

Defensie en de deeleconomie: mensch durf te delen

Een auto hoef je niet te bezitten, als je er maar de beschikking over hebt op het moment dat je hem nodig hebt. De heggen-schaar kun je prima delen met de buurtgenoten, want je scheert de heg niet dagelijks en zeker niet allemaal tegelijk. Een taxibedrijf (Uber) bewijst dat je helemaal geen taxi's hoeft te hebben om toch die dienst aan te kunnen bieden. Het zijn voorbeelden van de deeleconomie. Een trend die onomkeerbaar is en het einde (van de mogelijkheden) is nog lang niet in zicht. Het gaat niet om het bezit, maar om de beschikbaarheid. Dat is de kern van de deeleconomie.

Het delen van duur en schaars materieel, zoals de inzet van tankvliegtuigen, kennen we al langer uit de militaire praktijk

De deeleconomie is de laatste jaren enorm gegroeid en niet meer weg te denken uit onze samenleving. 'Deeleconomie wordt deelmaatschappij' was de kop van een blog in 2014 op *NU.nl*. Dit soort berichten wekt de indruk dat er een nieuwe ontwikkeling gaande is die de wereld grondig zal veranderen. En er verandert inderdaad veel, maar zijn deze ideeën eigenlijk wel zo nieuw als we denken? Als we

150 jaar teruggaan, dan was dat de tijd van de coöperaties. De arbeiders of boeren werden (gedeeld) eigenaar van de meel- of melkfabriek en konden op die manier schaalvoordelen behalen die op individuele basis ondenkbaar waren. Coöperaties zijn er nog steeds (bijvoorbeeld FrieslandCampina), hoewel veel van de socialistische idealen waarop het idee was gebaseerd de tand des tijds niet hebben doorstaan.

En hoe nieuw zijn de gedachten van de deeleconomie eigenlijk voor de krijgsmacht? Totaal niet! Denkbeelden over het delen van duur en schaars materieel kennen we natuurlijk al lang uit de militaire praktijk. Inzet van tankvliegtuigen in bondgenootschappelijk verband en het European Air Transport Command zijn prachtige voorbeelden van de militaire deeleconomie, terwijl dat woord bij aanvang van deze twee laatst genoemde initiatieven echt nog niet bestond. In de *Dikke van Dale*, uitgave 1999, komt het in elk geval nog niet voor. Maar ook het recent afgesloten project Poolen Niet Operationeel Dienstvervoer (PNOD) is natuurlijk een schoolvoorbeeld van de militaire deeleconomie. Is de krijgsmacht hier dan ook een voorloper geweest, zoals op vele gebieden van de logistiek?

Veel ontwikkelingen in de logistiek vonden hun oorsprong in het militaire bedrijf. Militaire operaties waren *triggers* om na te gaan denken hoe grote hoeveelheden mensen en materieel over grote afstanden te transporteren en te blijven bevoorraden als ze eenmaal ver weg van huis en haard hun taken uitvoerden. Hoe staat dat eigenlijk met de deelecono-

mie? Is dat nu ook een ontwikkeling waarin de militairen voorop liepen? Voor zover bekend heeft nog niemand het intellectueel eigendom van de deeleconomie geclaimd, maar de krijgsmacht maakt allicht een goede kans. Het zou een claim kunnen zijn die past

Afgezet tegen de mogelijkheden vallen de resultaten van het concept deeleconomie in militair opzicht toch nog tegen

in een mooie traditie. Denk maar eens aan de ontwikkeling van de Operations Research, die zijn oorsprong kende in de Tweede Wereldoorlog, toen Britse en Amerikaanse ingenieurs de optimale belading (*payload*) berekenden voor de bommenwerpers. Zelfs het internet hebben we te danken aan een ontwikkeling in het militaire domein. Het ARPA-netwerk was een militair netwerk dat in 1969 in de VS werd gebouwd. Zodra de civiele wereld in de gaten kreeg dat deze militaire ontwikkelingen ook buiten de krijgsmacht bruikbaar waren, werden ze daar doorontwikkeld en overvleugden ze de militaire toepassingen al snel.

In internationaal verband zoeken we de verbinding van de deeleconomie al jaren. Vele initiatieven hebben het licht gezien, maar helaas ging dat licht ook vaak weer vroegtijdig uit omdat er onvoldoende *commitment* van de deelnemers was. De NAVO lanceerde in 2012 het SMART Defence Initiative, terwijl het European Defence Agency het concept van Pooling and Sharing al sinds 2010 verkondigt.

Allemaal mooie initiatieven, maar de opbrengsten waren toch vaak minder veelbelovend dan de slotcommuniqués van de bijeenkomsten, waar de initiatieven werden bekrachtigd, deden vermoeden.

Ook bilateraal ontwikkelde Nederland vele initiatieven met landen als België, Duitsland, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk. Maar als we de resultaten afzetten tegen de mogelijkheden die er zijn als we het concept van de huidige deeleconomie volledig en echt zouden doorzetten, dan gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat de resultaten niet overhouden. Een eerste vereiste voor een goedwerkende deeleconomie is een open (Europese) defensiemarkt. Maar hoe lang wordt daar al niet over gepraat zonder dat er echte resultaten zijn bereikt? Defensie-economieën zijn nog altijd nationale economieën en tussen de landen liggen nog enorme barrières, alle goede voornemens ten spijt. Niet het bezit, maar de beschikbaarheid is van belang. Hoe zou het gegaan zijn als de Patriots gedeeld bezit waren geweest van bijvoorbeeld de Noorse, Belgische, Duitse en Nederlandse krijgsmacht? Voor de voortzetting van de missie hadden we dan in elk geval een aantal alternatieven gehad.

Hoewel de ideeën van de deeleconomie goed passen in de militaire organisatie, is er voorlopig zowel nationaal als internationaal nog lang geen sprake van een militaire deeleconomie. Met de mond wordt het zeker beleden, maar in daden valt er nog veel te winnen. Een beetje meer daadkracht en lef zouden niet misstaan. 'Mensch, durf te leven', dichtte Dirk Witte in 1917, een lied waarin hij de mensheid opriep meer van het leven te genieten. Naar analogie van Dirk Witte, bijna honderd jaar later, zouden de krijgsmachten van Europa deze oproep licht geparafraseerd ter harte moeten nemen: 'Mensch, durf te delen'. ■