UNIVERSITY OF AMSTERDAM

UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Zonder vrijheid geen Westen: De lessen van Mackinder

Marácz, L.

Publication date
2021
Document Version
Final published version
Published in
Armex

Link to publication

Citation for published version (APA):
Marácz, L. (2021). Zonder vrijheid geen Westen: De lessen van Mackinder. *Armex*, *105*(2), 8-9.

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:09 Nov 2026

ONAFHANKELIJK DEFENSIEMAGAZINE
UITGAVE VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSE VERENIGING ‘ONS LEGER’

ARMEX

Meer dan 100 jaar op de bres voor de krijgsmacht

Scania Gryphus stroomt in bij de krijgsmacht
De Britse krijgsmacht na de Brexit
Zonder vrijheid geen Westen

105e jaargang mei 2021 | nummer 2

Defensienieuws

Kolonel b.d. drs. A.E. de Rooij

USAF ontvangt het eerste Wolverine lichte aanvalsvliegtuig

Op 17 februari van dit jaar berichtte de US Air Force (USAF) dat het de eerste AT-6E Wolverine lichte aanvalsvliegtuigen van de firma Textron in dienst had genomen. De AT-6E Wolverine is een eenmotorige tweezitter voorzien van een turboprop met een vermogen van 1.600 pk. Het betreft het eerste exemplaar van twee AT-6E Wolverines en twee A-29 Super Tucano's, die de USAF begin 2020 heeft besteld voor de verdere uitvoering van het zogenaamde Light Attack Experiment, dat in 2017 is gestart. De AT-6E is een verdere ontwikkeling van de aanvalsversie (AT-6) van het T-6 Texan trainingsvliegtuig dat op zijn beurt een ontwikkeling is van de Pilatus PC-9. De AT-6E is uitgerust met satellietcommunicatie en andere specifieke apparatuur, waarover de USAF verder niets heeft onthuld.
Volgens de fabrikant kunnen toestellen van de AT-6 serie maximaal twee derde van de geluidssnelheid behalen en heeft het toestel met vier externe tanks een bereik van 3195 km. Het toestel heeft in totaal zeven externe ophangpunten voor bewapening of brandstoftanks. Het leeggewicht is ruim 2.600 kg. Het maximale gewicht voor starts en landingen is ruim 4.500 kg.

Bronnen Janes, Wikipedia, Textron

Het AT-6 Wolverine lichte aanvalsvliegtuig. Foto, Flickr, Peter + Vicky + James

Een pantserinfanteriegroep uitgerust met IdZ-ES voor hun Puma infanteriegevechtsvoertuig. Foto: Bundeswehr

Eerste prototype KF-X gevechtsvliegtuig dit voorjaar gereed

Op 1 maart kondigde een woordvoerder van de verwervingsorganisatie van de Zuid-Koreaanse strijdkrachten aan dat het eerste prototype van het 'Korean Fighter eXperimental' (KF-X) gevechtsvliegtuig bijna gereed was en dit voorjaar nog de hangar zal verlaten. De eerste vlucht van het toestel staat gepland in 2022.
Het KF-X project is een gezamenlijke onderneming van de Zuid-Koreaanse (80%) en de Indonesische luchtmacht (20%). Er bestaan echter twijfels of Indonesië aan het project zal blijven deelnemen. Het Koreaanse deel van het ruim 6,5 miljard euro kostende project is bedoeld om de Zuid-Koreaanse luchtmacht te voorzien van een vervanger voor de F-4D/E Phantom II en de F-5E/F Tiger II gevechtsvliegtuigen. De ontwikkeling van de KF-X is gestart in 2015 en naar verwachting zal het project in 2026 kunnen worden afgerond. Volgens de huidige plannen zal de Zuid-Koreaanse luchtmacht dan in 2028 kunnen beschikken over veertig exemplaren van de KF-X en tot 2032 zullen nog eens tachtig vliegtuigen worden aangeschaft.
Het toestel heeft betere *stealth*-capaciteiten dan een gevechtstoestel van de vierde generatie, maar heeft geen intern wapenruim, zoals toestellen van de vijfde generatie.

Bronnen: Janes, Wikipedia

Das System Panzergrenadier

Het 'System Panzergrenadier' van de Duitse Bundeswehr heeft onlangs een belangrijke mijlpaal bereikt. Op 18 maart jl. verklaarde de Inspekteur des Heeres, luitenant-generaal Alfons Mais het systeem operationeel gereed. Hij gaf daarbij de aanbeveling in 2023 de infanteristen van de Very High Readiness Joint Task Force (VJTF), die dan door de Bundeswehr wordt geleverd, uit te rusten met het nieuwe systeem.
In de kern bestaat het System Panzergrenadier uit een opgewaardeerde versie van het Puma infanteriegevechtsvoertuig en de VJTF 2023 versie van het project Infanteristen der Zukunft – Erweitertes System (IdZ-ES), dat is ontwikkeld door Rheinmetall. Het systeem werd in februari van dit jaar onderworpen aan een drie weken durende laatste test op het oefenterrein Bergen-Hohne en slaagde hiervoor met vlag en wimpel.
In het System Panzergrenadier worden de digitale middelen van een gevechtsvoertuig gekoppeld aan infanteristen die allen zijn voorzien van digitale communicatiemiddelen. Dit geeft een tweetal voordelen. Op de eerste plaats hebben alle militairen van een eenheid, of ze zich nu in het voertuig bevinden of zijn uitgestegen, toegang tot dezelfde informatie en ten tweede kunnen ze hun data met grote precisie en snelheid delen met anderen.
Voor de VJTF 2023 zullen 41 Puma-voertuigen worden opgewaardeerd en zijn tien pelotonssets van het IdZ-ES beschikbaar.

Bronnen: Bundeswehr, Army Recognition

Een model van het KF-X gevechtsvliegtuig.
Afbeelding: Wikimedia Commons, Alvis Cyrille Jiyong Jang

Op de Korrel

Zo transparant en open als een schildpad

Kolonel b.d. drs. A.E. de Rooij

In deze column wil ik u om te beginnen een half jaar mee terug nemen in de tijd. Vorig najaar verscheen de Defensievisie 2035. Hierin geeft de minister haar visie op hoe Defensie de komende vijftien jaar weer moet uitgroeien tot een solide en betrouwbare organisatie die in staat is de grondwettelijke taken uit te voeren. Daartoe geeft de Defensievisie aan hoe we dit op de diverse operationele terreinen kunnen bereiken en hoeveel geld hiervoor nodig is. De visie stelt, terecht, echter ook dat het hiervoor nodig is dat de band tussen krijgsmacht en samenleving wordt verbeterd. Een aantal citaten: "We blijven stappen zetten om nog transparanter en ontspannen om te gaan met de buitenwereld en zijn ook zichtbaarder." "We blijven stappen zetten om nog transparanter te zijn in onze informatievoorziening aan het parlement en het publiek." "Defensie kent een relatief gesloten cultuur. Maar geslotenheid past niet in de huidige tijd." "[M]eer openheid [is] noodzakelijk om draagvlak te houden."

Tot zover de theorie. Nu de praktijk.
Op 13 april verscheen een rapport van de Algemene Rekenkamer met de titel 'Uit het vizier'. In dit rapport stonden de resultaten van een onderzoek naar hoe Defensie was omgegaan met de in 2011 opgelegde bezuinigingen. (Het rapport kunt u vinden op de website van de Rekenkamer). De conclusies van de Rekenkamer waren niet mals. De opgelegde bezuinigingen zijn bij lange na niet gehaald en moesten worden bereikt door elders in de organisatie te bezuinigen. Bovendien was de administratie van het departement een chaos en was de besluitvorming niet transparant, ook niet richting de Kamer. Diverse media noemden het rapport vernietigend. In een interview in Trouw zei de president van de Algemene Rekenkamer, die zelf aangeeft dat het nooit zijn intentie is om anderen te veroordelen, dat hij daar dit keer niet om heen kon. Het rapport noemt bijvoorbeeld de besluitvorming rondom de afgeblazen verhuizing van de mariniers naar Vlissingen ontluisterend.

Hoe is Defensie hier mee omgegaan? Was men transparant en stond men open voor de kritiek?
De eerste reactie geeft de minister in het rapport zelf. De Rekenkamer geeft de betrokken bewindslieden in elk rapport de ruimte om te reageren. De Rekenkamer trekt zeven lessen in het rapport. Hiervan worden er vier door de minister genuanceerd. Ze onderschrijft de lessen, maar stelt daarenboven dat Defensie de laatste jaren al grote stappen in de goede richting heeft gezet – hoe vaak hebben we zoiets de laatste jaren niet gelezen als er kritiek was op Defensie? Een vijfde les wordt verworpen en de twee laatste lessen, over de chaotische informatiehuishouding en de niet transparante besluitvorming, worden onderschreven. Al met al een enigszins terughoudende en niet echt positieve reactie.

Op dezelfde dag dat de Rekenkamer het rapport publiceert, geeft Defensie een persbericht uit. De titel ervan doet de wenkbrauwen fronsen: "Defensie verbetert informatiehuishouding en transparantie". De ernstige kritiek van de Rekenkamer wordt slechts zijdelings genoemd in iets meer dan vijftig woorden. De kern van het persbericht gaat over een *task force* die is opgericht om datgene te doen dat in de titel staat vermeld. Dit zijn slechts de twee van de zeven lessen uit het rapport en 'toevallig' de twee waar de minister het mee eens is.

Dan volgt als klap op de vuurpijl op vrijdag 16 april een artikel in de Defensiekrant. Het is een interview met de Hoofddirecteur Financiën en Control (HDFC), Ellen Bien. Plotseling heeft de Rekenkamer nog maar op één punt gelijk, de informatiehuishouding. Aan de transparantie van de besluitvorming worden in het interview geen worden vuil gemaakt. Het interview begint met te stellen dat de Rekenkamer heeft geconcludeerd dat de bezuinigingen zijn gehaald en dat het financieel beheer op orde is. Over wat de consequenties waren van het alternatief invullen door Defensie van de bezuinigingen (o.a. 'pang, pang'), wordt met geen woord gerept. Verder komt het interview er in mijn beleving op neer dat de Rekenkamer er niets van snapt. De HDFC zal wel even vertellen hoe het wel zit! Daarbij maakt zij zeer selectief gebruik van de data uit het onderzoek.

Ik kan niet anders dan concluderen dat Defensie voor de eerste praktijktest op het gebied van transparantie en het versterken van de band met de samenleving is gezakt. Defensie is evenmin de lerende organisatie die zij pretendeert te zijn. De reactie van het ministerie op het rapport van de Algemene Rekenkamer lijkt eerder op een bij de Asterix-fans bekende Romeinse manoeuvre, Het aannemen van de testudo- of schilpadformatie: iedereen in het gelid met schilden naar alle kanten, inclusief de bovenzijde, om de boze buitenwereld af te weren.

