

Andere tijden (...) andere krijgsmacht III

'Elk voordeel hep z'n nadeel!'

Opmerkingen zoals 'er is geen strategische visie over de toekomst van Defensie', zijn regelmatig te lezen en te beluisteren. Dergelijke opmerkingen komen voort uit onduidelijkheid over de strategische visie die ten grondslag ligt, of zou moeten liggen, aan de wijze waarop in Nederland de defensieorganisatie vorm wordt gegeven.

Hiaat

De vaak dominante plaats die de financiële positie van Nederland inneemt bij het maken van strategische keuzes, verraadt vaak de geringe belangstelling van de Nederlandse bevolking (of liever: van haar parlementaire vertegenwoordigers) voor de krijgsmacht. Edoch, de suggestie dat het denken bij Defensie *nog steeds een beetje langs oude lijnen* loopt kun je niet alleen baseren op de constatering dat er (nog) geen *ingrijpende en op het eerste gezicht misschien zelfs bizarre maatregelen* zijn genomen. Dat geldt in het bijzonder als die suggestie wordt gedaan door een vlag- en opperofficier (beiden b.d.), die zich bovendien op die status nadrukkelijk laten voorstaan. Met andere woorden, op dat niveau mag je een gedegen, goed onderbouwd, alternatief verwachten voor hetgeen *de afzonderlijke krijgsmachtdelen, het ministerie en 'de politiek'* na de Koude Oorlog aan strategische visie hebben ontwikkeld.

Het poneren van een 'leuk idee', of het onder de aandacht brengen, of – beter gezegd – het aanrijzen van één enkel

alternatief voldoet niet aan die norm. Enkel wanneer de auteurs hebben beoogd een kennelijk hiaat in het denken bij Defensie op te vullen, zou een dergelijke benadering optioneel zijn. In dat geval moet zo'n hiaat ook daadwerkelijk bestaan, en moeten de auteurs dat aannemelijk kunnen maken. Daarvan blijkt geen sprake.

Expeditionair!

Het is mogelijk dat de beweegredenen die de schrijvers hebben aangezet tot het uitspreken van hun mening, door het ministerie van Defensie niet zijn onderkend. Edoch, ook binnen het ministerie van Defensie werd al snel na 'de val van de Muur' geconstateerd dat de dreiging snel veranderde en dat bezuinigingen onontkoombaar waren. Ondanks die bezuinigingen heeft het sindsdien niet ontbroken aan de Nederlandse bereidheid om – mede voor het behoud van haar invloed op internationale diplomatiek vlak – delen van de krijgsmacht in het buitenland in te zetten.

De conclusie dat daartoe een expeditionair ingestelde krijgsmacht nodig is, werd ook op het ministerie getrokken. De consequenties van zo'n verschuiving voor de logistieke ondersteuning leidde tot menig (internationale) discussie. Met name (het gebrek aan) strategische transportcapaciteit heeft in de afgelopen jaren geleid tot diverse (internationale) initiatieven. Zelfs aan de optie om de Nederlandse krijgsmacht uit te breiden met vliegdekschepen is binnen het ministerie wel degelijk serieus aandacht besteed. Dat gebeurde zorgvuldig en niet op *geamuseerde toon* zoals in een niet nader genoemd ochtendblad zou hebben gestaan, aldus de auteur in hun naschrift. De schrijvers hadden moeten weten dat *een verantwoorde planning het resultaat is van het zorgvuldig afwegen van meerdere planopties*.

Bij die afweging heeft het nut van het vliegdekschipconcept nooit ter discussie gestaan. Het feit alleen al dat het machtigste land ter wereld zijn marine voor een groot deel heeft georganiseerd rondom het concept van 'carrier battle group' geeft aan dat het concept op zichzelf van groot strategisch belang is.² De vraag waarvoor defensieplanners worden gesteld is of het

– alles afwegende – de beste optie is binnen de Nederlandse context. Die vraag heeft men tot nu toe op 'het Plein' en bij de krijgsmachtdeelstaven ontkennend moeten beantwoorden. Niet omdat de argumenten van de schrijvers onbekend waren, of bewust niet in overweging zijn genomen. Wel omdat er ook tegenargumenten bestaan.

