiek gebied. KAF heeft daardoor een stormachtige groei doorgemaakt: het gebied van verantwoordelijkheid is zo groot als de provincie Utrecht en op de basis werken circa dertigduizend mensen.

Als *Chief of Staff* van het *Base Command Kandahar Airfield*, kortweg COMKAF, heb ik van nabij kunnen ervaren wat er nodig is om een militaire installatie als deze effectief en efficiënt te laten opereren. De omvang, diversiteit en complexiteit van het takenpakket is naar mijn mening tot nu toe onderbelicht gebleven. Dit is jammer, want Defensie heeft veel geïnvesteerd in de Nederlandse inzet op KAF en voor haar bijdrage veel lof toegezwaaid gekregen.

In dit artikel ga ik in op het belang van het vliegveld en sta eerst stil bij de kerntaken. Aan de hand van het *mission statement* dat KAF hanteert, namelijk '*to protect, to operate, to support and to develop Kandahar Airfield*', zal ik ingaan op de activiteiten die daarbij horen. In de conclusie onderstreep ik wat het betekent om op een dergelijk vliegveld op de juiste posities vertegenwoordigd te zijn en wat deelname aan ervaring en lessen kan brengen. Ik kijk vooruit en pleit ervoor om ook in de toekomst in dergelijke missies te investeren.

## Kerntaken Kandahar Airfield

Het vliegveld van Kandahar is in de jaren '60 als civiele internationale luchthaven door de VS gebouwd. Tijdens de Russische invasie van Afghanistan (1979), de daarop volgende burgeroorlog en de Amerikaanse interventie in 2001 is veel strijd gevoerd om het vliegveld, waardoor het nagenoeg onbruikbaar raakte. De TLS (*Taliban Last Stand*) met het nog immer zichtbare gat waar een Amerikaanse bom eind 2001 het einde van de Taliban-bezetting inluidde, is een tot de verbeelding sprekende getuige van die gevechten. Inmiddels is KAF weer een volledig operationeel vliegveld dat ook aan de

\* De auteur is Hoofd Kenniscentrum Leidinggeven&Lean, Koninklijke Luchtmacht.

<sup>1</sup> De vijf hoofdgebruikers – de zogeheten *stakeholder nations* – zijn Canada, Frankrijk, Nederland, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten.

hoogste civiele luchtvaartseisen van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO voldoet.<sup>2</sup> Sinds 2006 staat KAF onder NAVO-bevel.

KAF heeft meerdere kerntaken. De eerste en tevens primaire taak is de vliegveldfunctie en die is driedelig: als *Airport of Debarkation* (APOD) faciliteert KAF al het strategisch luchttransport (personeel en materieel) dat in het theater arriveert of daar vandaan vertrekt; verder fungeert KAF als *Deployed Operating Base* (DOB) voor meer dan driehonderd gevechtsvliegtuigen, helikopters en ook UAV's die theater-breed de acties op de grond ondersteunen;<sup>3</sup> en bovendien is KAF voor een groot aantal medegebruikers in de zuidelijke regio de logistieke *Forward Support Base* (FSB).

De tweede kerntaak is die van tactische entiteit, namelijk als *Task Force (TF)* met als opdracht de bescherming van de vliegbasis tegen grond- en raketaanvallen. De derde taak is die van *Garrison*: KAF is de standplaats van diverse nationale en NAVO-hoofdkwartieren.<sup>4</sup> Een heel aparte taak is dat KAF fungeert als 'gastheer' van de *Host Nation*, namelijk 205 *Air Wing* van de Afghaanse Luchtmacht, alsmede de civiele luchthaven *Kandahar International Airport*.<sup>5</sup> De Commandant van KAF, momenteel een brigadegeneraal van de Amerikaanse luchtmacht, is aangewezen als *Senior Airfield Authority* (SAA) en daarmee verantwoordelijk voor het waarborgen van een veilig, efficiënt en effectief opererend vliegveld.

COMKAF heeft een omvang van circa zevenhonderd staf- en uitvoerende functies. Dit functiebestand omvat alle vliegveldoperaties, inclusief de beveiliging van KAF. In de COMKAF-organisatie zijn alle operaties óp het vliegveld en in de directe omgeving van het vliegveld geïntegreerd tot een functioneel en geografisch naadloos aaneengesloten geheel. Hierdoor heeft COMKAF de vrije hand in het vaststellen van het luchtruimgebruik in de wijde omgeving rond het vliegveld. Maar ook bepaalt COMKAF de reactie op grondincidenten in de naaste omgeving van het veld. Zodoende kan hij snel inspelen op elke situatie met potentieel risico

FOTO: AUTEUR



KAF ondersteunt de ISAF-operaties op strategisch en tactisch niveau in heel Afghanistan

voor het uitvoeren van de *mission* en de impact van ongewenste situaties voor het luchtverkeer tot een minimum beperken.