Verder in dit nummer
Het eerste deel van het **Defensienieuws** hebt u op de vorige bladzijde kunnen lezen. Het tweede deel volgt op bladzijde 13. Op de bladzijden 4 – 7 bespreekt onze medewerker Gertjan van der Wal de nieuwe vrachtauto van onze krijgsmacht in **Eenheden wisselen in Stroe DAF vier- en tientonners om voor nieuwe Scania. Defensie rijdt met Gryphus de 21ste eeuw binnen.** Dit is niet zijn enige bijdrage in dit nummer. Op bladzijden 14 en 15 behandelt hij een *host nation support* operatie onder de titel **Materieel 101st Airborne Division keert via Nederland huiswaarts. Helikopters in Rotterdam ingescheept**. Ook zijn derde bijdrage, op de bladzijden 18 en 19, gaat over dit onderwerp. Het heeft als titel **Multimodale corridors moeten vertraging voorkomen. Nederland wil buitenlands militair materiaal sneller door het land verplaatsen**. Op de bladzijden 8 en 9 behandelt columnist László Marácz **de lessen van Mackinder.** Zijn stelling luidt: **Zonder vrijheid geen Westen**. Op de bladzijden 10 – 13 behandelt uw hoofdredacteur **de Britse krijgsmacht na de Brexit** in **Een eiland dat zijn mannetje wil staan.** Ten slotte treft u de bijdrage van columnist Kees Homan aan op de bladzijden 16 en 17. Hij schrijft over **Overbevolking**.

Foto cover: Defensie voert de Scania Gryphus in als opvolger van de vier- en tientonner. Foto: Mediacentrum Defensie

Eenheden wisselen in Stroe DAF vier- en tientonners om voor nieuwe Scania

Defensie rijdt met Gryphus de 21ste eeuw binnen

Tekst: Gertjan van der Wal. Foto's: Defensie en Scania

De DAF viertonner gaat na ruim 35 jaar trouwe dienst met pensioen. De vrachtwagen vormde het werkpaard in eigen land en tijdens buitenlandse inzet. Die was onder meer in Afghanistan, Bosnië, Cambodja, Eritrea en Irak. Maar ook Limburgers werden er na de overstromingen in 1993 mee geëvacueerd. En vluchtelingen onderweg naar de Nederlandse compound in Potocari klommen er in 1995 tijdens de val van Srebrenica in en op. Het is aan de Scania Gryphus als opvolger om zijn eigen geschiedenis nu te schrijven.

Dat eerste wapenfeit van de Gryphus is inmiddels een feit. Het ministerie van Defensie lichtte oktober 2020 de optie van uitbreiding en verhoogde de order met 810 voertuigen tot 2.849 trucks. "De grootste defensieorder in onze geschiedenis is hiermee nog verder gegroeid. Scania Production Zwolle staat ook in voor die productie", meldde de fabriek in de Hanzestad trots.

Na ruim 35 jaar trouwe dienst gaat de DAF viertonner met pensioen

De Scania Gryphus met op de achtergrond zijn voorganger.

De voertuigen vervangen de komende jaren niet alleen de viertonner. Ook de DAF tientonner YA-2300 gaat met pensioen. Die werd tussen 1983 en 1986 geleverd, de YA-4442 viertonner maakt sinds 1989 deel uit van het wagenpark. Die laatste is de opgewaardeerde versie van de YA-4440 uit 1978. De ingezette vernieuwingsslag hoort bij het programma Defensiebrede Vervanging Operationele Wielvoertuigen (DVOW), goed voor in totaal ruim 1,6 miljard euro.

'High' en 'Low'

Het overgrote deel van de nieuwe en extra bestelde vrachtwagens bestaat uit de 8x8 High Operational (HO)-uitvoering. Deze ruim 2.500 4-assers zijn bestemd voor het zware werk en voorzien van een pantsercabine. De rest bestaat uit de 2- en 3-assige Low Operational (LO)-varianten. Die ongepantserde trucks worden vooral als lesvoertuig en door de Koninklijke Luchtmacht en het Korps Mariniers gebruikt. Een 6x6 aangedreven 150kN-trekker met koppelschotel maakt de lijst compleet. De eerste vijftientonners worden naar verwachting dit jaar uitgeleverd. "De 150kN gaat voornamelijk naar de land- en luchtmacht om opleggers te trekken, maar ook de marine en marechaussee ontvangen exemplaren", geeft projectleider Gijs van Eijk van de Defensie Materieel Organisatie (DMO) aan. Gebruikers worden onder meer het Defensie Luchtverdedigingscommando en 1GNC. Dit German/Netherlands Corps vormt een NAVO-hoofdkwartier voor landoperaties. De krachtbron onder de motorkap is bij alle typen gelijk; een 13 liter Euro 6-motor met 450 of 500 pk en SCR-technologie met AdBlue.

De grootste defensieorder in onze geschiedenis

Ook in het terrein staat de Scania Gryphus zijn mannetje.

Het Korps Mariniers ontvangt met de 50kN Navy een ongepantserde maritieme uitvoering. Deze 4x4-truck krijgt voor amfibische operaties een zwempak aangemeten, net als de 8x8 HO van de marine. De zeesoldaten kunnen zodoende tot anderhalve meter diep waden door zout en zoet water. Scania brengt de hiervoor noodzakelijke voorzieningen aan. "*Waterproof* is een vereiste voor inscheping en het via landingsvaartuigen uitvoeren van een amfibische inzet", licht de DMO-projectleider die keuze toe. "Het korps heeft voor deze taak bewust voor wat kleinere en wendbaardere voertuigen gekozen. Die worden eind dit jaar in Stroe verwacht en in de eerste helft van 2022 aan de mariniers overhandigd." Een ander verschil met de 8x8 is het bandendrukregelsysteem van de *navy*-uitvoering. "Bij de 50kN kan het afhankelijk van de ondergrond nodig zijn om via de bandenspanning de bodemdruk aan te passen", legt Van Eijk uit. "Dat is bij de overige typen niet nodig. Daar zorgt het grotere aantal wielen ten opzichte van de 4x4 voor de juiste gronddruk." Die combinatie en de aanpasbare bandendruk biedt alle geleverde Gryphus-typen prima terreinvaardigheid.

Schoner en zuiniger

De nu nog rondrijdende YA-2300's en YA-4442's zijn niet alleen aan vervanging toe, ook de reservedelen raken op. Vanwege hun vaste laadbak zijn ze bovendien minder terreinvaardig en minder flexibel inzetbaar dan de opvolger. Met de Gryphus zet de krijgsmacht een flinke stap de 21ste eeuw in. Niet alleen wat betreft voertuigtechniek en een schonere, zuinigere en stillere motor, maar ook op het gebied van veiligheid en comfort. Bij de Gryphus 8x8 HO kan bijvoorbeeld de gewone cabine worden vervangen door een gepantserde uitvoering. Dat gebeurt in een Scania-werkplaats voorafgaand aan uitzending. Van het moderne harnas zijn er 385 stuks en die bieden bescherming tegen klein-kaliberwapens en scherfwerking van artillerie en anti-personeelsmijnen, zowel rond als onder de vrachtwagen. Boven op de cabine zit een bevestigingsplaat voor een *remote controlled weapon station*. "De bijrijder kan daarmee onder pantser de mitrailleur MAG en Minimi bedienen", vertelt de DMO-projectleider. "Van de pantsercabine bestaat op papier een HO-variant voor de 150kN-trekker. Die kan in de toekomst nog bij Scania worden afgeroepen onder de optieregeling."

Ondanks dat het om een *plug & play*-concept gaat, moeten de airco, verwarming en elektrische voorzieningen worden af- en aangekoppeld.
"Daarna moet het voertuig worden ingelezen en de geplaatste cabine herkend", maakt Van Eijk de werkwijze duidelijk. Voordeel van deze wisseltruc is dat de truck tijdens normale inzet minder weegt. Dat komt het brandstofverbruik, het chassis en daarmee levensduur en onderhoudskosten ten goede. Verder verbetert het zicht rondom door de toepassing van camera's.

Luchtgeveerde stoelen

Naast alle hedendaagse techniek ontbreekt het de chauffeur en bijrijder niet aan comfort en ergonomie. De Scania is een stuk stiller dan de oudgediende DAF's, de stoelen zijn luchtgeveerd en een autoradio is standaard. Dat merkten de toekomstige Gryphus-chauffeurs al tijdens hun omscholing bij Opleidings- en Trainingscentrum Rijden (OTCRij) in Oirschot en de andere rijscholen. Scania Production Zwolle leverde als eerste daarvoor in 2019 al 72 Low Operational 100 kN 6x6-lesvoertuigen af. Deze Drivers Instruction (DI) versie heeft drie zitplaatsen. "Inmiddels is duidelijk dat de 8x8 vanwege de omvang en het gewicht andere rijeigenschappen kent dan deze 6x6. Daarom worden nu toch enkele 8x8-lesvoertuigen aangeschaft", licht kolonel Maurice Bastin als Gryphus-projectleider van de Koninklijke Landmacht toe. Na de levering van de lesvoertuigen verzorgt de Defensie Uitleen Organisatie op de Majoor Mulderkazerne in Stroe sinds eind 2020 als eerste de uitrol van de 'operationele' 8x8. Die stond voor eind 2019 gepland, maar tijdens de gebruikerstesten kwamen enkele aandachtspunten aan het licht. Die moesten eerst worden verholpen en vanwege corona lag de productie daarna enige tijd stil.

Juiste configuratie

De voertuigen worden door Scania naar Stroe gereden en daar samengesteld in de juiste configuratie. Alle benodigde onderdelen van het complete vrachtsysteem worden daarvoor bij het Materieellogistiek Commando Land (MatlogCo) afgeleverd. Scania draagt hierbij enkel zorg voor de vrachtwagens, eventueel met een laadbak of personeelsmodule. De 1.600 aangeschafte modulaire containersystemen zijn afkomstig van de Britse producent Marshall Land Systems. De veertig brandstofcontainers worden geproduceerd door het Italiaanse bedrijf Amatec. Het Nederlandse bedrijf Brinkmann & Niemeijer tekent voor de aggregaten. Die zijn inmiddels binnen. Het eerste exemplaar van de brandstofcontainers staat deze zomer gepland en dient als onderwijsleermiddel. De rest volgt volgend jaar. "DMO heeft daarnaast 1.700 *storage*boxen voor de Gryphus gekocht", vult Van Eijk aan. Op de trucks die Scania met een autolaadkraan van het Italiaanse bedrijf Fassi levert, past deze opslagbox of het aggregaat niet." Het subframe waarop deze staat, vervalt om plaats te maken voor de laadkraan. "Deze kan een NAVO-standaardpallet van 1.000 kilo in iedere hoek van de laadbak plaatsen."

Modder en water houden de Scania Gryphus niet tegen

In de cabine ontbreekt het niet aan comfort en ergonomie.

Het dashboard bevat allerlei knopjes en meters en zou in een luxe personenauto niet misstaan.