Aantallen MPC's en kosten

Het is met name op het gebied van het afwegen van voor- en tegenargumenten dat het artikel van commandeur Kok en commodore Schwencke ernstig tekortschiet. Zij stellen zelfs dat tegen hun *wenkend perspectief* nauwelijks fundamenteel bezwaar kan worden gemaakt. Mogelijk daarom doen ze wat bagatelliserend over de bezwaren die *er toch zullen komen*. Het enige potentiële bezwaar, dat zij behandelen (de kosten), wordt door hen voorts gekwalificeerd als *succesvolle 'project-killer' die al zo vaak bij defensieprojecten in stelling is gebracht*.

Als lezer raak je dan al snel geneigd te denken dat de schrijvers vinden dat je je over geld niet al te druk moet maken. Dat zou goed uitkomen, want de bedragen die door de schrijvers worden genoemd voor het aanschaffen van een *tweetal* vliegdekschepen ('multi-purpose carriers', MPC) wijken aanzienlijk af van hetgeen door andere landen aan dergelijke schepen wordt besteed.³ Hoe zit het met het benodigde aantal MPC's (of MPC-groepen)? Is twee voldoende? De schrijvers sluiten nu al niet uit dat er in de toekomst behoefte aan meer dan twee van deze schepen gaat ontstaan.

Kennen de schrijvers wellicht de Brits-Franse onderhandelingen over de operationele afstemming van de inzet van hun (uiteindelijk) vier vliegdekschepen? Met het aantal van 'vier' weten zij zeker te stellen dat er steeds één beschikbaar is.⁴ Daarbij hebben we het nog niet over de bijkomende kosten, zoals voor het personeel. Ter vergelijking: de Britse HMS Invincible (20.600 ton, 205 meter lang en 35 meter breed) heeft een bemanning van ruim 700 koppen, exclusief ruim 350 voor 14 (!) vliegtuigen (maximale capaciteit 20 vliegtuigen)⁵ en exclusief extra benodigd walpersoneel voor onderhoud, et cetera.

¹ Uitspraak: Johan Cruijff.

² Anders overigens dan de schrijvers suggereert komt dat niet omdat het een ideaal alternatief is voor op het land gestationeerde vliegtuigen. Vanuit zee en vanaf land opererende vliegtuigen vormen elkaars complement, niet elkaars vervanging.

³ Volgens Janes Defence Weekly (JDW) worden de kosten van de twee voorziene Britse vliegdekschepen geraamd op £ 2,8 miljard (dus zo'n 4,5 miljard euro).

⁴ JDW, 12 feb. 2003, blz. 3.

Inderdaad, geld mag niet de enige drijfveer zijn. Voorop moet staan wat het intrinsieke belang is van het veranderen van de organisatie en uitrusting van onze gehele krijgsmacht. Dus wat zijn de politieke redenen, het maatschappelijk belang en de operationele winst (of noodzaak)?

Politieke invalshoek

Vanuit de politieke invalshoek gaat het voorstel van de schrijvers in ieder geval in tegen het beleid om (bij expeditionaire operaties) uitsluitend in internationaal (bondgenootschappelijk) verband op te treden. Zij onderkennen zelf ook die internationale inkadering als ze stellen dat ons land voor wat betreft de defensieaangelegenheden met handen en voeten [is] gebonden aan talloze internationale verdragen en afspraken. Desondanks is hun stelling dat bondgenoten lang niet altijd in staat, of – om bijvoorbeeld politieke redenen – bereid zijn om de benodigde transportsteun te leveren.