De interne bevelvoering van COMKAF sluit naar boven toe aan op de ISAF en NAVO *Air-Command and Control* (Air-C2) keten, beginnend bij de *ISAF Joint Command/Deputy Chief Of Staff Air* (IJC/DCOS-Air) in Kabul. Deze ononderbroken *air* bevelvoeringsketen is een belangrijk gegeven.<sup>6</sup> Binnen deze C2-keten heerst eenheid van opvatting (*air-minded-ness*), voortkomend uit gemeenschappelijke doctrine alsmede historische en meer recente inzet.<sup>7</sup> COMKAF is een NAVO-organisatie en het gebruik van *Standardization Agreements* (STANAGs) en andere NAVO-voorschriften en procedures is de norm. Hierdoor ontstaat een sterke gelijkgerichtheid in handelen, die zich vertaalt in effectiviteit en doelmatigheid (zoals bijvoor-

2 ICAO: *International Civil Aviation Organization*.

3 Andere vliegvelden in Afghanistan voeren vaak maar één of twee van deze taken uit. *Kabul International Airport* (KAIA) heeft bijvoorbeeld alleen een taak als APOD.

4 De bekendste en grootste zijn wel *Regional Command South* (RC(S)) en de Canadese *Task Force Kandahar* (TFK), maar ook het Nederlandse Contingents Commando (CONTCO) voor Afghanistan was hier gevestigd.

5 COMKAF heeft noch voor de Afghaanse luchtmacht, noch voor de civiele luchthaven enige zeggenschap of verantwoordelijkheid. COMKAF zorgt er alleen voor dat beide gebruik kunnen maken van de start- en landingsbaan.

6 Dit is niet vanzelfsprekend: het vliegveld van Mazar-e-Sharif rapporteert bijvoorbeeld aan RC (North).

7 Luchtmachtstrijdkrachten zijn in de afgelopen decennia in de regel vaak bij hechte multi-nationale (*combined*) operaties ingezet.

beeld interoperabiliteit). Maar ook andere internationale luchtvaartstandaarden, zoals die van de ICAO, dragen bij aan deze gelijkgerichtheid. Op het bredere belang hiervan voor de ISAF-operaties kom ik verderop terug.

## Force Protection

In 1994 viel Kandahar (stad en regio) voor het eerst in handen van de Taliban. Kandahar is sindsdien steeds een belangrijk Taliban-bolwerk gebleven. De blijvend sterke positie van de Taliban is mede in de hand gewerkt door een ontevreden bevolking die aan den lijve de consequenties ondervindt van tribale tegenstellingen, onderlinge strijd tussen lokale machthebbers en de alom aanwezige corruptie. De Afghaanse regering en ISAF hebben er al jaren een zware dobber aan om rust te brengen in deze regio.<sup>8</sup> KAF ligt daar midden in en wordt dan ook dagelijks geconfronteerd met het hele scala aan veiligheidsrisico's dat deze regio kent.

Het statische karakter van het vliegveld, in combinatie met de grote oppervlakte, maakt het als elk ander vliegveld in een oorlogs- of crisisgebied tot een aantrekkelijk doelwit voor aanvallen met raketten en mortieren (zogenoemde *Indirect Fire* (IDF) incidenten). De keren dat KAF daarmee beschoten is, richtten deze projectielen zelden materiële schade aan; maar het zijn een enkele maal toch dodelijke wapens gebleven. Verder kunnen grond-lucht wapens een potentieel gevaar vormen, vooral wanneer vliegtuigen en helikopters zich in de fase van start en landing bevinden. Daarnaast bestaat altijd het risico, dat de *insurgents* zullen

proberen om binnen de omheining van het vliegveld te komen, door een grondaanval of bijvoorbeeld door infiltratie via één van de toegangspoorten.<sup>9</sup> Bovendien ontplooit KAF ook eenheden 'buiten de poort', die – net zoals andere manoeuvre-eenheden – te maken krijgen met bermbommen, beschietingen, 'gewone' schietincidenten, et cetera. De gevaren komen niet alleen van buiten. Ook 'binnen de muren' moet preventief en soms ook correctief opgetreden worden om de basispopulatie te beschermen tegen criminaliteit, ruzies of andere ongewenste gedragingen. Maar ook is COMKAF, net als elke andere vliegveldautoriteit, verantwoordelijk voor de controle van de passagiers die dagelijks op het vliegveld arriveren of van hieruit vertrekken. Kortom, er bestaan veel potentiële risico's waarop de bewaking en beveiliging van KAF, de *Force Protection* (FP), altijd een adequaat antwoord moet hebben. De bewaking en beveiliging van KAF is geënt op de Amerikaanse en NAVO Force Protection doctrine. De doctrine gaat uit van het *Survive-*

*De 'bebouwde kom' van KAF. Rechts-midden de TLS, momenteel het hoofdkwartier van COMKAF*



8 Een uitstekend relaas over de strijd in deze regio is te vinden in Carl Forsbergs *The Taliban's Campaign for Kandahar* ([www.understandingwar.org](http://www.understandingwar.org)).