Met de Gryphus zet de krijgsmacht een flinke stap de 21ste eeuw in

Integratietest

De vrachtwagen, opbouw/container, het aggregaat, de verbindingsmiddelen en overige attributen en componenten worden door MatlogCo op de Majoor Mulderkazerne samengevoegd tot een inzetbaar geheel. "Vervolgens vindt de integratietest plaats. Is die succesvol, dan wordt de truck vrijgegeven voor uitlevering", zegt Bastin. Dat gebeurt via een strak geregisseerd proces. Elke eenheid krijgt ruim van tevoren een *slot* toegewezen waarbinnen de DAF's worden omgeruild. De planning is volledig gericht op de aflevering van complete systemen, bijvoorbeeld een truck inclusief (optioneel) aggregaat, laadbak of een werkplaatscontainer. Deze zijn na de overdracht dus direct inzetbaar. "Er wordt 6,5 maand van tevoren gekeken wat er mogelijk beschikbaar is voor de ingeplande eenheid in week X', gaat de kolonel verder. "We werken met wisselblokken van twee maanden. Daarmee kijken we dus 6,5 tot 8 maanden vooruit. Fysiek samenstellen gebeurt vanaf drie maanden van tevoren."

De eerste Scania Gryphus vrachtauto's verlaten het fabrieksterrein.

Leverschema's

De leverschema's van Scania Production Zwolle lopen niet parallel met die van containerbouwer Marshall. De Engelsen hebben tot en met 2025 nodig om alle modules over te dragen, terwijl bij de vrachtwagenbouwer eind 2023 de laatste Gryphus de fabriek uitrijdt. Dat levert MatlogCo de nodige hoofdbrekens op. Het hele traject wordt waarschijnlijk pas tegen 2028 afgesloten met de overdracht van de laatste configuratie aan de gebruiker. "Die voertuigen blijven op de Majoor Mulderkazerne tot alle elementen er zijn. Daarna worden deze samengevoegd met de vrachtwagen en gaan ze als volledig systeem naar de rechtmatige eenheid", weet de kolonel. "Periodiek wordt daar tot die tijd in Stroe mee gereden en trucks krijgen het noodzakelijke onderhoud." De uitlevering van de nieuwe trucks vraagt niet alleen van de planners een strakke regie. Dat geldt ook voor de operationele eenheden die ze voor het omwisselen inplannen. "In de week dat zij aan de beurt zijn, moeten ze de voor hun beschikbare configuraties echt ophalen. De huidige systemen worden daarbij ingeleverd. Doen ze dat niet of niet juist, dan beïnvloedt dat het hele proces."

In de 'Drive Through' Wisselstraat ruilen de chauffeurs hun viertonner om voor een gloednieuwe Scania Gryphus.

'Drive Through' Wisselstraat

Als vrachtwagens compleet zijn, komen de betrokken chauffeurs op de aangegeven ochtend met hun DAF naar Stroe. "Daar rijden ze de loods in en parkeren naast hun nieuwe Scania", legt Bastin uit. In die '*Drive Through* Wisselstraat' controleert MatlogCo of de in te leveren vier- of tientonner compleet is. Dat geldt eveneens voor de Gryphus. Na deze checks wordt de truck geregistreerd in het Enterprise Resource Planning (ERP) systeem van Defensie en neemt de militair na instructies zijn voertuig in ontvangst. "Uiteindelijk rijdt een gelukkige en trotse chauffeur terug naar zijn kazerne", verzekert de kolonel. Op deze manier worden de komende jaren zo'n 2.700 DAF viertonners en 430 tientonners ingeleverd. Omdat het soms lang duurt voordat een eenheid aan de beurt is, wordt een groot gedeelte van die oudgedienden 'hergebruikt'. "Dat doen we om heel slechte voertuigen bij eenheden te vervangen. De vrachtwagens die echt niet meer nodig zijn, worden afgestoten."

"Uiteindelijk rijdt een gelukkige en trotse chauffeur terug naar zijn kazerne"

Vijf- en vijftientonners

De 100kN vult momenteel vooral de *Drive Through* Wisselstraat. Deze kent verschillende configuraties, afhankelijk van wat de ontvangende eenheid nodig heeft. "Nu stroomt vooral de werkruimte- en vrachtcontainer in. Parallel daaraan zullen dat ook de vijftonner en vijftientonner zijn", kijkt Bastin vooruit. "De 150kN's komen dit jaar naar Stroe, de 50kN verwachten we eind 2021 uit Zwolle." Van de totale Gryphus-vloot zijn er ruim 2.400 bestemd voor de landmacht, meer dan 130 voor de marine en ruim 270 voor de luchtmacht. Het Defensie Ondersteuningscommando (DOSCO) staat samen met de marechaussee voor zo'n twintig exemplaren op de rol. Voor al deze voertuigen geldt dat ze storingsloos worden afgeleverd. Een 'proefrit' door de nieuwe gebruiker vindt in Stroe niet plaats. De uitgeleverde vrachtwagens worden op kenteken gekoppeld aan eenheden. "Dat heeft te maken met het prestatiecontract dat met de leveranciers is afgesproken. Een nieuwe vorm van samenwerking", meldt Bastin. Scania levert in dit geval niet alleen een truck, maar garandeert ook de beschikbaarheid en inzetbaarheid en is dus eindverantwoordelijk. Dat gaat volgens de kolonel gepaard met harde afspraken over gebruik en onderhoud. "Een groot deel van het onderhoud wordt door Scania zelf gedaan of door bij het bedrijf in Zwolle opgeleid defensiepersoneel. Het wereldwijde Scania-dealernetwerk staat ons daarbij ter beschikking."

Een Scania Gryphus verplaatst zich op hoge snelheid door het terrein.

Militaire werkplaats

Het reguliere onderhoud aan de Gryphus vindt plaats bij een Scania-dealer in het land of door een militaire monteur. Die sleutelt onder auspiciën van de leverancier op acht aangewezen locaties in zijn eigen werkplaats aan de truck. Dat zijn de kazernes in Havelte, Oirschot, Schaarsbergen, Stroe, 't Harde en Vredepeel voor de landmacht. Voor de mariniers is dat Doorn en na de verhuizing van het korps Kamp Nieuw-Milligen bij Apeldoorn. De luchtmacht gebruikt de aanwezige onderhoudscapaciteit op vliegbasis Gilze-Rijen. De overige eenheden kunnen terecht bij de Scania-dealer in de buurt. De leverancier blijft in alle gevallen eindverantwoordelijke voor de uitgevoerde werkzaamheden. Het servicecontract dat de krijgsmacht hiervoor met het Zweedse bedrijf afsloot, heeft een looptijd van tien jaar. Dit kan desgewenst met twee keer vijf jaar worden verlengd. Dat is zeker geen overbodige luxe als de Gryphus voor hetzelfde aantal dienstjaren gaat als zijn illustere voorganger.

Twee werkplaatscontainers.

De LO-100 kN 6x6 met een sturende vooras.

De HO 100kN 8x8 met twee sturende voorassen.

Defensie heeft 1.600 containersystemen gekocht voor de Gryphus. Deze worden in Cambridge gebouwd door Marshall Land Systems. Om plaatsing daarvan mogelijk te maken, heeft de Scania een torsievrij hulpframe met *twistlocks*. "Daarop past bij de 50kN-variant een laadbak of 10-voets container. Bij de 100kN zijn dat twee 10-voets of een 20-voet exemplaar", somt Bastin op. Het *twistlock*-koppelsysteem maakt het binnen enkele minuten mogelijk om de (zee)containers te wisselen. Daarvoor is een extern hefmiddel nodig. Die 68 exemplaren zijn gelijktijdig met de containers besteld en zitten na de zomer in de pijplijn. Het consortium Liftking/Van Santen tekende daarvoor. Marshall Land Systems levert zijn 20-voetcontainers voor de 100kN vrachtauto's. De eerste werden in 2019 geleverd, de laatste arriveren in 2025. Het gaat om de volgende typen: 1 - transport (ongeconditioneerd), 2 - werkplaats (met subvarianten kantoor/distributie/herstel), 3 - opslag, 4 - *medical* en duikschool, 4 - *command & control*, 6 - server en 7- *command & control* uitschuifbaar met een vloeroppervlakte van 36 vierkante meter. De laatste zes varianten hebben airconditioning, verwarming, ventilatie en klimaatbeheersing. Ze zijn verder beveiligd tegen schadelijke straling van buitenaf.

Met het Engelse bedrijf is in 2018 een tienjarig prestatiecontract voor het onderhoud afgesloten. De leverancier is daarmee verantwoordelijk voor de kwaliteit van het onderhoud, behalve tijdens missies. Marshall Land Systems leidt defensiemonteurs op om samen met hen het onderhoud uit te voeren. Tijdens missies gebeurt dat door militair personeel.

Specificaties

Motor: SCANIA 6 cilinder lijnmotor 13 liter DC13 Euro 6 DC13 450 pk (331 kW) en DC13 500 pk/HO-100kN (368 kW) bij 1900 omw. Koppel 2350 en 2550 Nm bij 1100-1300 omw.
Emissie: Euro 6 Selective Catalytic Reduction (SCR) met AdBlue
Brandstof: Diesel + AdBlue
Actieradius: 800 km en 850 km HO-100kN
Lengte: 7,71 meter (LO-50kN), 8,236 meter, (LO-150kN), 9,847 meter (LO-100kN) en 10,80 meter (HO-100kN)
Breedte: 2,55 meter
Hoogte: 3,715 en 3,683 (LO-50kN)
Gewicht (leeg): 12.990 kilo (LO-50kN), 13.900 kilo (LO-100kN), 16.600 kilo (LO-150kN) en 18.800 kilo (HO-100kN)
Wielaandrijving: 4x4 (LO-50kN), 6x6 (LO-100kN/LO-150kN) en 8x8 HO-100kN
Laadvermogen: 50, 100 en 150kN
Bemanning: 2 en 3 (LO-100 DI)
Assen: 1e en 2e vooras AMD600TZP en achterassen RBP835 zijn een tandemachteras voorzien van naafreductie
Wielen/banden: 395/85R20
Cabine: luchtgeveerd
Terreinvaardigheid:
Oploophoek: 30°
Naloophoek: 28°, voertuig met laadlift 20°
Hoek onder het voertuig: 155°
Waadvermogen: 0,75 meter en marine 1,5 meter (LO-50 Navy/HO-100 Navy)
Aantallen:
LO-50kN: (64) KLu 3 en KM 61
LO-100kN: (135) KL 67 (incl. lesvoertuigen) en KLu 68 (incl. lesvoertuigen)
HO-100kN: (2.571) DOSCO 15, KL 2.270 (incl. lesvoertuigen), KLu 191, KM 73, KMar 2 en overig 20 LO-150kN: (79) - KL 57, KLu 16, KM 2 en KMar: 4

Column

Zonder vrijheid geen Westen: De lessen van Mackinder

Prof. Dr. László Marácz

In de coronapandemie is aan het licht gekomen dat het Westerse vrijheidsproject zwaar onder druk staat. Het liberalisme is wereldwijd aan de verliezende hand, nu ook in het Westen zelf. Halford John Mackinder, de grondlegger van de Westerse geopolitiek, zou zich zeker tegen de sinificatie van het Westen verzet hebben. Zijn geopolitieke analyses stonden aan de basis van Westerse overwinningen tegen de totalitaire systemen van de twintigste eeuw, het absolutisme, nazisme en communisme.

'Het Westen' is een onnatuurlijke geografische entiteit

Waar is het Westen?