Feitelijk baseren zij het merendeel van hun betoog op deze aanname. Voor wat betreft het 'in staat zijn' steun te verlenen valt op te merken dat, zoals gezegd, strategische transportcapaciteit ook bij de bondgenoten inderdaad een punt van zorg is. Maar, zoals ik later zal betogen, je koopt toch geen vliegkampschip als je met een transportschip kunt volstaan. Er doet zich dus alleen een probleem voor als sprake zou zijn van gebrek aan bereidheid. Maar is het niet zo dat, bij gebrek aan bereidheid tot het leveren van capaciteit binnen een coalitie, moet worden geconcludeerd dat een operatie geen draagvlak heeft? Moet Nederland dan in zijn eentje verder? Waar halen we in dat geval de andere faciliteiten vandaan, met name de zogenaamde 'force-multipliers', zoals tankers, air-C² enzovoort?

⁵ De schrijvers spreken over een MPC van 25-30.000 ton, 32 meter breed en 25 vliegtuigen en helikopters.

⁶ Te vaak wordt, zoals de schrijvers doen, 'jointness' verward met 'samenwerking' of 'paars'. 'Integratie' van krijgsmachtdelen is daarnaast van geheel andere orde en wordt – hun 'schets van een andere krijgsmacht' lezend – ook niet door de schrijvers voorgestaan.

Transport gevraagd

Voor de volledigheid zij gesteld dat gebrek aan *sea-based airpower* niet blijkt uit de behoefte die in internationaal verband wordt gesteld. De NAVO *Defence Planning Questionnaire* (DPQ) rept niet over vliegdekschepen, wel over strategisch (zee-)transport. Ook het door de schrijvers aangehaalde *Prague Capability Commitment* (PCC) rept met geen woord over zoiets als MPC-groepen. Landen die zich – gegeven hun strategische overwegingen – de luxe (of de last) van een vliegdekschip willen veroorloven, hebben kennelijk al in de bestaande behoefte voorzien. Dus daar zit het probleem in ieder geval niet. Een klein land zoals Nederland, met een beperkt budget, moet zich dus afvragen wat zijn relatief kleine, lichte, zij het gemakkelijk te verplaatsen MPC-groep wezenlijk toevoegt.

Aan de politieke wens tot meer *jointness* doet het voorstel van de schrijvers inderdaad recht. Het valt niet te ontkennen dat er op dat vlak nog het een en ander is te verbeteren. Maar is het echt zo dramatisch én is de aanschaf van vliegdekschepen de voor de hand liggende oplossing? Ook op het gebied van samenwerking (ook in internationale verband) zijn vele, positieve ontwikkelingen gaande.

Op het operationele niveau (daar waar overigens de uitdrukking *joint* op zijn plaats is⁶) is *jointness* al geruime tijd een feit. Het separaat opereren van zee-, land- en luchtcomponenten is inmiddels bij het moderne militaire optreden ondenkbaar geworden. Dit is bepaald geen *incidenteel succes*, zoals de schrijvers stellen. In dat kader is het overigens opmerkelijk dat de schrijvers een van de meest pregnante voorbeelden van operationele samenwerking binnen de Nederlandse krijgsmacht (de samenvoeging van – op zichzelf staande – lucht- en landelementen binnen één Air Manoeuvre Brigade) ongedaan willen maken door de helikopters weg te halen bij de luchtcomponent en onder te brengen bij de landcomponent.

Maatschappelijk belang?

Het maatschappelijk argument dat de schrijvers naar voren brengen – veiligheid, geluidsoverlast en de groeiende behoefte aan ruimte voor woningbouw en

recreatie – is ook mager te noemen. Het is evident dat vliegveiligheid een punt van aandacht is. Juist daarom wordt hieraan zoveel zorg besteed.

Het is ook waar dat een opgeheven vliegbasis ruimte biedt. Dat geldt evenwel ook voor kazernes, oefenterreinen en marine-etablisementen. Qua ruimtebeslag ontlopen die elkaar niet zo veel. Bovendien blijkt uit het artikel niet dat deze *overlast* wordt opgeheven; het wordt beperkt. Als de overige eenheden van de luchtcomponent ongemoeid blijven (luchttransport, tankercapaciteit, helikopters en geleide wapens worden immers niet opgeheven), dan is de maximale winst twee vliegbases.

