

Van iedereen en niemand

De helikopter en de Nederlandse krijgsmacht, 1945-2020

Of everyone yet nobody

The helicopter and the Dutch armed forces, 1945-2020
(with a summary in English)

Proefschrift

ter verkrijging van de graad van doctor aan de
Universiteit Utrecht
op gezag van de
rector magnificus, prof. dr. H.R.B.M. Kummeling,
ingevolge het besluit van het college voor promoties
in het openbaar te verdedigen op

vrijdag 30 juni 2023 des ochtends te 10.15 uur

door

Rolf de Winter

geboren op 28 december 1962
te Vlaardingen

Promotoren:

Prof. dr. J. Hoffenaar

Em. prof. dr. J.P.B. Jonker

Beoordelingscommissie:

Prof. dr. S.G.M. Dupré (voorzitter)

Prof. dr. L. van de Grift

Prof. dr. J.C. Kennedy

Dr. R.M. de Ruiter

Prof. dr. B. Schoenmaker

INHOUD

HOOFDSTUK 1

Op het snijvlak. De helikopter en de Nederlandse krijgsmacht	7
1.1 Inleiding	7
1.1.1 Een nieuwe ridder op het Binnenhof	7
1.1.2 De Nederlandse helikoptercasus centraal	9
1.1.3 De aard van de literatuur	9
1.2 Vraagstelling	14
1.2.1 Helikoptertechnologie	15
1.2.2 Strategie, doctrine en tactiek	18
1.2.3 Taakopvatting en prioritering	19
1.2.4 Politiekambtelijke actoren en besluitvorming	21
1.2.5 Organisatorische inbedding en ontwikkeling	23
1.3 Relevantie, onderzoeksanpak en bronnen	25
1.3.1 Relevantie onderzoek	25
1.3.2 Onderzoeksanpak en bronnen	25
1.4 Opbouw	28

HOOFDSTUK 2

Prudent pionieren? (1945-1960)	30
2.1 De helikopter als technologische innovatie in zijn militaire pioniersfase	31
2.1.1 Van wentelvleugel tot hefschroef, een lang gezochte innovatie	31
2.1.2 Helikopteroperaties in Korea, Maleisië en Algerije	33
2.1.3 Helikopterview vanuit de polder	35
2.2 De introductie van de helikopter in de Nederlandse krijgsmacht	38
2.2.1 De Stichting voor Hefschroefvliegtuigen	38
<i>Marine aan de stuurknuppel</i>	41
2.2.2 Helikopters en de Watersnoodramp	46
2.2.3 Een verreikend ministerieel besluit	49
<i>De straf van Staf</i>	53
2.3 Taken en prioriteiten: opereren in de marge	53
2.3.1 Taakopvatting marine en MLD	54
2.3.2 Taakopvatting land- en luchtmacht	57
<i>Luchtmachtreddingshelikopters als nichecapaciteit</i>	62
2.4 Onvervulde beloften	64

HOOFDSTUK 3

Beperkte slagkracht (1960-1980)	66
3.1 Maritieme helikoptervraagstukken	67
3.1.1. De eerste onderzeebootbestrijdingshelikopters	68
<i>Een roemloze exit</i>	71
3.1.2 Plannen versus praktijk, helikopters naar Nieuw-Guinea?	73
<i>Verticale prioriteiten, verkokerde besluitvorming</i>	78
3.1.3 Helikopterdragende fregatten	83
<i>Westland Wasp: wel prikken, niet speuren</i>	85
3.1.4 De jaren zeventig: keerpunt of continuïteit?	89
<i>Westland Lynx: standaardhelikopter in drie versies</i>	94
3.2 Groep Lichte Vliegtuigen. Op de plaats... rust!	96
3.2.1 Vervagende perspectieven	97
<i>Calmeyers Keuze: wikken en wegen</i>	101
3.2.2 Alouette III en Bölkow, ondersteunen zonder tanden	105
<i>Messerschmitt-Bölkow-Blohm Bo-105: Duitse degelijkheid</i>	110
3.3 'Veel voor weinig': de keuze voor kwantitatieve kaalheid	112

HOOFDSTUK 4

Kijken, kijken, niet kopen (1980-1990)	114
4.1 Doctrinair discours. Pantser- en onderzeebootbestrijding met helikopters	115
4.1.1 Doctrinaire bespiegelingen in de jaren tachtig	115
4.1.2 FOFA, <i>AirLand Battle</i> en helikopterinzet	116
4.1.3 <i>The Maritime Strategy</i> en helikopterinzet	120
4.1.4 Nederland en de doctrinaire ontwikkelingen in de jaren tachtig	123
<i>Reacties op FOFA- en AirLand Battle-concepten</i>	123
<i>Doctrinair landmacht-dilemma: keizer zonder kleren of knellend keurslijf?</i>	126
<i>Reacties op The Maritime Strategy</i>	131
<i>Doctrinair maritiem dilemma: wentelwiekend tussen Scylla en Charybdis</i>	132
4.2 Oogsten op schrale akkers. Het haperende verwervingsproces van helikopters	135
4.2.1 De tragiek van een snelle aankoop: Bölkow laag in het duister	135
4.2.2 Kiezen tussen Mangusta, Lynx, Panther, Gazelle of Apache	137
<i>Drie sporen of het spoor bijster?</i>	140
4.2.3 Maritieme materieelproblematiek: Lynx-kommer en NH-90-kwel	142
<i>NH-90: (zee)mijl op zeven</i>	148
4.3 Quantité négligeable? De helikoptergemeenschap binnen de krijgsmacht	152
4.3.1 Laagvliegers tussen de zuilen	152
<i>Onderaan de apenrots</i>	154
4.3.2 Groep Lichte vliegtuigen. In de schaduw van de jachtvliegerij	157
<i>Bescheiden onderkomens voor 'de laagste tak van sport'</i>	160

<i>Cultuurverschillen: de hemel is niet groen</i>	163
<i>Van rondje IJsselmeer naar éducation permanente</i>	166
4.3.3 Groep Maritieme Helikopters. Vliegen met zout water in de aderen	171
<i>MLD en KLu: water en vuur?</i>	172
4.3.4 Geen eendracht, geen macht	175
4.4 Gegijzelde besluitvorming en ontbrekende prikkels	176

HOOFDSTUK 5

Een verheffende koers (1990-2000) 180

5.1 Overwinning zonder toekomst? Bondgenootschappelijke strategische desoriëntatie 182

5.2 Prioriteiten en speerpunten. Een vernieuwde helikoptervloot 185

5.2.1 Volatief vredesdividend. De departementale marsroute 185

Aanvechtbare investeringen? 189

5.2.2 De kikkers in de kruiwagen. De positie van de krijgsmachtdelen 190

Cadeaus uit de Koude Oorlog 192

Koninklijke Landmacht: antitankhelikopters voor het Legerkorps 192

Koninklijke Marine: wederom geen amfibische heli's 199

Koninklijke Luchtmacht: ambivalente betrokkenheid, gedeeld belang 204

5.2.3 Verwerving versus vertraging 208

Kopen, kopen, kopen! 209

Van speerpunt naar sluitstuk 214

5.3 De luchtmobiele spagaat. Het helikopterwapen in wording 220

5.3.1 Nederlandse doctrinevorming na de Koude Oorlog 220

5.3.2 Groen of blauw? *Interservice rivalry*-achterhoedegevecht in de polder 222

De handschoen toegeworpen 223

Salomon oordeelt 226

5.3.3 Personele, organisatorische en materiële knelpunten 228

Groeipijnen 231

Oefenen versus uitzenden: AMB behaalt OGS 234

5.4 Voorbij het *point of no return* 238

HOOFDSTUK 6

Groeiende vraag, gecoördineerd aanbod (2000-2020) 240

6.1 Expeditionaire exploitatiekosten versus dalende investeringsquote 242

6.2 Beperkte houdbaarheid. Het helikopter-materieelbeleid 244

6.2.1 Zigzaggend voorwaarts. Naar een helikopterharmonicavloot? 244

Rigoureuze besluitvaardigheid 247

6.2.2 Een nieuw ankerpunt. De Studie Integrale Helikoptercapaciteit 251

Chinooks en Marinised Tactical Transport Helicopters: het ei van Columbus? 254

6.2.3 Consistente inconsistentie 257

6.3 Eén helikopterloket. De vorming van het Defensie Helikopter Commando	261
6.3.1 Externe ontwikkelingen en een intern offer	262
<i>De wal keert het schip: Marine Luchtvaartdienst op woelige baren</i>	262
6.3.2 Een paarse vleugel met licht- en donkerblauwe tinten	265
<i>Een vliegende start met enige vertraging</i>	269
6.3.3 De valkuil van het succes	274
6.4 Wegens verbouwing geopend	281

HOOFDSTUK 7

Van marge naar middelpunt. De helikopter als multidimensionaal wapensysteem	284
--	-----

<i>Factor 1: Technologisch innovatief fundament</i>	285
<i>Factor 2: Doctrinaire theorie versus aanschouwelijk praktijkonderwijs</i>	287
<i>Factor 3: Taakopvatting en prioritering: van nichecapaciteit naar force multiplier</i>	289
<i>Factor 4: Politieke actoren en besluitvorming: ministers, staatssecretarissen en rompenpolitiek</i>	291
<i>Factor 5: Organisatorische ontwikkeling: krijgsmachtdeelautonomie, gefragmenteerde subculturen en afgedwongen transitie</i>	292
<i>Dwingende dimensies: de factoren gewogen</i>	294

Bijlage	
Helikoptertypen Nederlandse krijgsmacht	297
Summary	
Of everyone yet nobody. The helicopter and the Dutch armed forces, 1945-2020	327
Geraadpleegde bronnen	334
Curriculum vitae	352

1

Op het snijvlak

De helikopter en de Nederlandse krijgsmacht

“Because the helicopter (...) was a major innovation, the history of its development provides an excellent example of the processes by which military organizations change and adapt to new forms of warfare.”

Matthew Allen¹

“The helicopter has profoundly changed modern warfare in many ways, from saving thousands of lives to becoming the very tip of the sword of contemporary combat.”

Walter J. Boyne²

1.1 Inleiding

1.1.1 Een nieuwe ridder op het Binnenhof

Voor de Ridderzaal op de historische grond van het Binnenhof vond in de middag van 31 augustus 2018 een bijzondere plechtigheid plaats. Naast de aanwezigheid van het koningspaar, de minister-president, andere kabinetsleden, oud-bewindslieden, volksvertegenwoordigers en talrijke binnen- en buitenlandse hoogwaardigheidsbekleders, stonden diverse militaire eenheden voor deze ceremonie aangetreden. Acte de présence gaven niet alleen de hoogste Nederlandse militairen, aangevoerd door de commandant der Strijdkrachten met zijn operationele commandanten; ook afvaardigingen van alle krijgsmachtdelen, een collectieve vaandelwacht en delegaties van voor dapperheid onderscheiden militaire eenheden stonden in het gelid. Het voltallige gezelschap was bijeen om één helikoptervlieger buitengewone eer te bewijzen, een luchtmachtofficier die in 2013 zijn militaire carrière had verruild voor een civiele loopbaan en inmiddels een aantal jaren als instructeur-vlieger werkzaam was bij de *Royal Oman Police*.³

Op deze zonovergoten vrijdagmiddag kreeg majoor-vlieger R.P.J (Roy) de Ruiter door het staatshoofd de versierselen opgespeld van de oudste en hoogste dapperheidsonderscheiding van het Koninkrijk

¹ Matthew Allen, *Military Helicopter Doctrines of the Major Powers, 1945-1992. Making Decisions about Air-Land Warfare* (Connecticut 1993) Introduction, I.

² Walter J. Boyne, *How the Helicopter changed modern warfare* (Gretna 2011) 9.

³ *Herinneringsboek. Uitreiking Militaire Willems-Orde aan majoor-vlieger Roy de Ruiter* (Den Haag 2018) 33.

der Nederlanden. Met een ferme slag op de linkerschouder sloeg koning Willem-Alexander de 37-jarige reserveofficier tot Ridder Militaire Willems-Orde der 4^e klasse. Aanleiding tot de ridderslag vormde het optreden van De Ruiters tijdens uitzendingen in Afghanistan tussen 2007 en 2009. “Uw moed was imponerend”, sprak de koning, refererend aan een reeks gevaarvolle missies, waarbij de helikoptervlieger zich herhaaldelijk wist te onderscheiden door “uitstekende daden van moed, beleid en trouw”. Het optreden van de heli-vlieger was onverbrekkelijk verbonden met de AH-64D Apache-gevechtshelikopter, het wapenplatform dat hij tot in de finesses beheerste. De Apache, een betrekkelijk nieuw wapensysteem in de Nederlandse gelederen, werd tussen 2004 en 2010 bijna onafgebroken in Afghanistan ingezet ter ondersteuning van de *International Security Assistance Force* (ISAF). In opeenvolgende detachementen vlogen de gevechtshelikopters verkenningsmissies, escorteerden grondkonvoien en transporthelikopters en leverden gevechtsondersteuning aan grondtroepen en *special forces*. Na stationeringen in Kabul en op Kandahar Airfield verhuisden de Apaches in oktober 2006 naar Tarin Kowt, de provinciehoofdstad van Uruzgan en basis van het Nederlandse gronddetachement. Vanaf die locatie voerden de Apaches meer dan 1200 vluchten uit ter ondersteuning van grondeenheden in Zuid-Afghanistan. Het betrof missies in het volledige geweldsspectrum; tijdens de meer dan 7000 vliegreizen was ook meerdere malen sprake van wapeninzet.

De ceremonie op het Binnenhof was voor de Koninklijke Luchtmacht van grote symbolische betekenis. Voor het eerst in bijna 70 jaar viel een militair behorend tot de militaire luchtvaartfamilie de hoogste dapperheidsonderscheiding ten deel; dat straalde af op het vakmanschap en esprit de corps van het gehele krijgsmachtdeel. Dat een helikoptervlieger werd gedecoreerd met de Militaire Willems-Orde vervulde veel militairen die behoorden tot een van de heli-squadrons met trots en voldoening. Binnen de luchtmacht was de ridderslag voor de oud-Apache-vlieger tegelijkertijd enigszins pikant. Tijdens de Koude Oorlog zetten vooral jachtvliegers met hun geavanceerde straaljagers binnen de luchtmacht de toon. De helikoptergemeenschap was destijds met het toenmalige beschikbare materieel een bescheidener plek toegekend. Waren de rollen nu omgedraaid? Voordat de kersverse ridder zich aan de zijde van koningin Máxima naar de Ridderzaal begaf, waar hem een drukbezochte receptie en meer informele hulding wachtte, eindigde de plechtigheid op het Binnenhof met een luchtdefilé als eerbetoon aan de helikoptervlieger. Een formatie F-16's opende de *fly by*, gevolgd door een formatie transporthelikopters. Als afsluiting en *pièce de résistance* vlogen vier Apaches van 301 *Redskins* Squadron, De Ruiters voormalige eenheid, over het Binnenhof. Geposteerd naast de koning aanvaardde de gedecoreerde deze hommage met een bescheiden glimlach.

De Ruiters verworven ridderschap was illustratief voor het toegenomen belang van de helikopter in de Nederlandse krijgsmacht, waardoor de koninklijke ridderslag symbolisch kon worden beschouwd als een officieuze erkenning van de helikopter als nieuw hoofdwapensysteem. Op 31 augustus 2018 was een helikoptervlieger, niet een jachtvlieger de onbetwiste *knight in shining armour*. Het helikopterwapen had een krachtige transformatie doorlopen en behoorde tot de onmisbare *airpower*-middelen in een moderne krijgsmacht. Lang was dat in Nederland geen uitgemaakte zaak, de helikoptergemeenschap moest van ver komen.

1.1.2 De Nederlandse helikoptercasus centraal

In de jaren veertig en vijftig van de vorige eeuw deed de helikopter zijn intrede als nieuw militair transportmiddel, alsook verkennings- en wapenplatform. Het hefschroefvliegtuig geldt als een van de meest significante technologische innovaties van de twintigste eeuw; het verschafte moderne krijgsmachten een instrument met talrijke operationele mogelijkheden. Zijn inzetbaarheid op het snijvlak van de dimensies land, water en lucht maakte de helikopter tot een uniek en veelzijdig wapensysteem. Het kon in zijn verscheidene versies en configuraties een belangrijke bijdrage leveren aan de strijd te land, ter zee en in de lucht. Mede door voortschrijdende technologische vernieuwing evolueerden de militaire taken en toepassingsmogelijkheden van de helikopter in de volgende decennia zowel in kwalitatief als in kwantitatief opzicht.

Gedurende de Koude Oorlog verwierf het hefschroefvliegtuig een vaste plek in alle moderne krijgsmachten. Zowel de NAVO-strijdkrachten als die van het Warschaupact kenden de helikopter een betekenisvolle rol toe in hun respectievelijke strategieën, doctrines en tactieken. Ook in de decennia na de Koude Oorlog verscheen de helikopter veelvuldig ten tonele bij de beslechting van interstatelijke, intrastatelijke en transnationale conflicten, alsook bij talrijke humanitaire missies en specialistische antiterreuroperaties.

Na de Tweede Wereldoorlog kreeg ook de Nederlandse krijgsmacht te maken met de helikopter als militair verschijnsel. De aanvaarding van het hefschroefvliegtuig als volwaardig hoofdwapensysteem lijkt in de Nederlandse casus nogal traag te zijn verlopen. Figuurlijk verkeerden helikoptereenheden decennialang in de schaduw van wapensystemen die de militaire leiding van de zee-, land- en luchtmacht van wezenlijker betekenis achtten voor de gevechtskracht en toekomst van hun respectievelijke krijgsmachtdeel. Pas in het laatste decennium van de twintigste eeuw transformeerde de helikopter tot een defensiebreed verankerd hoofdwapensysteem dat frequent werd ingezet bij een uiteenlopende reeks internationale missies. Wat leert ons dat lange proces over het functioneren van de krijgsmacht in het algemeen en haar omgang met nieuwe technologie in het bijzonder? De krijgsmachtbrede relevantie van de helikopter biedt - meer dan andere innovatieve wapensystemen als de onderzeeboot, de tank en het jachtvliegtuig - een uitzonderlijk onderzoeksperspectief waarin de omgang met nieuwe technologie over de volle breedte van de defensieorganisatie kan worden bestudeerd.

1.1.3 De aard van de literatuur

De helikopter als militair verschijnsel heeft, zeker internationaal, veel pennen in beweging gebracht. De literatuur valt onder te verdelen in zes verschillende, specifieke genres. Auteurs toonden een fascinatie voor de militaire inzetmogelijkheden van de helikopter en deden uitvoerig verslag van uiteenlopende krijgsv verrichtingen op verschillende strijdtoneelen. Met name de Angelsaksische literatuur is in de loop der jaren een *mer à boire* gaan vormen. Dit eerste genre omvat bijvoorbeeld persoonlijke getuigenissen van helikoptervliegers die tijdens de Vietnam-oorlog dienden en leverde ronduit spannende literatuur op, die in sommige gevallen zelfs een bestsellerstatus verwierf. Lezenswaardige memoires uit dit genre zijn onder meer *Chickenhawk* van Huey-vlieger Robert Mason

en *Low Level Hell* van scout pilot Hugh L. Mills jr.⁴ Voor het proces dat in deze studie wordt onderzocht levert dit genre geen aanknopingspunten en is hier dan ook weinig relevant.

Uiteraard mocht de helikopter als wapenplatform binnen vele krijgsmachten op de nodige belangstelling rekenen. Behalve in doctrines en tactische gevechtshandleidingen, kreeg de helikopter ook aandacht in interne militaire publicaties over opleidings-, trainings-, onderhouds- en logistieke aspecten. Dergelijke vaak geclassificeerde en zeer gespecialiseerde publicaties waren doorgaans exclusief bedoeld voor intern gebruik. Dit tweede genre literatuur is voor deze studie evenmin relevant omdat zulke publicaties niets zeggen over de Nederlandse casus die hier centraal staat.

Een derde genre literatuur vormen tijdschriftpublicaties met een efemeer karakter. Ook in Nederland heeft de militaire helikopter in dergelijke publicaties aandacht gekregen, met name in luchtvaarttijdschriften, de militaire vakpers en aan de krijgsmacht gelieerde periodieken. Tot die laatste categorie behoren, naast op het officierskorps gerichte tijdschriften, langlopende periodieken uitgegeven voor het personeel van de Koninklijke Marine (KM), Koninklijke Landmacht (KL) en Koninklijke Luchtmacht (KLu). De binnen de afzonderlijke krijgsmachtdelen bestaande helikoptereenheden gaven soms een eigen onderdeelblad uit.⁵ Hoewel dit genre een relevante bron vormt voor de bestudering van de helikoptergeschiedenis, leert het weinig tot niets over de specifieke introductie en het ontwikkelingsproces van het hefschroefvliegtuig in de Nederlandse krijgsmacht.

Binnen de krijgsmacht bestaat een lange traditie ter gelegenheid van een bepaald lustrum of jubileum een speciale publicatie uit te geven. Dit vierde genre richt zich voornamelijk op het (voormalige) personeel van het jubilerende onderdeel. Het schenkt doorgaans veel aandacht aan de sociale aspecten van het squadronleven, de deelname aan oefeningen en saillante, dramatische of humoristische gebeurtenissen die zich binnen de eenheid hebben afgespeeld. Hoewel deze herinneringslectuur en gedenkboeken een boeiende en leerzame inkijk geven in het wel en wee van de voor de buitenwereld goeddeels afgesloten militaire cultuur, verschaffen ze voor de in deze studie onderzochte casus nauwelijks relevante inzichten.⁶ Dat geldt evenzeer voor het vijfde soort literatuur waarin de materiële en technische aspecten van de helikopter voorop staan. In de loop der tijd verschenen in dit genre enkele publicaties die zich niet uitsluitend beperkten tot een 'bouten-en-moeren-verhaal'. In dergelijke literatuur verwierf in Nederland de Alouette III-helikopter, mede dankzij zijn indrukwekkend lange staat van dienst in de krijgsmacht, een zekere cultstatus.⁷

⁴ Robert Mason, *Chickenhawk* (New York 1983) en Hugh L. Mills en Robert A. Anderson, *Low Level Hell. A scout pilot in de the Big Red One* (Novato, CA 1992).

⁵ De twee belangrijkste voor het officierskorps verschijnende tijdschriften zijn *Militaire Spectator* en *Marineblad*. Langlopende in druk verschenen personeelsbladen waren *Alle Hens* (KM), *Legerkoerier* (KL) en *De Vliegende Hollander* (KLu). Het sedert 1949 verschijnende tijdschrift *Onze Luchtmacht*, een uitgave van de Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Onze Luchtmacht' (KNVOL), publiceert met regelmaat over het Nederlandse helikoptersarsenaal. Deze inmiddels grotendeels alleen digitaal uitgegeven tijdschriften richten zich behalve op defensiepersoneel tevens op een breder in de krijgsmacht geïnteresseerd lezerspubliek.

⁶ Een goed verzorgde en rijk geïllustreerde jubileumuitgave is: Jan Kleyn e.a., *50 jaar 298 Squadron* (Soesterberg 1995). Deze en enkele andere jubileumpublicaties over Nederlandse helikoptereenheden vormen bruikbaar secundair bronnenmateriaal.

⁷ Twee vermeldenswaardige publicaties in dit genre zijn: A. van Rhijn, *Gentile Alouette. Een leeuwerik met klasse* (z.p. 2006) en Marco Bruggemann e.a. red., *Alouette III 50 jaar betrouwbaar en veelzijdig* (Den Haag 2014).

Terwijl de helikopter zich in de hiervoor genoemde genres enigermate mocht verheugen in aandacht en zelfs populariteit, is de belangstelling vanuit de academische wereld tot op heden beperkt gebleven en voor wat betreft Nederland zelfs als ronduit karig te typeren. Juist dit zesde en laatste genre, de serieuze (academische) literatuur, is van belang voor de vragen die dit onderzoek wil beantwoorden.

Vanuit verschillende wetenschappelijke disciplines is het hefschroefvliegtuig in de internationale literatuur onderwerp van studie geweest. Behalve op belangstelling uit de technische wetenschappen, waarbij het hefschroefvliegtuig als technologische innovatie werd bestudeerd, kreeg de helikopter ook academische aandacht in het militair-doctrinaire discours. Daarbij stond vooral de ontwikkeling van de operationele inzetmogelijkheden in de schijnwerper. Belangwekkend voor dit onderzoek is de studie van de Australische wetenschapper Matthew Allen, *Military Helicopter Doctrines of the Major Powers, 1945-1992. Making Decisions about Air-Land Warfare*. Hierin analyseert de auteur helikoptergerelateerde doctrinaire ontwikkelingen in de Verenigde Staten, Sovjet-Unie en de voornaamste West-Europese landen tijdens de Koude Oorlog.⁸ Aan de hand van de helikopter onderzoekt Allen hoe krijgsmachten zich aanpassen aan nieuwe realiteiten, welke krachten innovatie vooruithelpen en welke obstakels aanpassingen in de weg staan. Allen focust in zijn studie op operationele en tactische veranderingen en gaat daarbij uit van de aan de Duits-Amerikaanse militair-historicus Peter Paret ontleende these dat het belangrijkste probleem van innovatie niet is “the development of new weapons, nor even their general adoption, but their intellectual mastery”. Allens studie concludeert dat de fundamentele technologische karakteristieken van de helikopter belangrijker worden naarmate er meer integratie tot stand komt tussen twee belangrijke dimensies van oorlogvoering: lucht en land, *Air-Land Warfare*: “The helicopter’s particular contribution was to make available to land forces the speed of movement by air, while retaining the capacity for direct and intimate interaction with ground troops and ground terrain.” Daarmee bracht de helikopter een fundamentele verandering in de aard van de oorlogvoering: “Through its associated doctrines, it redefined the relationship between air and ground combat power.”⁹

Allen stelt dat de *intellectual mastery* van de helikopter het meest evident was wanneer militairen de positie van de helikopter niet langer beschouwden als een bedreiging (*competition*) voor de vertrouwde, gevestigde wapensystemen. Dan kwam de weg vrij voor het ontwikkelen van manieren en concepten om het nieuwe wapensysteem te integreren met de oudere.¹⁰ Met *intellectual mastery* wordt verwezen naar het proces waarbij steeds bredere (en invloedrijke) segmenten van de krijgsmacht de evidente operationele voordelen van een nieuw innovatief wapensysteem, in casu de helikopter, onderkennen, zodat aanvankelijke aarzelingen en scepsis worden overwonnen en ruimte ontstaat voor een hogere prioritering van dit wapensysteem en voor integratie en samenwerking met oudere onderdelen en wapensystemen binnen de krijgsmacht. *Intellectual mastery* geldt in dit onderzoek als een kernbegrip, waarop in de loop van het betoog zal worden teruggekomen. Allens bevindingen over andere krijgsmachten zijn relevant als referentiekader voor de Nederlandse casus, met dien verstande dat dit onderzoek zich niet beperkt tot de dimensies land en lucht, maar ook het

⁸ Allen, *Military Helicopter Doctrines*, passim.

⁹ Allen, *Military Helicopter Doctrines*, XX-XXI en Peter Paret, *Innovation and Reform in Warfare* (Colorado 1966) 2.

¹⁰ Allen, *Military Helicopter Doctrines*, 231-234.

maritieme domein zal analyseren. Door het proces van *intellectual mastery* van de maritieme helikopter bij de zeestrijdkrachten uitdrukkelijk in deze studie te betrekken, wordt recht gedaan aan een onderzoeksperspectief dat zich richt op de gehele krijgsmacht.

Een tweede studie die belangrijke aanknopingspunten biedt om de Nederlandse casus te onderzoeken is de toegankelijke monografie *How the helicopter changed modern warfare* van de Amerikaanse luchtvaarthistoricus Walter J. Boyne. Hij analyseert de onregelmatige ontwikkeling van het hefschroefvliegtuig als militair fenomeen vanaf zijn oorsprong tot zijn 21ste-eeuwse inzet in Afghanistan.¹¹ Boyne onderzoekt de rol van de industrie, politici en militairen bij de ontwikkeling van de helikopter. Hij toont aan dat door latere technologische innovaties de helikopter zich tijdens de Vietnam-oorlog kon ontwikkelen tot een dominant wapensysteem; een wapensysteem dat mede door de in gevechtsoperaties opgedane ervaringen, en de daaruit voortvloeiende dynamiek tot verdere verbetering, meer taken voor zijn rekening ging nemen.¹² Boyne verklaart de specifieke problemen en tegenslagen die de ontwikkeling van de helikopter kenmerkten. Hij stelt zaken aan de orde als de lage prioritering van de helikopter ten opzichte van andere wapensystemen en de voortdurende competitie tussen de krijgsmachtdelen. Om zijn militaire relevantie te bewijzen moest de helikopter talrijke drempels slechten. Zo diende de helikopter in Vietnam niet alleen de vijand te overwinnen, maar ook “the terrain, climate, service apathy, intra- and inter-service rivalry, and perhaps worst of all, an appallingly short-sighted array of rules of engagement that stifled efforts”.¹³ Boynes studie is voor dit onderzoek vooral om twee redenen dienstbaar: ze wijst allereerst op de uiteenlopende belemmerende factoren waarmee de helikopter als innovatief wapensysteem te maken kreeg. Daarnaast gaat ze in op de wisselwerking tussen technologische vernieuwing en daadwerkelijke inzet, een dynamiek die belangrijk was voor de verdere ontwikkeling van het wapensysteem.