'Het Westen' is een onnatuurlijke geografische entiteit. Geografisch bestaat de kern van het Westen uit West-Europa en Noord-Amerika, wat samenvalt met het trans-Atlantische gebied. Dit gebied behoort echter tot de geografische periferie van de wereld, althans volgens de theorieën van de grondlegger van de Westerse geopolitiek, de Britse geograaf Halford John Mackinder. Hij bracht in 1904 een geopolitieke indeling van de wereld naar voren die tot de dag van vandaag bepalend is voor het strategisch denken. Hij deelde de wereld op in twee grote gebieden, namelijk het 'World Island' dat gevormd wordt door de drie continenten die aan elkaar vastzitten, te weten Europa, Azië, en Afrika en de rest van de wereld die uit de oceanen en eilanden bestaat. Onder de tweede groep vallen de Amerika's, Groot-Brittannië, Japan en Australië. Mackinder voegde aan deze indeling nog twee theorieën toe. Ten eerste is het Heartland een belangrijke centrale regio op het World Island die samenvalt met het huidige Oost-Europa en Centraal-Azië, ook wel Eurazië genoemd. Volgens Mackinder is de controle over deze regio essentieel, mede vanwege zijn rijkdom aan grondstoffen. Ten tweede zijn in Mackinder's analyse alle pogingen tot wereldhegemonie te herleiden tot de strijd om het Heartland: wie het Heartland controleert, controleert het World Island en wie het World Island controleert, domineert de wereld.

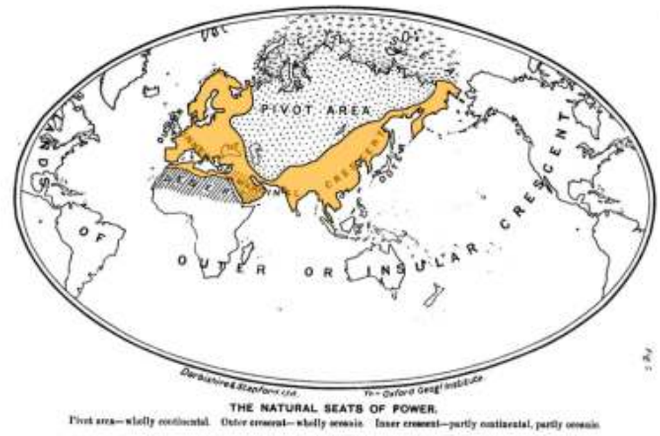
Wat is het Westen?

Het Westen bevindt zich in een geografische periferie en heeft dus een eigen identiteit nodig om zijn existentiële positie te bevechten. Het idee dat in staat bleek om het Westen te verenigen en een eigen identiteit te verlenen, werd aangeleverd door politieke filosofen als John Locke en Spinoza in de eerste helft van de 17de eeuw, de zogeheten vroege verlichting. Deze filosofen stelden dat het liberalisme de beste ideologie is om de sociale en economische gesteldheid van de mensheid te garanderen. Hier ligt het startpunt van het Westerse vrijheidsproject. Mackinder betoogt in zijn studie 'Democratic Ideals and Reality' die hij vlak na de Eerste Wereldoorlog schreef dat het Duitse keizerrijk in de Eerste Wereldoorlog het Heartland wilde veroveren en dat het Westen in de loopgraven van West-Europa de 'Grote Oorlog' bijna verloren had. Het was de mobilisatie voor democratische idealen die de wereld uiteindelijk behoedde voor tirannie.

De lessen van Mackinder

Volgens Mackinder is het Westen geografisch nauwelijks te verdedigen en kan het alleen met een verbindend idee, namelijk vrijheid, gemobiliseerd worden in de strijd om wereldhegemonie. Degenen die beweren dat de ideeën van Mackinder verouderd zijn in een wereld die bepaald wordt door globalisering, hebben een weinig realistische kijk op wereldpolitieke gebeurtenissen. Het Heartland wordt momenteel beheerst door Rusland en China die in een militair pact, de zogeheten Shanghai Cooperation Organization (SCO) samenwerken. Niets wijst erop dat Rusland, de junior partner van China, nog los te weken is uit de SCO.

Sir Halford John Mackinder, de grondlegger van de Westerse geopolitiek. Afbeelding: Wikimedia Commons, geschilderd door James Lafayette



De indeling van de wereld volgens sir Halford John Mackinder. Afbeelding: medium.com

Het Heartland wordt momenteel beheerst door Rusland en China

China zelf is met de ontwikkeling van de Nieuwe Zijderoute in een hoog tempo het Heartland aan het innemen. Door de aansluiting van Iran en Turkije, landen met een autocratisch bestuur, bij de SCO raken grote delen van het World Island ook onder controle van het SCO. Het Heartland is nog steeds van belang wat grondstoffen betreft. Als we kijken naar de wereldvoorraad van de zogeheten zeldzame aardmetalen die van wezenlijk belang zijn voor de werking van digitale apparaten dan vinden we die vooral in het Heartland, in landen zoals Kazachstan en China. Het hoeft geen betoog dat de Westerse economie niet kan draaien zonder die zeldzame aardmetalen.

Sinificatie

Er is een deel van de Westerse elite die het op een akkoordje wil gooien met de Heartland *powers*, vooral met China. Ik citeer hier de voormalige premier van Groot-Brittannië, Gordon Brown die recentelijk gesproken heeft van de instelling van een wereldregering - met China - om de pandemie te bestrijden. Ik noem Brown omdat hij de publiciteit heeft gezocht, maar hij is zeker niet de enige die een *appeasement* van de wereldpolitiek nastreeft. Het valt niet te ontkennen dat de sinificatie van het Westen zich in een hoog tempo ontvouwt. Het Chinese model voor de bestrijding van de viruspandemie heeft inmiddels zijn intrede gedaan in het Westen. Dat model wordt gekenmerkt door extreme beperkingen van burgerlijke vrijheden: *lockdowns*, avondklokken, gedwongen mondkapjes, vaccinatie apps, verkapte gedwongen vaccinaties en testen, beperking van het demonstratierecht, censuur op platforms van BigTech, *social distancing*, opstelling van apparatuur met gezichtsherkenning en nog veel meer. Het einde van de maatregelen, die vooralsnog niet echt effectief lijken te zijn in de bestrijding van de crisis, is voorlopig niet in zicht.

Synchronisatie

Het beperken van de burgerlijke vrijheden begint voor echte Westerse liberalen *unheimische* vormen aan te nemen. Neem nu het geval van Bob de Wit, een keurige professor in Business Strategie verbonden aan de Universiteit Nyenrode, die in zijn uitstekend geschreven boek 'Society 4.0' betoogt dat de digitale revolutie - vergelijkbaar met eerdere sociaaleconomische omwentelingen - onvermijdelijk is. De Wit pleit ervoor dat in de overgangsperiode naar een nieuwe samenleving de burgerlijke vrijheden beschermd dienen te worden. De Nyenrode-professor wijst met name op het gevaar van dominantie van BigTech in het bepalen en beperken van de vrijheid van meningsuiting. Die boodschap heeft men hem niet in dank afgenomen. Het account van Bob de Wit is van het sociale platform LinkedIn, waar hij actief was, verwijderd. Blijkbaar houdt men in die kringen niet zo van het burgerlijk liberalisme en schuift men de lessen van Mackinder terzijde.

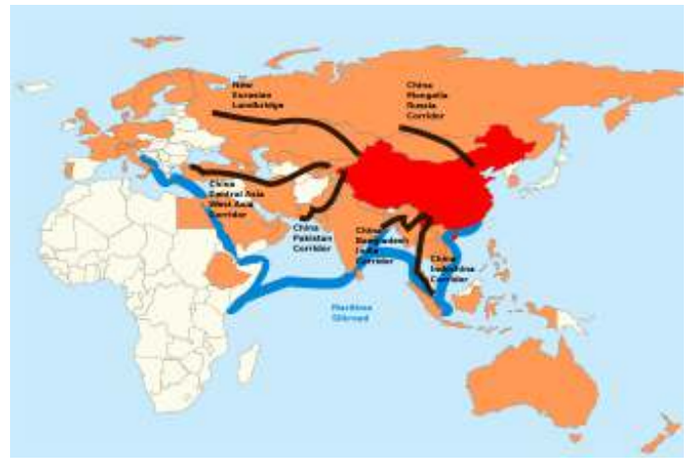
Conclusie

Uiteraard is synchronisatie om een clash over wereldhegemonie te ontlopen niet nieuw. Ook in het Westen steekt de totalitaire verleiding uit politiek of financieel opportunisme elke keer weer de kop op. Mackinder zou deze krachtig bestreden hebben. Zonder drijvend idee zal het Westen niet in staat zijn haar precaire geografische positie en identiteit te verdedigen tegenover het Heartland. Dat drijvende idee is het liberalisme dat de brandstof is voor mobilisaties die krachtig genoeg zijn om weerstand te bieden tegen tirannie. Zonder liberalisme is er geen Westen en is alles verloren. Zo ver mag het niet komen.

Zonder liberalisme is er geen Westen

Volgens Mackinder had het Westen in de loopgraven van West-Europa de 'Grote Oorlog' bijna verloren. Foto: Wikimedia Commons, Nationaal Archief

Rusland en China werken samen in een militair pact, de zogeheten Shanghai Cooperation Organization.
Foto: Wikimedia Commons, Ministry of Defence of the Russian Federation



China is met de ontwikkeling van de Nieuwe Zijderoute in een hoog tempo het Heartland aan het innemen. Afbeelding: Wikimedia Commons, Lommes

Een eiland dat zijn mannetje wil staan

De Britse krijgsmacht na de Brexit

Kolonel b.d. drs. A.E. de Rooij

In maart van dit jaar publiceerde de Britse regering twee documenten van belang voor het buitenlands beleid en – daarvan afgeleid – het defensiebeleid van het Verenigd koninkrijk (VK). Op 16 maart verscheen 'Global Britain in a Competitive Age'. In dit document staat de integrale visie van de Britse regering over veiligheid, buitenlandbeleid, ontwikkelingshulp en defensiebeleid in het post-Brexit tijdperk. Ruim een week later, op 22 maart, verscheen de van dit document afgeleide defensienota met de titel 'Defence in a competitive age'. In dit artikel ga ik nader in op dit laatste document. Waarop gaat de Britse defensieorganisatie zich richten en wat zijn de concrete plannen voor de krijgsmachtdelen?

Algemeen

In een uitgebreide inleiding gaat minister van Defensie Ben Wallace in op het doel van de nota. Dat is ervoor zorgen dat het VK Europa's leidende natie op defensiegebied blijft. Het document begint met een uitgebreide omgevingsanalyse en een beschrijving van de in deze tijd aanwezige dreigingen. Opmerkelijk is de aandacht die de zogenaamde Indo-Pacific hierbij krijgt. Volgens Wallace geeft de nota een eerlijk oordeel over de mogelijkheden van de moderne Britse krijgsmacht, die gericht zal zijn tegen de dreigingen en die financieel houdbaar zal zijn. Natuurlijk is men in staat toekomstige uitdagingen aan te pakken en nieuwe kansen die zich voor 'Global Britain' voordoen te grijpen. Wallace' taalgebruik is dat wat we van de regering van Boris Johnson gewend zijn. Hij gaat dan ook door met te stellen dat voor het eerst in tientallen jaren in deze defensienota geloofwaardige ambities worden afgestemd op echt (bestaand) geld.