9 Wat betreft de term *insurgents* volg ik hier de uitleg van toenmalig generaal-majoor M.C. de Kruif in zijn artikel 'Commandant in Kandahar. Ervaringen als Commandant ISAF Regional Command South in Afghanistan', in: *Militaire Spectator* 180 (2011) (1) blz. 6: 'Ik gebruik hier met opzet het woord *insurgency* en (...) *insurgents* en niet de term Taliban, omdat deze laatste een voornamelijk religieuze achtergrond heeft, waarin wordt verwezen naar degenen die zuiver in de (religieuze) leer zijn. Er is dus geen direct verband tussen Taliban en geweld. Daarnaast is het hoogst onzeker of alle geweld tegen Afghanen en ISAF-eenheden door een coherente en strak georganiseerde entiteit wordt geregisseerd, of dat dit geweld vaak in verband staat met andere elementen, zoals de bescherming van de opiumhandel, stammentwisten, onderlinge twisten tussen zogenaamde *warlords* of overige lokale fricties.'

*to-Operate* (STO) concept: de prioriteit ligt bij de beveiliging van de ‘force’ teneinde de operaties uit te kunnen (blijven) uitvoeren.

Het gebied waarbinnen COMKAF voor FP verantwoordelijk is omvat het vliegveld zelf en een groot gebied er omheen. Alle FP-operaties, over het gehele gebied, staan onder centrale leiding en coördinatie van één centrale commandopost: het *Joint Defence Operations Centre* (JDOC). De bewaking en beveiliging van het vliegveld wordt op ‘traditionele’ wijze met ‘posten en patrouilles’ uitgevoerd. Wel zijn uitgebreide versterkingen gebouwd. Met zijn zware hescowallen en hoge en zwaarbewapende wachttorens oogt KAF als een burcht midden in de woestijn. De toegangscontroles zijn een aaneenschakeling van hindernissen en (elektronische) controles om binnendringen of binnensmokkelen van bijvoorbeeld wapens en explosieven onmogelijk te maken. Naast deze klassieke middelen heeft de FP de beschikking over een uitgebreid areaal aan detectie- en waarnemingsmiddelen om tijdige alarmering te garanderen.<sup>10</sup>

Buiten de omheining van het vliegveld – dit is de zogeheten *Ground Defence Area* (GDA) – wordt zowel met gebruik van geweld (kinetisch) als met andere middelen (non-kinetisch) opgetreden. Het kinetische optreden omvat alle soorten van optreden in de context van een *counter-insurgency*. Bij het non-kinetische optreden moet gedacht worden aan ‘CIMIC’-activiteiten, aangeduid met *Influence Operations* (IO). Zo is er het *Hearts & Minds*-fonds, dat verschillende landen, waaronder Nederland, financieren.<sup>11</sup> Binnen de omheining komen de beveiligings- en politietaken voor rekening van de *ISAF Military Police* (IMP). Deze valt ook onder de FP, evenals de *Flight Line Security* (FLS), die de *flight line* beveiligd.

Dagelijks zijn honderden militairen, volcontinu en in hoge staat van paraatheid, in de weer om KAF veilig te houden. En met succes. De afgelopen jaren zijn er slechts sporadisch grondaanvallen geweest, die bovendien steeds op tijd konden worden afgeslagen, waarbij insurgents nooit binnen de omheining zijn geweest. Ook hebben er nog nooit bomaanslagen of zelfmoordaanvallen op het vliegveld zelf plaatsgevonden. Bovenal, het vliegveld heeft nooit hoeven sluiten voor vliegverkeer vanwege de acties van de insurgents.

## Opereren

Met slechts één start-en landingsbaan en circa vijfduizend vliegbewegingen per week is KAF een bijzonder druk vliegveld. Wekelijks verwerkt het vliegveld circa twee miljoen ton aan vracht en vijfduizend passagiers. COMKAF zorgt ervoor dat dat efficiënt en veilig gebeurt. COMKAF ondersteunt en faciliteert alleen ISAF-vliegoperaties.<sup>12</sup> Die ondersteuning is uit te splitsen



FOTO: AUTEUR

- 10 Daarvoor wordt de modernste technologie gebruikt, zoals bijvoorbeeld het *Persistent Ground Surveillance System* (PGGS). Dit middel vindt steeds meer toepassing in Afghanistan en maakt het mogelijk grote gebieden onder waarneming te houden. Voor details zie bijvoorbeeld [www.aviationweek.com](http://www.aviationweek.com) en [www.usjcom.dodlive.mil](http://www.usjcom.dodlive.mil).
- 11 Dit fonds maakt het mogelijk allerlei projecten voor de lokale bevolking te realiseren, zoals het slaan van bronnen, voorlichting over veterinaire zorg, bouw en onderhoud van schooltjes, ondersteuning bij en voorlichting over het onderhoud aan irrigatiesystemen en humanitaire hulp zoals winterkleding en voeding.
- 12 Alleen militaire en civiele vliegtuigen die voor ISAF passagiers en vracht vervoeren mogen gebruik maken van KAF. (Inter)nationale civiele vluchten maken gebruik van de terminal van Kandahar International Airport.