De militaire geschiedwetenschap heeft zich in Nederland de voorbije decennia ontwikkeld tot een vitale discipline die zich – ook vanuit de universitaire wereld – op toenemende academische aandacht mag verheugen. Daarbij valt echter op dat zij zich veelal beperkt tot de bestudering van een bepaalde casus of ontwikkeling binnen een van de afzonderlijke krijgsmachtdelen. Zo kreeg de naoorlogse geschiedenis van de Koninklijke Marine exclusieve aandacht in drie kloeke boekwerken van de hand van de maritiem-historici Dick Schoonoord, Egmond van Rijn en Anselm van der Peet, concentreerden Jan Hoffenaar en Ben Schoenmaker zich op de ontwikkeling van de Koninklijke Landmacht tijdens de Koude Oorlog en analyseerden Quirijn van der Vegt en Bert Kreemers respectievelijk de opbouw van de Nederlandse luchstrijdkrachten in de eerste drie decennia na de Tweede Wereldoorlog en het aanschafbeleid van gevechtsvliegtuigen voor de Koninklijke Luchtmacht.¹⁴ Hoezeer elk van deze studies ook bijdraagt aan een verrijking van kennis en toename

¹¹ Boyne, *How the helicopter changed modern warfare*, passim.

¹² Idem, 183-187.

¹³ Idem, 117-118. Een markant bewijs van de lagere prioritering van de helikopter dat Boyne aanvoert is het feit dat sinds het einde van de Vietnam-oorlog de omvang van de Amerikaanse *research and development*-investeringen in de ontwikkeling van jachtvliegtuigen negen keer groter was dan die in helikopters (Zie: Boyne, 203-204).

¹⁴ D.C.L. Schoonoord, *Pugno Pro Patria. De Koninklijke Marine tijdens de Koude Oorlog* (Franeker 2012); W.J.E. van Rijn, *Overstag en toch op koers. De Koninklijke Marine en haar personeel 1945-2005* (Franeker 2015); Anselm J. van der Peet, *Out-of-Area. De Koninklijke Marine en multinationale vlootoperaties 1945-2001* (Franeker 2016); J. Hoffenaar en B. Schoenmaker red., *Met de blik naar het Oosten. De Koninklijke Landmacht 1945-1990* (Den Haag 1994); Quirijn van der Vegt, *Take-Off. De opbouw van de Nederlandse*

van inzichten binnen de militair-historische discipline, een integrale analyse van de ontwikkeling van de krijgsmacht als geheel schiet er vaak volledig bij in. Afgezien van het ontbreken van integrale studies over de gehele krijgsmacht, is er weinig literatuur over de omgang van de krijgsmacht met nieuwe technologieën. Ten slotte heeft de militair-historische ontwikkeling van de helikopter an sich, binnen de krijgsmacht in de academische literatuur nauwelijks aandacht gekregen.

Uitzondering op dat laatste vormt de gedegen en brede studie *Crossing the Border. De Koninklijke Luchtmacht na de val van de Berlijnse Muur* van militairhistoricus Erwin van Loo.¹⁵ Van Loo richt de focus op de jaren negentig van de twintigste en eerste jaren van de eenentwintigste eeuw en besteedt daarbij ruime aandacht aan de vorming van een nieuwe helikoptervloot, de ontwikkeling van hun organisatie en internationale deelname van helikopterdetachementen aan humanitaire missies en vredesoperaties. Waar *Crossing the Border* kan worden beschouwd als een witte raaf, moet tegelijkertijd worden vastgesteld dat integrale studies over de Nederlandse helikopterontwikkeling, die zich uitstrekken over een langere onderzoeksperiode, volledig ontbreken. In *Crossing the Border* vallen de voorgeschiedenis van de helikopter bij de luchtmacht en alle helikopterontwikkelingen bij de KM en de Marine Luchtvaartdienst (MLD) dan ook logischerwijze buiten de boot.

Maritieme helikopterkwesities krijgen wel ruime aandacht in het door oud-marineofficieren geschreven en fraai vormgegeven overzichtswerk *Een eeuw Marineluchtvaartdienst 1917-2017*.¹⁶ Maar dit werk focust primair op de MLD, is bewust gezien vanuit een puur marineperspectief, fragmentarisch en anekdotisch van opzet en heeft evenmin oog voor krijgsmachtbrede ontwikkelingen in het helikopter domein. Hoewel beide publicaties een schat aan *inside*-kennis herbergen, geven ze geen antwoorden op de vragen die in deze studie centraal staan.

Dat geldt in zekere zin evenzeer voor de studies die zich, vaak vanuit politicologisch-academische kring, richten op de ontwikkeling van het Nederlandse veiligheids- en defensiebeleid. De focus ligt in deze studies vaak op de politieke factoren en actoren, waarbij de ambtelijke en militaire leiding soms eveneens in de beschouwingen worden betrokken. De bekendste publicatie in dit genre is *Defense Policy in the North Atlantic Alliance. The Case of the Netherlands* geschreven door Jan Willem Honig.¹⁷ Hoewel hij veel aandacht besteedt aan de specifieke drijfveren van de krijgsmachtdelen, heeft ook Honig weinig oog voor militair-strategische en doctrinair-operationele vraagstukken en de personele en materiële ontwikkeling van de krijgsmacht als geheel. De dissertatie *Breuklijn 1989. Continuïteit en verandering in het Nederlandse defensiebeleid 1989-1993* van de hand van R.M. (Roy) de Ruiter behandelt de afzonderlijke posities van de krijgsmachtdelen wel, maar concentreert zich op een korte onderzoeksperiode en schenkt daarbij geen aandacht aan de ontwikkelingen van de verschillende hoofdwapensystemen.¹⁸

luchtstrijdkrachten 1945-1973 (Amsterdam 2013) en Bert Kreemers, *Hete Hangijzers. De aanschaf van Nederlandse gevechtsvliegtuigen* (Amsterdam 2009).

¹⁵ Erwin van Loo, *Crossing the Border. De Koninklijke Luchtmacht na de val van de Berlijnse Muur* (Den Haag 2003) 225-307.

¹⁶ Kees Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst 1917-2017* (Maarssen 2017).

¹⁷ Jan Willem Honig, *Defense Policy in the North Atlantic Alliance. The Case of the Netherlands* (Londen 1993).

¹⁸ Roy de Ruiter, *Breuklijn 1989. Continuïteit en verandering in het Nederlandse defensiebeleid 1989-1993* (Amsterdam 2018).

Het bovenstaande overzicht van de beschikbare literatuur in zijn onderscheiden genres leidt tot de conclusie dat over de introductie en ontwikkeling van de helikopter in de Nederlandse krijgsmacht zeer weinig is onderzocht. Dat is om meer dan een reden betreurenswaardig, want de algemene literatuur (Allen, Boyne) toont aan dat het hefschroefvliegtuig een buitengewoon interessante ingang biedt om tot een beter begrip te komen van de algehele ontwikkeling van krijgsmachten en defensieorganisaties in de twintigste en eenentwintigste eeuw. Door de helikopter te bestuderen in zijn krijgsmachtbrede context en de focus daarmee niet te beperken tot één van de afzonderlijke krijgsmachtdelen kan een ‘helikopterview’ worden opgebouwd dat aanvullende en zelfs nieuwe inzichten oplevert. De Nederlandse helikoptercasus bezorgt de onderzoeker een uitgelezen instrument om het functioneren van de defensieorganisatie, het strategisch, doctrinair en tactisch denken, de specifieke taakopvattingen en -uitvoering én de omgang van de krijgsmacht met nieuwe technologie beter te leren begrijpen. Naast het vullen van een onmiskenbare lacune in de wetenschappelijke militair-historische geschiedschrijving, beoogt dit onderzoek vooral bij te dragen aan deze bredere inzichten, inzichten die de helikopter, sec beschouwd als innovatief wapensysteem, ver overstijgen.

1.2 Vraagstelling

De hoofdvragen van dit onderzoek luiden: waardoor en hoe ontwikkelde de helikopter zich in de periode 1945-2020 binnen de Nederlandse krijgsmacht van een aanvankelijk beperkt ondersteunend middel tot een krijgsmachtbreed inzetbaar hoofdwapensysteem, en wat leert dit ons over het functioneren van de defensieorganisatie en haar omgang met nieuwe technologieën? De daarbij passende periodisering ligt voor de hand; ze begint met het verschijnen van de helikopter en eindigt met de bevestiging van de helikopter als krijgsmachtbreed hoofdwapensysteem, die tot uitdrukking kwam in de vorming van het Defensie Helikopter Commando (DHC). De oprichting van het DHC in 2008 en de verankering ervan in de daaropvolgende jaren vormen een logische afbakening van de gekozen onderzoeksperiode.

Ter systematische bestudering van de hoofdvragen zijn in het verlengde van de algemene internationale literatuur vijf probleemgebieden of onderzoeksfactoren geformuleerd, te weten (1) de helikoptertechnologie, (2) het strategisch, doctrinair en tactisch denken binnen de krijgsmacht in relatie tot het nieuwe wapen, (3) de taakopvatting en prioritering binnen de afzonderlijke krijgsmachtdelen, (4) de politiekambtelijke actoren en besluitvorming en (5) de organisatorische inbedding en ontwikkeling van het hefschroefvliegtuig binnen de krijgsmacht. De vijf geïdentificeerde probleemgebieden, hierna verder aangeduid als onderzoeksfactoren, zullen in de onderstaande subparagrafen worden toegelicht.

1.2.1. Helikoptertechnologie

“Technology has changed over the centuries, but man has not. He is still the same basic naked ape who quickly tires, exhibits stress and makes irrational judgments when forced to respond to more than five simultaneous stimuli.”

Jacob Kipp en Lester Grau¹⁹

In de wetenschappelijke literatuur wordt de krijgsmacht vaak getypeerd als een hiërarchisch-conservatieve organisatie met een gevestigde orde die grote waarde hecht aan *business as usual* op basis van in het verleden behaalde resultaten.²⁰ Dit staat op gespannen voet met de noodzaak tijdig te anticiperen op technologische innovatie. De Amerikaanse militairhistorici Jacob W. Kipp en Lester W. Grau wijzen op het spanningsveld tussen technologische vernieuwing en militaire organisaties:

“Armed forces are conservative institutions, often slow to change. Sometimes the military’s slow-paced change is justified since many technological advances are developed and realized over generations, not overnight. At other times, the military’s reluctance to change is similar to that same reluctance found in any organization or traditional profession.”²¹

Volgens Kipp en Grau kan nieuwe technologie weliswaar aantrekkelijk zijn, maar ligt deze tegelijkertijd niet voor het grijpen omdat de zittende militaire top er geen ervaring mee heeft. Aangezien beschikbare budgetten dwingen tot keuzes, zijn zowel generaals als politici huiverig te investeren in nieuwe, onbewezen technologie, zeker als dat ten koste zou gaan van beproefde wapensystemen. Soms komt nieuwe technologie ongelegen omdat die de gebruikelijke gang van zaken doorkruist. Militairhistoricus Christ Klep stelt dat de invoering van nieuwe militaire technologie zelden zonder horten of stoten gaat. De geschiedenis levert volgens Klep “behoorlijk veel voorbeelden van juist de (aanvankelijke) afwijzing van veelbelovende technologie – inclusief door militairen zelf. Soms vanwege de vrees voor het onbekende, vaak uit angst voor statusverlies.”²²

De geïndustrialiseerde oorlogvoering in de twintigste eeuw wierp de vraag op in hoeverre militaire technologie zich had ontwikkeld tot een autonome, wetmatig-dwingende factor.²³ Hoewel de

¹⁹ Jacob W. Kipp en Lester W. Grau, ‘The Fog and Friction of Technology’, *Military Review* 81-5 (September-October 2001) 88. Zie: <http://fmso.leavenworth.army.mil/documents/fog/fog.htm> (geraadpleegd 15 november 2016).

²⁰ Allen, *Military Helicopter Doctrines*, 250-252; A.J. Alexander, *The Linkage between Technology, Doctrine and Weapons Innovation: Experimentation for Use* (Santa Monica 1981) 26; Bernard Brodie, ‘Technological Change, Strategic Doctrine and Political Outcomes’, Klaus Knorr red., *Historical Dimensions of National Security Problems* (Lawrence 1976) 300; Barry R. Posen, *The Sources of Military Doctrine* (Ithaca 1984) 222-227; Farooq Hussain, Ian Kemp en Philip McCarty, *The Future of the Military Helicopter* (Londen 1986) 2; Graham T. Allison, *Essence of Decision: Explaining the Cuban Missile Crisis* (Boston 1971) 78-87; Stephen Peter Rosen, *Winning the Next War: Innovation and the modern military* (Ithaca 1991) 8-22.

²¹ Kipp en Grau, ‘The Fog and Friction of Technology’, 88. Zie: <http://fmso.leavenworth.army.mil/documents/fog/fog.htm> (geraadpleegd 15 november 2016).

²² Christ Klep, ‘Het onverwoestbare geloof van militairen in technologie’ in: Liesbeth Brama en Ed Coumans red., *Traditie en Vernieuwing. Mars et Historia 1966-2016 50 jaar* (Den Haag 2017) 159. Ook de Israelische militairhistoricus Martin van Creveld wijst hierop. Zie: Martin van Creveld, *Technology and War, From 2000 B.C. to the Present* (Londen 1991) 77, 217-232, 275-277.

²³ Kipp en Grau, ‘The Fog and Friction of Technology’ 88. Zie: <http://fmso.leavenworth.army.mil/documents/fog/fog.htm> (geraadpleegd 15 november 2016).

zwaarte van de factor militaire technologie breed wordt onderkend, worden tegelijkertijd belangrijke kanttekeningen geplaatst bij het vermeende technologisch determinisme.²⁴ Er bestaat een mate van consensus over de wisselwerking tussen technologie en oorlogvoering: technologie verandert oorlogvoering en omgekeerd.²⁵ Socioloog René Moelker plaatst in zijn artikel ‘Technology, Organization, and Power’ eveneens kanttekeningen bij het technologisch determinisme en attendeert op het belang van economische, culturele en politieke factoren, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van het machinegeweer en de introductie van de tank tijdens de Eerste Wereldoorlog:

“Cultural barriers delayed the implementation of new technology. Politics are maybe as important as culture. Vested interests are decisive for the openness of mind of the established military elite. The use of machine guns and tanks could mean the end of traditional branches such as infantry and cavalry. At the least these branches would have to be reformed and reorganized. (...) technology did – because of cultural and political factors – not automatically lead to changes in organization.”²⁶

Dit sluit aan op het soms langdurige proces van *intellectual mastery*, waarin de omgang met technologische innovatie door militaire organisaties mede wordt bepaald door de percipiëring van het nieuwe wapensysteem door de overige onderdelen van de krijgsmacht en de meest invloedrijke actoren binnen de defensieorganisatie.²⁷ Moelkers betoog relateert technologische innovatie als allesomvattende verklaringsgrond en wijst op het verband met andere verklarende factoren. De socioloog brengt de introductie van nieuwe technologie in verband met “bureaucratic and political game playing”. Deze introductie wordt altijd bemoeilijkt door economische en politieke belangen, alsook door de belangen van de defensieorganisatie. Technologische innovatie kan, in Moelkers optiek, alleen goed slagen als ze samengaat met organisatorische verandering.²⁸ Daarmee raakt de technologische onderzoeksfactor ook aan de factoren die in de subparagrafen 1.2.3, 1.2.4 en 1.2.5 aan de orde komen.

De helikopter, beschouwd als majeure technologische innovatie, kampte als nieuw wapensysteem eveneens met flinke weerstanden op weg naar bredere acceptatie en adoptie. Zowel Allen als Boyne wijzen daar in hun hiervoor genoemde studies uitdrukkelijk op. De internationale literatuur geeft aan

²⁴ Clark Kerr ontwikkelde in 1973 het concept van de ‘*iron hand of technology*’, waarin een rationeel besluitvormingsproces automatisch leidt tot de keuze van de beste technologie en waarin vorm en structuur van een organisatie worden bepaald door de beste technologie; cultuur oefent in dit model geen autonome invloed uit. Zie: René Moelker, ‘Technology, Organization, and Power’ in: Giuseppe Caforio red., *Handbook of the Sociology of the Military* (New York 2003) 388-389 en C. Kerr e.a., *Industrialism and Industrial Man* (Hammondsworth 1973).

²⁵ De Amerikaanse historicus Alex Roland stelt dat militaire technologie deuren opent, maar dat de keuze welke deur men doorgaat wordt bepaald door een hele reeks factoren, zoals culturele, sociaaleconomische, politieke en militaire. Zie: Alex Roland, ‘War and Technology’, www.fpri.org/article/2009/02/war-and-technology en Kipp en Grau, ‘The Fog and Friction of Technology’, 88.

²⁶ Moelker, ‘Technology, Organization, and Power’, 385-402, citaat 392. Moelker baseert zich bij het begrip technologisch determinisme op het model van Clark Kerr uit 1973. De introductie van de tank is meerdere malen onderwerp van studie geweest. Zie onder meer: Rosen, *Winning the Next War*, 109-129.

²⁷ De introductie van de tank in de Eerste Wereldoorlog is zeker vanuit de optiek van *intellectual mastery* een interessante casus, waarover literatuur is verschenen. Zie onder meer: T. Travers, *The Killing Ground: The British Army, the Western Front and the Emergence of Modern Warfare 1900-1918* (Londen 1990).

²⁸ Moelker, ‘Technology, Organization and Power’, 386-387, 399. De wijze waarop de organisatie transformeert is volgens Moelker onderdeel van de nieuwe technologie. Zonder integrale organisatiehervormingen komt technologische innovatie niet tot volledige wasdom.

dat de helikopter moet worden beschouwd als een complex wapensysteem. Het vergt veel inspanningen, mensen, middelen en tijd om een dergelijk wapensysteem inzetbaar te krijgen en te houden. Het militaire hefschroefvliegtuig is bij uitstek een arbeids- en kennisintensief wapensysteem, dat op het vlak van opleidingen, onderhoud en logistiek altijd veeleisend is en daardoor inherent voor spanningen kan zorgen. De complexiteit en specifieke aard van het wapensysteem zorgden daarmee voor meer weerstand en adaptatieproblemen, wat een grilliger ontwikkelingsproces veroorzaakte. Dat de helikopter militaire relevantie had voor zowel de land-, zee- als luchtstrijdkrachten maakte de aanvaarding van en verdeling van verantwoordelijkheden voor dit wapensysteem nog een slag ingewikkelder.

De bevindingen die naar voren komen uit de internationale literatuur over de omgang met nieuwe technologie zijn van belang bij dit onderzoek naar de ontwikkeling van de helikopter binnen de Nederlandse krijgsmacht. Hoe reageerde die krijgsmacht op de introductie en ontwikkeling van het hefschroefvliegtuig? De specifieke posities van de drie zeker tijdens de Koude Oorlog min of meer zelfstandige krijgsmachtdelen, KM, KL en KLu, zullen afzonderlijk en in samenhang in deze analyse worden betrokken. Ook voor Nederland gold dat de helikopter beschikte over toepassingsmogelijkheden die waardevolle bijdragen konden leveren aan de strijd te land, ter zee en in de lucht. De introductie van de helikopter kan daarom, in tegenstelling tot de meeste andere innovatieve wapensystemen, worden onderzocht in een krijgsmachtbrede setting. Daarnaast is tevens aandacht voor de specifieke repercussies voor de drie krijgsmachtdelen afzonderlijk. Waarom reageerden marine, land- en luchtmacht zoals ze reageerden op dit nieuwe militaire fenomeen en wat leert dit over het functioneren van de gehele defensieorganisatie? Vanuit deze optiek biedt de Nederlandse helikoptercasus een interessant comparatief onderzoeksperspectief.

De acceptatie van nieuwe technologie beperkte zich niet tot alleen de aanschaf en het gebruik van helikopters, maar bracht tegelijkertijd een veelomvattend en soms onregelmatig adaptatieproces op gang met gevolgen op het organisatorische vlak (structuur en samenstelling), het personele vlak (werving, opleiding en training), het materieellogistieke vlak (aanschaf, onderhoud, inzetbaarheid) en het operationele vlak (doctrines, tactieken, inzetopties). Daarmee vormt de technologische factor bepaald geen vanzelfsprekende, eenduidige factor. Een krijgsmacht kan in een bepaalde context overgaan tot snelle acceptatie en inpassing van nieuwe technologie, maar er zijn ook saillante voorbeelden van late, en in sommige gevallen zelfs te trage, acceptatie van nieuwe technologie. Snelle, tijdige of trage omgang met zich aandienende technologische innovatie brengt een bijzondere dynamiek met zich mee die zowel inzichten biedt in het interne functioneren van de krijgsmacht, alsook in de bredere maatschappelijke context waarvan zij deel uitmaakt.

1.2.2 Strategie, doctrine en tactiek

“(…) reiterations of doctrine cannot transform human nature or change cockroaches into butterflies.”

*Brigadier General US Army Samuel L.A. ‘SLAM’ Marshall*²⁹

De bevindingen van Allen en Paret over de *intellectual mastery* van nieuwe wapensystemen houden tevens verband met het strategisch, doctrinair en tactisch denken over de inzetmogelijkheden en operationele reikwijdte van de helikopter. Deze wetenschappers wezen op de interactie tussen technologie en de evolutie van strategieën en het doctrinair discours. Een technologische innovatie komt pas tot wasdom als ze wordt opgenomen in een strategische visie of in elk geval wordt verdisconteert in een bruikbare doctrine. Allen wees op de moeizame acceptatie van een prominentere rol van de helikopter in het Amerikaanse leger, ook al was deze rol in doctrinaire zin formeel geborgd in de *Air-Land Battle*-doctrine. Hiermee legde hij een spanningsveld bloot tussen de officieel aanvaarde doctrine en de operationele praktijk. Dit spanningsveld is ook voor dit onderzoek relevant, te meer omdat de Verenigde Staten (VS) binnen de NAVO voortdurend een leidende positie bekleedden en het meest invloedrijk waren in het bepalen van een strategie en daarop toegesneden doctrines. Alle NAVO-partners, en daarmee zeker ook de bondgenoten waaraan Nederland zich spiegelde, moesten zich zien te verhouden tot deze dominante Amerikaanse inbreng.

Voor dit onderzoek is het bondgenootschappelijk-strategische, doctrinaire en tactische kader een factor waarmee rekening moet worden gehouden. Nederland was in 1949 een van de *founding fathers* van de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie en maakte er vanaf de oprichting zonder onderbreking deel van uit. De krijgsmacht opereerde dan ook gedurende de gehele onderzoeksperiode als onderdeel van een militair bondgenootschap dat functioneerde op basis van gemeenschappelijke afspraken, gedeelde dreigingsscenario's en doctrinaire concepten. Deze leidden op hun beurt weer tot een bondgenootschappelijke taakstelling en oefenpraktijk. De taakstelling – hiermee wordt vooral bedoeld op de Nederlandse taken in NAVO-verband – vond haar neerslag in bondgenootschappelijke afspraken. De bondgenootschappelijke context levert derhalve als constante factor een belangrijk referentiekader, waarbij de NAVO overigens noch formeel, noch in de praktijk de afspraken kon afdwingen. De NAVO-strategie en -doctrines vormden weliswaar een richtinggevend raamwerk, maar sloten niet uit dat de afzonderlijke lidstaten de doctrinaire desiderata min of meer naar eigen inzichten invulden en soms ook voor een deel negeerden.³⁰ In de Nederlandse helikoptercasus is het van belang te onderzoeken in hoeverre de ontwikkelingen op helikoptergebied convergeerden met die van de NAVO-partners. Welke rol speelden de NAVO-wensen in het bepalen van de Nederlandse houding ten opzichte van helikopters?

De door de NAVO bepaalde strategie was feitelijk een militair langetermijnplan ter verwezenlijking van haar doelstellingen. Geënt op gepercipieerde dreigingen formuleerde het bondgenootschap militaire strategieën, mettertijd aangepast aan gewijzigde dreigingsscenario's en belangrijke politiek-militaire ontwikkelingen zoals de opheffing van het Warschaupact en de ontbinding van de Sovjet-

²⁹ Op citaat: Robert A. Doughty, *The Evolution of US Army Tactical Doctrine, 1946-1976* (Fort Leavenworth, Kansas 1979) 50.

³⁰ De Ruiters, *Breuklijn 1989*, 183-186. De Ruiters toont aan dat Nederland begin jaren negentig bondgenootschappelijke wensen meerdere keren negeerde.

Unie.³¹ De internationale context en vigerende strategie vormden het kader waarbinnen operationele en tactische doctrines werden ontwikkeld met als oogmerk bedreigingen effectief te pareren. Een militaire doctrine beschrijft de principes die bepalen hoe de krijgsmacht wordt ingezet en vormt daarmee een grondslag voor de planning, voorbereiding en uitvoering van militaire operaties op verschillende niveaus. Doctrines komen niet alleen tot stand op basis van historische kennis en ideeën van militaire denkers, maar ook door opgedane ervaringen en militaire expertise. Strategie en doctrine gelden als richtinggevend voor de opbouw, samenstelling en structuur van een krijgsmacht. Een strategisch-doctrinair kader vindt zijn neerslag in tactische gevechtshandleidingen en opleidings- en trainingsfilosofieën (*train as you fight*). De inrichting van een krijgsmacht, de keuze van de meest geëigende wapens om meer of minder volatiele bedreigingen effectief te kunnen beteugelen, lijkt daarmee onverbreekbaar te zijn verbonden met de drie-eenheid strategie-doctrine-tactiek.³²

Onderzocht wordt in hoeverre de ontwikkeling van de helikopter in Nederland is bepaald door een doctrinair discours. In welke mate was de wisselwerking tussen de technologische innovatie die het hefschroefvliegtuig bracht, en het strategisch-doctrinair gedachtegoed, bepalend voor de inrichting van de krijgsmacht en het tempo en de logica van de verwerving van bepaalde helikoptercapaciteiten? In hoeverre waren de officiële NAVO-strategie en -doctrines richtinggevend voor de Nederlandse helikopterpraktijk? In welke mate bestond er spanning tussen deze twee?³³ Ook bij deze onderzoeksfactor wordt naast de internationale en defensiebrede dimensie eveneens de positie van de KM, KL en KLu afzonderlijk in beschouwing genomen. Afgaande op de door Allen aangetoonde spanning tussen de vastgelegde doctrine en operationele praktijk in het Amerikaanse helikopterdomain, mag worden verwacht dat ook in de Nederlandse casus de militaire praktijk zich niet rimpelloos zal hebben gevoegd naar de vigerende NAVO-strategie, -doctrines en -tactieken. De mate waarin gekozen strategie en geïnstitutionaliseerde doctrinevorming op gespannen voet stond met de militair-operationele helikopterpraktijk verschaft een breder inzicht in het functioneren van de defensieorganisatie en haar positie ten opzichte van de NAVO.

1.2.3 Taakopvatting en prioritering

“Marine en luchtmacht zijn van nature gericht op hun technische platforms: bemane wapens in plaats van bewapende mannen. Deze platforms zijn overigens in essentie – qua basale lay-out – aardig hetzelfde gebleven: het vliegtuig, het oppervlakteschip, de onderzeeboot, de helikopter. Het is vooral de technologische ontwikkeling en specialisatie die het voortbestaan van afzonderlijke

³¹ Gedurende een groot deel van de Koude Oorlog ontwikkelden binnen de NAVO de *Supreme Allied Commander Atlantic* (SACLANT) en de *Supreme Allied Commander Europe* (SACEUR) op hun afzonderlijke hoofdkwartieren strategieën voor respectievelijk het maritieme domein en het continentale Europese NAVO-territoire. De gescheiden aanpak en doelstellingen werden vervolgens op elkaar afgestemd.

³² Allen definieert doctrine als “the process by which armed forces seek to impose control over war: it is their construction of how conflicts ideally ought to be fought. It is also a means of harnessing personnel and technology to produce combat power”. Zie Allen, *Military Helicopter Doctrines*, XXII.

³³ Bij de bestudering van de onderzoeksfactor Strategie-Doctrine-Tactiek is niet uitgegaan van een bepaald theoretisch model. Belangrijk referentiepunt bij de bestudering van deze onderzoeksfactor vormt de studie van Allen, *Military Helicopter Doctrines*, zie paragraaf 1.1.3.

krijgsmachtdelen garandeert. Daarin zit veel continuïteit. Qua structuur is de hedendaagse krijgsmacht redelijk vergelijkbaar met die uit bijvoorbeeld 1960. Dit zal voorlopig zo blijven.”