Schaduweenheden zouden door de plannen van deze regering worden veranderd in strijdbare en geloofwaardige troepen, waarbij ook nog eens wordt bijgedragen aan de Britse welvaart. Wallace geeft ten slotte aan dat premier Johnson zich heeft vastgelegd de komende vier jaar 188 miljard pond aan defensie te spenderen. Het budget zou hiermee veertien procent groeien. Waarop Wallace dit baseert is echter niet duidelijk. Volgens cijfers van de NAVO bedroeg het Britse defensiebudget in 2020 naar schatting ruim 48,3 miljard pond. Blijkbaar is de veertien procent afgezet tegen eerder voorgenomen, maar niet uitgevoerde, bezuinigingen. Wel moet gezegd worden dat de defensie-inspanningen aanzienlijk zijn. Zeker als je dit bedrag vergelijkt met wat bijvoorbeeld Nederland en Duitsland over hebben voor hun verdediging. Ik geef in de volgende paragrafen aan wat dit betekent voor de Britse krijgsmacht. Daarbij ga ik niet alleen in op de consequenties voor de drie klassieke krijgsmachtdelen, maar ook op de terreinen die specifiek in de nota ter sprake komen.

Op 22 maart verscheen de Britse defensienota met als titel 'Defence in a competitive age'. Foto: UK MoD

Nucleaire afschrikking

De Britse nucleaire afschrikkingsmacht, die ook kan worden ingezet ten faveure van NAVO-bondgenoten, bestaat uit vier nucleair aangedreven onderzeeboten van de Vanguard-klasse. Hierdoor kan er altijd één op zee zijn. Zij zullen worden vervangen door vier onderzeeboten van de Dreadnought-klasse. De nota omschrijft deze boten vrij vertaald als volgt: ontworpen en gebouwd in het VK zullen deze nieuwe onderzeeboten behoren tot de meest geavanceerde machines die ooit zijn gebouwd. Zij beschikken over de allernieuwste technologie van wereldklasse, waardoor ze in staat zijn op een uiterst bekwame manier een intens formidabele slag toe te brengen. [Sic.] Ook worden de koppen op de Trident-raketten vervangen. Eerder, in de hiervoor genoemde nota 'Global Britain in a Competitive Age', had premier Johnson al aangekondigd dat het aantal kernkoppen zal worden uitgebreid. Werd tien jaar gelden nog gemeld dat het VK zou teruggaan van maximaal 225 naar maximaal 180 kernkoppen, nu wordt dit aantal verhoogd naar 260.

De Britse nucleaire afschrikkingsmacht bestaat uit vier nucleair aangedreven onderzeeboten van de Vanguard-klasse. Foto: Flickr, Robert Sullivan

Cyber
Het VK krijgt een nieuwe entiteit op cybergebied: de Nationale Cyberstrijdmacht – National Cyber Force. De oprichting werd afgelopen najaar al aangekondigd door premier Johnson. Deze NCF is een gezamenlijk project van Defensie en de inlichtingendiensten, waarbij Defensie het merendeel van de financiering voor zijn rekening neemt. De hoogte van het bedrag wordt niet genoemd. De NCF wordt expliciet gemachtigd tot het uitvoeren van offensieve cyberoperaties. De NCF mag zijn middelen inzetten "*to deceive, degrade, deny, disrupt, or destroy targets*". Dit moet wel op een verantwoordelijke manier gebeuren en de internationale wetten moeten worden gerespecteerd. Uiteraard beschikt de NCF ook over capaciteiten om zich te wapenen tegen vijandelijk optreden in het cyberdomein.

De ruimte
Militair optreden in de ruimte is een '*hot issue*', overigens geheel terecht. Nadat de Verenigde Staten hun Space Command hebben opgericht en Frankrijk zijn luchtmacht heeft omgedoopt tot lucht- en ruimtemacht, kan het VK natuurlijk niet achterblijven. De nota kondigt dan ook de oprichting aan van een Brits Ruimtecommando – Space Command. Ook is het belangrijk bewustzijn te ontwikkelen om te kunnen optreden tegen snode [het staat er letterlijk] activiteiten in de ruimte. Hiervoor wordt een Nationaal Ruimte-Operatiecentrum opgericht. Ten slotte komt er een ruimte-academie. Naast al deze organisatorische maatregelen wordt een Brits gebouwd systeem van satellieten voor inlichtingen, bewaking en verkenning in de ruimte in de nota aangekondigd. De eerste Britse satellieten zullen volgens de nota in 2022 vanuit het VK worden gelanceerd.

Speciale operaties
De nota begint in dit deel met de stelling dat de Britse *special forces* ook in de toekomst de beste ter wereld zullen zijn. Deze *special forces* zullen vanuit de Britse landmacht in de toekomst worden ondersteund door zogenaamde *special operations capable forces*. Deze zullen worden ondergebracht in een speciale operaties brigade. Belangrijkste onderdeel van deze brigade is een in augustus 2021 op te richten Ranger Regiment bestaande uit vier (bestaande) infanteriebataljons.

Royal Navy
De Britse marine heeft als eerste de strategische afschrikkingstaak die ik hierboven al besproken heb en in het kader waarvan steeds één onderzeeboot op zee is. Maar ook wat betreft haar andere taken wordt de marine de komende jaren zwaar belast. Zij zal voortdurend wereldwijd worden ingezet. Meer schepen, onderzeeboten en marinierseenheden zullen permanent in touw zijn om de handelsroutes te beschermen en de vrijheid op zee te garanderen. Bovendien krijgt de marine de taak om, naast het eigen grondgebied, onder meer de visserij te beschermen. Voor al deze taken zal een *carrier strike group* beschikbaar zijn en daarnaast een tweetal reactiemachten voor de kustgebieden (*littoral response groups*). De eerste zal al dit jaar inzetbaar zijn in de zogenaamde Euro-Atlantic. In 2023 zal een tweede reactiemacht kunnen worden ingezet in de Indo-Pacific. In diezelfde regio zullen, met ondersteuning van partners, patrouilleschepen worden gestationeerd.

Om dit alles te kunnen realiseren wordt in de nota een ambitieus scheepsbouwprogramma aangekondigd, dat ook tot doel heeft een wederopstanding van de Britse scheepsbouwindustrie te bewerkstelligen. In dit kader krijgt de minister van Defensie de eretitel van scheepsbouwtsaar toebedeeld. Naast de bouw van de onderzeeboten van de Dreadnought-klasse betreft het de bouw van zeven nucleaire aanvalsonderzeeboten, dertien fregatten en drie bevoorradingsschepen. Deze laatste maken de wereldwijde inzet van de *carrier strike group* mogelijk. Bovendien wordt de bouw van *multi-role* surveillancevaartuigen aangekondigd om onder meer de essentiële onderwaterinfrastructuur, zoals internetkabels te beveiligen. Na 2030 komen er vaartuigen om effectief in de kustgebieden te kunnen optreden en wordt een begin gemaakt met de vervanging van de *destroyers.* Wel worden hiervoor oudere vaartuigen (vervroegd) uit de vaart genomen, waaronder twee oudere fregatten.

Het op te richten Ranger Regiment gaat deel uitmaken van de Speciale Operaties Brigade. Foto: British Army

In de ruimte kan het VK natuurlijk niet achterblijven bij de VS en Frankrijk

De kern van carrier strike group van de Royal Navy bestaat uit een vliegkampschip van de Queen Elizabeth klasse. Foto: UK MoD

British Army

De Britse landmacht krijgt de komende periode te maken met grootschalige reorganisaties. Er komt een separaat commando voor het uitvoeren van operaties te land. Naast de nieuwe speciale operaties brigade wordt er een *security force assistance* brigade opgericht bestemd voor het ondersteunen van bevriende naties en voor conflictpreventie wereldwijd. Logistieke eenheden en constructiegenie worden samengevoegd in logistieke ondersteuningsbataljons en er wordt een bataljon omgevormd tot een experimentele eenheid voor het in de praktijk testen van nieuwe technologieën.

Een wereldwijd snel inzetbare strijdmacht zal worden gevormd door de 16th Air Assault Brigade samen met de nieuw op te richten 1st Combat Aviation Brigade. De drie bestaande divisies van de landmacht blijven gehandhaafd. De 3 (UK) Division vormt daarbij de gemechaniseerde component. Deze divisie zal onder meer over twee zware, met tanks uitgeruste, brigades beschikken. Lichtere eenheden, geschikt voor wereldwijd optreden, maar ook voor de flanken van het NAVO-grondgebied zijn ondergebracht bij de 1st (UK) Division. De 6th (UK) Division, ten slotte, beschikt over capaciteiten op het gebied van cyber, elektronische oorlogvoering, informatie-operaties en onconventionele oorlogvoering. Deze capaciteiten kunnen ook worden ingezet in het schemergebied tussen vrede en oorlog. De kern van de gevechtskracht zal worden gevormd door brigadegevechtsteams die elk beschikken over hun eigen gevechtsondersteuning en logistiek. Naast gemechaniseerde (zware) en lichte brigades zijn er *air manoeuvre*, gevechtshelikopter en *deep strike recce* brigades.

Dit alles kan echter niet zonder bezuinigingen. Zo wordt de landmacht teruggebracht naar een sterkte aan getraind personeel van 76.000 tot 72.500 militairen. Daarbij moet worden aangetekend dat de laatste jaren de geautoriseerde sterkte niet kon worden bereikt door problemen op het gebied van rekrutering. Er wordt een infanteriebataljon opgeheven, alsmede een niet gespecificeerd aantal bevoorradings-, onderhouds- en geneeskundige eenheden. De gevechtswaardeverbetering van de Warrior pantservoertuigen wordt gestopt. De bestaande Warriors zullen medio jaren '20 worden vervangen door Boxers. Slechts 148 tanks (van de huidige 227) zullen worden opgewaardeerd tot de Challenger 3 status. Ook zullen de oudste Chinook helikopters met pensioen worden gestuurd.
Hier staat tegenover dat de aanschaf van Boxer pantserwielvoertuigen en van de gepantserde voertuigen van de Ajax-familie volgens plan doorgaan. Ook zullen onder meer de raketartillerie, het Exactor geleide wapen en de Watchkeeper tactische drone worden gemoderniseerd en zullen na 2030 een nieuw type houwitser en nieuwe luchtverdedigingsmiddelen worden aangeschaft en worden op termijn de capaciteiten voor elektronische oorlogvoering verbeterd.