naar vliegvelddiensten en planning. De belangrijkste vliegvelddiensten zijn de lokale luchtverkeersbeveiliging (toren en radar), brandweer, meteo, brandstofvoorziening en vracht- en passagiersafhandeling. Planning omvat *bed down* en het dagelijks vliegprogramma. In de *bed down* wordt de schaarse parkeerruimte (*ramp space*) op KAF verdeeld over de meer dan driehonderd vliegtuigen en helikopters die hier permanent gestationeerd zijn. Daarnaast is er een gestage stroom van *transient* vliegverkeer (passagiers en vracht) dat binnen enkele uren weer vertrokken is; ook deze toestellen moeten in de *bed down* een tijdelijke parkeerplaats hebben. Dit geheel, samen met de diensten die nodig zijn om al die vliegbewegingen te ondersteunen, vloeit samen in het dagelijkse vliegplan. Alle in- en uitgaande vliegbewegingen (*slots*) moeten passen binnen de mogelijkheden van die ene start- en landingsbaan en tegelijkertijd zijn afgestemd op de beschikbaarheid van ramp space en afhandelingscapaciteit. Bovendien stelt elk vliegtuigtype weer andere eisen ten aanzien van de afhandeling.<sup>13</sup> Door het hoge operationele tempo is de behoefte aan slots en ramp space enorm. Het dagelijkse vliegplan is dan ook een ongekende puzzel, zeker wanneer het schema door slecht weer of andere verstoringen ontregeld dreigt te raken. Toch slaagt COMKAF er steeds in in alle behoeften te voorzien. De vliegveldcapaciteit wordt in het vliegprogramma volledig benut, het vliegveld is het hele jaar door 24/7 volgeboekt.

Een belangrijke voorwaarde om die planning te realiseren is prioriteitstelling op basis van COMKAF's eerder aangehaalde kerntaken, namelijk de vliegveldfunctie als APOD- en DOB. Wat betreft de APOD-functie zorgt het vliegplan ervoor dat de stroom van personeel en materieel ter ondersteuning van de ISAF-operaties in heel Afghanistan op gang blijft. Datzelfde geldt voor de DOB-functie, namelijk dat de dagelijkse *Air Tasking Order* (ATO) ter ondersteuning van het gevecht op de grond stipt volgens plan afge-

FOTO: AUTEUR



werkt kan worden. Waarom is de continuïteit van het vliegprogramma zo belangrijk? Afghanistan is geheel door land omsloten, er zijn geen havens of bevaarbare rivieren en alleen in het noorden is een korte bruikbare railverbinding. Kortom, het ontbreekt aan deugdelijke verbinding- en transportinfrastructuur. Alleen door de lucht zijn die hinderissen te overbruggen en zijn de gewenste operationele en logistieke 'effecten' te bewerkstelligen. Denk hierbij op tactisch niveau aan de inzet van *Close Air Support* (CAS), variërend van *show of force* tot daadwerkelijke wapeninzet, en *Surveillance and Reconnaissance* (ISR),<sup>14</sup> Maar ook bevoorrading binnen Afghanistan en MEDEVAC is bijna geheel afhankelijk van tactisch luchttransport (vliegtuigen en helikopters).

Dit geldt ook voor het strategische niveau. De (strategische) aanvoerlijnen over land (*Ground Lines Of Communication* of GLOC's) zijn fragiel, want klein in aantal en van slechte kwaliteit. Dat maakt ze kwetsbaar. Transporten blijken kwetsbaar voor aanvallen door de insurgents en criminele activiteiten. Bovendien hebben die GLOC's alleen onvoldoende capaciteit om in snelle aanvoer van materieel en middelen te voorzien. Strategisch luchttransport is dan ook onmisbaar om voldoende en snelle

13 De afhandeling van een C-5 Galaxy vergt qua tijd en veiligheid nu eenmaal wat anders dan een F-16.

14 Bijvoorbeeld de Nederlandse F-16's uitgerust met *RecceLite* luchtverkenning voor opsporing van geïmproviseerde explosieven (bermbommen).



Coalitiepartners: Amerikaanse militairen gebruiken Nederlandse Chinook-helikopters

aanvoer van personeel en materieel en andere benodigde middelen te garanderen.<sup>15</sup> De operaties van de coalitiepartners kunnen niet zonder de inzet van luchtsteun. De effectiviteit van *airpower*, of het nu gaat om het tactische of het strategische niveau, wordt met name merkbaar bij de efficiënte inzet van die middelen. Dan is het namelijk mogelijk steeds voldoende middelen beschikbaar te hebben om de coalitietroepen langdurig te ondersteunen. Het zal duidelijk zijn dat COMKAF dan ook bijzonder scherp is op de punctuele en efficiënte uitvoering van het vliegprogramma. Het resultaat van het vliegplan is dat COMKAF in staat is de ISAF-missie het hele jaar door te ondersteunen. Vliegoperaties vormen dan ook de kern van COMKAF's missie.