De redenering van de schrijvers volgend, blijft het risico van *einde oefening voor het vliegende deel van de luchtmacht* (als ook voor de overige delen van de krijgsmacht) bestaan tot alle militaire terreinen zijn teruggegeven aan het volk tenzij we de Nederlandse bevolking weten duidelijk te maken waartoe de belasting (geluidsoverlast, ruimtebeslag, et cetera) dient.

Operationele noodzaak?

Centraal in deze discussie moet staan: de 'operationele noodzaak'. De onderbouwing van deze operationele noodzaak is bepalend voor de belasting waarmee samenleving kan en mag worden geconfronteerd. Ook de confrontatie van (de medewerkers) een organisatie als de krijgsmacht met een dergelijke rigoureuze koersverandering noopt tot een realistische weloverwogen onderbouwing.

Niet te ontkennen valt immers dat uitvoering van het voortstel van de auteurs leidt tot een geheel andere landcomponent. Enkel eenheden met nut voor humanitaire operaties (Genie, Geneeskundige Dienst, Intendance en NBC) en wat lichte (pantser-)infanterie (in ieder geval licht genoeg om op het vliegdekschip te worden ondergebracht) is wat van de huidige landmacht zou resteren. Ook is sprake van een wezenlijk aangepaste (en aangetaste) luchtcomponent, waarmee geen recht wordt gedaan aan de immer aanwezige belangstelling voor de inzet van het luchtwapen.

In contrast hiermee zal de zeecomponent, gelet op de capaciteit die nodig is om een

volwaardig beveiligde MPC-groep te kunnen garanderen, (in omvang) eerder toedan afnemen. Immers, ook al is de MPC klein, de benodigde beveiliging zal die van een groter vliegdekschip nauwelijks ontlopen.⁷

Tevens kan aan de hand van het artikel worden geconstateerd dat de eerder gepresenteerde plannen voor een verschuiving van 'blue' water naar 'brown' (of 'shallow') water operations, alsook realisatie van Theatre Missile Defence (TMD), niet als taken voor de nieuwe zecomponent worden voorzien. Ter aanvulling, de verschuiving naar ondersteuning van landoperaties is voortgekomen uit 'nieuw' strategisch denken, na de Koude Oorlog. Dit bewijst dat het Nederlandse militaire denkkader inmiddels wel degelijk wordt bepaald door andere factoren dan *de massieve, min of meer statische verdediging van de Noord-Duitse laagvlakte*.

Discutabele winst

Wanneer je zo veel overhoop haalt, wanneer je zo'n drastische omschakeling voorstelt, met consequenties tot ver in de eeuw, dan is aan de orde welke operationele (of logistieke) winst valt te behalen. De schrijvers noemen twee winstpunten. Zij suggereren dat een *varende startbaan* de ultieme oplossing is voor het kunnen bereiken van verre, moeilijk toegankelijke gebieden. Die suggestie gaat aan een aantal zaken voorbij.

Ten eerste blijkt in de praktijk dat de *voor ons onmisbare vliegbases* – maar ook andere militaire steunpunten niet zo dun bezaaid zijn als de schrijvers beweren. Ten tweede vormt, dankzij – ook door de schrijvers hooggewaardeerde – tankercapaciteit, de afstand tussen vliegbasis en doelgebied steeds minder een probleem. Het vinden van een geschikte start- en landingsplaats voor vliegtuigen (desnoods op wat grotere afstand) wordt dus steeds eenvoudiger.

Het probleem van overvliegvergunningen wordt uitsluitend opgelost met vliegdekschepen voorzover het operatiegebied aan

zee ligt. Het *probleem* Djibouti zou daarmee inderdaad zijn opgelost, maar Afghanistan ligt niet aan zee!