Royal Air force

Ook voor de Britse luchtmacht (RAF) wordt een 'radicale revisie' van de organisatie en werkwijze aangekondigd. Dit wordt verder niet gespecificeerd. De komende jaren zal de gevechtscapaciteit van de RAF toenemen. Alle zeven met de Eurofighter Typhoon uitgeruste squadrons zullen operationeel worden en er zullen meer dan de nu bestelde 48 F-35's worden aangeschaft. Hoeveel dat er worden, laat de nota in het midden. Bovendien wordt vier miljard pond gereserveerd voor de ontwikkeling van een toekomstig luchtgevechtssysteem (het Brits-Italiaanse Tempest project). Ook zullen de negen MQ-9A Reaper drones in 2024 worden vervangen door de modernere 9B versie.

Dit klinkt mooi, maar de RAF zal ook flink moeten snijden. Ten eerste verdwijnen de Typhoon gevechtsvliegtuigen van de eerste serie - waarvan er 24 tot 2040 in dienst zouden blijven - al in 2025 uit de slagorde. In hetzelfde jaar worden de Hawk T-1 gevechtstrainers, waarvan de RAF er 75 heeft, buiten dienst gesteld. De BAE-146 transporttoestellen zullen, zoals gepland, in 2022 de RAF verlaten, in 2023 gevolgd door de C-130 Hercules vliegtuigen, die oorspronkelijk tot 2035 zouden doorvliegen. De E3-D AWACS toestellen van de RAF worden dit jaar al uit dienst genomen. De opvolger, de E7A Wedgetail, stroomt pas vanaf 2023 in. In plaats van vijf toestellen van dit laatste type, zullen er maar drie worden aangeschaft. Dit betekent dat de RAF over een langere periode maar één toestel operationeel kan inzetten.

De aanschaf van de gepantserde voertuigen van de Ajax-familie gaat volgens plan door. Foto: Wikimedia Commons, Richard Watt

Alle zeven met de Eurofighter Typhoon uitgeruste squadrons zullen operationeel worden. Foto: Wikimedia Commons, SAC Ben Stevenson

Conclusie

De nota 'Defence in a competitive age' gebruikt grote woorden als het Britse militaire vermogen wordt beschreven. De nota staat vol met uitdrukkingen als *second to non*, *cutting-edge* en *world class*. Het lijkt alsof men met grote woorden wil aantonen dat de capaciteit van de Britse strijdkrachten ook na Brexit en de Covid-19 pandemie in tact zal blijven. De zogenaamde ophoging van het defensiebudget, die in de praktijk alleen het grotendeels terugdraaien van eerdere bezuinigingen betreft, moet dit aantonen. Dit geldt eveneens voor de nadruk die de nota legt op de aanschaf van nieuw materieel en de modernisering van bestaande uitrustingsstukken, hoewel men daarbij in sommige gevallen wel erg vaag blijft. De bezuinigingen en reducties worden zo terloops mogelijk genoemd, maar hakken er op diverse plaatsen in de organisatie diep in. Een eerlijk oordeel over de capaciteiten van de Britse strijdkrachten is de nota in mijn ogen dan ook zeker niet. Ik kan niet meer dan hopen voor de Britten dat de grote woorden die de nota gebruikt, desalniettemin bewaarheid zullen worden. Ik heb daar echter een hard hoofd in.

Defensienieuws

Kolonel b.d. drs. A.E. de Rooij

Robot gevechtsvoertuig

Het Amerikaanse leger heeft een experiment met protoypes van gerobotiseerde voertuigen uitgesteld tot de zomer van 2022. Hierdoor kan men verbeterde software in de voertuigen installeren en een extra aantal tests uitvoeren, aldus brigadegeneraal Ross Coffmann, de programmadirecteur. Deze beproeving - op compagniesniveau - zal plaatsvinden in Fort Hood, Texas. In totaal zullen achttien voertuigen worden getest: vier Robotic Combat Vehicles Light (RCV-L), vier middelzware voertuigen (RCV-M), vier vervangende voertuigen voor de zware variant (RCV-H). Dit zijn aangepaste M-1113 Humvee's. Ten slotte worden zes gemodificeerde Bradley infanteriegevechtsvoertuigen, die de naam Mission Enabler Technologies-Demonstrator hebben gekregen, ingezet. Deze voertuigen zullen tijdens de beproeving gezamenlijk opereren.
Voor de beproeving zijn vier prototypes van de RCV-L geleverd door QinetiQ Nort Amerca en Pratt Miller. Deze voertuigen zijn daarna voorzien van door de Amerikaanse overheid ontwikkelde software. Het rupsvoertuig heeft een hybride dieselelektrische aandrijving en een laadvermogen van ruim drie ton. Het heeft een maximum snelheid van bijna 70 km per uur en is uitgerust met een op afstand bestuurd wapensysteem.

Bronnen US Army, Janes

Het prototype van het Robotic Combat Vehicle Light (RCV-L). Foto: army.mil

De Bell V-280 Valor met de rotors in horizontale stand. Foto: army.mil

Ontwikkeling nieuw aanvalsvliegtuig US Army in laatste fase

De Amerikaanse landmacht heeft contracten verleend aan zowel Bell als de combinatie Sikorsky-Boeing voor de tweede fase van de competitie voor de ontwikkeling van het toekomstige aanvalsvliegtuig voor de lange afstand, dat in 2030 in dienst moet komen. De officiële start van dit programma staat gepland voor 2022. Dan zal er een keuze voor een van beide toestellen worden gemaakt.
Sikorsky-Boeing zet de SB-1 Defiant in voor deze competitie. Dit toestel met twee contra-roterende rotors is in 2019 in deze rubriek besproken. Het toestel van Bell is de V-280 Valor, een vliegtuig met kantelbare rotors, zoals de V-22 Osprey. De eerste vlucht van dit toestel vond plaats in december 2017. Inmiddels heeft het prototype van de V-280 meer 160 testvluchten uitgevoerd waarbij het meer dan 200 vlieguren heeft gemaakt. Het toestel is ruim 15 meter lang en heeft een spanwijdte van bijna 25 meter. Het weegt 15 ton en heeft een laadvermogen van 9 ton. Het kan naast de vierkoppige bemanning nog 14 personen vervoeren. De kruissnelheid bedraagt 520 km per uur en het toestel heeft een maximaal bereik van 3.900 km enkele reis.

Bronnen: Defense News, Wikipedia

Het Amerikaanse leger beproeft een nieuwe 'lichte' tank

De Amerikaanse landmacht is begin dit jaar gestart met een vijf maanden durende beproeving van twee prototypes van een 'lichte' tank. Het betreft één prototype van BAE Systems en één van General Dynamics Land Systems. Bij de start van het programma met de naam 'Mobile Protected Firepower (MPF) soldier vehicle assessment' op 4 januari was echter maar één van beide systemen beschikbaar, dat van General Dynamics.
Beide bedrijven zijn contractueel verplicht twaalf exemplaren van hun versie van de MPF te leveren aan de landmacht. Vier stuks van elke versie worden dan aan de beproeving onderworpen. Bij het begin van de beproevingsperiode had BAE Systems alleen twee rompen voor ballistische beproevingen geleverd. Men verwacht dat BAE Systems in de loop van dit jaar de levering van de twaalf tanks kan realiseren.
De MPF moet de Infantry Brigade Combat Teams van de Amerikaanse landmacht voorzien van mobiele vuurkracht onder bescherming op alle soorten terrein. Naar verwachten zal de 'lichte' tank een gewicht hebben van 38 ton en beschikken over moderne bepantsering. De hoofdbewapening is een kanon met een kaliber van 105 mm.

Bronnen: Janes, Twitter

Het General Dynamics prototype van de Mobile Protected Firepower. Foto: US Army

Materieel 101st Airborne Division keert via Nederland huiswaarts

Helikopters in Rotterdam ingescheept

Tekst: Gertjan van der Wal. Foto's: Ministerie van Defensie

Na een verblijf van negen maanden in Duitsland keerde de 101st Airborne Division in maart en april huiswaarts. Dat gebeurde deels na een tussenstop in Nederland, waar het (rollend) materieel en de transport- en gevechtshelikopters van de Combat Aviation Brigade (CAB) in Rotterdam werden ingescheept voor vervoer naar de Verenigde Staten.

De airborne division uit Fort Campbell, Kentucky maakte deel uit van de versterkte Amerikaanse aanwezigheid in Europa. De US Army stationeert hier meer troepen sinds de annexatie van de Krim door Rusland in 2014. De helikoptereenheid trainde met diverse NAVO-partners in Oost-Europa. 101 CAB deed dat vanaf verschillende bases in Duitsland. De in totaal 35 helikopters van de types Chinook (3x), Apache (9x) en Black Hawk (23x) vlogen vanuit ons buurland tussen 15 maart en 18 maart naar vliegbasis Eindhoven. Daar werden ze onder meer afgetankt en vond waar nodig onderhoud plaats. Ondanks dat vliegbasis Gilze-Rijen, als thuisbasis van onze transport- en gevechtshelikopters, om de hoek ligt, maakten de Amerikanen daar geen gebruik van. "Eindhoven biedt voor een dergelijke doorvoeroperatie de meest geschikte logistieke ondersteuning. Denk daarbij ook aan de nabijheid van de kazerne in Oirschot", verklaart majoor Roel van de Wiel van het Territoriaal Operatiecentrum van de Koninklijke Landmacht. Dat is verantwoordelijk voor de planning en coördinatie van deze *host nation support*-operatie.

Enkele van de ongeveer 1.200 voertuigen en containers die over de weg naar Rotterdam zijn verplaatst.

Vier Black Hawk 'medevac' helikopters arriveren vanuit Eindhoven.

Tijdelijk Militair Object

Naast de verplaatsing door de lucht gingen er ook zo'n 1.200 voertuigen en containers over de weg naar de Rotterdamse Waalhaven. Daar werd een overslagterrein als Tijdelijk Militair Object (TMO) ingericht. Dat werd dag en nacht bewaakt door militairen van 30 Natresbataljon uit Oirschot en hondenteams van de Koninklijke Luchtmacht. Eenheden van de Koninklijke Marine verzorgden de *maritime force protection* voor onder meer het Amerikaanse transportschip Endurance. Dit schip van de rederij American Roll-on Roll-off Carrier (ARC) legde 5 april in de havenstad aan. Geen onbekend terrein, want ook het materieel van 10th Combat Aviation Brigade uit Fort Drum, New York keerde hiermee in 2017 naar de Verenigde Staten terug. Marineduikers controleerden de kades op explosieven en voor patrouilles op het water werden het duikvaartuig Argus en twee RHIB 2000-boten ingezet. "Het terrein is eigendom van een civiele partij en bovendien civiel terrein, behorend tot gemeente Rotterdam. De burgemeester is en blijft daar eindverantwoordelijk", vertelt de majoor.

De Defensie Verkeers- en Vervoersorganisatie verzorgde het transport van het Amerikaanse personeel dat bij de terugverplaatsing van de 101st Airborne Division was betrokken. Die groep keerde vanwege hun 'coronabubbel' terug naar Duitsland om vandaaruit naar de Verenigde Staten te vliegen. De ARC Endurance verliet 8 april de Rotterdamse haven, waarna de TMO werd ingetrokken.

Multimodale corridors

Tijdens deze doorvoeroperatie werden 'spelenderwijs' delen van de ingestelde Multimodale corridors ingezet. "Die werden al wel beproefd, echter nog niet noemenswaardig", verzekert Van de Wiel. Defensie heeft daar waarschijnlijk de komende jaren nog ruimschoots gelegenheid voor. De rotatie van Amerikaanse gevechtseenheden in Europa gaat voorlopig door.