## Ondersteunen

COMKAF's logistieke organisatie verzorgt en faciliteert. COMKAF voert geen vliegtuigonderhoud uit, dat doen de gebruikers zelf. De ondersteuning van de eigen COMKAF-organisatie bestaat uit de geijkte personele en administratieve ondersteuning; daar sta ik verder niet bij stil. De verzorgende functie richt zich voornamelijk op *Real Life Support* (RLS). RLS omvat onder meer voeding, elektriciteitsvoorziening, *utilities* en diensten zoals bewassing en afval-

verwerking. Bovendien is COMKAF verantwoordelijk voor legeringsfaciliteiten (NAVO) en voor hulpdiensten als brandweer en ambulance. Omdat COMKAF geen eigen troepen of middelen heeft om al deze taken zelf uit te voeren, hebben de NAVO en de vijf *stakeholder nations* deze diensten via het *NATO Maintenance and Supply Agency* (NAMSA) uitbesteed.<sup>16</sup> Dit is het zogeheten 'KAF APOD-RLS contract', een voor de NAVO uniek multinational logistiek project. NAMSA zorgt ter plaatse voor de uitvoering van het contract inclusief het technisch, contractueel en financieel management ervan. COMKAF is de afnemer van diensten en stuurt de dagelijkse activiteiten van de *contractors* aan. NAMSA heeft nu meer dan twintig contracten van de meest uiteenlopende aard afgesloten. Haar *contractor workforce* heeft een omvang van meer dan 1.900 personen.<sup>17</sup> Wat levert dat op? Dankzij die contracten worden dagelijks in zeven eetzaal drie tot vier maaltijden voor de hele populatie van KAF verzorgd. Het weekverbruik van gemiddeld 3 miljoen liter drinkbaar en 4,5 miljoen liter niet-drinkbaar water is gegarandeerd, evenals KAF's vuilwater- en afvalverwerking.

De faciliterende rol heeft vooral te maken met de geografische locatie van KAF. Als enige *runway* in de wijde omgeving heeft KAF door de jaren heen als een magneet gewerkt op tal van andere militaire activiteiten. Met name grondgebonden eenheden maken voor hun eigen doeleinden dankbaar gebruik van de robuuste logistieke voorzieningen die eigenlijk bedoeld zijn voor de vliegveldfunctie.<sup>18</sup> Door de toename van het aantal medegebruikers liep ook

15 Wapens en munitie worden door de lucht aangevoerd, evenals veel zwaar materieel. Personeel wordt altijd ingevlogen.

16 Voor een uitgebreid overzicht van de diensten die NAMSA aanbiedt, zie [http://www.namsa.nato.int/Services/op\\_logs\\_e.htm](http://www.namsa.nato.int/Services/op_logs_e.htm) (10 mei 2011).

17 LKol Gerard van Kuijk, 'Het NAMSA-project KAF APOD-RLS', Deel 1 en 2, in: *Militair Logistiek Magazine*, nr 10-4, 2011.

18 De uitbreiding van de Amerikaanse versterkingen in de eerste helft van 2010 met circa twintigduizend troepen liep bijvoorbeeld voornamelijk via KAF. Een groot deel van de nieuwe troepenmacht bleef echter op KAF gestationeerd. Eerder noemde ik al de vele hoofdkwartieren die op KAF zijn gevestigd.

het uit te besteden werk op, waardoor in het kielzog van al deze nieuwe eenheden een stroom van *contractor*-firma's met bij elkaar duizenden werknemers volgden. KAF is hierdoor enorm gegroeid in oppervlakte en inwonertal. Dat had twee consequenties in het bijzonder.

In de eerste plaats zijn omvangrijke logistieke bevoorradingsstromen richting KAF ontstaan. Die logistieke stromen omvatten naast het al eerder genoemde passagiersvervoer vooral bulkgoederen (brandstof en water) en containervervoer (voeding, bouw materiaal, niet-kwetsbaar militair materieel, et cetera); het vervoer verloopt hoofdzakelijk via de GLOC's vanuit Pakistan. Hoewel COMKAF zelf niet verantwoordelijk is voor het op gang houden van die stromen, is KAF wel het eindpunt, dan wel distributiecentrum. COMKAF moet er dus voor zorgen dat die stromen zonder vertraging binnen de omheining van het vliegveld kunnen komen. Vanwege de strenge veiligheidseisen op binnenkomend verkeer is gedetailleerde afstemming tussen de vele leveranciers, transporteurs, de beveiligingsorganisatie op KAF en de 'klanten' op KAF en in de zuidelijke regio van het grootste belang om soepele en veilige ontvangst van die stromen te garanderen. Een kink in de kabel zou al vlug tot tekorten leiden en ongewenste consequenties hebben voor alle operaties in Zuid-Afghanistan. Het zekerstellen van die afstemming is één van de kerntaken van de logistieke afdeling van COMKAF.

In de tweede plaats is een enorme behoefte aan nieuwbouw ontstaan om militairen en contractors te herbergen. De *Base Engineer*, een dienst binnen COMKAF's logistieke staf, ziet erop toe op dat infrastructuurplanning en -realisatie op enigszins beheerste en controleerbare wijze verloopt. Onder meer regelt deze dienst dat op basis van zoning operationele activiteiten

gescheiden blijven van woon/leefgebieden en industriële activiteiten, bijvoorbeeld door bouwactiviteiten in de aanvliegroutes of dichtbij munitieopslag tegen te gaan. Verder zorgt de Base Engineer ervoor dat er veilig gebouwd wordt.<sup>19</sup> Dit soort taken komen bovenop de primaire taak, namelijk de verantwoordelijkheid voor de instandhouding van de vliegveldinfrastructuur (onderhoud en *recovery* als gevolg van schade door aanvallen of ongevallen).