Christ Klep³⁴

Minstens zo belangrijk voor het doorgronden van de ontwikkelingen in deze casus is de wijze waarop de krijgsmacht haar taakstelling interpreteert en implementeert, want daarin heeft zij altijd een zekere mate van vrijheid gehad. Bondgenoten legden de door de NAVO geformuleerde taakstelling, bijvoorbeeld, steeds op hun eigen wijze uit en kozen vervolgens voor een personele en materiële invulling zoals hen dat het beste uitkwam. Dat gold ook voor Nederland.³⁵ Er bestond dus een verschil tussen de *taakstelling* en de *taakopvatting* van de krijgsmacht (en de afzonderlijke krijgsmachtdelen). Taakopvatting wordt in deze studie gedefinieerd als de manier waarop de krijgsmacht gestelde taken wilde dan wel ging vervullen, de interpretatie van strategische, doctrinaire en tactische desiderata en de daaruit voortvloeiende implementatie in concrete beleidsmaatregelen en prioriteringen inzake de opbouw van de krijgsmacht.

Dit onderscheid is voor de helikoptercasus van belang, omdat er spanning kan bestaan tussen taakstelling en taakopvatting, zoals een voorbeeld uit de militaire geschiedenis verduidelijkt. In de studie *Pugno Pro Patria* over de Koninklijke Marine tijdens de Koude Oorlog behandelt Schoonoord het begrip rompenpolitiek, waarbij de marine met het beschikbare budget primair inzette op de verwerving van zoveel mogelijk maar onvolledig toegeruste schepen. Wanneer er later fondsen beschikbaar zouden komen, moest dan alsnog de noodzakelijke outillage worden aangeschaft, wat in de praktijk lang niet altijd lukte.³⁶ Deze rompenpolitiek bezorgde de KM een relatief omvangrijke varende vloot, die niet of slechts ten dele beschikte over de gewenste bewapening, sensoren en communicatieapparatuur. De taakopvatting van de KM, het streven naar zo veel mogelijk schepen, zette dus het optimaal uitvoeren van de taakstelling onder druk.

Overigens was, zo zal blijken, politiekambtelijke druk op de krijgsmachtdelen (zie paragraaf 1.2.4) nu eens wel, dan weer niet in staat om een krijgsmachtdeel van een taakopvatting te doen veranderen. Los daarvan, biedt het begrip taakopvatting in deze helikoptercasus een geschikt onderzoeksinstrument om meer grip te krijgen op het proces van prioritering van bepaalde wapensystemen. Hiermee kunnen inzichten worden verworven in het functioneren van de defensieorganisatie als overkoepelend instituut, maar ook in de posities en drijfveren van de afzonderlijke krijgsmachtdelen.

Het begrip taakopvatting biedt tevens houvast bij het analyseren van de penetratie van nieuwe technologie binnen organisaties als de krijgsmacht. De snelheid daarvan wordt namelijk vrij sterk

³⁴ Klep, 'Het onverwoestbare geloof van militairen in technologie', 163.

³⁵ Nederland gaf in de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog ruimere invulling aan de materiële samenstelling en het operatiegebied van de Koninklijke Marine dan de NAVO voor ogen stond (Van der Peet, *Out-of-Area*, 53; Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 42-44). De NAVO was het in de jaren vijftig oneens met de omvang van de territoriale troepen van de Koninklijke Landmacht, die opbouw van de divisies voor het Eerste Legerkorps belemmerden (Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 96-100). Medio jaren zeventig bekritiseerde de NAVO de Nederlandse reducties in de bondgenootschappelijke luchtverdediging die de Koninklijke Luchtmacht met geleidewapeneenheden in de Bondsrepubliek voor haar rekening nam (Rinus Nederlof, *Blazing Skies. De Groepen Geleide Wapens van de Koninklijke Luchtmacht in Duitsland, 1960 – 1995* (Den Haag 2002) 183-195.

³⁶ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 240, 312.

bepaald door de mate waarin de krijgsmacht *intellectual mastery* verkrijgt over nieuwe technologie; dat wil zeggen, daarmee leert omgaan, leert inzien dat de slagkracht ervan superieur is aan oudere, vertrouwde wapensystemen en bereid is voldoende financiële middelen vrij te maken om de nieuwe technologie tot haar recht te doen komen. Hoewel een noodzakelijke voorwaarde voor die penetratiesnelheid, is *intellectual mastery* geen voldoende voorwaarde. Hiermee wordt bedoeld dat eenmaal verworven *intellectual mastery* geen garantie biedt voor het veranderen van een taakopvatting. Ook dit kan aan de hand van een voorbeeld uit de militaire geschiedenis worden geïllustreerd. De Marine Luchtvaartdienst van de Koninklijke Marine verkreeg met haar helikoptervloot medio jaren zestig *intellectual mastery* over de complexe onderzeebootbestrijdingsoperaties bij dag en bij duisternis, een wezenlijk onderdeel van haar taakstelling. Desalniettemin hield de marineleiding vast aan haar vertrouwde taakopvatting, waarin de helikopter een ondergeschikte positie bekleedde. Gevestigde belangen, het primaat van de varende eenheden, bepaalden onverminderd de taakopvatting van de marinetop, waardoor de doorgroei van het hefschroefvliegtuig tot maritiem hoofdwapensysteem werd gedwarsboomd. Hiermee werd zelfs afbreuk gedaan aan de optimale uitvoering van de primaire onderzeebootbestrijdingstaak die de KM op zich had genomen.

Taakopvatting en *intellectual mastery* gelden binnen dit onderzoeksproject zodoende als sleutelbegrippen: in hoeverre bepaalden zij het tempo waarmee de helikopter binnen de verschillende krijgsmachtdelen werd aanvaard als volwaardig hoofdwapensysteem naast, of zelfs in plaats van, bestaande hoofdwapensystemen?

1.2.4 Politiekambtelijke actoren en besluitvorming

“(…) the Dutch armed forces were formed essentially according to the views of the service leaderships: they managed to ensure that the decisions on equipment, and on size and type of units reflected their predilections (...) Constitutionally speaking, Parliament ought to have played a crucial role in guiding and controlling state policy. However, detailed interest in the fundamentals of defense policy was largely absent...”

Jan Willem Honig³⁷

Alle belangrijke besluiten over de taken en omvang van de krijgsmacht alsook over de aanschaf van defensiematerieel vinden plaats in een politiekambtelijk proces waarin bewindslieden, volksvertegenwoordigers, ambtenaren en militairen een aandeel hebben. De totstandkoming en ontwikkeling van het Nederlandse veiligheids- en defensiebeleid heeft met name vanuit de politicologische discipline op flinke academische belangstelling mogen rekenen. De opeenvolgende studies leverden geen brede consensus op over de beoordeling van dit beleid. Het imago van Nederland in de internationale arena als trouwe bondgenoot en als gidsland werd zowel omarmd als verworpen. Deze studies karakteriseren het beleid van volgzzaam en dociel tot balsturig en recalcitrant. De uiteenlopende appreciaties hielden verband met de beoordeling van de verschillende actoren die het beleid moesten vormgeven. Er wordt met name verschillend geoordeeld over de

³⁷ Honig, *Defense Policy in the North Atlantic Alliance*, 227, 234.

invloed van topmilitairen op de totstandkoming van het defensiebeleid.³⁸ Sommige studies (Honig, Kreemers) kennen de militaire top een grote, zometer doorslaggevend invloed toe bij het bepalen van de materiële prioriteiten en de specifieke keuze van het aan te schaffen wapenarsenaal. In deze studie is het relevant vast te stellen welke invloed de diverse politiekambtelijke en militaire actoren uitoefenden op helikopterzaken. Hierdoor kan inzicht worden verworven in het functioneren van de defensieorganisatie en haar omgang met nieuwe wapensystemen en -technologie.

In de decennialange onderzoeksperiode hebben talrijke defensiebewindslieden en opeenvolgende kabinetten zich beziggehouden met verschillende helikoptergerelateerde beleidskwesties. Hoe lagen de verhoudingen en waren deze altijd zo eenduidig als sommige studies pretenderen? Het hierboven aangehaalde citaat van Honig laat weinig ruimte voor het politieke primaat dat bewindslieden en de volksvertegenwoordiging uit hoofde van hun staatsrechtelijke positie konden uitoefenen. Waren de ministers en staatssecretarissen passanten die door ambtenaren en militairen op de gewenste koers werden gehouden, of gaven zij op beslissende momenten een cruciale wending aan de ontwikkeling van de helikopter in de krijgsmacht? Vooral de besluitvorming rond verwervingsdossiers en ingrijpende reorganisaties van de defensieorganisatie waren soms rechtstreeks van invloed op ontwikkelingen in het helikopterdomain.

Uiteraard acteerden de bewindslieden niet in een politiek vacuüm en kwam besluitvorming veelal tot stand na interactie met bondgenoten, collega-bewindslieden en de ambtelijke top van het departement. Belangrijke besluiten, zeker die waaraan grote financiële consequenties waren verbonden, konden niet worden uitgevoerd zonder goedkeuring van de Tweede Kamer en de senaat. Bewindspersonen konden evenmin klakkeloos voorbijgaan aan de opvattingen die leefden in de politieke partijen en achterbannen, aan electoraal draagvlak voor bepaalde defensie-uitgaven. Bij hun standpuntbepaling en afwegingen benutten de defensiebewindslieden de militaire expertise die binnen de organisatie voorhanden was. Wanneer wel en wanneer niet namen zij aanbevelingen van de belangrijkste militaire adviseurs op het departement over? Hoe zwaar wogen de adviezen gebaseerd op in de afzonderlijke krijgsmachtdelen verankerde deskundigheid en de analyses van onafhankelijke onderzoeksinstituten? In het besluitvormingsproces over materieelkwesties was ook de invloed van het met elkaar concurrerende internationale bedrijfsleven en de daaraan gelieerde Nederlandse bedrijven een medebepalende factor. Prijsstellingen, levertijden, onderhoudsgaranties, materiële verbetertrajecten, compensatieorders en werkgelegenheidseffecten konden de ministeriële besluitvorming beïnvloeden. Een repeterende kwestie die zich niet alleen bij de vervanging van jachtvliegtuigen maar ook bij de aanschaf van helikopters voordeed, was de immer politiek beladen keuze tussen een Amerikaans dan wel een Europees product.³⁹ In deze studie wordt steeds opnieuw bekeken welke actoren en argumenten de besluitvorming bepaalden.

³⁸ Enkele vermeldenswaardige studies op dit gebied zijn: Ine Megens, *American aid to NATO allies in the 1950s. the Dutch case* (Amsterdam 1994); A. van Staden, *Een trouwe bondgenoot: Nederland en het Atlantisch Bondgenootschap, 1960-1971* (Baarn 1974); Honig, *Defense Policy in the North Atlantic Alliance* (Westport, Connecticut 1993); W.N.A. van Brouwershaven-Hoeke, *Turbulentie en strategisch vermogen. Strategievorming bij het ministerie van Defensie* (Delft 1999) en Kim van der Wijngaart, *Bondgenootschap onder spanning. Nederlands-Amerikaanse betrekkingen, 1969-1976* (Hilversum 2011).

³⁹ Van der Wijngaart, *Bondgenootschap onder spanning*; Bert Kreemers, *Hete Hangijzers*, 9-10, 62-77, 203-207, 237-281. Naar het oordeel van Kreemers is vooral de invloed van rivaliserende vliegtuigproducenten en de luchtmachtleiding op het aanschafproces bepalend.

De bestaande literatuur over de politiekambtelijke besluitvormingsdimensie heeft weliswaar nooit substantiële aandacht geschonken aan helikoptervraagstukken, maar biedt aangrijpingspunten en invalshoeken om de helikoptercasus beter te doorgronden. Het onderzoek naar deze casus kan bijdragen het gebrek aan consensus over de invloed van de verschillende beleidsbepalende actoren beter te begrijpen en misschien zelfs te verklaren. Aan de hand van de opeenvolgende (krijgsmachtdeeloverstijgende) helikopterkwesities kan het complexe besluitvormingsspeelveld worden ontrafeld om daarmee meer inzicht te krijgen in het functioneren van de defensieorganisatie.⁴⁰ Met deze onderzoeksfactor kan een antwoord worden gegeven op de vraag in hoeverre de politiekambtelijke actoren bepalend zijn geweest voor de ontwikkeling van de helikopter tot een van de hoofdwapensystemen van de krijgsmacht.

1.2.5 Organisatorische inbedding en ontwikkeling

“The helicopter fits uneasily into independent air forces’ structures, but has proved an outstanding army weapons platform and transport system. However air forces have tended to oppose any expansion of army aviation as a challenge to their own position.”

Christopher Bellamy⁴¹

In de internationale literatuur wijzen onder meer Boyne en Allen op de unieke krijgsmachtdeeloverschrijdende kwaliteiten van de helikopter op het snijvlak van de drie traditionele dimensies van de oorlogvoering, land, water en lucht. Zij stellen dat de wezenskenmerken van de helikopter bij veel krijgsmachten zorgden voor competentievraagstukken tussen de krijgsmachtdelen over de zeggenschap en het beheer van het helikopterarsenaal. In de VS mondde dit uit in een voortslepende felle onderlinge strijd en werden de helikoptercapaciteiten verdeeld over alle krijgsmachtdelen.⁴² De vijfde onderzoeksfactor in deze studie betreft de uitvoering van de helikoptertaken, de organisatorische inbedding van de helikoptereenheden in de defensieorganisatie en de vorming van een helikoptergemeenschap.

Voor de bestudering van de ontwikkeling van de helikoptergemeenschap zijn enkele begrippen en concepten uit de militaire sociologie behulpzaam.⁴³ In dit onderzoek wordt ingegaan op de

⁴⁰ In de Angelsaksische literatuur komt de politieke besluitvorming rond helikopterkwesities soms aan de orde. Zie onder meer: Rosen, *Winning the Next War*, 85-95.

⁴¹ Christopher Bellamy, *The Evolution of Modern Land Warfare III Theory and Practice* (Routledge Library Editions: Military and Naval History 2015) 108.

⁴² Boyne, *How the Helicopter changed Modern Warfare*, 117-118, 138; Allen, *Military Helicopter Doctrines*, 3-14.

⁴³ Marina Nuciari, ‘Models and Explanations for Military Organization: An Updated Reconsideration’, *Handbook of the Sociology of the Military*, 61-85. Ook de door de vooraanstaande Amerikaanse militair socioloog Charles C. Moskos ontwikkelde modellen kunnen bijdragen aan een beter begrip van de Nederlandse helikoptercasus. Moskos maakte school door de ontwikkeling van het *Institution/Occupation Model* (1977, 1986) met twaalf variabelen. Hij ontwikkelde later een model voor *Military Organizations for the Post-Cold War Era*. Door aan de hand van een aantal variabelen drie onderscheiden periodes – *Early Modern* 1940-1945, *Late Modern* 1945-1990, en *Postmodern* na 1990 – te bestuderen, kunnen volgens Moskos de “underlying causes of change in military institutions from a historical perspective” worden onderzocht. Idem, 78, Tabel 4.2. en 82-85, Tabel 4.3.

fenomenen: *interservice rivalry*, *intraservice rivalry* en militaire subculturen.⁴⁴ *Interservice rivalry* verwijst naar de wedijver tussen de afzonderlijke krijgsmachtdelen, met name over de beschikbare financiële middelen, maar tevens over de verwerving van en het beheer over wapensystemen, het bekleden van sleutelposities en de inrichting van de militaire organisatie. In de Nederlandse casus gaat het dus om het spanningsveld en de wedijver tussen de KM, de KL en de KLu. Deze drie krijgsmachtdelen vormden de drie belangrijkste entiteiten waaruit de krijgsmacht was opgebouwd en kenmerkten zich door een eigen cultuur en *esprit de corps*. Heeft *interservice rivalry* de ontwikkeling van het helikopterwapen parten gespeeld? Bij buitenlandse krijgsmachten, de Amerikaanse bij uitstek, was deze rivaliteit aanhoudend en soms zeer manifest.⁴⁵

Afgezien van culturele verschillen en rivaliteit *tussen* de krijgsmachtdelen, waren er ook culturele verschillen en spanningen *binnen* de afzonderlijke krijgsmachtdelen en deze worden aangeduid met het begrip *intraservice rivalry*. Het fenomeen *intraservice rivalry* heeft betrekking op wedijver tussen groepen of functiegebieden binnen één krijgsmachtdeel. In de Nederlandse casus wedijverde bijvoorbeeld *binnen* de KM de MLD met de Onderzeedienst, het Korps Mariniers en de varende vloot, voorts was er *binnen* de MLD onderlinge concurrentie tussen de Groep Maritieme Patrouillevliegtoegen en de Groep Maritieme Helikopters.

Voor een beter begrip van de ontwikkeling van de helikoptergemeenschap is ook het sociologische concept subculturen behulpzaam. Een militaire subcultuur is een entiteit binnen een krijgsmacht(deel) die zich onderscheidt met karakteristieke normen, symbolen, denkbeelden en manieren, die op sommige punten verschillen van de dominante cultuur in dat krijgsmachtdeel. *Intraservice rivalry* houdt nauw verband met het bestaan van subculturen; zij kunnen elkaar onderling sterk beïnvloeden. In de militaire sociologie wordt gewezen op het bestaan van deze culturele verschillen binnen de krijgsmacht en het belang ervan in vergelijkend onderzoek. De sociale wetenschappers Joseph L. Soeters, Donna J. Winslow en Alise Weibull stellen: "Although the large brushstrokes of macro comparisons and developments have their own value, one should never forget that within (national) military organizations considerable cultural differences in fact do exist. (...) emphasis on subcultures, may prove its value."⁴⁶ De begrippen *inter/intraservice rivalry* en militaire subculturen kunnen derhalve meer inzicht geven in de specifieke ontwikkelingen binnen de helikoptergemeenschap en wat dit betekende voor het bredere ontwikkelingsproces van de helikopter tot hoofdwapensysteem.

Bij deze laatste onderzoeksfactor richt de schijnwerper zich daarom op de interne militaire context van de krijgsmachtdelen. Welke consequenties had de organisatorische inbedding van de helikoptereenheden voor de taakuitvoering, de toekenning van personele en materiële middelen en het grotere operationele verband waarbinnen moest worden gewerkt? De voornaamste ontwikkeling die langs deze onderzoekslijn aan de orde komt, is die van een over de afzonderlijke krijgsmachtdelen versnipperde helikoptercapaciteit naar een defensiebreed helikoptercommando en een geïntegreerde helikoptergemeenschap. Duidelijk wordt dat de organisatorische ophanging van

⁴⁴ Joseph L. Soeters, Donna J. Winslow en Alise Weibull, 'Military Culture', *Handbook of the Sociology of the Military*, 237-254.

⁴⁵ Frederic A. Bergerson, *The Army gets an Air Force: Tactics of Insurgent Bureaucratic Politics* (Baltimore 1980) 72-73, 76 en James W. Bradin, *From hot air to Hellfire: The History of Army Attack Aviation* (Novato, CA 1994) passim.

⁴⁶ Soeters, Winslow en Weibull, 'Military Culture', 245.

de helikoptereenheden heel bepalend is geweest voor hun ontwikkeling. Hoe verhielden de helikoptereenheden zich tot de rest van hun specifieke krijgsmachtdeel en de krijgsmacht als geheel? Hoeveel invloed hadden de behartigers van de helikopterbelangen? Welke gevolgen had de toenemende militaire relevantie van de helikopter voor de positie van het betrokken personeel?

De via de vijf toegelichte onderzoeksfactoren te verwerven inzichten leveren gezamenlijk de bouwstenen voor de beantwoording van de , waarmee deze studie in het laatste hoofdstuk zal worden afgesloten.

1.3 Relevantie, onderzoeksanpak en bronnen

1.3.1 Relevantie onderzoek

De geschiedenis van de helikopter in de Nederlandse krijgsmacht valt samen met een lange periode waarin grote veranderingen plaatsvonden in de samenstelling en structuur van de krijgsmacht, de politiekambtelijke aansturing, de bondgenootschappelijke strategie, doctrines en tactieken en de taakstelling en taakopvatting van de krijgsmacht. Tegelijkertijd doorliep de helikopter een onmiskenbare en gestage technologische ontwikkeling, die uitmondde in de promotie tot hoofdwapensysteem.⁴⁷ Door de wisselwerking tussen de vijf onderzoeksfactoren te bestuderen wordt de tot nu toe geheel onontgonnen helikoptercasus in een breder perspectief geplaatst.

De unieke capaciteiten van de helikopter, die hem geschikt maken voor optreden boven land en boven water, maken een onderzoek mogelijk dat zich richt op de volle breedte van de voortdurend transformerende defensieorganisatie en daarbij de ontwikkelingen binnen de afzonderlijke krijgsmachtdelen insluit. Hoewel de focus is gericht op de ontwikkeling van één, aanvankelijk verre van dominant, wapensysteem, levert bestudering van de *Werdegang* van het hefschroefvliegtuig in de Nederlandse context zo inzichten die de reikwijdte van de casestudy overstijgen. Alle krijgsmachtdelen moesten zich zien te verhouden tot de unieke capaciteiten van dit wapensysteem, waarmee een relevant vergelijkend onderzoeksperspectief is gewaarborgd. Meer dan andere technologische, militaire innovaties kan de helikopter de onderlinge verhoudingen, de interactie – of het gebrek daaraan –, de parallellen en de geschilpunten tussen afzonderlijke krijgsmachtdelen in beeld brengen en daarmee inzichten verschaffen die belangwekkend zijn voor de gehele defensieorganisatie.

1.3.2 Onderzoeksanpak en bronnen

De vraagstelling en daarbij geformuleerde vijf onderzoeksfactoren bepaalden in sterke mate de focus op de bestudering van archieven gevormd door de defensieorganisatie. De grote omvang en beschikbaarheid van deze archieven zorgde meteen voor een stringente afbakening van de onderzoeksanpak. De literatuurstudie spitste zich toe op de belangrijkste internationale ontwikkelingen van de helikopter als technologisch innovatief militair verschijnsel, en op een

⁴⁷ Rosen (*Winning the Next War*, 7) definieert militaire innovatie als “a change in one of the primary combat arms of a service in the way it fights or alternatively, as the creation of a new combat arm”.

inventarisatie en bestudering van relevante Nederlandse publicaties. Bij de bestudering van de internationale literatuur is de focus beperkt gebleven tot de krijgsmachten waaraan Nederland zich het meest spiegelde: de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk, de Bondsrepubliek Duitsland, België en in mindere mate Frankrijk. Aansluitend is uitvoerig bronnenonderzoek verricht in Nederlandse defensiearchieven en -collecties.⁴⁸ Naast systematische aandacht voor ontwikkelingen in het helikopterdomain binnen de afzonderlijke krijgsmachtdelen, zijn tevens ontwikkelingen op het departementale (defensiebrede), het nationale en het internationale niveau onderzocht. Door de helikopterproblematiek op deze verschillende niveaus te bestuderen is gestreefd de complexiteit van de historische context recht te doen en daarmee ruimte te creëren voor multicausale verklaringen en (deel)conclusies. Bij de afbakening van het onderzoek is ervoor gekozen het verloop van talrijke internationale missies en uitzendingen in het helikopterdomain niet diepgravend te onderzoeken. Niet in de laatste plaats omdat de impact van deze uitzendingen op het transitieproces en functioneren van de helikopterorganisatie in dit onderzoek reeds als belangrijke factor wordt aangemerkt, verdient aanvullend onderzoek op dit gebied zonder meer aanbeveling.⁴⁹

Bij de aanpak en structurering van het onderzoek zijn de vijf onderzoeksfactoren gekoppeld aan specifieke onderdelen van de defensiearchieven. De defensiearchivalia zijn goeddeels geordend op basis van de vier voornaamste functiegebieden binnen de defensieorganisatie: materieel, personeel, operaties en financiën. In de collecties die betrekking hebben op het materiële functiegebied (archieven Directoraat-Generaal Materieel, Directie Materieel Koninklijke Marine, Directie Materieel Koninklijke Landmacht en Directie Materieel Koninklijke Luchtmacht) is veel aandacht voor de technische aspecten van het hefschroefvliegtuig, het selectie- en verwervingsproces van helikoptermaterieel, alsook het helikopteronderhoud, modificatietrajecten en rapportages van externe onderzoeksinstituten. De onderzoeksfactor helikoptertechnologie liet zich via deze archiefcollecties goed bestuderen.

In de archieven betrekking hebbend op het functiegebied personeel (archieven Directoraat-Generaal Personeel, Directie Personeel Koninklijke Marine, Directie Personeel Koninklijke Landmacht, Directie Personeel Koninklijke Luchtmacht) staan onder meer vraagstukken als personeelswerving, opleidingen, reorganisatieplannen, personeelstekorten, vliegtoeelages en functiewaarderingen centraal. Deze archiefbescheiden zijn in het onderzoek gerelateerd aan de onderzoeksfactoren taakopvatting/prioritering en organisatorische inbedding en ontwikkeling. Het functiegebied operatiën (archieven Chef Defensiestaf, Chef Landmachtstaf en Directie Operatiën Koninklijke

⁴⁸ De belangrijkste defensie-archivalia bevinden zich bij het Nationaal Archief te Den Haag en bij de afdeling Semi-statisch Informatie Beheer (SIB) te Rijswijk. Het leeuwendeel van het bronnencorpus is bestudeerd bij SIB, de belangrijkste archiefbeherende instantie van het Ministerie van Defensie die is ondergebracht bij de Defensie Materieel Organisatie. De organisatie Doc-Direkt van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, voorheen de Centrale Archief Selectiedienst voor het Rijk in Winschoten, voert een deel van de archiefbewerking uit en onderhoudt een functionele relatie met SIB. Een belangrijk deel van de aan het Nationaal Archief overgedragen originele archiefstukken uit het eerdere deel van de onderzoeksperiode (1945-1980) zijn door SIB en zijn voorlopers op microfilms gekopieerd en konden ter plekke worden geraadpleegd.

⁴⁹ In juni 2022 besloot de ministerraad het NIOD en NIMH opdracht te geven onafhankelijk, extern en wetenschappelijk onderzoek te doen naar de Nederlandse militaire, diplomatieke en civiele inzet in Afghanistan in de periode 2001-2021. Aandacht voor helikopterinzet zou daarbij niet mogen ontbreken, terwijl dergelijk onderzoek zich bovendien leent om de Nederlandse helikopterinzet te vergelijken met de helikopterinzet van geallieerde partners.

Landmacht, Directie Operatiën Koninklijke Luchtmacht) richt zich onder andere op de voorbereiding en uitvoering van internationale missies, operationele samenwerking, oefeningen, trainingen, operationele behoeften en interoperabiliteit. Door onderzoek in deze archieven is de factor strategie/doctrine/tactiek bestudeerd in combinatie met de onderzoeksfactor taakopvatting/prioritering. De archivalia in het functiegebied financiën (archieven Directoraat-Generaal Economie en Financiën, Directie Economisch Beheer Koninklijke Luchtmacht) concentreren zich onder andere op financiële planningen, budgettaire kwesties en behoeftstellingen en zijn als zodanig gekoppeld aan de onderzoeksfactoren politiekambtelijke actoren en taakopvatting/prioritering.⁵⁰

De onderzoeksfactor politiekambtelijke actoren en besluitvorming is tevens bestudeerd via de notulen van de ministerraad, archiefdelen uit de departementale organisatie (Collectie Centrale Organisatie, Politieke Leiding, Ministersarchief, archief Chef Defensiestaf, Defensieraad en Centraal Departementaal Beraad) en via die van de krijgsmachtdeelraden (Admiraliteitsraad, Legerraad, Luchtmachtraad), de hoogste besluitvormings- en adviesorganen van de afzonderlijke krijgsmachtdelen. Bestudering van de archieven van deze krijgsmachtdeelraden leverde bovendien inzichten op voor de onderzoeksfactoren taakopvatting/prioritering en organisatorische inbedding en ontwikkeling.⁵¹ Met de aldus gestructureerde aanpak van het archiefonderzoek is getracht de vijf onderscheiden onderzoeksfactoren op een evenwichtige wijze te bestuderen en daarmee het fundament te leggen voor zowel een aantal deelconclusies als de integrale beantwoording van de hoofdvraag.

Het bronnencorpus is voorts belangrijk aangevuld met materiaal uit de collecties van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH). Hiertoe behoort onder meer een reeks digitaal uitgewerkte interviews met voormalige bewindslieden, topambtenaren, opperofficieren en in het helikopterdomein werkzame (oud-)militairen. Tijdens het onderzoek is specifieke schriftelijke informatie ingewonnen bij een aantal ter zake kundige officieren en historici. Om de Nederlandse helikoptercasus grondiger te kunnen analyseren is verder naast gepubliceerde herinneringsliteratuur een reeks Nederlandse periodieken bestudeerd die aandacht schenken aan de militaire helikopter. Deze periodieken omvatten zowel aan de krijgsmacht gerelateerde titels als commerciële (luchtvaart)tijdschriften, opiniërende uitgaven en verenigingsorganen.