Militairen van 30 Natresbataljon bewaken het haventerrein.

De rotatie van Amerikaanse gevechtseenheden in Europa gaat voorlopig door

KVEO

De Koninklijke Vereniging van Eervol ontslagen Officieren van de Nederlandse Krijgsmacht

1. Collectieve en individuele belangenbehartiging

De KVEO is vertegenwoordigd in diverse fora waar de pensioendiscussie op landelijk niveau wordt gevoerd. Leden kunnen rechtstreeks terecht bij een adviseur voor vragen en bij problemen.

2. Individuele hulp

Leden kunnen een beroep doen op een adviseur met specifieke kennis op gebied van ziektekosten en maatschappelijke ondersteuning. Ook kan een lid buiten eigen schuld in ernstige financiële problemen raken, ondanks het vangnet dat in Nederland bestaat. De KVEO heeft de middelen om dan financieel de helpende hand te bieden.

3. Saamhorigheid en collegialiteit

De vereniging heeft rayons. Deze organiseren regelmatig een bijeenkomst waar u oud-collega's kunt ontmoeten. Afhankelijk van het rayon zijn er excursies, activiteiten gericht op de bestrijding van eenzaamheid of culturele bezigheden. De contributie bedraagt € 25,- per jaar.

Lid worden?

KVEO Verenigingsburo
Segbroeklaan 104
2565 DN Den Haag
Tel. 070-3617901
Email: secretaris@kveo.nl
www.kveo.nl

Column

Overbevolking

Mr. drs. C. Homan

“Toekomstonderzoek is als rijden in dichte mist.” Aldus Joris Voorhoeve, in zijn boek ‘Negen Plagen Tegelijk’ uit 2011. De kern van het boek is nog steeds actueel. Voorhoeve legt de nadruk immers op de wisselwerking tussen de plagen. Zo is ‘bevolkingsgroei’ een bekend voorbeeld van de onzekerheid over voorspellingen. Want bevolkingsgroei staat immers in wisselwerking met consumptie, energie, voedsel, honger, ziekten en plagen, klimaat, politieke instabiliteit, burgeroorlogen en slecht bestuur, die in belangrijke mate onvoorspelbaar zijn. Vast staat dat de wereldbevolking sinds de jaren '60 is verdubbeld is van 3,5 miljard tot 7,8 miljard mensen nu. Volgens schattingen van de Verenigde Naties zullen er in 2050 tussen de 9,5 tot 10 miljard mensen zijn. De verwachting is dat er rond 2100 zo'n 11,2 miljard mensen op deze planeet verblijven. De Wereldbank rekent op een aantal van tussen de 9,5 en 13,5 miljard.

Een opmerkelijke visie op bevolkingsgroei huldigt de Amerikaanse politieke econoom Eberstadt. Deze gaat in het kader van bevolkingsgroei uitgebreid in op het belang van menselijk kapitaal (onderwijs, gezondheid, training etc.). Niet geheel waardevrij, beveelt hij Washington aan op veiligheidsgebied met de Filippijnen en Indonesië samenwerking te zoeken tegen China. Tegen 2040 hebben volgens hem de Filippijnen een bevolking van meer dan 140 miljoen en Indonesië 300 miljoen mensen. Beide landen acht hij aantrekkelijk, want ze zijn jong en hebben in toenemende mate goed onderwijs genoten. Nog belangrijker acht Eberstadt Amerikaanse samenwerking met India. Tegen 2040 heeft volgens hem India meer hoogopgeleide werkers in de leeftijd van 20 tot 49 jaar dan China. In 2040 zal 24% van de Chinese bevolking bovendien ouder zijn dan 65, die van India ongeveer 12%. Kortom, de bestaande samenwerking op defensiegebied tussen India en de Verenigde Staten moet volgens Eberstadt met het oog op China uitgebreid worden. Het uiteindelijk doel moet volgens hem zijn de Pax Americana voor de komende generaties te versterken.

De gezaghebbende biostatisticus Vollset en zijn team komen in een Amerikaans onderzoek uit op een wereldbevolking van 8,8 miljard tegen 2100. Dit na een piek van 9,7 miljard rond 2064. Bovendien zal de wereld vergrijzen. Het einde van de bevolkingsexplosie in 2064 komt volgens hem omdat dat er steeds minder kinderen worden geboren. De laatste jaren is het aantal kinderen per gezin wereldwijd drastisch gedaald. Er wordt nu gemiddeld 2,5 kind per gezin geboren. Niettemin zijn er sinds u een minuut geleden begon met het lezen van deze column wereldwijd alweer 143 mensen bijgekomen. Dat zijn er ruim twee per seconde. Kortom, zo’n 75 miljoen individuen per jaar. In Europa zal de bevolkingsgroei echter afnemen, terwijl in Afrika de bevolking juist zal toenemen. In 2100 zal naar verwachting meer dan 80% van de wereldbevolking in Azië of Afrika wonen. In landen waarin de economie en de gezondheidszorg slechter is, valt juist een grote toename te constateren in het aantal kinderen dat wordt geboren. Een betere economie betekent namelijk dat je bij ziekte minder afhankelijk bent van je familie voor opvang. Ook blijven meer kinderen leven, onder meer door betere gezondheidszorg.

Als de huidige trends zich voortzetten, zullen voor het eerst in de geschiedenis twee keer zoveel 80-plussers zich op de wereld bevinden als kinderen van onder de 5 jaar. In vele, vooral Aziatische en Europese landen zal de huidige bevolking zelfs meer dan halveren. Dit geldt volgens Vollset onder meer voor Italië, Spanje, Portugal, Polen, Roemenië, Oekraïne, Japan, Thailand en Zuid-Korea. Ook China’s bevolking zal ver terugvallen, van 1,4 miljard naar 732 miljoen. Opmerkelijk vindt Vollset dat landen met een teruglopende bevolking zich vaak het felst verzetten tegen de komst van immigranten. Deze zouden juist de schok van het kleinere aantal geboortes kunnen beperken. Onvermijdelijk is dat de kleinere bevolkingsomvang van sommige landen en de grotere van andere landen ook de politieke en economische machtsbalans in de wereld beïnvloeden. China zal bijvoorbeeld volgens Vollstet eerst de grootste economie ter wereld worden, maar tegen het einde van de eeuw die positie toch weer aan de Verenigde Staten moeten afstaan.

Toekomstonderzoek is als rijden in dichte mist. Foto: Flickr, M.G. Heiss

De wereldbevolking is sinds de jaren ‘60 verdubbeld van 3,5 miljard tot 7,8 miljard. Foto: Wikimedia Commons, Michael E. Arth

Als de huidige trends zich voortzetten, zullen voor het eerst in de geschiedenis twee keer zoveel 80-plussers zich op de wereld bevinden als kinderen van onder de 5 jaar. Foto: Wikimedia Commons, JONESDANIEL T

Immigratie

Toch zullen uit arme landen met voortdurende hoge geboortecijfers nog lange tijd veel burgers emigreren. Zo was het de afgelopen decennia al in veel Westerse landen en dat zal doorgaan. Vollset vindt het een heel realistisch scenario dat er op langere termijn een concurrentiestrijd tussen Westerse landen ontstaat om immigranten, vooral als het aantal arbeidskrachten in deze landen afneemt.

Nederland

Migratie is ook voor Nederland van belang, betoogt Paul Scheffer in de NRC. Hij baseert zich op de teneur van het rapport 'Bevolking 2050' van het NIDI (Nederlands Interdisciplinair Demografisch Instituut) en het CBS, over bevolkingsgroei, vergrijzing en immigratie. Een van de conclusies is namelijk dat de autochtone beroepsbevolking sterk zal krimpen. Om die krimp tegen te gaan is arbeidsmigratie nodig. Zo leidt de vergrijzing ook tot verdere verkleuring. De gevolgen van een snelle bevolkingsgroei in Nederland – de afgelopen vijf jaar gemiddeld met honderdduizend mensen – zijn aanzienlijk. Omdat de bevolkingsgroei in ons land nu voor bijna 90% voortvloeit uit migratie, is een migratiebeleid volgens het rapport van groot belang. Niet alleen voor de arbeidsmarkt, maar evenzeer voor de zorg of het onderwijs en de sociale samenhang. 'Bevolking 2050' kent zeven scenario's. Een 'lage' variant van 28.000 en een 'hoge' variant van 93.000 jaarlijks. Een laag of hoog migratiesaldo leidt tot een verschil van bijna 2,5 miljoen inwoners in 2050. Een van de zeven varianten van het rapport is de recente prognose van het CBS die in het huidige beleid wordt gebruikt. Volgens deze prognose zal in 2050 de bevolking voor 36 procent bestaan uit eerste en tweede generatie migranten. Dat zijn 7 miljoen mensen – nu zijn dat er 4,3 miljoen.

Maar volgens deze prognose zal in 2050 door de nieuwe migratie de eerste generatie nog steeds groter zijn dan de tweede: 3,9 en 3,1 miljoen. De behoefte aan 'inburgering' zal er niet kleiner op worden. Aanpassingsvermogen van de samenleving zal nodig zijn, want de combinatie van vergrijzing en verkleuring gaat de bevolking veranderen. De prognose van het CBS komt in 2050 uit op een bevolking met 4,8 miljoen 65-plussers, van wie 75 procent autochtoon is, en een beroepsbevolking van 10,3 miljoen, van wie 42 procent een migratieachtergrond heeft. De krimp van de 'autochtone' beroepsbevolking met een miljoen mensen in de komende dertig jaar vraagt om arbeidsmigratie – ook laaggeschoolde. Deze krimp wordt echter ook opgevangen door digitalisering en robotisering die waarschijnlijk voor minder werk gaan zorgen. Ons land is dus een immigratieland, dat toe is aan een beter migratie en asielbeleid. Aldus Paul Scheffer in de NRC.

Niettemin tonen bovenstaande verschillende visies nog steeds aan, dat voorspellingen voor de toekomst als 'rijden in dichte mist' zijn en blijven. De 'plaag' van corona-pandemie is een welsprekend recent voorbeeld hiervan!

Landen met een teruglopende bevolking, zoals Spanje, verzetten zich vaak het felst tegen de komst van immigranten. Hier de grens tussen de Spaanse exclave Ceuta en Marokko. Foto: Wikimedia Commons, Youtryandyoutry

Militairen assisteren bij de voedselbank in Apeldoorn. De coronapandemie kwam voor velen onverwacht. Foto Beeldbank Defensie

De autochtone beroepsbevolking zal sterk krimpen. Foto: Beeldbank Rijkswaterstaat

Multimodale corridors moeten vertraging voorkomen

Nederland wil buitenlands militair materiaal sneller verplaatsen

Gertjan van der Wal

Drie multimodale corridors moeten de militaire verplaatsing van buitenlandse troepen en materieel door ons land versnellen. Die speciale routes verkleinen de kans op vertraging waar mogelijk, stelt het kabinet.