Voorts vormt, in hun ogen, het vliegdekschip de ideale oplossing voor het strategisch transport van eenheden die humanitaire hulp gaan verlenen. Natuurlijk is dat mogelijk en als je toch over zo'n schip beschikt – én er echt geen urgente inzet van het vliegdekschip is voorzien – kun je dat overwegen. Maar of het nu zo'n goed idee is om een faciliteit met zo veel 'dedicated' capaciteit voor het opereren met (jacht)vliegtuigen planmatig te gebruiken voor 'simpel' transport, valt te betwijfelen.

Doelmatigheid lijkt ook niet de kritieke toets te zijn geweest wanneer een vliegdekschip uitsluitend als commandofaciliteit gedurende een gehele operatie voor de kust wordt gelegd? De schrijvers geven, nota bene, aan dat voor een dergelijke operatie de JSF's tijdelijk (!) plaats moeten maken voor rampenbestrijdingsmateriaal. Het valt toch nauwelijks te ontkennen dat hier in feite sprake is van weinig doelmatige en 'oneigenlijk' aanpak.

Operationele nadelen

Tegenover de in het artikel genoemde *voordelen* staan nadelen, welke door de auteurs onvoldoende of zelfs niet zijn gewogen. Een van de operationele nadelen van de 'Short Take Off and Vertical Landing' (STOVL) (F-35B) versie, die de schrijvers willen aanschaffen, is dat deze een kleiner bereik heeft dan de 'Conventional Take Off and Landing' (CTOL) versie van de JSF (F-35A), welke de voorkeur geniet van de KLu. Door de aanschaf van de STOL-versie wordt *omvliegproblematiek* juist versterkt.

Mogelijk nog belangrijker is dat de conventionele versie, na te hebben bijgetankt boven veilig gebied, verder in het operatiegebied kan doordringen. Ook het draagvermogen (payload) van een STOVL-versie – de mee te voeren wapenlast – is minder dan van de CTOL-versie. De operationele capaciteit van een STOVL-versie is dus beduidend geringer dan van een CTOL-versie.

Een ander punt dat in het plan van de auteurs volledig onderbelicht blijft, zijn

consequenties van het verwerven van zowel STOVL- als de CTOL-versie. Op basis van de uiterlijke congruentie van de vliegtuigtypen zou een leek het vermoeden kunnen hebben dat het vliegen en onderhouden van deze twee verschillende versies evenzo grote overeenkomsten zal vertonen. Niets is evenwel minder waar. Het vliegen en onderhouden van CTOL- en STOVL-versies vraagt specifieke vaardigheden. Een dergelijk gecombineerde luchtvloot zou tot gevolg hebben dat de inrichting en organisatie van opleiding, training en onderhoud moet worden gedupliceerd, hetgeen aanzienlijke kosten met zich meebrengt.

De balans

Al met al is het moeilijk in te zien dat de voordelen van de aanschaf van een vliegdekschip opwegen tegen de nadelen. Dat was eerder al door de Nederlandse defensieplanners geconcludeerd; door henzelf, dus zonder Clausewitz.

Het artikel van de commandeur en de commodore heeft geen argumenten aangedragen die zouden kunnen leiden tot een andere conclusie. Hun wens dat het onderwerp, naar aanleiding van hun artikel, serieuzer en breder aandacht zal krijgen dan het tot nu toe heeft gehad, zal daarom – zo valt te vrezen – niet in vervulling gaan.

Lt-kol J.P.A. DE JONGH, docent aan de vakgroep Militaire Operationele Wetenschappen (KMA)

US Army Transformation en de KLu

Met interesse hebben wij kennis genomen van het artikel over de modernisatie die de US Army voor ogen ziet.¹ Verantwoordelijk voor de KLu Airpower Doctrine en het uitdragen daarvan, vinden wij de ontwikkelingen die onze belangrijkste militaire partner voor ogen heeft van belang voor de ontwikkelingen van de Nederlandse defensie in het algemeen en voor

⁷ Om de indruk te bepalen, een Amerikaanse 'Carrier Battle Group' heeft veertien begeleidende schepen!

¹ M.C. de Kruif en N.J.E. van der Zee. In: MS 2003 (3) jrg. 172.