⁵⁰ De voortgang van het archiefonderzoek bij SIB is minutieus vastgelegd in een geannoteerd onderzoekslogboek dat via op de onderzoeksfactoren geënte trefwoorden digitaal benaderbaar is. Dit logboek dat op advies van de promotoren is bijgehouden omvat ruim 160 pagina's en vormt de digitale sleutel tot het bij het NIMH berustende papieren onderzoeksarchief van deze studie. Het biedt waardevolle aanknopingspunten voor verdere studie in het helikopterdomein. Bijvoorbeeld op het gebied van SAR, MEDEVAC, internationale oriëntaties en ontwikkeling van de vliegopleidingen.

⁵¹ Ook van de bevelhebbers van de krijgsmachtdelen zijn bij SIB archiefbescheiden ondergebracht. In het archief van de bevelhebber der Luchtstrijdkrachten (BDL), van de bevelhebber der Landstrijdkrachten (BLS), van de bevelhebber der Zeestrijdkrachten (BDZ) en van de commandant der Zeemacht in Nederland (CZMNED) komen helikopter kwesties aan de orde. Deze zijn vaak te relateren aan de onderzoeksfactoren politiekambtelijke actoren/besluitvorming, taakopvatting/prioritering en organisatorische inbedding en ontwikkeling.

1.4 Opbouw

De opbouw van deze studie is thematisch-chronologisch en weerspiegelt de tijdvakken waarin het ontwikkelingsproces van de helikopter valt onder te verdelen. De onderzoeksperiode 1945-2020 wordt behandeld in vijf opeenvolgende hoofdstukken.

Hoofdstuk twee behandelt de periode 1945-1960, de pioniersfase van het helikopterwapen, waarin de kennismaking met innovatieve technologie centraal staat. Onderzocht wordt op welke wijze Nederland het militaire hefschroefvliegtuig, dat op verre strijdtonelen zijn operationele debuut maakte, percipieerde. Tijdens de grillige introductiefase van de helikopter lag het initiatief niet exclusief bij de krijgsmacht, maar bij een breed opgezet consortium, waarin vanuit de krijgsmacht slechts de Koninklijke Marine een belangrijke positie innam. De internationale helikoptervloot die gedurende de Watersnoodramp van 1953 te hulp schoot bracht de grensverleggende inzetmogelijkheden van het hefschroefvliegtuig op ieders netvlies. Nu de bruikbaarheid van de helikopter in toenemende mate werd onderkend, moest worden bepaald hoe en in welke omvang het nieuwe (wapen)systeem paste in de taakopvatting van de krijgsmacht. Een ministerieel besluit dat de verantwoordelijkheden voor de helikoptercapaciteiten spreidde over de drie krijgsmachtdelen had verreikende consequenties. Mede door zijn nog niet tot volledige wasdom gekomen militaire capaciteiten, vervulde de zowel in kwalitatief als kwantitatief opzicht bescheiden helikoptervloot voorlopig slechts ondersteunende taken.

In de periode 1960-1980 ontwikkelde de helikopter zich met name door de toepassing van de betrouwbare straalturbinemotor tot een veelzijdig inzetbaar wapensysteem. In hoofdstuk drie wordt onderzocht waarom de helikopter enerzijds in kwantitatieve zin een doorbraak doormaakte en een breder takenpakket kreeg toebedeeld, terwijl anderzijds de slagkracht van het helikopterarsenaal zowel in maritieme sferen als boven land vaak ondermaats bleef.

Nieuwe doctrines en tactieken in de jaren tachtig onderstreepten het belang van de helikopter voor de uitvoering van twee primaire taken die in NAVO-verband aan de Nederlandse krijgsmacht waren toebedeeld. In de bondgenootschappelijke oefenpraktijk gingen helikopters gaandeweg een prominentere rol vervullen bij pantser- en onderzeebootbestrijding. In hoofdstuk vier, dat de periode 1980-1990 behandelt, wordt onderzocht waarom – ondanks de toegenomen doctrinaire urgentie en innovatieve technologische ontwikkelingen – Nederland niet tot aanschaf van nieuwe helikopters overging en nauwelijks investeerde in de verbetering van de bestaande helikoptervloot.

De teloorgang van het Warschaupact en het uiteenvallen van de Sovjet-Unie vereisten een politiek antwoord en een militair-strategische reactie van het Westen en de NAVO. Dat belangrijke ontwikkelingen in het Nederlandse helikopterdomain samenhangen met deze internationale context leek op voorhand een logische premisse. De ingrijpend gewijzigde wereldorde vergde immers een aangepaste strategische oriëntatie, nieuwe doctrinaire concepten en herziene vormen van tactisch optreden. De voortdurende en frequente helikopterinzet bij uiteenlopende humanitaire missies en vredesoperaties vanaf begin jaren negentig leverden het bewijs dat de helikopter zich transformeerde tot een veelgevraagd hoofdwapensysteem. Binnen deze context evolueerden de taakopvatting en prioriteitstelling van de krijgsmacht ten gunste van de helikopter.

In hoofdstuk vijf staat het tijdvak 1990-2000 centraal, waarin de krijgsmacht na de Val van de Muur te maken kreeg met de ‘inning van het vredesdividend’, een fors gewijzigde taakstelling en een

prioritering met zwaardere accenten op mobiliteit, flexibiliteit, multifunctionaliteit en interoperabiliteit. In het helikopterdomain zouden, tegen de algemene bezuinigings- en reductietrends in, belangrijke stappen worden gezet die leidden tot omvangrijke investeringen en de transformatie naar een hoofdwapensysteem met een bredere taakopvatting. Het transformatieproces leidde tot een gewijzigde organisatorische inbedding van de helikoptervloot, een traject dat spanningen tussen en binnen de krijgsmachtdelen met zich meebracht.

In de eerste vijftien jaar van de eenentwintigste eeuw kreeg het helikopterdomain te maken met een combinatie van steeds meer onder druk staande budgetten en een toenemende vraag naar helikopterinzet voor een scala van internationale missies. Tegelijkertijd werd het takenpakket uitgebreid. Hoofdstuk zes analyseert de consequenties die de mix van stijgende exploitatiekosten, dalende investeringsmogelijkheden en een evoluerend takenpakket en ambitieniveau met zich meebracht. In hoeverre was het in deze paradoxale context mogelijk te volharden in een consistent materieelbeleid en de bredere taakopvatting in de veeleisende praktijk te concretiseren?

Hoofdstuk zeven bevat de conclusie van deze studie en geeft antwoord op de vragen wat de Nederlandse casus ons leert over de transitie van de helikopter tot hoofdwapensysteem en wat dit zegt over het functioneren van de krijgsmacht en haar omgang met nieuwe technologieën in de periode 1945-2020.

2

Prudent pionieren?

1945 -1960

“De meest spectaculaire werkpaarden van de lucht waren tijdens de eerste bittere dagen van de watersnood ongetwijfeld de helicopters. Die vreemd gevormde monster-libellen met hun korte, plumpe romp, de lange dunne staart en de grote horizontale molenwiek op de cabine konden door hun bijzondere vliegeigenschappen overal komen (...) Zij daalden loodrecht uit de lucht, bleven schier roerloos boven een dak hangen en trokken een drenkeling aan boord.”

Dagblad *Trouw*, 12 februari 1953⁵²

Tijdens de Tweede Wereldoorlog maakte de helikopter een bescheiden operationeel debuut. Duidelijk was dat het hefschroefvliegtuig over specifieke eigenschappen beschikte die zich ook goed voor militaire toepassingsmogelijkheden leenden. Krijgsmachten van mogendheden met een vliegtuigindustrie verwelkomden het nieuwe technologische verschijnsel in hun gelederen en in Amerikaanse, Britse en Franse dienst onderging de helikopter in de jaren vijftig zijn vuurdoop in verschillende conflicthaarden.

Nederland, dat in 1945 zwaarghevend uit de oorlog kwam, behoorde op helikoptergebied niet tot de industriële, noch tot de militaire voorhoede. Via de militaire vakpers, tijdschriften en contacten met bondgenoten namen Nederlandse militairen kennis van de rol die de helikopter bij andere krijgsmachten vervulde (paragraaf 2.1.3). De eerste kennismaking van naoorlogs Nederland met de helikopter verliep via de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen, een door de overheid, het bedrijfsleven en wetenschappelijke instellingen gedragen consortium dat vanaf medio 1947 door proefondervindelijk onderzoek de mogelijkheden van de helikopter in kaart bracht. Het leidde tot de aanschaf van het eerste hefschroefvliegtuig voor de krijgsmacht (paragraaf 2.2.1). Het grote Nederlandse publiek leerde het nut van de helikopter in februari 1953 kennen toen een internationale vloot van hefschroefvliegtuigen tijdens de Watersnoodramp een grote bijdrage leverde aan de reddingsoperaties (paragraaf 2.2.2). De Watersnoodramp slechtte een drempel voor een bredere acceptatie van de helikopter in Nederland, ook binnen de gelederen van de krijgsmacht.

De introductie van het hefschroefvliegtuig in de krijgsmacht kende een grillig, tamelijk ongestructureerd verloop, waarbij de krijgsmachtdelen niet gezamenlijk optrokken. Een ministerieel besluit om de verantwoordelijkheden ten aanzien van de helikopter te spreiden over de drie afzonderlijke krijgsmachtdelen had verstrekende implicaties voor de organisatorische inbedding en ontwikkeling van de verschillende helikoptereenheden (paragraaf 2.2.3). Voor de krijgsmacht was de

⁵² ‘Helicopters, werkpaarden van het luchtruim’, *Trouw* 12 februari 1953, 4 (via Delpher.nl, geraadpleegd 13 mei 2020).

helikopterproblematiek een kwestie in de marge. Het bescheiden gewicht van de helikoptervraagstukken binnen het gehele defensiedomein laat zich ten dele verklaren uit de focus die de krijgsmachtdelen richtten op hun primaire hoofdwapensystemen, het schip, de tank en het jachtvliegtuig. Maar ook de nog beperkte operationele mogelijkheden van de eerste generatie militaire helikopters droeg daaraan bij.

De ministeries van Oorlog en van Marine namen genoegen met het vaak overtollige en soms al verouderde helikoptermaterieel dat de belangrijkste NAVO-partner via een militair hulpprogramma ter beschikking stelde. De door de Verenigde Staten in de jaren vijftig geleverde helikopters golden niet bepaald als kroonjuwelen van de krijgsmacht. Vanuit hun stiefmoederlijke positie trachtten de betrokken bemanningen en technici hun ondersteunende taken met het beperkte helikoptermaterieel zo goed mogelijk uit te voeren (paragraaf 2.3).

2.1 De helikopter als technologische innovatie in zijn militaire pioniersfase

De Amerikaan Walter J. Boyne schetst in zijn monografie *How the helicopter changed modern warfare* kernachtig de uitdagingen die het hefschroefvliegtuig moest overwinnen om zijn plek in de krijgsmacht te veroveren: "It has progressed from a tiny, fragile machine of marginal performance, to a swift, elusive aircraft capable of dominating low-threat modern battlefields (...) The helicopter succeeded despite formidable obstacles that included the laws of physics, bureaucratic indifference, inter- and intra-service rivalries, budgetary restrictions, and simultaneous improvement in other weapon systems."⁵³ Andere innovatieve wapensystemen kampten eveneens met dergelijke tegenslagen, maar voor de helikopter gold dat zijn ontwikkeling en inzet geen geleidelijke processen waren maar dat ze werden getypeerd door onderbrekingen en verstoringen die ongewoon waren in de gebruikelijke ontwikkeling van wapensystemen.

2.1.1 Van wentelvleugel tot hefschroef, een lang gezochte innovatie

De wens te kunnen beschikken over een bestuurbaar verticaal, loodrecht opstijgend en landend luchtvaartuig is waarschijnlijk bijna net zo oud als de wens het vliegen onder de knie te krijgen. Leonardo da Vinci's bewaard gebleven schetsen van zijn wentelvleugel of *helix pteron* uit het einde van de vijftiende eeuw vormen daarvan een fascinerend voorbeeld. Vele eeuwen schoten echter de technische mogelijkheden voor de mens te kort om min of meer gecontroleerd het luchtruim te kiezen. Na de eerste geslaagde ballonvluchten aan het eind van de achttiende eeuw, duurde het tot het begin van de twintigste eeuw voordat het gemotoriseerde en bestuurbare vliegtuig zich los wist te maken van het aardoppervlak. Terwijl het vastvleugelige vliegtuig vanaf dat moment aan een gestage opmars begon en spoedig een vaste plek verwierf in moderne krijgsmachten, vergde het nog decennia voordat er een relatief betrouwbaar hefschroefvliegtuig werd uitgevonden.

De Nederlandse luchtvaartdeskundige A.G. (Albert) von Baumhauer (1891-1939) bouwde in 1910 een vliegend maar onstabiel model van een hefschroefvliegtuig met twee tegengesteld draaiende rotors. Tussen 1925 en 1930 experimenteerde von Baumhauer voor de *Vereeniging De Eerste*

⁵³ Boyne, *How the helicopter changed modern warfare*, 9.

Nederlandsche Hélicoptère met een door hem ontworpen hefschroefvliegtuig dat was uitgerust met een verticale staartschroef. De proefnemingen op vliegekamp Soesterberg en later Schiphol eindigden eind augustus 1930 abrupt. Tijdens een proefvlucht brak een scharnierbout van een van de rotorbladen, waarna het toestel crashte en volledig werd vernield. Hoewel von Baumhauer ongedeerd bleef, ontbraken de financiën om de helikopter te herbouwen en het testen te hervatten.⁵⁴ Parallel aan dit initiatief werden in de periode tussen beide wereldoorlogen ook elders verwoede maar weinig succesvolle pogingen ondernomen het complexe vraagstuk van *vertical lift* op te lossen en een bestuurbaar vliegend hefschroefvliegtuig te vervaardigen. Vooral in nazi-Duitsland en de Verenigde Staten boekten ontwerpers vooruitgang. Het was de in Amerika werkzame Rus Igor Sikorsky die er begin jaren veertig in slaagde helikoptertypes te produceren die zodanig voldeden dat ze hun weg vonden naar de geallieerde strijdkrachten. Militaire toepassingsmogelijkheden voor de helikopter werden snel onderkend; verschillende varianten konden uiteenlopende missies uitvoeren zoals verkenningen, observaties en medische evacuaties. Voor het einde van de Tweede Wereldoorlog had Sikorsky meer dan 400 helikopters geproduceerd die terecht kwamen bij de Amerikaanse luchtmacht, marine en kustwacht, alsook bij de Britse *Royal Navy*.

Dat het hefschroefvliegtuig zich ontpopte als een evident militair-technologische innovatie dankte het aan zijn onderscheidende kwaliteiten ten opzichte van het vastvleugelige (*fixed-wing*) vliegtuig. Inzetbaar op het snijvlak van de drie dimensies land, water en lucht is de helikopter in staat landoperaties en maritieme operaties te ondersteunen op een wijze die voor andere vliegtuigen onmogelijk is. De helikopter is in staat verticaal op te stijgen en te landen, kan vooruit én achteruit vliegen op ultralage snelheid en desgewenst stilhangen in de lucht, het zogeheten *hoveren*. In tegenstelling tot andere militaire vliegtuigen kan de helikopter opereren zonder de infrastructuur van een stelsel van start- en landingsbanen. Onafhankelijk van geografische terreinomstandigheden is de helikopter in staat zich aan te passen aan het operationele tempo van strijdende grondstrijdkrachten. Zijn grotere snelheid ten opzichte van grondgebonden voertuigen, levert flexibiliteit en mobiliteit, waardoor helikopterinzet bij gevechtsoperaties van grondstrijdkrachten van doorslaggevende betekenis kan zijn. Bij maritieme operaties onderscheidt de helikopter zich evenzeer, door zijn inzetbaarheid vanaf een breed scala van oorlogsbodems anders dan grote vliegdekschepen en door zijn veelzijdige gebruiksmogelijkheden, waaronder verkenning, opsporing, redding, mijnenleggen, onderzeebootbestrijding, amfibische operaties en antipiraterijmissies.⁵⁵

Bleef het optreden van de helikopter in de Tweede Wereldoorlog nog beperkt tot enkele bijzondere reddingsoperaties en verkenningsmissies, zijn inzet bij talrijke conflicten en oorlogen na 1945 zorgde ervoor dat het hefschroefvliegtuig spoedig vaste voet kreeg in de krijgsmachten van grote en middelgrote mogendheden.⁵⁶ Desondanks was de incorporatie van de helikopter geenszins een rimpelloze, ongebreidelde triomftocht van een door velen wél onderkende belangrijke technologische innovatie; ook niet bij de grote mogendheden. Een aantal factoren verhinderde de

⁵⁴ Simon J. Boersen, *Albert Gillis von Baumhauer een veelzijdig Nederlandse luchtvaartingenieur* (Royal Tunbridge Wells 2015) passim; H.J. Hazewinkel, 'Baumhauer, Albert Gillis von (1891-1931)' in: J. Charité red., *Biografisch Woordenboek van Nederland* (Den Haag 1989) 32-33 en <http://resources.huygens.knaw.nl/bwn1880-2000/lemmata/bwn3/baumhauer> (geraadpleegd 3 juli 2020).

⁵⁵ Boyne, *How the helicopter changed modern warfare*, 26-27.

⁵⁶ Allen, *Military Helicopter Doctrines*, 3-4. Naast geallieerde inzet voor verkennings- en reddingsoperaties werd de helikopter (type Flettner Fl 282 Kolibri) tijdens de Tweede Wereldoorlog door de *Kriegsmarine* vanaf schepen ingezet voor verkenningsmissies in de Oostzee en Middellandse Zee.

snelle kwantitatieve verbreiding van de helikopter binnen militaire organisaties. Niet alleen waren de productie, de aanschaf en het gebruik van helikopters kostbaar, het hefschroefvliegtuig vergde bovendien veel onderhoud, had ten opzichte van het vlieggewicht een beperkt motorvermogen en bleek kwetsbaar voor door vijandelijke actie toegebrachte schade. Al met al liet de betrouwbaarheid van het nieuwe wapensysteem nog vaak te wensen over. Indien het mogelijk was, kozen commandanten daarom veelal voor een vastvleugelige optie. Het welslagen van helikopteroperaties hing mede af van het bezitten van luchtoverwicht (*air superiority*) dat door eigen *fixed-wing* vliegtuigen tot stand moest worden gebracht. Dit impliceerde dat dergelijke vliegtuigen doorgaans al in het oorlogstheater voorhanden waren. De vastvleugelige (jacht)vliegtuigen waren in vergelijking met de helikopter sneller, hadden een groter vliegbereik, waren beter bestand tegen schade en relatief goedkoper in gebruik. Alleen indien vastvleugelige vliegtuigen niet in staat waren een bepaald type missie uit te voeren, kwam de helikopter in beeld.

2.1.2 Helikopteroperaties in Korea, Maleisië en Algerije

Ondanks deze militair-operationele drempels die de ontwikkeling en de inzet bemoeilijkten, leverde de helikopter een in het oog springend aandeel in talrijke militaire operaties. Gedurende de Korea-oorlog (1950-1953) zetten de Verenigde Staten het hefschroefvliegtuig in toenemende mate in voor een reeks uiteenlopende taken en missies. Hoewel alle Amerikaanse krijgsmachtdelen een beroep deden op de specifieke kwaliteiten van de helikopter, speelde het *United States Marine Corps* (USMC) een voortrekkersrol bij het operationeel gebruik ervan. Al in de tweede helft van de jaren veertig voorzag het USMC een helikopterinzet in amfibische en andere operaties.⁵⁷ Spoedig bleek in Korea dat de snelheid van de helikopter bij gewondenevacuaties uit de frontlinie, *medevac*, een levensreddende rol kon vervullen.⁵⁸ Ook het redden van in vijandelijk gebied neergekomen vliegers en het gidsen van geïsoleerd geraakte troepen naar veiliger oorden werden succesvol door Amerikaanse hefschroefvliegtuigen uitgevoerd. Andere helikoptermissies in Korea betroffen liaisonvluchten, verkenningen, berichtenverkeer, communicatie, postbezorging en bevoorrading. Voor westerse oorlogsbodems verzorgden helikopters vuurleiding tijdens kustbeschietingen. Het USMC tekende in september 1951 voor een primeur door in *Operation Summit* de eerste amfibische helikopteroperatie uit te voeren. Bij deze *helicopter-borne combat assault* zetten twaalf Sikorsky S-55's van *Marine Helicopter Squadron 161*, ondanks de dichte mist, een compagnie van 224 volledig bepakte mariniers af op een moeilijk bereikbare heuveltop, Hill 884, om aansluitend in een serie bevoorradingsvluchten negen ton vracht af te leveren. Deze operatie wordt beschouwd als de eerste significante helikopterinzet onder gevechtsomstandigheden.

⁵⁷ Het USMC publiceerde in november 1948 als eerste krijgsmachtdeel een gevechtshandleiding voor het gebruik van de helikopter bij amfibische landingen: *Amphibious Operations-Employment of Helicopters (Tentative)*, PHIB-31, NAVMC-4544 (1948)/14 HAF 244.

⁵⁸ Gedurende de Korea-oorlog stierf twee procent van de gewond geraakte militairen aan zijn verwondingen, in vergelijking met vier procent gedurende de Tweede Wereldoorlog. De daling werd toegeschreven aan de gewondenevacuaties per helikopter, die zowel overdag als bij duisternis werden uitgevoerd (*US Army* circa 18.000 heli-medevacs, USMC 9.815 heli-medevacs). Door de openingsscene van de populaire Amerikaanse komische tv-serie *M*A*S*H* (1972-1983) kregen de heli-medevacs met de Bell OH-13 Sioux (en de Hiller OH-23 Raven) een plaats in het collectieve geheugen.

Anders dan bij de Verenigde Staten in Korea stond het gebruik van hefschroefvliegtuigen door het Verenigd Koninkrijk in de pioniersfase nagenoeg volledig in het teken van *counterinsurgency*-operaties in de verre uithoeken van het Britse koloniale rijk.⁵⁹ Boven de jungle van Maleisië voerden helikopters tijdens de *Malayan Emergency* (1948-1960) verschillende taken uit, te beginnen met gewondenevacuatie. De inzet van helikopters voor snel transport van troepen naar locaties waar gevechten met guerrillastrijders plaatsvonden of dreigden, bleek effectief en uiteindelijk succesvol. De Britten benutten de helikopter tevens voor andere missies als *crowd control*, bevoorradingsvluchten en het verspreiden van herbicide ter verdelging van de gewassen waarmee de guerrilla's werden gevoed.⁶⁰

Ook de Fransen begonnen met het militair gebruik van helikopters tijdens hun *counterinsurgency*-campagnes in Frans-Indochina en Algerije. De eerste inzet richtte zich op gewondenevacuaties, maar bij de dekolonisatieoorlog in Algerije (1954-1962) kreeg de helikopter allengs een forser takenpakket toebedeeld.⁶¹ In het geografisch uitgestrekte Algerije met zijn extreme klimatologische condities konden de Fransen hun guerrilla-tegenstanders slechts effectief bestrijden door gebruik te maken van de snelheid en flexibiliteit van de helikopter. De helikopterinzet was aanvankelijk vooral reactief van aard, waarbij Franse troepen door decentraal over het land verspreide helikopters snel naar conflictharden konden worden gevlogen. Na de opbouw van een ongeveer 600 toestellen omvattende, moderne en gevarieerde helikoptervloot pasten de Fransen in 1958 hun tactiek in offensieve zin aan. Een formatie van vijf transporthelikopters werd voortaan begeleid door een bewapend hefschroefvliegtuig.⁶² De bewapende helikopters leverden vuursteun voordat de transportheli's in de landingszone arriveerden. Ook als de transport- en bevoorradingshelikopters eenmaal in de landingszone waren, konden de bewapende heli's voorzien in effectieve ondersteuning. De per helikopter aangevoerde troepen arriveerden als coherente eenheid gevechtssklaar op het strijdtoneel, in plaats van vermoeid na een uitputtende tocht door een vijandige woestijn of verspreid over een groot gebied na een parachutedropping.

Het verrassingselement van veel guerrilla-acties kon worden tenietgedaan door de snelle inzet van helikopters. De aangevoerde troepen konden de vijand aanvallen, voordat hij de kans kreeg weer te verdwijnen. De verspreiding van de helikoptervloot over bases door het hele land in combinatie met goede communicatie zorgde ervoor dat guerrilla-aanvallen meestal snel konden worden gepareerd. Met het toenemende aantal beschikbare helikopters konden de Fransen zelfs overgaan tot het uitvoeren van verrassingsaanvallen op guerrillakampen. Door met helikopters snelle,

⁵⁹ Buiten het *counterinsurgency*-kader vielen de succesvolle Britse helikopteroperaties tijdens de Suezcrisis in het najaar van 1956. Hierbij zette de *Royal Navy* vanaf haar vliegdekschepen HMS *Ocean* en HMS *Theseus*, die fungeerden als helikoptermoederschip, op grote schaal Westland Whirlwinds en Bristol Sycamores in voor helikopterlandingen. Als onderdeel van *Operation Musketeer* zetten de helikopters mariniers en commando's af in Port Said.

⁶⁰ Allen, *Military Helicopter Doctrines of the Major Powers*, 129-130; Boyne, *How the helicopter changed modern warfare*, 66-68.

⁶¹ H.L. Wesseling, *Frankrijk in oorlog, 1870-1962* (Amsterdam 2006) 261-316 (helikopterinzet 301).

⁶² Franse helikopters werden uitgerust met een of meer machinegeweren of een 20mm-kanon. Met de Alouette II en III beproefden de Fransen als eersten onder gevechtsonstandigheden de inzet van draadgeleide raketten. De Alouette II was bovendien de eerste *jet powered* helikopter, voorzien van een gasturbinemotor.

geconcentreerde aanvallen uit te voeren overmeesterden zij guerrilla-eenheden, waardoor de tegenstander uiteindelijk kon worden gedecimeerd.⁶³

De oorlogservaringen in Korea, Maleisië en Algerije droegen bij aan het slechten van drempels die waren opgeworpen tegen de verwerving van dit kostbare en complexe wapensysteem. De resultaten die de helikopter in de oorlogspraktijk boekte, leidden er mede toe dat er binnen de krijgsmachten van de Verenigde Staten, Groot-Brittannië en Frankrijk ruimte kwam voor de vorming van een substantieel helikopterarsenaal. De introductie, ontwikkeling en kwantitatieve toename van het hefschroefvliegtuig bij krijgsmachten die dergelijke praktijkervaringen ontbeerden, verliepen grilliger en trager. Geplaagd door gevestigde militaire belangen en andere prioriteitstellingen, zag de toekomst van de helikopter er in de jaren vijftig lang niet overal even stralend uit. De Nederlandse krijgsmacht kon in de eerste naoorlogse periode niet bogen op enige praktische ervaring met het hefschroefvliegtuig. Wat kregen militairen desondanks mee van de meest recente prestaties van deze technologische militaire innovatie?

2.1.3 Helikopterview vanuit de polder

De uitgangssituatie bij de wederopbouw van de krijgsmacht na de Tweede Wereldoorlog was niet florissant. De bezettingsjaren hadden diepe sporen achtergelaten. Ontbrekende of beschadigde infrastructuur, zeker ook de militaire, moest vanaf de grond worden opgebouwd. In de tweede helft van de jaren veertig was Nederland bovendien verwickeld in een heftig dekolonisatieconflict met Indonesië, dat veel energie en inspanningen van alle krijgsmachtdelen opeiste. Bij de wederopbouw van de strijdkrachten werd prioriteit gegeven aan vertrouwde wapensystemen en technologie waarvan de militaire relevantie ondubbelzinnig was bewezen. Binnen deze context, waarin de krijgsmacht zich primair richtte op de verwerving van oorlogsbodems, rollend materieel en jachtvliegtuigen, bleek weinig ruimte om te experimenteren met een complexe en kostbare militaire innovatie als de helikopter. Een innovatie bovendien die nog niet tot volledige ontplooiing was gekomen en in tegenstelling tot concurrerende wapensystemen niet kon bogen op een onloochenbare reeks cruciale wapenfeiten. In deze belangrijke pioniersfase van de helikopterontwikkeling stond Nederland echter niet geheel aan de zijlijn.