Ondanks alle inspanningen oogt KAF als een goudzoekersstadje. Vooral de rommelige infrastructuur legt de beperkingen van COMKAF's organisatorische capaciteit bloot. Dat is ook niet verwonderlijk. Conform de daarvoor geldende regels is er alleen NAVO-financiering mogelijk voor projecten die direct zijn toe te rekenen aan de vliegveldfunctie. De vele behoeften voortvloeiend uit het omvangrijke medegebruik vallen niet binnen deze financieringsdefinitie. Met een bevolking van circa dertigduizend en een mix van de meest uiteenlopende militaire eenheden en contractors is de druk vanuit de medegebruikers hoog om het vliegveld voor nog tal van andere eigen activiteiten te gebruiken.<sup>20</sup> Het lukt de logistieke staf van COMKAF nog steeds in al die behoeften te voorzien en dat binnen de geschetste prioriteitstelling: de vliegveldfunctie (APOD en DOB) als KAF's primaire taak. Dat is alleen mogelijk doordat de prioriteitstelling geborgd is in COMKAF's verantwoordelijkheid als SAA.

## Ontwikkelen

Tijdens de NAVO-top in Lissabon in november 2010 zijn ook afspraken gemaakt om de verantwoordelijkheid voor de veiligheid in Afghanistan geleidelijk over te dragen aan de Afghaanse autoriteiten. Dit *transition*-proces zal naar verwachting in 2014 voltooid zijn. In samenhang hiermee zijn ook afspraken gemaakt over samenwerking op de langere termijn (2014 en verder) tussen de NAVO en Afghanistan (*enduring partnership*).

Deze ontwikkelingen raken heel Afghanistan, ook KAF. COMKAF heeft deze initiatieven vertaald in een plan – het *KAF Development Plan* (KDP) – om op termijn delen van het vliegveld

19 Aandachtsgebieden: brandveiligheid; bescherming tegen scherfwerking; adequate afvoer van afvalwater; veilige zones in verband met gevaarlijke stoffen, munitie, voorzorgsmaatregelen tegen overlast door regenval, et cetera.

20 Het is opvallend dat in Afghanistan veel vliegvelden tevens als *Garrison* worden gebruikt; er zijn diverse vliegvelden die uitsluitend om deze reden een met KAF vergelijkbare omvang hebben.



FOTO: AUTEUR

Werk aan de winkel voor de Base Engineer: overlast door regenwater op Kandahar Airfield

over te kunnen dragen aan de Afghaanse autoriteiten. Het KDP onderkent voor KAF drie (gecombineerde) functies: als Afghaanse luchtmachtbasis, als basis voor een internationale aanwezigheid voortvloeiend uit het enduring partnership en als internationale civiele luchthaven.

De opbouw en training van een operationele Air Wing met helikopters en transportvliegtuigen is een verantwoordelijkheid voor de VS en de *NATO Training Mission (NTM-A)*. De wijze waarop dit vorm en inhoud krijgt voltrekt zich buiten het gezichtsveld van COMKAF, ik ga daar dan ook niet verder op in.<sup>21</sup> Wel wordt COMKAF betrokken bij de planning van de infrastructuur van de Air Wing waarvoor terreinen binnen de bestaande omvang van het vliegveld aangewezen zijn. De behoefte aan ramp space vereist prioriteitstelling tussen tal van andere gebruikers. COMKAF is dan natuurlijk de eerst aangewezen om daarvoor een oplossing te bedenken.

Hoewel de afspraken van Lissabon over overdracht van de verantwoordelijkheid voor de veiligheid in Afghanistan wat betreft de datum duidelijk zijn, is de invulling van een interna-

tionale aanwezigheid – lees: militaire samenwerking op de langere termijn – dat allerminst. Het KDP gaat veiligheidshalve uit van een blijvende internationale aanwezigheid die flexibel gedimensioneerd moet kunnen worden, rekening houdend met een omvangrijkere Afghaanse Air Wing en zich uitbreidende civiele luchthaven.

De ontwikkeling van de Afghaanse civiele luchtvaartsector vormt een onderdeel van de *Afghanistan National Development Strategy (ANDS)*, ontworpen in 2008 om de economische wederopbouw en ontwikkeling van Afghanistan op gang te brengen. Kandahar is een belangrijk handelscentrum en er liggen in deze regio goede kansen voor agrarische productie. USAID heeft bijvoorbeeld aangetoond dat het opzetten van een complete *value chain* (van verbouw tot export) van fruit tot een winstgevende economische activiteit kan uitgroeien. De civiele luchthaven van Kandahar vormt in die keten een essentiële schakel voor de export naar met name de Golfstaten. Maar ook het vervoer van passagiers, op allerlei trajecten in de

21 Voor een beschrijving van de opbouw van de Afghaanse luchtmacht, zie bijvoorbeeld *Onze Luchtmacht*, nrs. 5-2010 en 5-2011.



omliggende Aziatische regio, neemt gestaag toe. En *last but not least* fungeert het vliegveld als spil in de jaarlijkse pelgrimage naar Mekka.