De vorming van deze passages staat in het Nationaal Plan Militaire Mobiliteit. Daar stemde de ministerraad 22 januari op voorstel van defensieminister Ank Bijleveld mee in. Het plan verstevigt volgens haar de positie van Nederland als strategisch militair doorvoerland. "Het beschrijft het principe van de corridors, mogelijke knelpunten en oplossingen." De minister noemt de invoering een mijlpaal die de slagkracht van de NAVO en de Europese Unie (EU) vergroot. "Het vormt een overkoepelend raamwerk. Onze bondgenoten kunnen het als handvat gebruiken voor hun nationale plannen. Elk land heeft zijn eigen rol en uitdagingen. Indirect is het een gezamenlijk plan, in het belang van de veiligheid van Nederland en Europa."

Nederland is een strategisch militair doorvoerland. Foto: Mediacentrum Defensie

Knelpunten

Meer militaire mobiliteit gaat volgens Bijleveld over het aanpakken van alles wat militaire verplaatsingen vertraagt. "Van infrastructuur, zoals te lage bruggen of spoortrajecten die niet breed genoeg zijn, tot bureaucratische knelpunten." Denk aan vergunningen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (munitie) of stapels papierwerk bij het passeren van Europese grenzen. "Het is bij uitstek een rijksbreed thema, waarbij civiel-militaire samenwerking van groot belang is." Uitbreiding van die mobiliteit zorgt ervoor dat militairen en materieel sneller zijn in te zetten. "Snelheid is een cruciaal wapen bij militair optreden en verhogen hiervan maakt de NAVO, EU en hun bondgenoten direct tot een geduchtere tegenstander", benadrukt de minister. "Het vergroot bovendien de waarde van Nederland als betrouwbare veiligheidspartner door het vergroten van transparantie richting onze bondgenoten. Het planningsproces gaat van vraag-gestuurd naar aanbod-gestuurd."

De krijgsmacht treedt daarbij op als contractpartner voor bedrijven die bijvoorbeeld worden ingehuurd om schepen te ontladen en munitie over te slaan. "Dat krijgt verder handen en voeten in een nieuw Logistiek Ecosysteem dat onder regie van Defensie wordt opgezet", meldt het departement. Dat zal op basis van raamovereenkomsten gaan werken. Hiermee beschikt de krijgsmacht met een druk op de knop over een uitgebreid netwerk aan logistieke partners. "Die kunnen met hun kennis en expertise bijdragen aan een snelle, efficiënte en veilige afhandeling van logistieke klussen."

Lage bruggen vormen vaak een knelpunt. Foto: Politie Heuvelrug

Details niet openbaar

De drie corridors worden geografisch verdeeld over Nederland en dit jaar aangewezen. De inrichting gebeurt de komende jaren. "De details daarvan worden vanwege veiligheidsredenen niet openbaar gemaakt", geeft het ministerie aan. "Over deze routes vinden in principe alle (grote) doorvoeren *host nation support*activiteiten plaats. Dit versnelt en vereenvoudigt het planningsproces", verzekert Bijleveld. Deze passages worden na invoering met oefeningen getest. De herziening van dit planningsproces is in gang gezet door de oprichting van het Territoriaal Operatie Centrum (TOC) van de Koninklijke Landmacht. Dat TOC werd begin 2020 operationeel en coördineert vanuit de Kromhoutkazerne in Utrecht de planning. Het centrum speelt in de uitvoering een belangrijke rol in de coördinatie en afstemming tussen Nederland en de vragende bondgenoten. De drie corridors, met auto-, spoor- en binnenwaterwegen, worden ondersteund door een eigen *multi use* logistiek bolwerk (*hub*). "Personeel en materieel kunnen op die locaties tijdens troepenverplaatsingen worden verzorgd en eventueel verzameld, dat geldt tevens voor opslag van en onderhoud aan materieel", licht het ministerie toe. "Daarnaast kan zo'n *hub* ook voor civiele doeleinden worden gebruikt, zoals het inrichten van een teststraat in verband met een pandemie."

Host Nation Support

De verplaatsing van buitenlandse eenheden en materieel door ons land vormt een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Defensie, civiele partijen en de betrokken buitenlandse krijgsmacht. Een land doet Nederland daarvoor een verzoek om ondersteuning: een *Host Nation Support-request*. Verder vaardigt de buitenlandse eenheid een *statement of requirements* (SOR) uit, waarin de benodigde ondersteuning wordt verwoord. Zo'n aanvraag is niet vrijblijvend, maar heeft een dwingend karakter. In de praktijk houdt dat in dat Nederland aan die steunverlening is gebonden. De hiervoor noodzakelijke bindende juridische, financiële en operationele afspraken zijn vastgelegd in verschillende documenten.

Geclassificeerd

De logistieke *hub* (LogHub) vloeit voort uit het Europese project 'Logistic Hubs and Support to Operations'. Een LogHub is daarmee een nationaal onderdeel van een internationaal netwerk, onderdeel van Permanent Structured Cooperation (PESCO) afspraken tussen EU-landen. "Dit logistieke bolwerk biedt op tijdelijke of permanente basis vanuit een vaste locatie logistieke diensten aan deelnemende landen om in hun behoeftes te voorzien. De exacte locaties van de drie LogHubs zijn nog geclassificeerd", laat het departement weten. Naast uitrollen van de corridors worden afspraken gemaakt met lokale partijen en veiligheidsregio's over onder meer dienstverlening en vergunningen. Zo kan wet- en regelgeving duurzaam worden aangepast voor bijvoorbeeld munitietransporten. En ook het door Nederland ontwikkelde digitale planningssysteem *interactive Host Nation Support* versnelt het proces. "Dat iHNS-systeem van de Directie Operaties van de Defensiestaf vervangt vijf huidige systemen. Dat scheelt bergen papierwerk en tijd", vertelt Bijleveld. Ze noemt dit systeem uniek in Europa. "Partnerlanden kunnen later aansluiten, zodat iHNS ook 'over de grens' beschikbaar is en het landen aan elkaar verbindt", vult het ministerie aan.

De drie corridors bevatten auto-, spoor- en binnenwaterwegen. Foto: Mediacentrum Defensie

Grootste en zwaarste materieel

De corridors worden ingericht volgens de Europese militaire richtlijnen voor infrastructuur. Die zijn afgestemd op het grootste en zwaarste materieel. Uit de vorig jaar gepubliceerde 'knelpuntenanalyse militaire mobiliteit' blijkt volgens het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) dat de Nederlandse civiele infrastructuur vrijwel alle transporten aankan.

Toch loopt ons land bij het grootste en zwaarste materieel tegen beperkingen aan, weet Defensie. "Te denken valt aan een te lage onderdoorgang bij viaducten en bruggen die het gewicht niet kunnen dragen. Verder moeten het spoor, opstelplaatsen en -sporen, worden aangepast om met langere treinen te kunnen rijden." Bijleveld erkent dat ook. "Een enkele brug is bijvoorbeeld niet hoog genoeg. Nederlands uitstekende waterwegennet heeft geen knelpunten en geldt daarom als terugvaloptie", licht ze toe. "Voor een robuuste en flexibele militaire verplaatsing moeten op termijn wel meerdere opties beschikbaar zijn." Over welke bruggen of andere infrastructuur het exact gaat, doet het departement geen uitspraak: "de details over individuele infra zijn vertrouwelijk".

Het spoor, opstelplaatsen en -sporen moeten worden aangepast om met langere treinen te kunnen rijden. Foto: Mediacentrum Defensie

Militaire eisen

Om de corridors uit te rollen, maakt Defensie afspraken met de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Justitie en Veiligheid, Binnenlandse Zaken en Economische Zaken en met Rijkswaterstaat. "De militaire eisen worden voortaan zoveel als mogelijk meegenomen in civiele infrastructurele projecten", licht de bewindsvrouw toe. "In overleg met Infrastructuur en Waterstaat is afgesproken dat voor het verbeteren van de civiele infrastructuur op de multimodale corridors prioriteit zal worden gegeven aan de twee meest gebruikte corridors." Een groot deel van de knelpunten wordt via regulier onderhoud en investeringen voor 2030 door Rijkswaterstaat opgelost. "De militaire eisen op de aangewezen corridors worden zo goed als mogelijk meegenomen in bestaande en toekomstige richtlijnen voor infrastructurele investeringen. Voor de overige knelpunten wordt tot nader order gebruikgemaakt van effect verminderende maatregelen om het vervoer af te wikkelen."

Voor een vlotte doorstroming is betrokkenheid van veelal meerdere departementen noodzakelijk. "Onder meer voor het verlenen van toestemming wegverkeer of voor het maken van afspraken met lokaal bestuur ten behoeve van het minimaliseren van veiligheidsrisico's", stelt Bijleveld. "De verbeterpunten worden daarom uitgewerkt in nauwe samenwerking met de betrokken ministeries. Een interdepartementale werkgroep wordt opgericht om dit te coördineren."

Nederland is van groot belang als 'poort tot Europa'. Foto: Mediacentrum Defensie

Voortrekkersrol

Nederland heeft internationaal een leidende positie op het gebied van militaire mobiliteit, verklaart Bijleveld. "Die rol dankt het aan de geografische ligging, bestaande infrastructuur en logistieke expertise. Nederland is van groot belang als 'poort tot Europa' en militair doorvoerland voor bondgenoten." Ons land zette het onderwerp zowel bij de EU als de NAVO hoog op de agenda in 2018, geeft ze aan. "Dat leidde tot het PESCO-project Militaire Mobiliteit. Hierin zetten de 25 deelnemende EU-lidstaten onder Nederlandse leiding gezamenlijk stappen om de militaire mobiliteit te verbeteren."

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas
postnl

ONAFHANKELIJK DEFENSIEMAGAZINE
UITGAVE VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSE VERENIGING 'ONS LEGER'

ARMEX

Voor een krijgsmacht die ertoe doet!

De zorg voor een deugdelijke krijgsmacht was in 1912 aanleiding om de Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Ons Leger' op te richten. De onverantwoord grote bezuinigingen van de laatste decennia tonen aan dat we ons nog steeds zorgen moeten maken, ondanks dat recent de eerste voorzichtige stappen zijn gezet om het vermogen van de krijgsmacht te repareren. De Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Ons Leger' zet zich daarom ook in onze tijd in voor een krijgsmacht die er toe doet!

Zij spant zich in voor een breed draagvlak voor onze krijgsmacht in de samenleving en draagt die boodschap uit naar de politiek, de industrie, de wetenschap en de media. Daarnaast toont zij zich betrokken bij uitgezonden militairen en hun relaties.

De vereniging organiseert tal van activiteiten zoals lezingen en bezoeken aan militaire locaties. Ook heeft zij een bijzondere universitaire leerstoel en kent zij de Prins Mauritsmedaille toe aan personen of organisaties, zowel binnen als buiten de krijgsmacht, die zich verdienstelijk hebben gemaakt voor de krijgsmacht.

Voelt u zich betrokken bij de krijgsmacht en ondersteunt u onze doelstelling, wordt dan lid van de Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Ons Leger'. Meer bijzonderheden kunt u vinden op onze website: https://onsleger.nl/.