Het ontbreken van eigen ervaringen met de militaire helikopter betekende niet dat militairen geen kennis namen van ontwikkelingen op dit gebied. Via militaire vakliteratuur die haar neerslag vond in een palet van tijdschriften, konden militairen zich op de hoogte stellen van de prestaties van de helikopter. Voor het officierskorps bestonden al in de negentiende eeuw enkele gerenommeerde vaktijdschriften. De *Militaire Spectator*, verschijnend vanaf 1832, richtte zich vooral op het officierskorps van de Koninklijke Landmacht; na de Tweede Wereldoorlog rekende het blad ook luchtmachtofficieren tot zijn doelgroep. Het *Marineblad*, dat voor het eerst verscheen in 1886, was verbonden met de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren. In beide vaktijdschriften bleef de helikopter niet onbesproken. De *Militaire Spectator* besteedde in de jaren vijftig meer dan vijftig maal, soms in korte mededelingen, soms met volwaardige artikelen, aandacht aan de helikopter en

⁶³ Charles R. Shrader, *The First Helicopter War. Logistics and Mobility in Algeria, 1954-1962* (Westport 1999) passim; Boyne, *How the helicopter changed modern warfare*, 69-76; Allen, *Military Helicopter Doctrines of the Major Powers*, 191-192.

zijn militaire gebruiksmogelijkheden. Hierbij passeerden diverse invalshoeken de revue. Met name de transportmogelijkheden voor de landstrijdkrachten en gewondenevacuatie kregen relatief veel aandacht. Deze bijdragen verwezen met regelmaat naar de Amerikaanse helikopterinzet in de Korea-oorlog, een conflict waarbij de eigen krijgsmacht ook direct betrokken was.⁶⁴ De aandacht voor andere strijdtoneelen waarin de helikopter zijn opwachting maakte was een stuk minder, zij het dat het optreden van Franse helikopters in Algerije enkele malen werd genoemd. Het militaire nut en de bruikbaarheid van de helikopter werden in de *Militaire Spectator* over het algemeen gunstig beoordeeld. Een aantal scribenten wees wel op de hoge kosten die helikopterinzet vergde en had oog voor beperkingen van de eerste generatie militaire helikopters.⁶⁵

De aandacht voor het hefschroefvliegtuig in het *Marineblad* was in de jaren vijftig wat bescheidener en vooral gericht op de maritieme toepassingsmogelijkheden.⁶⁶ Behalve aandacht voor het helikoptermaterieel van bondgenoten en potentiële tegenstanders als de Sovjet-Unie en de Volksrepubliek China, toonde het *Marineblad* interesse in de rol die de helikopter bij amfibische operaties kon vervullen: “minstens 10 maal zo snel als het landingsvaartuig (...) en kan op praktisch elk soort terrein landen”.⁶⁷ De helikopterontwikkelingen bij het USMC en de *Royal Marines* kregen aandacht, inclusief doctrinaire en tactische wetenswaardigheden. Verwoord in het toenmalige militaire jargon werden lezers ingewijd in de “verticale omvatting” en “helicopteraanvalslandingen”.⁶⁸

De drie krijgsmachtdelen gaven na de oorlog elk een eigen periodiek uit, bedoeld “ter interne voorlichting” van het personeel, maar tegelijkertijd gericht op een breder geïnteresseerd publiek. Via *Alle Hens*, *Legerkoerier* en *De Vliegende Hollander* informeerden respectievelijk marine, land- en luchtmacht hun lezerspubliek over actuele ontwikkelingen binnen het eigen krijgsmachtdeel en noviteiten bij buitenlandse krijgsmachten. Binnen de verzuilde krijgsmacht richtte de focus zich sterk op de eigen operationele en tactische dimensie. *Alle Hens* schonk aandacht aan de helikopterinzet van het USMC in Korea en de geschiedenis en ontwikkeling van de maritieme helikopter bij de Amerikaanse en Britse marine. Vanaf het moment dat de Koninklijke Marine eenmaal zelf een hefschroefvliegtuig rijk was, kwam deze machine met een zekere regelmaat voorbij in de kolommen van *Alle Hens*. Dat gold ook voor het helikoptermaterieel dat in latere jaren de marinegelederen binnenstroomde.⁶⁹ De aandacht voor de helikopter in de *Legerkoerier* was in de jaren vijftig gering. De bescheiden belangstelling voor het hefschroefvliegtuig in dit landmachtblad richtte zich vrijwel

⁶⁴ Ben Schoenmaker en Floribert Baudet, *Officieren aan het woord. De geschiedenis van de Militaire Spectator 1832-2007* (Amsterdam 2007) 160.

⁶⁵ De bevindingen zijn gebaseerd op literatuuronderzoek in de jaargangen 1951-1959 van de *De Militaire Spectator*, die maandelijks verscheen. In deze jaargangen werd tenminste 51 maal aandacht besteed aan helikopters, een gemiddelde van vijf maal per jaar. De scores per jaargang zijn respectievelijk: 1951 (5), 1952 (6), 1953 (3), 1954 (3), 1955 (5), 1956 (2), 1957 (11), 1958 (10), 1959 (6).

⁶⁶ In het *Marineblad* krijgt de helikopter in de jaargangen 1950-1959 tenminste 29 maal aandacht. De scores per jaargang zijn respectievelijk: 1950 (2), 1951 (1), 1953 (1), 1954 (3), 1955 (7), 1956 (3), 1957 (3), 1958 (6), 1959 (3). Het *Marineblad* besteedde ook aandacht aan helikopterinzet onder oorlogsomstandigheden. Naast de Korea-oorlog en de strijd in Algerije was er aandacht voor de Suezcrises in 1956.

⁶⁷ ‘Mariniers-actualiteiten’, *Marineblad* 65 (1955) 1126-1129.

⁶⁸ ‘Mariniers-actualiteiten’, *Marineblad* 68 (1958) 1207-1208 en 69 (1959) 788-793, 1059-1062.

⁶⁹ In de doorgenomen jaargangen 1950-1959 van *Alle Hens* wordt in elke jaargang enige aandacht aan het hefschroefvliegtuig geschonken; minimaal eenmaal, maximaal zesmaal per jaargang, met een gemiddelde van 3 à 4 maal per jaar.

exclusief op gewondenvervoer, waarbij de helikopterinzet in Korea enkele malen ter sprake kwam.⁷⁰ De luchtmacht berichtte in *De Vliegende Hollander* vaker over de helikopter en verwees daarbij eveneens meermaals naar het optreden in de Korea-oorlog. Van de taken die helikopters konden uitvoeren, kregen naast gewondenevacuatie en patiëntenvervoer ook de opsporings- en reddingstaak aandacht.⁷¹

Naast de aan de krijgsmacht gelieerde periodieken verschenen er enkele luchtvaarttijdschriften die regelmatig en soms uitvoerig publiceerden over de militaire en civiele ontwikkelingen op helikoptergebied. Dit waren het verenigingsorgaan *Onze Luchtmacht*, *Avia* en *Vliegwereld*, dat zich presenteerde als “het enige vaktechnische weekblad voor de luchtvaart in Nederland”.⁷² Vooral *Vliegwereld* schonk in de eerste helft van de jaren vijftig de nodige positieve aandacht aan de civiele en militaire prestaties van het hefschroefvliegtuig.

Opmerkelijk is dat de aan de krijgsmacht verbonden periodieken, met enige persistentie, wezen op de aanzienlijke kosten die samenhangen met het militaire gebruik van helikopters. *Alle Hens* typeerde de ontwikkeling van de helikopter als “ontzettend kostbaar” en de helikopter “op zichzelf duur in de exploitatie”. *De Vliegende Hollander* wees op de “kostbare periodieke vervangingen”: “Na de 1200 vliegreun-inspectie is het zelfs zo ver, dat van de oorspronkelijke helikopter niet veel meer over is. De technici leveren dan een praktisch geheel nieuw toestel af.”⁷³ *De Militaire Spectator* meldde dat de kosten van een twaalfpersoons helikopter overeenkwamen met “het volledig uitrusten van 150 man aan wapens + vier machinegeweren + vier mortieren + drie tot vier vrachtauto’s”.⁷⁴ Waar het ging over de hoge kosten die samenhangen met het militaire gebruik van het hefschroefvliegtuig bleven de observaties doorgaans oppervlakkig en terloops. Zij zullen echter zeker niet hebben bijgedragen aan een positieve beeldvorming over de wenselijkheid van helikopters in de krijgsmacht.

Via hun tijdschriften konden militairen dus enerzijds kennisnemen van de toepassingsmogelijkheden van de helikopter voor hun eigen krijgsmachtdeel, terwijl zij anderzijds een indruk kregen van de aanzienlijke randvoorwaarden en hoge kosten die waren gemoeid met de militaire helikoptervliegerij. De krijgsmacht kon de militaire impact van de helikopter niet simpelweg negeren, maar op welke wijze spande zij zich wel in om het complexe hefschroefvliegtuig in de militaire gelederen op te nemen?

⁷⁰ In de tien opeenvolgende jaargangen van *Legerkoerier* (1950-1959) wordt gemiddeld eenmaal per jaar, vaak kort, aandacht besteed aan de helikopter. In drie jaargangen uit de jaren vijftig schonk het “Officieel orgaan van de Koninklijke Landmacht” helemaal geen aandacht aan dit fenomeen.

⁷¹ In de tien doorgenomen jaargangen van *De Vliegende Hollander* (1950-1959) wordt gemiddeld ruim driemaal per jaar aandacht besteed aan de helikopter. Nadat de Groep Lichte Vliegtuigen in 1955 de beschikking had gekregen over helikopters publiceerde het luchtmachtblad met enige regelmaat foto’s van het Nederlandse helikoptermaterieel.

⁷² *Avia*, gelieerd aan de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart en verschijnend vanaf 1945, ging in 1952 samen met *Vliegwereld*, dat eveneens vanaf 1945 werd uitgegeven. *Avia-Vliegwereld* verscheen van 1952 tot 1962 en ging daarna tot 1984 verder onder de naam *Avia*.

⁷³ ‘Helicopters’, *Alle Hens* (augustus 1954) 2-3; Hugo Hooftman, ‘De “vliegende kraan” heeft, ook bij de marine toekomst’, *Alle Hens* (mei 1958) 10-11; Renckens, ‘Windmolens tussen hemel en aarde’, *De Vliegende Hollander* (december 1955).

⁷⁴ ‘Techniek in de oorlogvoering’, *Militaire Spectator* 128 (augustus 1959) 8, 330.

2.2 De introductie van de helikopter in de Nederlandse krijgsmacht

Het introductieproces van het militaire hefschroefvliegtuig voltrok zich in kleine stappen, waarbij de drie afzonderlijke krijgsmachtdelen onderling geen gelijke tred hielden. Militairen speelden in dit introductieproces geen initiërende rol; eerder manifesteerden zij zich als geïnteresseerde deelnemers in een breed opgezette exploratiefase. De krijgsmacht stond niet onwelwillend ten opzichte van de komst van helikopters, maar bleek niet bereid daarvoor substantiële offers te brengen. In de vergaderverslagen van de hoogste militaire bestuurs- en besluitvormingsorganen, zoals de Defensieraad, Admiraliteitsraad, Legerraad en Luchtmachtraad, komt de helikopter in de jaren vijftig slechts sporadisch ter sprake.⁷⁵ De krijgsmachtdelen concentreerden zich vooral op de ontplooiing van hun primaire wapensystemen en daartoe behoorde de helikopter niet.

Gedurende de pioniersjaren zou de voornaamste militaire bondgenoot onder gunstige financiële voorwaarden enige uitkomst bieden: tot het einde van de jaren vijftig vlogen de krijgsmachtdelen nagenoeg exclusief met in de Verenigde Staten geproduceerde helikopters, beschikbaar gesteld via een omvangrijk Amerikaans militair hulpprogramma, het *Mutual Defense Assistance Programme* (MDAP). Het MDAP werd na de Tweede Wereldoorlog door de VS als militaire evenknie van het economische Marshallplan opgezet om Europese bondgenoten te assisteren bij de wederopbouw van hun krijgsmachten. Het voornaamste oogmerk van zowel het Marshallplan als het MDAP was West-Europa buiten de invloedssfeer van de Sovjet-Unie te houden. Het MDAP, waarmee tientallen miljarden dollars waren gemoeid, richtte zich niet alleen op de levering van militaire goederen, vaak uit surplusvoorraden, maar ook op het financieren van militaire projecten en het opleiden van bondgenootschappelijk militair personeel.⁷⁶ De Amerikanen koppelden echter wel voorwaarden aan hun militaire steun en drongen bij hun Europese bondgenoten aan op verhoging van de defensiebijdragen. De toenemende vrees voor communistische expansie, met name na de Russische atoomproef in augustus 1949 en het uitbreken van de Korea-oorlog in juni 1950, in combinatie met politieke druk vanuit de VS, leidden begin 1951 tot bijna een verdubbeling van het Nederlandse defensiebudget. Hierdoor ontstond ruimte voor de opbouw van drie volwaardige krijgsmachtdelen. Niet alleen bood dit perspectief op de vorming van een complete krijgsmacht, tegelijkertijd werd de weg geplaveid voor een zelfstandige positie van de marine, land- en luchtmacht, een context waarin deze krijgsmachtdelen tamelijk autonoom hun afzonderlijke materiële prioriteiten naar voren konden brengen. De materieelleveranties via het MDAP gingen, zeker in het helikopterdomain, in deze jaren gepaard met een vrijwel exclusieve oriëntatie op de VS. De min of meer gedwongen winkelnering bij de Amerikanen was daar debet aan.

2.2.1 De Stichting voor Hefschroefvliegtuigen

Het eerste naoorlogse initiatief waarbij de helikopter in beeld kwam, entameerde de minister van Verkeer en Energie T.S.G.J.M. (Steef) van Schaik. Een door Van Schaik ingestelde Luchtvaartstudiecommissie bezocht begin 1946 de Amerikaanse luchtvaartindustrie. Tijdens een bezoek aan Floyd Bennett Field nabij New York maakte de delegatie kennis met de

⁷⁵ Zie noot 157.

⁷⁶ Megens, *American aid to NATO allies in the 1950s* en Honig, *Defense Policy in the North Atlantic Alliance*. Beide studies schenken nagenoeg geen aandacht aan de helikopter in MDAP-verband. Het MDAP werd begin jaren zestig beëindigd, zie hiervoor hoofdstuk 3.

hefschroefvliegtuigen, die het *Coast Guard Air Station Brooklyn* daar testte. Commissielid A.J. Marx, als hoofdingenieur werkzaam bij het Nationaal Luchtvaartlaboratorium (NLL) in Amsterdam, raakte onder de indruk van de gevarieerde gebruiksmogelijkheden van de helikopter en ontpopte zich als promotor voor de introductie van het hefschroefvliegtuig als nieuw transportmiddel. Hij hoopte dat het bedrijfsleven, met name de vliegtuigindustrie, zou gaan investeren in de ontwikkeling en productie van betrouwbare en bedrijfseconomische helikopters. Op instigatie van Marx nam de directie van het NLL in het najaar van 1946 het initiatief overheidsinstanties en bedrijven te interesseren voor het gezamenlijk opzetten van een speciaal helikopterproefcentrum dat de gebruiksmogelijkheden wetenschappelijk zou onderzoeken en beproeven.⁷⁷ Het NLL nodigde dertig potentiële deelnemers uit voor een vergadering op 17 oktober die resulteerde in de vorming van een Studiecommissie Hefschroefvliegtuigen met als taak het gebruik van de helikopter te bestuderen.⁷⁸ De eerste studieresultaten gaven minister van Verkeer H. (Hein) Vos aanleiding in februari 1947 de commissie een nieuwe opdracht te geven: de oprichting van een syndicaat voor het uitvoeren van helikopterproefnemingen.

De opdracht van minister Vos aan de commissie leidde op 14 mei 1947 tot de vorming van de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen. De doelstelling van dit bij notariële acte opgerichte consortium was “het bevorderen van het proefondervindelijk onderzoek van toepassingsmogelijkheden van hefschroefvliegtuigen en het dienstbaar maken van dit onderzoek aan de praktijk”.⁷⁹ In de stichting werd geparticipeerd door vier ministeries, respectievelijk: Verkeer en Waterstaat, Oorlog, Marine, en Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening.⁸⁰ De vijf overige deelnemers waren: het Staatsbedrijf der Posterijen, Telephonie en Telegrafie (PTT), de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), de Nederlandse Spoorwegen, het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en de Frits Diepen Vliegtuigen NV. Dit laatste bedrijf, eigendom van luchtvaartindustriële F.J.L. (Frits) Diepen en sinds medio 1946 gevestigd op vliegveld Ypenburg, zou een prominente rol spelen in de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen. Diepen had zich al ruim voor de formele oprichting van de stichting geïnteresseerd getoond in de aanschaf van een Sikorsky S-51-helikopter, die hij wilde gebruiken voor het opzetten van een luchttaxidienst. Van het Ministerie van Financiën kreeg Diepen eind 1946 toestemming voor het importeren van een S-51 ter waarde van \$ 53.500,- (f 142.845,-). Daarmee zou Nederland de eerste continentale natie worden die met een Sikorsky-helikopter ging experimenteren.

Diepen nam als lid zitting in het vierhoofdige dagelijks bestuur van de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen.⁸¹ Om snel over een geschikte helikopter voor proefnemingen te kunnen

⁷⁷ ‘Het hefschroefvliegtuig in Nederland’, *Vliegwereld* 15 mei 1947, 187. Naast verschillende ministeries benaderde het NLL onder meer de PTT, KLM, het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling, het Directoraat Luchtstrijdkrachten, de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij en de Geneeskundig Hoofdinspecteur voor de Volksgezondheid.

⁷⁸ Nico Geldhof, *Sikorsky S-51* (Maarssen 2009) 23-27. Voorzitter van de Studiecommissie Hefschroefvliegtuigen werd de waarnemend directeur-generaal PTT T. van Houwelingen, als secretaris trad op A.J. Marx van het NLL. Een van de vijf overige commissieleden was marineofficier G.F. Rijnders.

⁷⁹ G.F. Rijnders, ‘De gebruiksmogelijkheden van het hefschroefvliegtuig bij de Koninklijke Marine’, *Marineblad* 58-1 (1948) 71-78, aldaar 72.

⁸⁰ Het kort daarvoor gereorganiseerde Ministerie van Verkeer en Waterstaat, participeerde ‘dubbel’ in de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen, zowel via het Directoraat-Generaal Scheepvaart als via de Rijksluchtvaartdienst.

⁸¹ Het dagelijks bestuur van de stichting bestond verder uit voorzitter T. van Houwelingen (directeur-generaal van de PTT), secretaris A.J. Marx (NLL) en lid G.F. Rijnders (namens de ministeries van Oorlog en Marine).

beschikken, besloot de stichting de door Diepen bestelde S-51 na aflevering over te nemen. Voor het onderhoud en de exploitatie van het toestel zou gebruik worden gemaakt van de faciliteiten van Diepens luchtvaartbedrijf op Ypenburg. De deelnemers in de stichting stelden in totaal een half miljoen gulden beschikbaar, dat goeddeels werd besteed aan aanschafkosten (f 224.545,32) en opleidingen van vliegers en technici (f 33.536,65).⁸² De resterende som bleef over voor het bekostigen van proefnemingen. Vóór aflevering van de helikopter vertrokken vijf personeelsleden van de stichting voor een detachering naar de Sikorsky-fabriek in Bridgeport, Connecticut. Twee vliegers ontvingen daar een aanvullende helikoptervliegopleiding op de S-51, terwijl een ingenieur en twee werktuigkundigen zich bekwaamden in de technische aspecten van het bestelde hefschroefvliegtuig. Op 7 juli 1947 leverde Sikorsky de S-51 af en diezelfde maand kreeg het toestel in de VS het Bewijs van Luchtwaardigheid.⁸³ Kort daarop vertrokken de Nederlanders met de in grote kisten verpakte helikopter, op de oceaanstomer ss *Veendam* van de Holland-Amerika Lijn naar Rotterdam, waar zij op 9 augustus arriveerden.⁸⁴

Nadat het toestel bij Diepen was geassembleerd, ingevlogen en onder de registratie PH-HAA ingeschreven in het burgerluchtvaartregister, vond op 21 augustus de officiële overdracht aan de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen plaats. Het wemelde op Ypenburg van de luchtvaartkopstukken, die “een verblindende zandstorm, veroorzaakt door de hefschroef” moesten doorstaan op het moment dat de PH-HAA zich aan het publiek presenteerde.⁸⁵ De aanwezige luchtvaartjournalisten deden in hun periodieken lyrisch verslag van dit novum: “een verbluffend schouwspel” (*De Vliegende Hollander*), “een openbaring” (*Vliegwereld*) en “verbluft over de wendbaarheid” (*Avia*).⁸⁶

Na de glorieuze presentatie van de S-51 kon het eigenlijke werk van de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen beginnen. De stichting had 500 vliegers voor proefnemingen uitgetrokken, te verdelen over de verschillende deelnemers. Als volkomen onbekend verschijnsel concentreerden de eerste proefnemingen zich vooral op vliegtechnische aspecten en aerodynamische eigenschappen van de helikopter. De Rijksluchtvaartdienst nam, als toezichthoudende overheidsinstantie, het voortouw bij deze proeven. De proefondervindelijk vastgestelde meetresultaten, zoals van het vluchtgedrag onder diverse belastingsomstandigheden, vormden de wetenschappelijke basis voor het technisch verantwoord opereren met de PH-HAA. Ook het NLL was nauw betrokken bij het systematisch opgezette onderzoek, dat waardevolle kennis opleverde over de uiterste grenzen

⁸² Archief Ministerie van Verkeer en Waterstaat/Rijks Luchtvaartdienst-archief, Verzameling Losse Stukken “Stichting voor Hefschroefvliegtuigen”, op citaat Geldhof, *Sikorsky S-51*, 27, 52 noot 8. De totale aanschafkosten omvatten naast de kostprijs van het toestel, de invoerrechten, bijgeleverd gereedschap en reserveonderdelen.

⁸³ Op 23 juli 1947 kreeg de Nederlandse S-51 (c/n SA 51.33) in de VS onder nummer E-15444 het Bewijs van Luchtwaardigheid.

⁸⁴ ‘Het eerst hefschroefvliegtuig spoedig in Nederland’, *Vliegwereld* 1 augustus 1947, 280.

⁸⁵ ‘Avia-tisch nieuws. Overdracht van de Sikorsky S 51’, *Avia* 1 september 1947.

⁸⁶ ‘Het eerste Nederlandse hefschroefvliegtuig vliegt’, *De Vliegende Hollander* 10 september 1947, 74; ‘Het hefschroefvliegtuig walst boven Ypenburg’, *Vliegwereld* 1 september 1947, 307. Ook het Polygoonjournaal 1947 wijdde, voorzien van het karakteristieke commentaar van Philip Bloemendaal, een item aan de presentatie van ‘Nederlands eerste hefschroefvliegtuig’: [youtube.com/watch?v=ToIGTKmhZqQ](https://www.youtube.com/watch?v=ToIGTKmhZqQ) (geraadpleegd 7 juni 2023).

waarbinnen veilig kon worden gevlogen en de condities waaronder een probleemloze landing in autorotatie kon plaatsvinden.⁸⁷

Een tweede soort proefnemingen richtte zich op de diverse toepassingsgebieden en gebruiksmogelijkheden van de helikopter. Dit type proeven werd uitgevoerd voor de verschillende deelnemers in de stichting. Voor de PTT werden in binnen- en buitenland proefpostvluchten uitgevoerd, terwijl de KLM vooral was geïnteresseerd in de mogelijke rol van de helikopter bij kortereafstandsluchtverkeer tussen Schiphol en grote steden.⁸⁸ Ook het ambulancevervoer met een ingebouwde brancard en de luchtverbinding tussen het Friese vasteland en de tijdens de strenge winter van 1947-1948 geïsoleerde Waddeneilanden waren onderdeel van de beproevingen. Op verzoek van het Ministerie van Landbouw ondernam de stichting verschillende sproei-experimenten. Vanuit de lucht bestreed de helikopter insectenplagen en onkruid. De Sikorsky was voor deze proeven uitgerust met een hogedruk verstuvingspomp, een sproeiboom en een tank. Hoewel de sproei-installatie aanvankelijk allerlei technische mankementen vertoonde, slaagde een sproei-proef bij Numansdorp, bedoeld ter verdelging van de koolzaadglanskever en de snuitkever. Later voerde de PH-HAA boven de Haarlemmermeerpolder over verspreid liggende akkers een spuitproef uit tegen de peulboorder en de galgmug in erwten. Ook in de omgeving van Ede, waar de helikopter boven aardappelvelden sproeiend in actie kwam tegen de coloradokever, werden “opzienbarende resultaten” bereikt.⁸⁹

Marine aan de stuurknuppel

De betrokkenheid van de krijgsmacht bij de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen was aanzienlijk, zij het een nagenoeg exclusieve marineaangelegenheid. De KM was door officier-vlieger der eerste klasse G.F. (Gerard) Rijnders, voor luchtvaartzaken werkzaam bij de Marinestaf in Den Haag en lid van de Studiecommissie Hefschroefvliegtuigen, van meet af aan betrokken bij de vorming van de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen.⁹⁰ Vanaf de oprichting had hij zitting in het dagelijks bestuur en was hij belast met de coördinatie van de verschillende werkzaamheden. Dit bestuur bepaalde maandelijks het programma van de proeven, de voortgang en evaluatie van de experimenten en eventuele bijstellingen in het vluchtprogramma. Ook de vijf man sterke delegatie die bij Sikorsky in Bridgeport voorafgaand aan de aflevering van de S-51 werd opgeleid, telde twee marinemensen: een officier-vlieger en een onderofficier-werktuigkundige. De marineofficier, E.C. (Eduard) Senger, werd niet alleen de eerste heli-vlieger in de krijgsmacht, maar fungeerde bovendien namens de stichting als bedrijfsleider bij Diepens luchtvaartbedrijf. Terug in Nederland gaf hij vanaf Ypenburg leiding aan

⁸⁷ Geldhof, *Sikorsky S-51*, 31, 34. Autorotatie is het effect dat ontstaat wanneer een helikoptermotor stilvalt en de hoofdrotor en daarmee verbonden staartrotor vrij kunnen lopen. Bij genoeg hoogte en snelheid ontstaat er door voorwaartse of opwaartse lucht gelegenheid de helikopter in een glijvlucht te landen.

⁸⁸ ‘Proefvlucht Den Haag-Schiphol v.v. De KLM experimenteert met de Sikorsky’, *Avia* 1 december 1947, 541; ‘De Sikorsky helikopter’, *Avia* 15 januari 1948, 9.

⁸⁹ Geldhof, *Sikorsky S-51*, 36-41. De stichting produceerde in totaal circa twintig rapporten over de gevarieerde proefnemingen (Bron: ‘Stichting hefschroefvliegtuigen staakt werkzaamheden’, *Avia* 1 mei 1951).

⁹⁰ Gerard Frederik Rijnders (1913-1992) had zich als luitenant-ter-zee-vlieger der tweede klasse tijdens de Tweede Wereldoorlog bij de Marine Luchtvaartdienst en het No. 321 (Dutch) Squadron RAF onderscheiden in de strijd tegen de Japanners. Hij werd gedecoreerd met het Vliegerkruis (1943) en het *Distinguished Flying Cross* (1944). Onder intrekking van het Vliegerkruis werd Rijnders benoemd tot Ridder vierde klasse der Militaire Willems-Orde. In het Paleis op de Dam gaf Prins Bernhard hem op 15 juli 1948 de ridderslag.

de proeven.⁹¹ In de kernbezetting van de stichting werden zodoende twee sleutelposities ingenomen door marineofficieren, waarmee de Koninklijke Marine letterlijk en figuurlijk de stuurknuppel van het experimentele project in handen had.