De ontwikkeling van de Afghaanse luchtvaartsector is primair een Afghaanse verantwoordelijkheid, waarbij ISAF de betrokken autoriteiten – in eerste instantie het ministerie voor Transport en Civiele Luchtvaart – met raad en daad terzijde staat. De inspanningen richten zich op het verbeteren van de luchthaveninfrastructuur en het opleiden en trainen van Afghanen voor essentiële luchthavenfuncties (luchtverkeersleiding, brandweer, onderhoud, managers, meteo). Om een rol van betekenis te kunnen spelen voor de regionale economie is uitbreiding en modernisering van de capaciteit van de civiele luchthaven van Kandahar dringend nodig. Vooralsnog toont de Afghaanse regering echter weinig daadkracht om de ontwikkeling van de civiele luchthaven echt op gang te brengen. COMKAF heeft geen formele

sector te gaan werken. Het salaris van een ambtenaar blijft (ver) achter bij wat zij bijvoorbeeld in het buitenland of als tolk voor de coalitie kunnen verdienen. ISAF beseft het belang om vaart te houden in het transitieproces van de vliegvelden in Afghanistan. ISAF heeft nu concrete opleidingsplannen opgesteld voor de Afghaanse autoriteiten, maar werkt bijvoorbeeld ook mee aan hervorming van het ambtenarenapparaat om werken voor de Afghaanse overheid aantrekkelijk te maken. Voor ISAF zijn de belangen duidelijk: het transitieproces moet slagen, anders is de doelstelling om in 2014 de verantwoordelijkheid voor de veiligheid in het land over te dragen niet haalbaar.

Ik wil ten slotte nog op een aantal andere activiteiten wijzen waarmee COMKAF bijdraagt aan de lokale en regionale economische ontwikkeling. De wekelijkse bazaar en de welbekende *Boardwalk* vormen, naast ontspanning en een mogelijkheid voor de vliegveldpopulatie om een herinnering uit Afghanistan mee naar huis te nemen, lucratieve kansen voor kleine(re) Afghaanse handelaren om wat te verdienen aan de aanwezigheid van de coalitie in hun land. Maar ook worden (bijvoorbeeld door NAMSA) waar mogelijk Afghaanse (sub)contractors ingeschakeld; COMKAF beschikt over een permanente Afghaanse werkploeg, die overigens onder Nederlandse leiding stond. Ook de projecten in de GDA, gefinancierd vanuit het eerder genoemde Hearts & Minds-fonds, dragen bij aan de ontwikkeling van de lokale economie.

## Nederlanders op KAF

Nederland is al sinds 2006 actief op KAF. De Nederlandse aanwezigheid is een direct uitvloeisel van deelname aan RC(S) dat was opgericht om de ISAF-operaties in Zuid-Afghanistan te gaan leiden. Nederland heeft in de afgelopen jaren met verschillende eenheden ruim gebruik gemaakt van de beschikbare voorzieningen en mogelijkheden van KAF. Na beëindiging van de Nederlandse missie in Uruzgan eind 2011 is de Nederlandse aanwezigheid op KAF flink afgenomen. Als laatste verhuisden dit jaar de F-16's van de ATF samen met het CONTCO in het

## De Nederlandse Defensie heeft in professionele zin sterk geprofiteerd van deelname aan COMKAF

opdracht (en dus geen fondsen of CIMIC-experts) om bij de ontwikkeling van de luchthaven te assisteren. COMKAF beschikt natuurlijk wel over veel kennis en expertise om een vliegveld te bedrijven en die stelt zij waar mogelijk beschikbaar om de luchthaven 'te helpen zichzelf te helpen', bijvoorbeeld met advies om diensten en taakuitvoering op de civiele luchthaven te verbeteren of door ondersteuning om elders (financiële) middelen en fondsen te generen.

Corruptie en politieke en tribale tegenstellingen bemoeilijken het transitieproces. Voor KAF betekenen conflicten over landeigendom – dat bepaalt wie de zeggenschap krijgt over de potentiële inkomsten van het vliegveld – tussen ministeries, lokale machthebbers of anderen een rem op de ontwikkeling. Van minstens zo grote invloed is de beperkte beschikbaarheid en bereidwilligheid van goed opgeleide Afghanen om in de civiele luchtvaart-

kader van de geïntegreerde politietrainingsmissie naar Mazar-e-Sharif en Kunduz. Vanaf 2007 leverde Nederland een groot aantal detachementen aan COMKAF.<sup>22</sup> De omvang van de Nederlandse COMKAF-detachementen varieerde tussen de tien à twintig militairen.

van de bevelvoering, operaties en logistiek van *air operations* in internationaal verband. Zij hebben zodoende kennis kunnen nemen van de laatste ontwikkelingen op het gebied van techniek, tactiek, procedures en doctrine van toonaangevende bondgenoten zoals de