Afgezet tegen de veel grootschaliger ontwikkelingen op helikoptergebied in het buitenland lijkt het op het eerste gezicht bijzonder dat de overheid te werk ging via een stichting die een eigen helikopter aanschafte om allerlei proeven te ondernemen. In een artikel in het *Marineblad* gaf Rijnders hiervoor in 1948 een tweeledige verklaring. In de eerste plaats wees hij op de niet opgeloste technische vraagstukken die er nog altijd aan het praktisch gebruik van de helikopter kleefden. Zelfs in de VS zou “na tien jaren rusteloze arbeid” het beginstadium van de helikopterontwikkeling nog niet zijn overschreden. Optimistische rapporten in de vakpers moesten “met de bekende korrel zout” worden genomen en de Amerikanen hadden “ter wille van de propaganda” snel de neiging de zaken mooier voor te stellen dan zij in werkelijkheid zouden zijn. Rijnders wees in dit verband op het vliegen bij slecht weer en onder omstandigheden van slecht zicht. De helikopter kon nog altijd niet onder alle weersomstandigheden vliegen en dat was een belangrijke vereiste als de helikopter bijvoorbeeld moest worden ingezet bij hulpverlening aan in nood verkerende schepen of bevoorrading van geïsoleerde plaatsen. Rijnders verwachtte dat Nederland kon bijdragen aan de oplossing van dergelijke technische problemen en achtte de mogelijkheid groot dat de vliegtuigindustrie op helikoptergebied een toonaangevende plaats zou gaan innemen.⁹²

Een tweede verklaring waarom de overheid investeerde in eigen helikopterproefnemingen was om de verschillende gebruiksmogelijkheden van het hefschroefvliegtuig zelf grondig te kunnen onderzoeken. Voor de Koninklijke Marine voorzag Rijnders een flinke reeks van mogelijkheden waarin de helikopter een betekenisvolle rol zou kunnen vervullen, te weten: communicatiedoeleinden, reddingswerkzaamheden, zieken- en gewondenvervoer, waarneming bij torpedolanceer- en artillerieoefeningen, onderzeebootbestrijding en konvoieren, kalibreeropdrachten, bevoorrading van afgelegen posten en opsporing van drijvende mijnen. Deze reeks toonde volgens Rijnders duidelijk het onbetwistbare marinebelang aan van het helikopteronderzoek. De mogelijkheden die het hefschroefvliegtuig bood vereisten dat “de Marineman zijn welhaast spreekwoordelijk geworden conservatisme” moest laten varen, zodat de helikopter een “eerlijke kans” zou krijgen.⁹³

De commandant van de Marine Luchtvaartdienst Heije Schaper deelde Rijnders’ visie.⁹⁴ In de persoon van Schaper, die later zou promoveren tot vlagofficier van het maritieme luchtwapen, onderschreef

⁹¹ Senger verliet in 1950 de Koninklijke Marine. Zijn positie bij de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen werd op 5 september 1949 overgenomen door een andere MLD-officier: luitenant-ter-zee-vlieger R.J. (Ruud) Idzerda, die het nadien tot schout-bij-nacht en vlagofficier MLD zou brengen. Behalve door beide marinevliegers werd de Sikorsky gevlogen door H.B. (Hein) Bulten, chef Vliegdiens van Frits Diepen Vliegtuigen NV. Bulten was de eerste Nederlandse burgerpiloot met een brevetaantekening voor helikopters.

⁹² Rijnders, ‘De gebruiksmogelijkheden van het hefschroefvliegtuig’, 73.

⁹³ Idem, 74, 77.

⁹⁴ Heije Schaper (1906-1996) leidde tussen 1946 en 1954 de Marine Luchtvaartdienst van de Koninklijke Marine, aanvankelijk in de rang van hoofdofficier. Vanwege het tot wasdom komen van de MLD volgde in januari 1949 de opwaardering van Schapers functie tot vlagofficier MLD en bijbehorende promotie tot schout-bij-nacht. Schaper, de eerste MLD’er die de generaalsrangen bereikte, kreeg als vlagofficier MLD zitting in de Admiraliteitsraad. In 1954 ging hij over naar de Koninklijke Luchtmacht, waar hij tussen 1956 en 1961 de functie van chef van de Luchtmachtstaf tevens bevelhebber der Luchtstrijdkrachten vervulde. In

de leiding van de Koninklijke Marine het belang van dit omvangrijke helikopterexperiment. In het ruim vierjarige bestaan van de stichting leverde de marine niet alleen permanent een lid van het dagelijks bestuur en leidinggevende testvliegers, maar ook ervaren en roulerende onderhoudstechnici. Deze relatief bescheiden personele investering voorzag de Koninklijke Marine binnen de stichting van een invloedrijke positie. Bovendien deelde zij in alle praktische ervaringen die tijdens de heli-proeven werden opgedaan en deed kennis op over de gebruiksmogelijkheden en beperkingen van de S-51. De intensieve betrokkenheid van het marinepersoneel garandeerde dat de specifieke marinegerelateerde proeven doorgang vonden. Zo voerde de PH-HAA deklandingen uit op het vliegkampschip Hr.Ms. *Karel Doorman* en achtervolgde het toestel torpedo's op de rede van Texel die door onderzeeboten waren gelanceerd.

Frappant is de nagenoeg complete afwezigheid van beide andere krijgsmachtdelen in de stichting. Het Ministerie van Oorlog dat de Koninklijke Landmacht en de daaronder nog formeel ressorterende luchtmachtstrijdkrachten representeerde, had geen eigen personele inbreng in de stichting. De door Oorlog voorgestelde experimenten werden gecoördineerd door marineofficier Rijnders en beperkten zich tot artilleriewaarneming, bevoorrading van moeilijk bereikbare posities en zieken- en gewondenvervoer. Uit de koker van de luchtmachtstrijdkrachten kwamen in het geheel geen specifieke aanvragen voor heli-experimenten. Na verloop van tijd mochten de verschillende deelnemers kandidaten aanleveren voor de opleiding tot heli-vlieger. De Legerluchtmacht vaardigde slechts één kapitein-vlieger af, die "wegens onvoldoend[e] ontwikkeld coördinatievermogen" de opleiding niet voltooide.⁹⁵ Daar bleef het bij; land- en luchtmacht leken verder geen bijzondere interesse te tonen in, noch invloed te willen uitoefenen op het doen en laten van de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen. In de krijgsmacht in opbouw lag de prioriteit van de landmacht aanvankelijk nagenoeg volledig bij het dekolonisatieconflict in Indonesië en daarenboven kampte de landmacht met grote interne organisatorische problemen; vooral de materieeldienst verkeerde in een "chaotische situatie".⁹⁶ Tegelijkertijd doorliepen de luchtmachtstrijdkrachten een emancipatieproces naar een meer autonome positie. Bovendien moesten zij overschakelen naar het opereren met straalvliegtuigen voor de luchtverdediging, een uitdaging van formaat die van cruciaal belang was voor de levensvatbaarheid van de Koninklijke Luchtmacht-in-wording.⁹⁷ Dit verklaart waarom er ook binnen dit krijgsmachtdeel nauwelijks aandacht was voor de helikopter.

1966-1967 was de partijloze Schaper staatssecretaris van Defensie voor luchtmachtaangelegenheden. Zie: Rolf de Winter en Erwin van Loo, *Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd 1954-2005* (Den Haag 2006) 45-76.

⁹⁵ Geldhof, *Sikorsky S-51*, 46, 53 noot 38 en R.J. Idzerda, *Een bevlogen avontuur* (3e, aangevulde druk; Amsterdam/Den Haag 2004) 92. Het zou gaan om kapitein-vlieger J.H. Coppens, die het later bracht tot commandant van de Luchtmacht Elektronische en Technische School. Idzerda, die namens de stichting optrad als vlieginstructeur meldt in zijn memoires over Coppens poging de S-51 te leren vliegen: "Eén vlieger, een grote forse kapitein van de luchtmacht met handen als kolenschoppen, haakte zelfs geheel af: 'Dit kreng is niets voor fatsoenlijke vliegers!'"

⁹⁶ C.M. Megens, 'Militair materieel van Nederlandse makelij: het materieelbeleid van de krijgsmacht en de Nederlandse defensie-industrie in de jaren vijftig' in: J. Hoffenaar en G. Teitler red., *De Koude Oorlog. Maatschappij en Krijgsmacht in de jaren '50* (Den Haag 1992) 87-101. De Tweede Kamer stelde een onderzoekscommissie in naar de werkwijze van het Directoraat Materieel Landmacht en constateerde onder meer een voortdurend tekort aan technische specialisten, een groot verloop onder het personeel en een opeenvolgende reeks van reorganisaties die de problemen verergerden.

⁹⁷ R. de Winter en E.H.J.C.M. Dorelijers, *Luchtmachtstructuren in beweging. 80 jaar luchtmachtorganisatie* (Den Haag 1994) 65-78.

Het achterwege blijven van enige personele inbreng in de activiteiten van de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen onderstreepte de desinteresse bij de land- en luchtmacht voor het helikoptervraagstuk. Beide krijgsmachtdelen leidden geen helikoptervliegers en -technici op en zagen voorlopig geen aanleiding in het helikopterdomein aparte stappen te ondernemen. Naar het oordeel van land- en luchtmacht was het hefschroefvliegtuig nog niet van grote militaire betekenis; meer dan bij de marine was de helikopterproblematiek een kwestie in de marge.

Tijdens een instructieles in september 1950 liep de PH-HAA flinke schade op. Het vergde tot december 1951 om het toestel weer vliegklaar te krijgen. Diezelfde maand werd de stichting opgeheven en de S-51 met een nieuwe militaire registratie (H-1) overgenomen door de Koninklijke Marine.⁹⁸ De proefnemingen hadden naast de mogelijkheden ook de nog talrijke beperkingen van het hefschroefvliegtuig aan het licht gebracht, zoals de hoge onderhoudsgevoeligheid, de korte vliegduur en het geringe hefvermogen. Duidelijk werd ook dat als gevolg van vliegongevallen, technische mankementen, onderhoudsbeurten, inspecties en ingrijpende modificaties de beschikbaarheid en inzetbaarheid van de S-51 te wensen overliet. Van de ruim vier jaar die het toestel in dienst was van de stichting stond het in totaal meer dan tweeënhalf jaar als niet-inzetbaar in een onderhoudshangaar.⁹⁹ Nadat de S-51 zijn civiele werkgever had verruild voor een militaire zou de beschikbaarheid er bepaald niet beter op worden. In de zevenenhalf jaar dat het hefschroefvliegtuig deel uit maakte van het arsenaal van de Koninklijke Marine was het bij elkaar opgeteld ten minste vier jaar niet vlieggereed en stond het beschadigd, in onderhoud, of in afwachting van ontbrekende reserveonderdelen aan de grond.¹⁰⁰ De geringe inzetbaarheid van de S-51 zal de scepsis bij de land- en luchtmacht ten aanzien van de helikopter niet hebben verminderd.

De gemoderniseerde S-51 bleef voorlopig de enige militaire helikopter van de Nederlandse krijgsmacht. De Koninklijke Marine benutte het toestel voor verschillende doeleinden. Behalve voor de conversieopleiding van aspirant-helikoptervliegers, kreeg de Sikorsky een taak als reddingshelikopter vanaf de walbasis Valkenburg en als *plane guard* op het vliegkampschip Hr.Ms. *Karel Doorman*. In die laatste rol vloog de helikopter in de directe nabijheid van het schip om vliegtuigbemanningen die bij de start of landing onverhoopt te water raakten direct te kunnen redden. Tijdens een oefenreis in 1952 naar de West werd het toestel op Curaçao gedoopt met de Bijbelse naam *Jezebel*, waarmee het nadien bekendheid zou verweven. Het marinepersoneel vergeleek de wispelturige vliegeigenschappen van de S-51 met het verderfelijke karakter van Jezebel, de betoverende vrouw uit de populaire hitsong van Frankie Laine uit 1951.¹⁰¹

⁹⁸ Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 235-238; Geldhof, *Sikorsky S-51*, 48 en Idzerda, *Een bevlogen avontuur*, 92-93. Marinevlieger Idzerda, die flink wat vlieguren op de PH-HAA had gemaakt, adviseerde vlagofficier MLD schout-bij-nacht Schaper schriftelijk de helikopter over te nemen. Idzerda beschouwde de helikopter als "een ideaal reddingsmiddel" bij vliegoperaties van een vliegkampschip. Schaper nam de aanbevelingen volledig over.

⁹⁹ 'Stichting voor Hefschroefvliegtuigen', *Vliegwereld* 26 april 1951, 261. De S-51 maakte in dienst van de stichting 468 vlieguren, terwijl er 500 waren begroot.

¹⁰⁰ Geldhof, *Sikorsky S-51*, 'De levensloop van de Sikorsky S-51 PH-HAA, resp. H.I "Jezebel"', 91-99. Belangrijke modificaties voor de overdracht aan de marine waren vervanging van de rotorbladen naar geheel metalen exemplaren en de toevoeging van een hydraulische besturing.

¹⁰¹ De Bijbelse naam Jezebel (Izébel) verwijst naar de heerszuchtige echtgenote van koning Achab (Bijbelboek 1 Koningen) en is in de joods-christelijke traditie het archetype van de mooie, maar slechte vrouw. De Amerikaanse zanger Frankie Laine (1913-2007) scoorde in 1951 een wereldhit met het nummer *Jezebel* ("If

De Koninklijke Marine bouwde dankzij haar betrokkenheid bij de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen en de overname van het proeftoestel een zekere helikopterexpertise op. Aan de hand van de ervaringen met de S-51 verwierf zij kennis over de sterke én zwakke kanten van het hefschroefvliegtuig, vooral in maritiem georiënteerde toepassingsgebieden. Dankzij nauwe samenwerking met de *Royal Navy* deed MLD-personeel via oefeningen, uitwisselingsprogramma's en detacheringen aan boord van Britse carriers ervaring op met helikopterinzet; de *Fleet Air Arm* opereerde onder meer met de Westland Dragonfly, een in licentie gebouwde versie van de Sikorsky S-51. Ook de inzet van Nederlandse marineschepen tijdens de Korea-oorlog leverde waardevolle ervaringen op. Langs de kusten van het Koreaanse schiereiland namen KM-schepen vijandelijke troepen, spoorwegen, bruggen en versterkingen onder vuur, waarbij zij gebruikmaakten van verkenningen en vuurleiding door helikopters van de Gemenebest-bondgenoten.¹⁰² Daarmee is niet gezegd dat de marine als een blok viel voor de zegeningen van de helikopter. Zowel in personele als materiële zin waren de helikopterinvesteringen bescheiden. En dat bleef voorlopig zo. Vlagofficier Marine Luchtvaartdienst schout-bij-nacht Schaper zag weliswaar een toekomst voor helikopters bij de vloot, maar dat werd nauwelijks uitgedrukt in de aanschaf van nieuwe hefschroefvliegtuigen. In augustus 1954 verruilde Schaper zijn marine-uniform voor dat van de Koninklijke Luchtmacht. Daarmee verdween de invloedrijkste helikopterpromotor uit de marinetop.¹⁰³ De marineleiding concentreerde zich vooral op de uitbouw van de varende vloot en binnen het maritieme luchtvaartdomein was de helikopter slechts één van de gewenste middelen. Op het vliegdek van de *Karel Doorman* eisten vastvleugelige gevechtsvliegtuigen als de Hawker Sea Fury, Fairy Firefly en Hawker Seahawk de schaarse ruimte op.¹⁰⁴

In 1953 kreeg de eenzame *Jezebel* gezelschap van drie 'stiefzusters', de Sikorsky S-55's *Salomé* (H-2), *Cleopatra* (H-3) en *Delilah* (H-4), die zowel vanaf de wal als aan boord van de *Karel Doorman* dienst zouden gaan doen als *Air Sea Rescue* (ASR) helikopters.¹⁰⁵ Deze toestellen, verkregen onder de financieel gunstige condities van het *Mutual Defense Assistance Programme*, arriveerden eind augustus per schip in Rotterdam. Qua prestaties stak de S-55 mede dankzij een sterkere motor en een groter startgewicht gunstig af ten opzichte van S-51. Naast de bemanning, die bestond uit twee vliegers en een boordwerktuigkundige, kon de S-55 tien personen vervoeren, een forse

ever the devil was born without a pair of horns/It was you, Jezebel, it was you/If ever an angel fell, Jezebel, it was you").

¹⁰² Van der Peet, *Out-of-Area*, 227-228, 235, 251. Tijdens een kustbombardement in november 1951 bij Hungnam werkte de KM-torpedobootjager Hr.Ms. *Van Galen* bijvoorbeeld nauw samen met helikopters van de bondgenoten. De uitgevoerde "actionbombardments" werden uitgevoerd met luchtverkenning en registratie van inslagen en correcties vanuit heli's. In de beoordeling van de actie werd gesteld dat het voor de gehele scheepsbemanning een "excellent exercise" was en dat het KM-schip geen problemen had "in using United States air spotting procedure with Australian pilots" (Citaat 235).

¹⁰³ Schaper zou zich als opperofficier bij de Koninklijke Luchtmacht eveneens inzetten voor meer helikoptercapaciteit. Zie hiervoor hoofdstuk 3.

¹⁰⁴ Naast de Seahawk (1956-1964), een eenpersoons straaljager, opereerden de Grumman TBF Avenger (1954-1960) en de Grumman S-2 Tracker (1960-1974) vanaf de *Karel Doorman*. De Grummans vervulden een taak in de onderzeebootopsporing en -bestrijding.

¹⁰⁵ De S-55 stond bij de Koninklijke Marine bekend onder de Amerikaanse typebenaming HO4S-3 en UH-19F. De H-2 en H-3 kregen na verloop van tijd een andere registratie, respectievelijk 076 en 077. Van de S-55, die ook in een civiele versie verscheen, werden er meer dan 1700 geproduceerd, destijds een recordaantal. In Groot-Brittannië diende de S-55 als *Whirlwind* (wervelwind) in Frankrijk als *Elephant Joyeux* (gelukkige olifant).

capaciteitsverbetering.¹⁰⁶ Door vliegongevallen zouden de *Cleopatra* en *Delilah* verloren gaan.¹⁰⁷ De marine toonde in 1955 wel interesse om uit Amerikaanse surplusvoorraden meer reddingshelikopters te verkrijgen, maar ving bot bij zowel de *US Navy* als de *US Air Force* (USAF). Medio jaren vijftig was de internationale vraag naar hefschroefvliegtuigen dermate omvangrijk dat “de fabrieken er niet tegenop konden bouwen”.¹⁰⁸ Een alternatieve optie om in het Verenigd Koninkrijk daar in licentie gebouwde S-55’s te betrekken bleek eveneens onhaalbaar.¹⁰⁹ De Sikorsky S-55-vloot van de Koninklijke Marine bleef steken op drie stuks.

De in omvang marginale maritieme helikoptervloot zou pas in de loop van de jaren zestig worden uitgebreid. De beloftevolle betrokkenheid van de Koninklijke Marine bij de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen en de overname van het proeftoestel kregen in de jaren vijftig geen krachtig vervolg. De prioriteiten van de marineleiding lagen in de jaren vijftig duidelijk elders. De primaire focus van de Admiraliteitsraad, waarin helikopterkwesties in de vergaderingen niet of nauwelijks aan de orde kwamen, lag sterk op het behoud en uitbreiding van het varende materieel. Voor wat betreft de materiële vraagstukken werd de agenda van de marineleiding bepaald door kruisers, torpedo- en onderzeebootjagers, korvetten, fregatten, mijnenvegers, onderzeeboten en uiteraard het vliegekampschip als kern van een eskader. Dat helikopters voor de vloot belangrijke taken konden verrichten, was de Admiraliteitsraad inmiddels bekend, maar dat betekende niet dat deze nog deels experimentele, in exploitatie kostbare, arbeidsintensieve en onderhoudsgevoelige wentelwieken hoog op de prioriteitenlijst belandden. De voorsprong in kennis en ervaring die de marine op helikoptergebied verwierf ten opzichte van de land- en luchtmacht zou niet stelselmatig worden uitgebouwd. Na enkele vergeefse pogingen om bij bondgenoten onder gunstige omstandigheden meer helikopters te verwerven, maakte de marine tijdelijk pas op de plaats. Ook bij Nederlands *Senior Service* bleef het hefschroefvliegtuig in die zin voorlopig een complex en veeleisend randverschijnsel, een belofte die pas op een later tijdstip zou worden ingelost.

2.2.2 Helikopters en de Watersnoodramp

Een zeer zware noordwesterstorm bij springtij veroorzaakte in de nacht van 31 januari op 1 februari 1953 tientallen dijkdoorbraken en overstromingen in Zeeland, op de Zuid-Hollandse eilanden en in delen van West-Brabant. Deze Watersnoodramp eiste 1836 mensenlevens en veroorzaakte enorme materiële schade. Zodra de omvang van de ramp zich ten volle openbaarde, kwam binnen- en buitenlandse hulp snel op gang. Nederlandse civiele instanties en alle krijgsmachtdelen werden ingeschakeld bij reddingsacties, verkenningsmissies, hersteloperaties en hulp aan evacués. Niet minder dan 28 landen boden bijstand aan, waardoor die een kolossale omvang kon aannemen. Spoedig was een bonte armada aan schepen, voertuigen en vliegtuigen in het rampgebied actief.

¹⁰⁶ Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 252-253.

¹⁰⁷ *Delilah* verongelukte in juli 1959 tijdens een observatievlucht bij het inschieten van torpedo’s boven het Marsdiep, hierbij verloren twee marineofficieren en een sergeant-vliegtuigmaker het leven; *Cleopatra* crashte bij Noordwijk in februari 1962.

¹⁰⁸ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 85.

¹⁰⁹ Ibidem. Zie ook: NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 7, 04/10/55 en Verslag van de Hoofdenvergadering, 11/10/55.

Voor velen vormde de grootschalige inzet van hefschroefvliegtuigen, komend vanuit alle windstreken, het markantste element van de internationale hulpverlening. De eerste buitenlandse helikopters, vier Dragonflies van het Britse *705 Naval Air Squadron*, arriveerden reeds op 2 februari op Vliegbasis Gilze-Rijen.¹¹⁰ Deze Dragonflies waren de voorhoede van een internationale helikoptervloot die uiteindelijk circa veertig toestellen omvatte: “It was the greatest peacetime Rescue operation in history and the greatest concentration of helicopters outside of Korea”, zo stelde *lieutenant colonel* USAF R.L. (Robert) Rizon, die vanuit zijn commandopost op Gilze-Rijen optrad als *US Air Support Coordinator*.¹¹¹ Behalve Britse en Amerikaanse militaire helikopters waren ook toestellen van civiele bedrijven als *Bristol Aeroplane Company* en *British European Airways* alsmede helikopters uit België (Sabena), Frankrijk en Zwitserland (Rode Kruis) boven het rampgebied actief.¹¹² Vanwege hun beperkte actieradius werden de op Gilze-Rijen verzamelde helikopters ’s morgens vroeg naar de dichter bij het inzetgebied gelegen Vliegbasis Woensdrecht gedirigeerd. Over het vertrek van de toestellen schreef hulpverlener C.T.D. (Charles ‘Sox’) Hosegood, de *Chief Helicopter Test Pilot* van *Bristol Aeroplane Company*: “A picture which I shall carry in my mind for a long time is that of some 20 helicopters starting up in the cold, half-light morning on the snow-carpeted airfield at Gilze-Rijen”.¹¹³ Een pendeldienst tussen beide vliegbases verzorgde een geregelde brandstofbevoorrading en tegen het vallen van de avond vlogen de helikopters terug naar Gilze-Rijen.¹¹⁴

De hefschroefvliegtuigen leverden in het rampgebied een cruciale bijdrage aan de reddingsoperaties. De relatief snelle en effectief opererende toestellen bewezen zich als een ideaal reddingsplatform; binnen twee dagen evacueerden zij maar liefst 2200 slachtoffers vanaf daken, uit bomen en andere geïsoleerde locaties. De pers, die uitvoerig over de hulpverlening en reddingsacties berichtte, toonde zich geïmponeerd.¹¹⁵

¹¹⁰ *705 Squadron* zette uiteindelijk negen *Dragonflies* in. De Britten klokten in Nederland in totaal 229 vliegreuen, waarin zij in vijf dagen tijd 734 personen, 3 honden en 1 kat naar de vaste wal evacueerden. De Belgische heli-vlieger Gérard Trémérie vloog met zijn Bell 47 zelfs al op 1 februari boven het rampgebied maar werd in de avond als vermist opgegeven. Na een vlucht van drie uur in slecht weer had hij zijn heli op de kade van Oude Tonge gezet om zich de volgende ochtend op het in gereedheid gebrachte vliegveld Woensdrecht te melden. Zie: L.B. [Loe Baltussen], ‘Wentelwieken boven watersnood’, *De Vliegende Hollander* 38-2 (1983) 20-23.

¹¹¹ E. Arnold, *Rescue!* (Montreal 1958) 213-215. Arnold maakt melding van de inzet van 26 Amerikaanse hefschroefvliegtuigen en 20 helikopters uit verschillende Europese landen. Andere bronnen spreken over een helikoptervloot van 38 toestellen. *Avia Vliegwereld* 19 februari 1953, 80-81, schrijft over “veertig hefschroefvliegtuigen”.

¹¹² De Sikorsky S-51 was bij de reddingsoperaties het meest ingezette helikoptertype. In het rampgebied waren voorts veel andere hefschroefvliegtuigen actief, zoals de Sikorsky S-55, Bell 47, Sycamore MK.3 en Hiller 360.

¹¹³ C.T.D. Hosegood, ‘Sycamores over Holland’, *The Aeroplane* 42-2170 (1953) 224. Charles ‘Sox’ Hosegood (1921-2014) behoorde tot de eerste Britse maritieme helikoptervliegers, maakte naam als testvlieger, was een van de grondleggers van de *British Helicopter Association* en lid van de *British Helicopter Advisory Board*.

¹¹⁴ Erwin van Loo e.a., *100 jaar luchtvaart tussen Gilze en Rijen. Een vliegbasis in woord en beeld* (Franeker 2010) 82-88; H.R. Spedding, ‘Naval Helicopters in Holland’, *The Aeroplane* 42-2174 (1953) 340 en ‘Rescue at home and abroad’, *Flight* 63-2299 (1953) 186-188.

¹¹⁵ In de landelijke Nederlandse dagbladen verschenen alleen al in de maand februari 1953 minstens tweehonderd (niet zelden geïllustreerde) artikelen die aandacht schonken aan de helikopter. Ook andere tijdschriften, waaronder *Avia Vliegwereld*, *De Vliegende Hollander* en *Alle Hens*, wijdden de nodige kolommen aan het hefschroefvliegtuig tijdens de Watersnoodramp.

Aan de rijkgeschakeerde helikoptervloot kon Nederland zelf slechts een uiterst bescheiden bijdrage leveren in de vorm van de *Jezebel* van de MLD. Startpogingen op 1 februari waren door de nog altijd voortrazende storm vergeefs: de gevaarlijk doorzweepende rotorbladen verhinderden dat de hoofdrotor veilig op toeren kon worden gebracht. De volgende dag vertrok de Sikorsky van marinevliegkamp Valkenburg naar Woensdrecht om van daaruit reddingsoperaties te verrichten.¹¹⁶ De *Jezebel* vloog afwisselend met de twee beschikbare helikopterbemanningen.¹¹⁷ Vanwege de beperkte vliegduur moesten zij telkens naar Woensdrecht terugvliegen om daar brandstof te tanken en van crew te wisselen. Ondanks de snel vastlopende hijslier slaagden luitenant-ter-zee-vlieger R.J. (Ruud) Idzerda en adelborst-vlieger T. (Taco) Mulder er die dag in 31 mensen te redden. Idzerda herinnerde zich bijna een halve eeuw later: “We beperkten ons tot de echte crepeergevallen en dan hebben we het over de mensen die zich in bomen en op daken bevonden of op het punt stonden om te verdrinken.”¹¹⁸ Het reddingswerk geschiedde vaak op aanwijzing van andere vliegtuigen die boven het rampgebied actief waren. Omdat de heli-vlieger bij het oppikken van een drenkeling niet naar beneden kon kijken, was hij volledig aangewezen op de aanwijzingen van het tweede bemanningslid. Naast uiterste concentratie en doorzettingsvermogen was een geolied samenspel van de S-51-bemanning een vereiste.¹¹⁹ In een tijdsbestek van drie dagen redden beide helikopterbemanningen met hun toestel vele tientallen mensen en “een reusachtige bouwvliet”.¹²⁰

Met de in het oog springende rol die de helikopters bij het redden van drenkelingen en evacueren van slachtoffers vervulden, en de soms heroïsche wijze waarop de helikopterbemanningen hun werk verrichtten, verwierf het hefschroefvliegtuig een niet meer weg te denken plaats in de rampenbestrijding. Op de voet gevolgd door (radio)verslaggevers bezochten koningin Juliana en prins Bernhard per helikopter de getroffen gemeenten. Met name prins Bernhard verplaatste zich veelvuldig per helikopter door het rampgebied en bezocht talloze locaties om zich over de toestand ter plekke te laten informeren.¹²¹ Nadat de reddingsacties medio februari waren beëindigd, werden de deelnemende helikopterbemanningen als helden door het koninklijk paar op paleis Soestdijk ontvangen. Op 17 februari landden elf helikopters in de achtertuin van het paleis en nog eens vijf op het nabijgelegen voetbalveld. De als eerste gelande *Jezebel* werd pontificaal nabij de paleisentree geparkeerd. Na de ontvangst ten paleize dienden de koninklijke residentie en de marinehelikopter als decor voor een groepsportret. Voordat de toestellen vertrokken mocht de tienjarige prinses Margriet in een van de hefschroefvliegtuigen meevliegen voor een funtripje boven Soestdijk. Veel dagbladen

¹¹⁶ Geldhof, *Sikorsky S-51*, 67-75. Behalve de reddingsvluchten leverde de *Jezebel* medicijnen af en werden vluchten met autoriteiten boven het rampgebied gemaakt om zo een betere indruk te krijgen met betrekking tot de maatregelen voor het verdere verloop van het reddingswerk.

¹¹⁷ De twee helibemanningen waren: vlieger Ruud Idzerda met hijslier-bedienaar Taco Mulder en vlieger Jaap Schwartz met hijslier-bedienaar Frits Bogert.

¹¹⁸ Adri P. van Vliet en Willem J.J. Geneste, *Operatie Noach. De hulpverlening door de Koninklijke Marine en de Watersnoodramp van 1953* (Den Haag 2003) 70-90 en Idzerda, *Een bevlogen avontuur*, 125-133.

¹¹⁹ Marc van Alphen, Willem Geneste en Prudent Staal, *Terg mij niet'. De geschiedenis van marinevliegkamp Valkenburg* (Franeker 2007) 64-69.

¹²⁰ ‘Jezebel’, *Alle Hens* 6-11 (juni 1953) 10-11. Over het totale aantal door de *Jezebel* geredde personen spreken de bronnen elkaar tegen. Idzerda schrijft in zijn memoires over “meer dan honderd” (Idzerda, *Een bevlogen avontuur*, 130). Van Vliet en Geneste nemen dit aantal over (Van Vliet en Geneste, *Operatie Noach*, 77). Geldhof noemt diverse totalen: 66, 69, 78 en “circa 80 personen” (Geldhof, *Sikorsky S-51*, 70, 82 noot 16).

¹²¹ In het digitale krantenarchief van Delpher.nl levert een zoekopdracht met de combinatie ‘Bernhard-helikopter’ bij de landelijke dagbladen in de periode 6-18 februari 1953 meer dan 50 artikelen op.

deden verslag van het koninklijk eerbetoon aan de helikopterbemanningen; *de Volkskrant* opende op 18 februari zelfs met drie foto's op de voorpagina.¹²²

Binnen een tijdsbestek van amper drie weken had heel Nederland via de massamedia kennis gemaakt met het fenomeen helikopter.¹²³ Taalhistoricus Ewoud Sanders vond ondersteuning voor de stelling dat het optreden van de heli's tijdens de ramp zo'n indruk maakte, dat er in de Nederlandse taal een razendsnelle spellings- en uitspraakverandering plaatsvond. Het tot dan toe officieel gangbare en op zijn Frans uitgesproken 'hélicoptère' veranderde spoorlags in helikopter. Sanders betoogt dat schokkende gebeurtenissen een goede voedingsbodem zijn voor taalveranderingen: "Waarschijnlijk raakte het woord helikopter door de watersnoodramp dus pas algemeen bekend, en onder invloed van radioverslaggevers zal men de oorspronkelijke Franse uitspraak hebben ingeruild voor de Engelse."¹²⁴ De ramp bracht de helikopter op het netvlies en maakte het evidente belang van dergelijke vliegmachines voor iedereen duidelijk.¹²⁵ In die zin kan de Watersnoodramp worden beschouwd als de katalysator die de weg plaveide voor de bredere introductie van het hefschroefvliegtuig. Wie pakte de handschoen op?

2.2.3 Een verrekend ministerieel besluit

De Watersnoodramp van 1953 was een traumatische gebeurtenis die de samenleving en overheid in beweging bracht. Nog geen drie weken na de dijkdoorbraken werd de Deltacommissie geïnstalleerd, die plannen moest formuleren om een soortgelijke ramp in de toekomst te voorkomen.¹²⁶ Het spectaculaire en levensreddende optreden van de in alle haast bijeengebrachte internationale helikoptervloot liet een blijvende indruk achter. De specifieke voordelen die het hefschroefvliegtuig als technologische innovatie bracht was veel militairen al tijdens de Korea-oorlog duidelijk geworden; nu zag ook de overheid in al haar geledingen, evenals het grote publiek, wat de unieke kwaliteiten van de helikopter inhielden.

Op de vraag in de ministerraad van 23 februari 1953 of er in het rampgebied van Nederlandse zijde helikopters beschikbaar waren, moest minister van Oorlog C. (Kees) Staf erkennen dat de krijgsmacht slechts één hefschroefvliegtuig had kunnen inzetten: de S-51 van de Marine Luchtvaartdienst. Afgezien van departementale betrokkenheid bij de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen (zie paragraaf 2.2.1) hadden de ministeries van Oorlog en Marine tot op dat moment nog geen plannen gemaakt voor de verwerving van helikopters. De ramp drukte de ministerraad met de neus op de

¹²² 'Helicopters in paleistuin. Koningin ontving bemanningen', *Algemeen Handelsblad* 17 februari 1953, 1; 'Helicopters landen in tuin van paleis', *de Volkskrant* 18 februari 1953, 1; 'Helicopters landden in de Paleistuin van Soestdijk', *Het Vaderland* 17 februari 1953, 1; 'Helicopters landden in Paleistuin. Ontvangst der bemanningen door Koningin en Prins', *Nieuwsblad van het Noorden* 17 februari 1953, 2.

¹²³ Alleen al in de landelijke pers verschenen in de eerste twee maanden na de Watersnoodramp meer dan 250 artikelen op trefwoord 'helikopter', via Delpher.nl.

¹²⁴ Ewoud Sanders, 'Helikopter', *NRC Handelsblad* 27 januari 2003, achterpagina; Ewoud Sanders, 'Wentelwiek', *NRC Handelsblad* 6 februari 2003, achterpagina.

¹²⁵ 'Nederland ontdekt de helikopter', *Avia Vliegwereld* 5 maart 1953, 104-105; 'Kanttekeningen', *De Vliegende Hollander* 9-2 (februari 1953) 37-40. *De Vliegende Hollander* schreef: "De helikopter heeft met één slag geheel Nederland veroverd. In brede kring ziet men de waarde van deze toestellen in."

¹²⁶ In de jaren 1955-1958 besprak het parlement de ontwerp-Deltawet en nam deze aan. De omvangrijke Deltawerken omvatten vijf stormvloedkeringen, twee sluizen en zes dammen. De Deltawerken werden fasegewijs tussen 1954 en 1997 gerealiseerd.

feiten. Ter geruststelling van zijn ambtgenoten kondigde Staf aan dat er meer helikopters zouden komen, “ook voor het leger”. Hiermee liep de minister, zeker waar het legerhelikopters betrof, voor de troepen uit. Met zijn toezegging trachtte Staf in de ministerraad zijn gezicht te redden. Het concipiëren van een helikopterbehoefte moest nog beginnen en het zou uiteindelijk nog ruim twee jaar duren voordat de eerste lichte legerhelikopters werden afgeleverd. In het belang van het herstel van de getroffen eilanden stelde Staf voor te pogen een zestal helikopters te verkrijgen om deze op het vliegveld Woensdrecht “gemeenschappelijk met de betrokken civiele instanties te exploiteren”. De ministerraad verklaarde zich “in beginsel” meteen met dit voorstel akkoord.¹²⁷

Ruim een maand later, op 30 maart, kwamen de ‘Plannen inzake hefschroefvliegtuigen’ andermaal in de ministerraad ter sprake. Minister-president W. (Willem) Drees had van de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen het verzoek ontvangen niet tot “overhaaste aanschaffing” van buitenlandse helikopters over te gaan in verband met de plannen in eigen land helikopters te gaan produceren. Belangstelling voor deze plannen bestond niet alleen bij het Ministerie van Oorlog, ook het departement van Verkeer en Waterstaat en dat van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening toonden interesse. Maar uitsluitend op basis van Stafs eerdere haastige en op niets gebaseerde toezegging kon het derde kabinet-Drees geen knopen doorhakken en daarmee kwam een spoedige verwerving van buitenlands helikoptermaterieel in het gedrang.¹²⁸

Op Plein 4, domicilie van het departement van Oorlog, had minister Staf ondertussen in een ander gremium een standpunt ingenomen dat verstrekkende implicaties zou krijgen voor de atypische wijze waarop de krijgsmacht met haar helikopters ging opereren. In de Luchtmachtraad, het hoogste bestuursorgaan van de luchtstrijdkrachten, was de helikopter op 18 maart 1953 voor het eerst uitvoerig ter tafel gekomen.¹²⁹ Minister Staf, die de raad voorzat, had in zijn laatste persconferentie een opmerking gemaakt over de aanschaf van helikopters voor de strijdkrachten, waardoor er in de pers allerlei geruchten de ronde deden. Aangespoord door hun positieve bijdrage tijdens de Watersnoodramp wenste de minister snel over heli’s te kunnen beschikken. De vraag lag nu voor of de pers al “in positieve zin” kon worden ingelicht. Omdat minister Staf nog niet beschikte over concrete plannen, maar net als in de ministerraad ook bij de pers ongefundeerde verwachtingen had gewekt, moest hij wel een slag om de arm houden; een beslissing was nog niet gevallen. Eerst diende de materie nog te worden besproken met de minister van Verkeer en Waterstaat.¹³⁰ Pas als er meer duidelijkheid was over de afstemming van civiele en militaire taken en een eventuele eigen productie van helikopters kon er een perscommuniqué uitgaan. Een dergelijk communiqué liet uiteraard nog lang op zich wachten. In dezelfde vergadering meldde de chef van de Luchtmachtstaf luitenant-

¹²⁷ NL-HaNA, Notulen Ministerraad, 2.02.05.02, inv.nr. 398, 23 februari 1953, pag. 8, punt 3.

¹²⁸ Idem, 30 maart 1953, pag. 2 punt 2a.

¹²⁹ Analoog aan de toestand bij de Admiraliteitsraad en Legerraad, was in de samenstelling van de toenmalige Luchtmachtraad de volledige politiekambtelijke top van het ministerie vertegenwoordigd. Naast de minister en staatssecretaris van Oorlog hadden ook de secretaris-generaal, de directeur Administratieve Diensten en de directeur Personeel zitting in de Luchtmachtraad. De militaire leden van de Luchtmachtraad (de chef van de Luchtmachtstaf en de directeur Materieel Luchtmacht) die hun krijgsmachtdeel representeerden, vormden een minderheid.

¹³⁰ SIB, Archief Luchtmachtraad, Films 1949-1975, Verslag van de Luchtmachtraad gehouden op Woensdag 18 Maart 1953, punt 2.3. Helicopters, pag. 2. Staatssecretaris van Oorlog F.J. Kranenburg zou vergezeld door chef van de Luchtmachtstaf luitenant-generaal I.A. Aler op 20 maart 1953 de helikopterproblematiek met minister van Verkeer en Waterstaat J. Algra bespreken. Eerder al had op een lager ambtelijk niveau een voorbespreking met vertegenwoordigers van beide departementen plaatsgehad.

generaal I.A. (Fons) Aler dat hij bij de *Military Assistance Advisory Group* (MAAG) tevergeefs zes helikopters had aangevraagd. Deze zouden kunnen dienen voor liaisondoeleinden en in het verlengde van Stafs voorstel vanaf Woensdrecht een rol zouden kunnen gaan vervullen in het rampgebied.¹³¹

Ter afsluiting van het onderwerp ‘Helicopters’ nam de minister van Oorlog een helder maar opmerkelijk standpunt in. Staf was van mening “dat de exploitatie van door de Landmacht aan te schaffen helikopters door de Luchtmacht moet geschieden”.¹³² Dit standpunt, waaraan de chef van de Luchtmachtstaf Aler “gaarne” medewerking wilde verlenen, impliceerde dat de verantwoordelijkheid over de helikopters de facto kwam te berusten bij drie krijgsmachtdelen. De Koninklijke Marine droeg de verantwoordelijkheid voor de aanschaf en exploitatie van maritieme hefschroefvliegtuigen, terwijl de Koninklijke Landmacht nu de verantwoordelijkheid kreeg voor de aanschaf van de overige helikopters. De luchtmacht, die juist het predicaat ‘Koninklijk’ was toegevallen en daarmee de status van derde zelfstandig krijgsmachtdeel had verkregen, moest tekenen voor de exploitatie van de landmachthelikopters. Het exploiteren van deze hefschroefvliegtuigen omvatte een flink aantal aspecten, zoals het vliegtechnisch onderhoud en het opereren met deze machines. Ook het opleiden en oefenen van het benodigde technisch en vliegend personeel werd een luchtmachtverantwoordelijkheid.

Wat bezielde minister Staf te besluiten de verantwoordelijkheden voor de helikopters te verdelen over drie krijgsmachtdelen? In de Verenigde Staten, de voornaamste militaire bondgenoot en helikopterleverancier, waren de helikopters toebedeeld aan het leger (*US Army*) en de marine (*US Navy* en *US Marine Corps*). De bemoeienis van de Amerikaanse luchtmacht (*US Air Force*) met hefschroefvliegtuigen was bescheiden. De drijfveren achter het besluit van Staf staan niet zwart-op-wit, maar er valt wel naar te gissen.¹³³ Zijn besluit de verantwoordelijkheden ten aanzien van de te verwerven helikopters te verdelen over de drie krijgsmachtdelen moet haast wel gebaseerd zijn geweest op praktische en pragmatische overwegingen. Staf, gekarakteriseerd als “een dynamische figuur (...) man van de grote lijn”, wiens gezag voor een deel was gestoeld op “zijn veelomvattende kennis van technische details”, zal zich hebben gerealiseerd dat de expertise voor de exploitatie van

¹³¹ De *Military Assistance Advisory Group* (MAAG) was een orgaan van Amerikaanse militaire adviseurs dat bondgenoten hielp bij de opbouw en opleiding van hun conventionele strijdkrachten. De vertegenwoordiging van de MAAG in Nederland coördineerde de behoeftebepaling en aanvragen voor de Nederlandse krijgsmacht. Aler had nul op rekest gekregen: MAAG (Air) had hem laten weten dat een dergelijke aanvraag door de chef van de Generale Staf bij MAAG (Army) diende te geschieden, waarop Aler zijn landmachtcollega “dienovereenkomstig” had ingelicht. Deze gang van zaken verwijst naar de bestaande verkokering en *interservice rivalry* binnen de Amerikaanse strijdkrachten. De MAAG dwong Nederland zo hetzelfde krijgsmachtdeelgebonden traject te volgen als bij de Amerikaanse strijdkrachten in zwang was.

¹³² SIB, Archief Luchtmachtraad, Films 1949-1975, Verslag van de Luchtmachtraad gehouden op Woensdag 18 Maart 1953, punt 2.3. Helicopters, pag. 2.

¹³³ Kees Staf, die in vier achtereenvolgende kabinetten van maart 1951 tot mei 1959 leiding gaf aan zowel het Ministerie van Oorlog als dat van Marine, gold bij beide defensiedepartementen als een gezaghebbend bewindspersoon en bekwaam manager. Tijdens zijn ministerschap, waarin hij zich ontpopte als enthousiast supporter van de NAVO, werd de krijgsmacht ingrijpend gereorganiseerd, de defensiebegroting fors verhoogd en een omvangrijk militair hulpprogramma gerealiseerd. Binnen de NAVO stond Staf goed aangeschreven en hij kon bogen op uitstekende relaties met Amerikaanse ministers en generaals. Zie: Megens, *American aid to NATO allies in the 1950s*, 120; ‘Ir. C. (Kees) Staf’, www.parlement.com/id/vg091198m9zu/c_kees_staf (geraadpleegd 11 mei 2020); J.H.C. Blom, ‘Maatschappij en krijgsmacht in de jaren vijftig. Een nabeschouwing’ in: Hoffenaar en Teitler red., *De Koude Oorlog*, 214-226 en Honig, *Defense Policy in the North Atlantic Alliance*, 36.

helikopters in landmachtgelederen niet voldoende voorhanden was.¹³⁴ De Koninklijke Luchtmacht kende in de hoedanigheid van de Groep Lichte Vliegtuigen (GPLV) wel een organisatie-element dat die technische knowhow in huis had en bovendien tot taak had de landstrijdkrachten te ondersteunen.¹³⁵ Dat de luchtvloot van de GPLV op dat moment uitsluitend bestond uit lichte vastvleugelige vliegtuigen als de Taylorcraft Auster en Piper Super Cub, zal Staf niet als bezwaarlijk hebben beschouwd. De verantwoordelijkheden die de luchtmacht had voor dergelijke lichte vliegtuigen konden worden uitgebreid naar lichte hefschroefvliegtuigen. Terwijl de Koninklijke Landmacht eigenaar en gebruiker van de helikopters zou worden, kreeg de Koninklijke Luchtmacht de verantwoordelijkheid voor de leiding van de GPLV, voor de operationele standaard van de helikopters, voor de vlieg- en bedrijfsveiligheid en voor het technisch onderhoud. De helikoptervliegers zouden worden gerekruteerd uit de luchtmachtgelederen. Staf beschouwde dit besluit als een noodzakelijk compromis en zijn omgeving wist ondertussen dat de minister zelden afweek van een eenmaal ingenomen standpunt.¹³⁶

Voor maritieme helikopters lag de zaak eenduidiger: de Marine Luchtvaartdienst had, eerder dan de overige krijgsmachtdelen, kennis en ervaring opgedaan met het hefschroefvliegtuig. De Koninklijke Marine had bovendien reeds bescheiden geïnvesteerd in het nieuwe fenomeen, wat onder meer resulteerde in een breed uitgemeten glansrol voor de *Jezebel* tijdens de Watersnoodramp.¹³⁷ Op helikoptergebied achtte minister Staf de marine in staat de eigen broek op te houden; voor zover het de organisatorische inbedding betrof was de MLD – mits zij daarvoor voldoende zou worden geëquipeerd – de logische thuishaven voor de nog te verwerven maritieme helikopters.¹³⁸

¹³⁴ J.M.G. van der Poel, 'Cornelis Staf' in: J. Charité, red., *Biografisch Woordenboek van Nederland. Derde Deel* (Den Haag 1989) 562-565, aldaar 565. Honig (*Defense Policy in the North Atlantic Alliance*, 71) stelt dat Staf zich "very sympathetic" opstelde ten opzichte van de voorstellen die door de krijgsmachtdelen werden gedaan. Zijn stijl van leidinggeven beperkte zich volgens Honig tot "largely informal guidance".

¹³⁵ De organisatie van de Groep Lichte Vliegtuigen en de gemengde samenstelling met zowel een landmacht- als een luchtmachtinbreng komen elders aan de orde.

¹³⁶ Van der Poel, 'Cornelis Staf', 565. Tijdens de vergadering van de Luchtmachtraad op 21 juli 1954 herbevestigde en preciseerde minister Staf zijn eerder ingenomen standpunt "dat het beheer, het onderhoud en het vliegen van deze toestellen door de KLu moet geschieden. Het operationele [sic] gebruik wordt bepaald door de K.L. Echter met dien verstande dat de KLu bepaald [sic] of het uitvoeren van een vlucht vliegttechnisch mogelijk is." Overigens deelde de chef van de Luchtmachtstaf in diezelfde vergadering mee dat de chef van de Generale Staf (KL) "persoonlijk een voorstander is van bovengenoemde visie". Zie: SIB, Archief Luchtmachtraad, Films 1949-1975, Verslag Luchtmachtraad gehouden op 21 Juli 1954, punt 9 Lichte vliegtuigen voor de K.L., pag. 5.

¹³⁷ '1500 vluchtelingen op afbrokkelende dijk. Marine helpt met helikopter', *Trouw* 4 februari 1953, 5. (via Delpher.nl, geraadpleegd 12 mei 2020); 'Reddingsoperatie "PIK OP" had indrukwekkend succes', *De Volkskrant* 7 februari 1953, 3 (via Delpher.nl, geraadpleegd 12 mei 2020); 'Soldaten en burgers helpen zij aan zij. Helikopters zullen nog wekenlang nodig zijn', *Het Vaderland* 3 februari 1953, 7 (via Delpher.nl, geraadpleegd 12 mei 2020); 'Evacué's voor de tweede maal gered', *Algemeen Dagblad* 5 februari 1953, 4 (via Delpher.nl, geraadpleegd 12 mei 2020); 'Taco Mulder redt (na 20 minuten helikopterles) vijftig mensenlevens', *Het Vrije Volk* 5 februari 1953, 6 (via Delpher.nl, geraadpleegd 12 mei 2020).

¹³⁸ Het MDAP bleek in de jaren '50 van niet te onderschatten betekenis voor de MLD; nagenoeg al het vliegend materieel (zowel *fixed-wing* als *rotary wing*) kwam via het Amerikaanse militaire hulpprogramma beschikbaar. Honig (*Defense Policy in the North Atlantic Alliance*, 72) stelt dat minister Staf het besturen van de Koninklijke Marine goeddeels overliet aan zijn staatssecretaris voor marinezaken, viceadmiraal buiten dienst H.C.W. Moorman: "In effect, the service was run by a former serviceman who was a firm supporter of naval ambitions."

De straf van Staf

Door de helikopterverantwoordelijkheden krijgsmachtbreed uit te smeren en elk krijgsmachtdeel een rol te geven in helikopterkwesities, maakte Staf een in internationaal opzicht atypische beleidskeuze. Met het promoveren van de Legerluchtmacht tot zelfstandig krijgsmachtdeel in maart 1953 was het voor iedere betrokkene duidelijk wie de operationeel-militaire verantwoordelijkheid droeg voor de hoofdwapensystemen: de marine ging over de schepen, de landmacht over de tanks en artillerie en de luchtmacht over de straaljagers. Voor het hefschroefvliegtuig gold van meet af aan een diffusere toestand. Binnen de Nederlandse krijgsmacht werd de helikopter van iedereen en daarmee tegelijkertijd van niemand in het bijzonder. Bij het bepalen van de verschillende beleidsprioriteiten op materieelgebied ging de focus bij de marine, land- en luchtmacht bijna automatisch op respectievelijk het schip, het rollend materieel en het jachtvliegtuig. Dat de helikopter, hoe relevant hij ook kon zijn bij het uitvoeren van een hele reeks ondersteunende taken, bij één van de krijgsmachtdelen een hoge, laat staan de hoogste prioriteit zou krijgen, leek op dat moment nog volstrekt onwaarschijnlijk. Andere wapensystemen waren in de ogen van de beleidsbepalers namelijk altijd belangrijker. Dat was geen onredelijk standpunt gezien de beperkte en kostbare inzetbaarheid van de helikopter, wat uit proefnemingen was gebleken. De krijgsmachtbrede verdeling van de verantwoordelijkheden had verregaande implicaties voor de ontwikkeling van het hefschroefvliegtuig binnen de krijgsmacht. Het in de economische wetenschap en geschiedschrijving veel gebruikte begrip padafhankelijkheid (*path dependence*), gedefinieerd als het proces waarbij keuzes uit het verleden van invloed zijn op het verloop van latere ontwikkelingen doordat bepaalde keuzemogelijkheden worden bemoeilijkt of uitgesloten, kan hier van toepassing worden verklaard op de ontwikkelingen in het helikopterdomin. ¹³⁹ Het standpunt van minister Staf had niet alleen gevolgen voor de organisatorische inbedding, maar ook consequenties voor de budgetverdelingen. De landmacht kreeg middelen voor de aanschaf, de luchtmacht voor de exploitatie van helikopters. ¹⁴⁰ Frictie over de verdeling van de helikoptermiddelen was daarmee ingebakken. Wat betekende de gefragmenteerde verantwoordelijkheid voor de taakopvatting en -uitvoering voor de eerste generaties helikopters die de krijgsmacht in gebruik nam?

2.3 Taken en prioriteiten: opereren in de marge

In de wederopbouwjaren was de krijgsmacht sterk afhankelijk van de steun van haar belangrijkste bondgenoten, de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk. Een gevolg van het besluit van minister Staf was dat in het helikopterdomin de marine enerzijds en de land- en luchtmacht anderzijds nagenoeg volstrekt gescheiden optrokken. Van de eerdere ervaringen die de Koninklijke Marine opdeed met de S-51 en S-55's kregen de overige krijgsmachtdelen dan ook weinig mee. De

¹³⁹ De Amerikaanse politicologe Avant onderzocht militaire stabiliteit en verandering als een "path-dependent" proces waarin "initial choices preclude future options, including those that would have been more effective in the long run". Zie: Deborah D. Avant, *Political Institutions and Military Change: Lessons from Peripheral Wars* (Ithaca/Londen 1994) 9, 14-15.

¹⁴⁰ De helikopterexpertise werd voornamelijk belegd bij de Koninklijke Luchtmacht, waarvoor de helikopter in vergelijking met de straaljager een bijzaak was. Ook bij de USAF, voor de Nederlandse luchtmacht in veel opzichten het lichtend voorbeeld, was de helikopter bijzaak. Omdat de Koninklijke Landmacht veel helikopterzaken aan de luchtmacht moest overlaten, was zij minder *rotary wing-minded* dan landmachten die volledige zeggenschap over de eigen helikoptereenheden hadden.

wijze waarop de helikopter paste in de taakopvatting van de afzonderlijke krijgsmachtdelen, was vooral een interne kwestie.

2.3.1 Taakopvatting marine en MLD

Binnen de Koninklijke Marine circuleerden tomeloos ambitieuze, om niet te zeggen megalomane plannen voor de vorming van een omvangrijke vloot, inclusief een daarop toegesneden Marine Luchtvaartdienst. De marineplannen voor 1946 gingen uit van drie smaldelen, die elk zouden moeten bestaan uit een licht vliegkampschip (*light fleet carrier*), twee kruisers en acht jagers. In deze plannen die in 1954 gerealiseerd moesten zijn, was nog een vierde licht vliegkampschip als reserve-eenheid opgenomen.¹⁴¹ De Marine Luchtvaartdienst zou worden opgezet naar voorbeeld van haar Britse pendant, de *Fleet Air Arm*. Voor de vliegkampschepen wenste de marine 48 jachtbommenwerpers en 60 verkenningsjagers. De MLD moest voorts worden uitgerust met een fors aantal op land gestationeerde vliegtuigen, waaronder langeafstandsverkenner, jachtbommenwerpers, verkenningsjagers en transportvliegtuigen. In deze opzet, waarvoor een financiële onderbouwing overigens volledig ontbrak, zou het maritieme luchtwapen bijna 350 vliegtuigen omvatten.¹⁴² De onhaalbaarheid van dergelijke plannen werd spoedig duidelijk; de zorgelijke financieel-economische toestand van het land na de verwoestingen in de Tweede Wereldoorlog, in combinatie met de dekolonisatieoorlog in Indonesië, noopte tot matiging en vergaande soberheid. In plaats van drie werd vanaf 1948 voorlopig ingezet op één smaldeel, met als kern één vliegkampschip. Vanaf maart 1946 had de marine van de Britten een tot *escortcarrier* omgebouwd koelschip voor twee jaar in bruikleen gekregen. Deze eerste *Karel Doorman* werd in het voorjaar van 1948 vervangen door een tweedehands vliegkampschip, de voormalige HMS *Venerable*, een *light aircraftcarrier* uit de Colossus-klasse. Dit tijdens de Tweede Wereldoorlog gebouwde schip had slechts drie jaar dienst gedaan in de *Royal Navy* en werd voor circa twee miljoen Britse ponden aangekocht. Vanaf zijn overname gold deze tweede *Karel Doorman* tot 1968 als het paradepaard van de Koninklijke Marine; voor de MLD vormde het schip, in feite een varende vliegbasis, een belangrijk ankerpunt voor haar plannen en activiteiten. Het prestigieuze bezit van een eigen vliegkampschip was tot op zekere hoogte een garantie voor het voortbestaan van een zelfstandige en omvangrijke Marine Luchtvaartdienst.¹⁴³ Wonderbaarlijk en veelzeggend voor de taakopvatting van de marine was dat de helikopter, ondanks de eerste, positieve ervaringen, in de grootse plannen geen enkele rol speelde.

Vanaf het moment dat de Sikorsky S-51 officieel aan het marinearsenaal werd toegevoegd, kreeg het een rol toebedeeld als *plane guard* op de *Karel Doorman*, al moest de geschiktheid voor deze taak zich in de praktijk nog bewijzen. Hoewel de *Jezebel* tijdens de oefenreis in 1952 niet daadwerkelijk voor reddingsactiviteiten hoefde op te stijgen, concludeerde de marineleiding dat de aanwezigheid van een reddingshelikopter op het vliegkampschip belangrijk was. Sterker, de beschikbaarheid van

¹⁴¹ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 25-30; J. Hoffenaar, “‘Hannibal ante portas.’ De Russische militaire dreiging en de opbouw van de Nederlandse krijgsmacht’ in: Hoffenaar en Teitler red., *De Koude Oorlog*, 64; Honig, *Defense Policy in the North Atlantic Alliance*, 12-13. Volgens Schoonoord bestond er “geen duidelijke conceptuele onderbouwing” voor omvang en samenstelling van de vloot, ook stelde de marine geen prioriteiten wat leidde tot “een zekere mate van overvragen”. Zie: Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 31.

¹⁴² Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 233-235. Op citaat: Kamerstukken Tweede Kamer 1946 – 2 VIII B 5, Rijksbegroting voor het dienstjaar 1946 (Marine).