FOTO AUTEUR



Nederlandse F-16's waren als onderdeel van de ATF jarenlang gestationeerd op KAF

De twaalf uitgezonden detachementen omvatten militairen vanuit alle Operationele Commando's (OPCO's), waarvan het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) steeds het leeuwendeel leverde; CLSK was ook het formerend OPCO. Hoewel zeker niet het grootste nationale element binnen COMKAF, is Nederland erin geslaagd diverse sleutelfuncties binnen de COMKAF-organisatie te bemachtigen.<sup>23</sup> Het gaat hier te ver om alle functies in detail te beschrijven, maar zonder uitzondering waren het zeer zichtbare functies in het hart van de COMKAF-organisatie, waarbij veel gevraagd werd van *skills* en communicatieve vaardigheden (inclusief beheersing van Engels als spreek- en schrijftaal). De Nederlanders bleken berekend op hun taak en hebben door persoonlijke inzet bij onze NAVO-collega's en bondgenoten veel goodwill gekweekt. Maar ook in professionele zin heeft de Nederlandse Defensie geprofiteerd van deelname aan COMKAF. Een groot aantal collega's heeft ervaring opgedaan met *joint/combined air operations* op een schaal en omvang waarmee zij anders zelden of nooit in aanraking komen. Zij zijn betrokken geweest bij de laatste ontwikkelingen op het gebied

Verenigde Staten en Groot-Brittannië. Die kennis en ervaring brengt de Nederlandse Defensie op organisatie- en individueel niveau op een hoger plan. Het hoeft geen nadere toelichting dat het de Nederlandse Defensie in staat stelt beter voorbereid te zijn op volgende opdrachten en missies.

Er liggen mogelijk nog meer kansen. In eerdere artikelen over het herstel en wederopbouw van de Afghaanse civiele luchtvaart is al eens gewezen op de mogelijkheden en kansen van een brede interdepartementale aanpak.<sup>24</sup> Dergelijke projecten vereisen een multidisciplinaire analyse van de demografische, economische en technische mogelijkheden op

22 In juni 2011 is het laatste Nederlandse COMKAF-detachement teruggekeerd. Tot medio 2012 zal Nederland nog wel de functie van Chef Staf COMKAF blijven vullen.

23 De meest in het oog springende waren die van Chief Of Staff (COS, tevens plaatsvervangend commandant) en de Chief Warrant Officer (vergelijkbaar met de Nederlandse stafadjutant). Maar ook zaten er Nederlanders op functies als de J4 (Chief Logistics) en op belangrijke leidinggevende functies op onderofficiersniveau binnen de staf Force Protection en passagiers- en vrachtafhandeling; de meteorosectie stond onder Nederlandse leiding.

24 R.M.G Dorenbos en J.L Voetelink, 'Nederland en het herstel van de Afghaanse civiele luchtvaartsector' in: *Militaire Spectator* 179 (2010) (4) 180-195 en D.C. van de Bunte, 'Comprehensive Approach bij de wederopbouw van de civiele luchtvaart. Ervaringen uit de praktijk' in: *Militaire Spectator* 180 (2011) (10) 431-443.



Ramp space op KAF voor meer dan driehonderd vliegtuigen en helikopters

regionaal, nationaal (en mogelijk zelfs internationaal) niveau om de verdere ontwikkeling van een civiel vliegveld voor passagiers- en vrachtvervoer te kunnen plannen en realiseren. Binnen Defensie – bij alle OPCO's – en bij andere ministeries is veel kennis en ervaring beschikbaar die aangewend kan worden om een dergelijk project te laten welslagen. Een scenario waarin Nederland kennis (militair en civiel) en – samen met andere sponsors – fondsen inbrengt met als doel de ontwikkeling van een vliegveld in een crisisgebied op langere termijn, is geen onrealistische visie en past binnen de Nederlandse randvoorwaarden voor deelname aan internationale missies.

## Conclusie

In het voorafgaande heb ik het omvangrijke en complexe takenpakket beschreven dat schuilgaat achter het nuchter en overzichtelijk klinkende mission statement van Kandahar Airfield. Ik heb duidelijk gemaakt dat KAF's hoofdtak de vliegveldfunctie is. De inzet van *air-power* vanaf KAF ondersteunt de ISAF-operaties op strategisch en tactisch niveau in heel Afghanistan. Hoewel het vliegveld, vanwege de veiligheid en voorzieningen die het biedt, een *safe haven* is geworden voor tal van andere operationele en logistieke activiteiten, is die ene

runway dé reden van het bestaan van KAF. COMKAF waarborgt de effectiviteit, efficiency en veiligheid van KAF's vliegoperaties. Die garantstelling hangt nauw samen met COMKAF's positie als *Single Airfield Authority*, waarin eenheid van bevelvoering en inspanning besloten ligt.

COMKAF's omvangrijke en complexe takenpakket omvat niet alleen vliegveldoperaties. Zoals beschreven heeft COMKAF in het kader van de ISAF-missie ook belangrijke logistieke verantwoordelijkheden en een aandeel in de opbouw van Afghanistan en het versterken van het gezag van de Afghaanse regering. Nederlands defensiepersoneel heeft jarenlang bijgedragen aan de succesvolle uitvoering van deze veelzijdige missie. Verwijzend naar eerdere ervaringen op dit vlak, zie ik duidelijke kansen voor een bredere – bijvoorbeeld interdepartementale – benadering van missies, waarin 'ontwikkeling' een duidelijke plaats inneemt. Naar de toekomst kijkend bieden missies zoals die van COMKAF, vanwege hun relevantie gekoppeld aan kleinschaligheid, perspectief voor betekenisvolle deelname door Nederland aan bondgenootschappelijke en/of internationale missies binnen het geldende Nederlandse ambitieniveau. ■