¹⁴³ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 96, 111.

slechts één toestel achtte zij onvoldoende. De *Jezebel* bleek in de rol van *plane guard* evenwel ernstige tekortkomingen te hebben: afgezien van de geringe hijscapaciteit van maximaal één persoon was de hijslier onbetrouwbaar. De dubbele liftmethode, waarbij een heliredder en een drenkeling gelijktijdig aan boord werden gehesen, kon het apparaat simpelweg niet aan.¹⁴⁴ Voor de beperkte taak als *plane guard* verwierf de marine in september 1953 geschiktere opvolgers in de hoedanigheid van drie Sikorsky S-55's (zie paragraaf 2.2.1).¹⁴⁵ Geëmbarkeerd op de *Karel Doorman* deden zij dienst als reddingshelikopter, een taak die ze ook vanaf de marinevlieggampen De Kooy en Valkenburg op zich namen. De marine beschikte vanaf mei 1951 over een Opsporings- en Reddingsdienst (OSRD). Op Valkenburg kwam een *Rescue Coordination Center* (RCC), dat met het oog op de alarmering, via een rechtstreekse telefoonverbinding met de luchtverkeersleiding op Schiphol in verbinding stond. Behalve een helikopter kon het RCC ook aan de kust gestationeerde reddingsboten en andere vliegtuigen, waaronder amfibische vliegboten, alarmeren en inzetten.¹⁴⁶

Kortom, in de jaren vijftig had het hefschroefvliegtuig bij de Koninklijke Marine nog slechts een beperkt aantal ondersteunende taken. Het diende vooral als reddingsplatform, zowel inzetbaar vanaf walstations als vanaf de *Karel Doorman*. Naast deze belangrijke nichetaak konden de heli's desgewenst nog tal van andere nuttige ondersteunende taken vervullen, zoals het transport van goederen en personen tussen schepen en de wal. Het ging hierbij om transport van gereedschap, reserveonderdelen en post, en ook de aan- en afvoer van autoriteiten, artsen, zieken en gewonden.

In tegenstelling tot de Amerikanen en de Britten experimenteerde de Koninklijke Marine in de jaren vijftig nog niet met de helikopter in de rol van onderzeebootbestrijder. Dat lag ook niet voor de hand. In de eerste plaats wachtte ze de, deels nog experimentele, ontwikkelingen bij de grote bondgenoten af, zodat een worsteling met kinderziektes kon worden vermeden. Bovendien waren de eigen mogelijkheden zulke experimenten uit te voeren zeer beperkt. De *Karel Doorman* was het enige varende platform uit het marinearsenaal dat kon worden gebruikt voor onderzeebootbestrijdingsoperaties met heli's. Zij onderging echter tussen juli 1955 en juni 1958 een grootscheepse verbouwing en was daardoor lang niet inzetbaar. Toen bij de *US Navy* en de *Royal Navy* in de tweede helft van de jaren vijftig de eerste helikoptereenheden structureel operationele onderzeebootbestrijdingstaken gingen uitvoeren, toonde de KM wel interesse voor helikopters met dergelijke capaciteiten, maar wenste daarvoor geen substantieel budget voor vrij te maken.

¹⁴⁴ Na de oefenreis werd de *Jezebel* op marinevlieggkamp Valkenburg geplaatst, voornamelijk voor de opleiding van heli-vliegers. Door de beperkte vlieggereedheid van het toestel en het tijdelijk ontbreken van een instructeur konden er uiteindelijk niet meer dan drie vliegers op de S-51 worden opgeleid. Het einde van de eerste marinehelikopter was weinig eervol. In april 1959 werd het toestel van de sterkte afgevoerd en deed het na overdracht aan Fokker dienst als stationaire proefbank voor het balanceren van rotorbladen; in 1967 werd het gesloopt.

¹⁴⁵ Voordat de keuze op de Sikorsky S-55 viel, was op de *Karel Doorman* beproefd welk vliegtuig geschikter was als *plane guard*. De S-51 ging de concurrentie aan met een amfibische vliegboot van het type Vickers-Supermarine Sea Otter ASR Mk II. Ondanks haar beperkingen bleek de *Jezebel* beter te voldoen dan het vastvleugelige vliegtuig en koos de marine via het MDAP voor de S-55. Zie: Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 244 en Bert Brand, *Hr.Ms. Karel Doorman vliegveld in zee* (Emmen 2005) 35-42.

¹⁴⁶ De in 1951 opgerichte OSRD van de KM vloeide voort uit het luchtvaartverdrag van Chicago uit 1944, waarin de *International Civil Aviation Organisation* (ICAO) de ratificerende landen verplichtte een reddingsorganisatie in het leven te roepen voor de opsporing van en hulp aan luchtvaardenden. De OSRD werkte samen met de civiele luchtverkeersleiding op Schiphol en de particuliere Nederlandse reddingsmaatschappijen, die opereerden met reddingsboten en in 1991 fuseerden in de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM).

Pogingen om via het MDAP onder financieel gunstige omstandigheden onderzeebootbestrijdings-helikopters te verkrijgen (zie paragraaf 3.1.1) leverden tot 1960 geen concreet resultaat op.¹⁴⁷

De Koninklijke Marine beschouwde vlagvertoon in de breedste betekenis als een van haar kernactiviteiten. En ook bij deze activiteit vervulde de maritieme helikopter een nichetaak. Het in de jaren vijftig nog als spectaculair beschouwde hefschroefvliegtuig zette het vlagvertoon vaak luister bij. Wanneer de marine zich presenteerde dan gebeurde dat bij voorkeur met een helikopterdemonstratie. De S-51 spendeerde een aanzienlijk aantal van zijn gelimiteerde vliegreun aan publieke presentatie en vliegdemonstraties. De *Jezebel* verscheen als publiekstrekker op verschillende vliegfeesten en werd voor allerlei officiële instanties en autoriteiten voorgevlogen en gedemonstreerd. In een humoristische bijdrage in *Alle Hens*, een officieel orgaan van de Koninklijke Marine, van juni 1953 nam *Jezebel* zichzelf op de korrel en was niet verwonderd dat zij door haar talloze publieke optredens werd beschouwd “als een mechanisch circuspaard (...) dat allerlei grappige kunstjes kende”. *Jezebel* constateerde dat de status van het hefschroefvliegtuig binnen de Koninklijke Marine destijds nog niet tot grote hoogte was gestegen: zij werd “niet aux serieux genomen”, ging “gebukt onder de striemende vliegerhumor” en werd gebruikt voor “konijnen jagen, tochtjes maken en bij cafeetjes landen, paartjes in de duinen verrassen, gewichten heffen en nog veel meer”. Dat zij desondanks werd gewaardeerd, dankte ze vooral aan haar mensenlevensreddende optreden tijdens de Watersnoodramp.¹⁴⁸

Deze komische zelfanalyse is illustratief voor de feitelijke taakopvatting van de marine ten aanzien van de hefschroefvliegtuigen in de jaren vijftig. Met tot 1960 in totaal vier helikopters in de gelederen, was de armslag van deze middelen beperkt, zeker ook vanwege de nog beperkte mogelijkheden die via proefnemingen en praktijkervaringen waren gebleken.¹⁴⁹ Zelfs hun voornaamste taak verrichtten zij niet exclusief; ook vastvleugelige en amfibische marinevliegtuigen fungeerden als reddingsplatform. De neven- en nichetaken die de MLD-Sikorsky's verder voor hun rekening namen, waren zonder meer nuttig, maar binnen het grote marinebedrijf niet cruciaal. De inzet van de marinehelikopters mocht, mede door de creativiteit en het improvisatievermogen van het MLD-personeel, veelzijdig en soms opzienbarend zijn, van een kernactiviteit of hoofdtaak was geen sprake. De in 1948 door Rijnders in het *Marineblad* geïnventariseerde reeks gebruiksmogelijkheden van het hefschroefvliegtuig in het maritieme domein, werd in de twaalf jaar die volgden binnen de Koninklijke Marine niet of slechts mondjesmaat beproefd.

De marineleiding was niet blind voor de potentie van de helikopter, maar gaf het wapensysteem in haar afwegingen welbewust een lage prioriteit ten opzichte van ander gewenst materieel. De beheersing van de veeleisende, complexe technologie die benodigd was om een helikopter

¹⁴⁷ Bij de *US Navy* kwam in 1955-1956 de eerste volwaardige ASW-heli in dienst; de Sikorsky S-58/SH-34J beschikte over *dipping*-sonar en torpedobewapening. Bij de *Royal Navy* werd in 1957 een Westland Whirlwind-onderzeebootbestrijdingseenheid operationeel. De in licentie gebouwde van de S-55 afgeleide Whirlwind kon óf een *dipping*-sonar, óf een torpedo meevoeren.

¹⁴⁸ ‘Jezebel’, *Alle Hens* 6-11 (juni 1953) 10-11.

¹⁴⁹ Na het afvoeren van de S-51 *Jezebel* (april 1959) en het verongelukken van de S-55 *Delilah* (juli 1959) omvatte de maritieme helikoptervloot niet meer dan twee S-55's, die op de *Karel Doorman* waren geëmbarkeerd. Voor de uitvoering van taken vanaf de wal deed de marine een beroep op de luchtmacht, die tijdelijk enkele Hillers beschikbaar stelde. Zie: NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 27, Notulen van de hoofdenvergadering, 18 augustus 1959, II.10 Helicopters voor Hr.Ms. Karel Doorman en 8 september 1959, II.7 Hiller helicopters voor torpedo-inschietbedrijf.

inzetgereed te krijgen, vormde een drempel voor een snellere toename van het aantal hefschroefvliegtuigen bij de Koninklijke Marine. Een groter aantal maritieme heli's zou ook niet automatisch hebben geleid tot een evenredige toename van de slagkracht. De talrijke operationele mogelijkheden waar helikopterprotagonisten op preludeerden, konden in de maritieme arena nog lang niet op alle vlakken worden waargemaakt. Alternatieve opties in de vorm van vastvleugelige vliegtuigen of vliegboten vormden niet zelden een aantrekkelijker, sneller en goedkoper alternatief. De marine was in deze pioniersjaren niet bereid grote investeringen te plegen in een wapensysteem dat nog te zeer werd gekenmerkt door operationele beperkingen, een hoge bedrijfsonzekerheid en dito storingsgevoeligheid.

2.3.2 Taakopvatting land- en luchtmacht

Tot medio jaren vijftig maakten hefschroefvliegtuigen geen deel uit van het arsenaal van de land- en luchtmacht. In de taakopvatting van beide krijgsmachtdelen speelden helikopters geen enkele rol. Land- en luchtmacht officieren waren doorgaans wel op de hoogte van de taken die helikopters bij andere bondgenootschappelijke krijgsmachten vervulden en geïnformeerd over de recente inzet van heli's bij diverse conflicthaarden op grote afstand van het eigen Europese operatieterrein. De kennis over het optreden van helikopters in Zuidoost-Azië en Afrika konden zij op geen enkele wijze relateren aan eigen praktijkervaringen. Pas nadat er 35 lichte Hiller OH-23B Raven-helikopters in juni 1955 via het MDAP ongeassembleerd in kratten waren afgeleverd, konden land- en luchtmacht hun eerste eigen *rotary-wing*-ervaringen gaan opdoen.¹⁵⁰ Dat gebeurde op bescheiden schaal binnen de gelederen van de Groep Lichte Vliegtuigen. De Hillers waren een nog verre van volmaakte aanvulling op de beschikbare vloot van vastvleugelige lichte vliegtuigen, waarmee de GPLV al jarenlang opereerde.

Bij de verwerving van de Hiller-legerhelikopters speelden de land- en luchtmacht een vrij passieve rol en lieten zich min of meer leiden door het materiële aanbod dat de Verenigde Staten via het MDAP beschikbaar stelde.¹⁵¹ De VS bezaten forse surplusvoorraden, terwijl de Amerikaanse industrie in hoog tempo nieuwe, verbeterde helikoptertypes fabriceerde die hun weg vonden naar de eigen strijdkrachten. Het overvloedige, deels verouderde helikoptermaterieel kon Europese bondgenoten nog van pas komen. Niet alleen in de conventionele, maar zeker ook in de nucleaire Koude Oorlogscenario's die de VS in het Europese theater voorzagen, was een rol weggelegd voor

¹⁵⁰ De MDAP-voorwaarden ten aanzien van de Hillers behelsden onder andere dat de hefschroefvliegtuigen eigendom bleven van de Verenigde Staten. De Hiller OH-23B was een lichte helikopter die de Amerikanen inzetten voor waarnemingsmissies en gewondentransport. De letters OH staan voor *Observation Helicopter*. Nederland kreeg behalve 35 OH-23B-toestellen, ook nog een OH-23C, die iets meer ruimte bood, was uitgerust met een bolle cockpit en over een sterkere motor beschikte.

¹⁵¹ De passieve houding bij de MDAP-verwerving van helikopters vertoont een parallel met de geringe activiteiten die land- en luchtmacht ontplooiden in de Stichting voor Hefschroefvliegtuigen. Zie paragraaf 2.2.1.

hefschroefvliegtuigen.¹⁵² Het Amerikaanse surplus ging gratis naar de bondgenoten, zodat ook zij de helikopter in zowel conventionele als nucleaire scenario's konden gaan uitproberen.¹⁵³

Van hogerhand werd niet bepaald aangedrongen op een flitsende start van de helikoptervliegerij bij de GPLV. Een klein jaar voordat de Hillers arriveerden gaf minister Staf in de Luchtmachtraad te kennen "dat we niet in overdreven mate met de helicopters moeten gaan vliegen doch aangezien de Amerikaanse leveringen voor het jaar '55 misschien beïnvloed kunnen worden door het gebruik, moet er toch in voldoende mate met de toestellen worden gevlogen".¹⁵⁴ Daarmee liet de minister doorschemeren dat in zijn optiek het opereren met de Hillers tot het noodzakelijke moest worden beperkt. De voornaamste reden hiervoor was geen operationeel-militaire, maar een internationaal-politieke: de helikopteractiviteiten mochten niet door een zekere ondergrens zakken, want dat zou toekomstige Amerikaanse leveringen van toestellen in gevaar kunnen brengen. Staf wenste de belangrijkste bondgenoot en materieelleverancier niet voor het hoofd te stoten. Zo spoedig mogelijk moesten drie vliegers en zes technici naar de Verenigde Staten afreizen voor een opleiding "in het gebruik van helicopters".¹⁵⁵ Chef Luchtmachtstaf luitenant-generaal Anton Baretta gaf aan dat voor het helikopteronderhoud een uitbreiding van deskundig beroepspersoneel noodzakelijk was. Staf stemde ermee in dit in de begroting voor 1955 op te voeren.¹⁵⁶ In de rest van de jaren vijftig kwam het hefschroefvliegtuig in de Luchtmachtraad nog slechts sporadisch ter sprake; wat deze technologische innovatie kon bijdragen aan het optreden van de luchtmacht hield de gemoederen in het hoogste bestuursorgaan van de Koninklijke Luchtmacht nauwelijks bezig.¹⁵⁷ Ook van landmachtzijde bleef het stil; een concrete behoeftestelling die moest uitmonden in de verwerving van meer en beter helikoptermaterieel formuleerde de landmachtleiding niet.

Afgaande op de relatief bescheiden aandacht die de Hillers in de jaren vijftig in de vakpers en defensieperiodieken kregen, ontstaat de indruk dat land- en luchtmacht het hefschroefvliegtuig in deze pioniersjaren nog als een exotisch randverschijnsel beschouwden. Berichten die in de publiciteit werden gebracht, hadden voornamelijk betrekking op publieksdemonstraties en ludieke acties, zoals het verzorgen van postvluchten voor de geïsoleerde Zeeuwse en Zuidhollandse eilanden en het

¹⁵² Brian McAllister Linn, *Elvis's Army. Cold War GIs and the Atomic Battlefield* (Cambridge, Massachusetts 2016) 76-77, 84, 111-112, 226, 304-308. In een nucleair scenario zou de diepte van de gevechtszone toenemen, waardoor de grondeenheden meer tactisch verspreid ontplooiden. De taken die helikopters in een dergelijk gevechtsterrein konden uitvoeren wonnen aan betekenis.

¹⁵³ In de bestudeerde archieven is geen zwart-op-wit bewijs gevonden dat de VS de Hiller OH-23B Raven-helikopters aan Nederland hebben opgedrongen.

¹⁵⁴ SIB, Archief Luchtmachtraad, Films 1949-1975, Verslag Luchtmachtraad gehouden op 21 Juli 1954, punt 9 Lichte vliegtuigen voor de K.L., pag. 5.

¹⁵⁵ Ibidem. Uiteindelijk vertrokken vier vliegers voor de helikopterconversie naar de Hiller-fabriek in de Verenigde Staten en doorliep een deel van de technische dienst een cursus die in Duitsland werd verzorgd door het *US Army*.

¹⁵⁶ Ibidem.

¹⁵⁷ Na de behandeling van het helikoptervraagstuk in de Lumara-vergadering van 21 juli 1954 kwam de helikopter in de volgende vergaderingen tot mei 1961 slechts viermaal kort ter sprake: eenmaal betrof het de mogelijke opleiding van helikoptervliegers bij Avio Diepen (verslag Lumara 13 oktober 1954), eenmaal ging het over de wenselijkheid van een aantal eigen heli's voor de luchtmacht (verslag Lumara 23 december 1955), eenmaal besprak de raad een onderzoek naar aanleiding van een helikopterongeval (verslag Lumara 30 oktober 1957) en eenmaal werd de voorlichting over de verwerving van Alouette II-helikopters geagendeerd (verslag Lumara 12 november 1958).

bijvoeren van vogels tijdens de winter van 1955-1956.¹⁵⁸ Ook het incidentele patiënten- en gewondenvervoer mocht rekenen op positieve aandacht en kweekte goodwill voor de GPLV.¹⁵⁹ Ondanks de bruikbaarheid van de Hiller “bij alle mogelijke karweitjes” bleef de vakpers zuinig in zijn commentaar op de capaciteiten van dit hefschroefvliegtuig: “kinderschoenen”, “handige toestelletjes”, “minder toepassingsmogelijkheden dan de piper Cubs”.¹⁶⁰ Vanwege zijn geringe draagvermogen en vliegbereik was de Hiller als reddingshelikopter voor te water geraakte of in vijandelijk gebied neergekomen vliegers ongeschikt. De zuinige beoordelingen waren uiteraard gerelateerd aan de beperkte mogelijkheden van de Hiller; Nederland nam genoegen met de MDAP-krijgertjes en koos daarmee niet voor deugdelijkere helikopteralternatieven. Een enigszins stiefmoederlijke behandeling van de helikopter, ook in de vakpers, lag dan ook voor de hand.

Bijgestaan door enkele Amerikanen en Nederlandse vliegstructureurs volgde op de Vliegbasis Deelen de eerste generatie Hiller-vliegers hun opleiding.¹⁶¹ Het helikopteraandeel van de GPLV-activiteiten bleef in de jaren vijftig zowel in kwantitatief als in kwalitatief opzicht ondergeschikt aan dat van de lichte vliegtuigen. Qua aantallen bedroeg de verhouding lichte vliegtuigen : helikopters 5 : 1. Lang niet alle 35 geleverde helikopters kregen een direct inzetbare operationele status. Analoog aan de wijze waarop het overige landmachtmaterieel werd beheerd, zou een aantal Hillers voor mobilisatiedoeleinden in depot worden gehouden. Alleen in periodes van toenemende spanningen of bij spaarzame grootschalige oefeningen werden deze toestellen inzetgereed gemaakt. 298 Squadron, dat de gekratte Hillers zelf assembleerde en invloog, beschikte in januari 1956 over negen operationele helikopters, die in een afzonderlijke vlucht werden ondergebracht.¹⁶² In de volgende jaren belandde een aantal Hillers ook bij de overige GPLV-eenheden.¹⁶³

Zodra de eerste Hiller-vliegers in de zomer van 1955 hun Helikoptervliegeropleiding (HVO) hadden voltooid, werden de helikopters mondjesmaat betrokken bij meestal kleinschalige oefeningen van het Eerste Legerkorps.¹⁶⁴ De helikopterinzet betrof zelden meer dan een of twee toestellen. In

¹⁵⁸ *De Telegraaf* van 21 februari 1956 meldde dat de Hillers tevens voor personenvervoer en spoedeisende ziektegevallen beschikbaar waren. Voor dat laatste zouden op Woendrecht verwarmde brancards aanwezig zijn, “die precies in de Hillers passen”.

¹⁵⁹ ‘KLu als beurtschipper en... dierenbeschermers’, *De Vliegende Hollander* maart 1956, 84-85; ‘Ziekenvervoer door de lucht’, *De Vliegende Hollander* september 1958, 322. Ter gelegenheid van een luchtmachtlustrum formeerde de GPLV een ‘stuntteam’, waarbij twee Hillers “verkleed” als echtpaar Mickey en Minnie Mouse “moderne dansen” demonstreerden (Bron: ‘Het 298 Squadron jubileert. Tien jaar lichte vliegtuigen!’, *De Vliegende Hollander* maart 1960, 87).

¹⁶⁰ ‘Windmolens tussen hemel en aarde’, *De Vliegende Hollander* december 1955; ‘Vliegtuigen voor het leger’, *Marineblad* 65 (1955) 1110-1112; ‘Opleiding voor luchtwaarnemers op vliegbasis Deelen’, *Legerkoerier* januari 1960.

¹⁶¹ ‘GPLV bracht laatste Hiller Helicopters op stal’, *De Vliegende Hollander* oktober 1965, 288-289. In de tien jaar dat de Hillers in dienst waren, werden 152 helikoptervliegers opgeleid; naast 101 luchtmachtvliegers waren dat 50 marinevliegers en een marinier.

¹⁶² In de Nederlandse militaire context is een luchtmacht Squadron opgebouwd uit twee of meer vluchten. Een vlucht vormt een kleinere militaire eenheid binnen een grotere Squadronstructuur en omvat naast een aantal vliegtuigen, ook vliegtuigbemanningen en grondpersoneel. Het aantal vliegtuigen binnen een vlucht kan variëren van minimaal twee tot maximaal twaalf.

¹⁶³ NIMH, Collectie Lichte vliegtuigen en helikopters, 737, inv.nr. 4, Geschiedschrijving en voorgeschiedenis over de jaren 1944-1966, 1965-1975. 298 Squadron geldt als het oersquadron, de ‘baarmoeder’ van de GPLV. Hillers werden nadien ook ingedeeld bij 299 en 300 Squadron, de opleidingsvlucht en, als lijnreserve, bij het Onderhoud en Materieel Squadron.

¹⁶⁴ Kleyn e.a., *50 jaar 298 Squadron*, 33.

oktober bijvoorbeeld vloog een Hiller voor 103 Geneeskundig Bataljon twee oefengewonden van verbandplaats naar verbandplaats.¹⁶⁵ Hoewel de lichte legerhelikopter binnen de krijgsmacht tot in de jaren zestig een schaars verschijnsel bleef, wekte de Hiller in toenemende mate belangstelling van landmachtofficiëren, wat spoedig resulteerde in een grotere vraag voor een veelheid aan ondersteunende taken.¹⁶⁶ De hefschroefvliegtuigen namen vaker deel aan grote landmachtoefeningen in binnen- en buitenland.¹⁶⁷ Het toenemende beroep dat landmachteenheden op het helikopterarsenaal deden, rechtvaardigt de conclusie dat het beschikbare aanbod een stimulerende invloed op de behoefte uitoefende: meer opgedane praktijkervaring creëerde een grotere operationele vraag.

Tussen 1959 en 1963 nam elk jaar een equipe van twee tot vier Hillers deel aan de landmachtoefeningen bij La Courtine in Midden-Frankrijk. Het GPLV-detachement van Hillers en Piper Cubs streek na vele tussenstops voor een noodzakelijke tankbeurt steevast neer op het vliegveldje Ussel-Thalamy, "twee grote grasbanen op een kale heuveltop".¹⁶⁸ De Franse expedities toonden vooral de beperkingen van de OH-23B: "Er werd uitgehaald wat er in zat, maar oh, wat was dat moeilijk op die hoogte en met zo weinig vermogen. Nu nog is een KL-generaal gefrustreerd omdat het vliegmechanisme te zwak bleek om zijn machtig lichaam ook maar een halve meter boven het maaiveld te tillen."¹⁶⁹

In zowel de vredes- als oorlogsorganisatie van de GPLV waren in de tweede helft van de jaren vijftig gemengde squadrons lichte vliegtuigen het uitgangspunt. In materiële zin leverde de helikopter ten opzichte van het vastvleugelige lichte vliegtuig slechts een bescheiden aandeel in de oorlogsterkte: in oorlogstijd kon de GPLV naast 23 Hillers 123 Piper Cubs naar het strijdtoneel brengen.¹⁷⁰ Voor de uitvoering van de oorlogstaken werd formeel geen strikt onderscheid gemaakt tussen Hillers en Pipers. Specifieke omstandigheden bepaalden de keuze van het type vliegtuig. De snellere Piper met zijn aanzienlijk grotere vliegbereik genoot vaak de voorkeur als het opdrachten op grotere afstand betrof. De Hiller was de beste optie voor korte liaisonvluchten, zeker wanneer verbindingsofficiëren of commandanten moesten worden afgeleverd bij commandoposten zonder nabijgelegen landingsterrein.¹⁷¹ Voor inzet over grotere afstanden schoot de Hiller tekort; de beoogde tijdswinst

¹⁶⁵ 'Helicopters boven Drentse hunnebedden. Gewondenvervoer door de lucht', *Legerkoerier* november 1955, 1-2.

¹⁶⁶ NIMH, Collectie Lichte vliegtuigen en helikopters, 737, inv.nr. 4, J.M.N. Wobben, 'De geschiedenis van de Groep Lichte Vliegtuigen tot 1 januari 1965' (on gepubliceerd manuscript) punt 23, 25 en 27.

¹⁶⁷ In de zomer van 1958 namen Hillers deel aan een oefening in Luxemburg met als taak het leiden van colonnes en routeverkenningen. Boven het geaccidenteerde terrein presteerde de lichte heli moeizaam en was een noodlanding onvermijdbaar. Bij de afvoer van een zwaargewonde vrachtwagenchauffeur die in een ravijn was beland, bewees de Hiller evenwel zijn toegevoegde waarde.

¹⁶⁸ Kleyn e.a., *50 jaar 298 Squadron*, 40-41.

¹⁶⁹ NIMH, Collectie Lichte vliegtuigen en helikopters, 737, inv.nr. 4, J.G. Haffmans, 'La Courtine!!!' (on gepubliceerd manuscript). Haffmans maakte als vlieger en (plaatsvervangend) detachementscommandant vijf opeenvolgende jaren deel uit van het GPLV-detachement.

¹⁷⁰ NIMH, Collectie Lichte vliegtuigen en helikopters, 737, inv.nr. 3, Organisatietabellen en -schema's, 1957-1973, F6-1, 4 juli 1957, organisatie.

¹⁷¹ Een artikel dat kort na de introductie van de Hiller in *De Vliegende Hollander* verscheen, meldt dat de toestellen "in beginsel" dienden voor "transport- en verbindingsvluchten; het snelle vervoer van onderdeelcommandanten voor of na een bevelsuitgifte". Zie: 'Windmolens tussen hemel en aarde', *De Vliegende Hollander* december 1955.

ging dan vaak door tegenwind en tijdrovende tussenlandingen voor brandstofinname verloren, “een bromfiets verplaatst zich somtijds sneller!”.¹⁷²

In oorlogstijd kwamen alle GPLV-squadrons onder bevel van de commandant van het Eerste Legerkorps. Een intern memorandum van het hoofdkwartier van de Generale Staf uit januari 1957 ging in op de taken en het gebruik van lichte vliegtuigen. Het draaide om ondersteuning van de grondstrijdkrachten. In het scenario van een nucleaire oorlog voorzag de Generale Staf een grotere diepte van de gevechtszone, waarin de aanwezige eenheden tactisch meer verspreid zouden worden opgesteld. Hierdoor nam het belang van het gebruik van lichte vliegtuigen in het toekomstige gevecht “aanzienlijk” toe. Het memorandum onderscheidde vijf ondersteunende taakgebieden voor dergelijke toestellen: waarneming uit de lucht; bevelvoering, liaison en verbinding; snelle aanvoer van dringend noodzakelijke voorraden; snelle verplaatsing van troepen; en geneeskundige afvoer van gewonden. Deze taakgebieden omvatten op hun beurt soms weer een cluster van specifieke deeltaken. Bij de snelle verplaatsing van troepen door lichte vliegtuigen beschreef het memorandum zeven uiteenlopende inzetmogelijkheden, waaronder “strijd tegen partisanen en/of gue[r]rilla’s” en “versterking van afgesneden troepenonderdelen”.¹⁷³

Het interne memorandum toont aan dat de legerleiding in de tweede helft van de jaren vijftig de mogelijkheden van helikopters onderkende, ook in het geval van een nucleair treffen. In het palet van ondersteunende taken zouden verschillende helikoptertypen een hoofdrol kunnen spelen. De bescheiden OH-23B-vloot was echter voor veel van de geïnventariseerde taken ongeschikt en dat gold evenzeer voor de beschikbare vastvleugelige lichte vliegtuigen. Daarom moest de Generale Staf zich tevreden stellen met een beperkte taakopvatting. Indien nieuwe MDAP-toewijzingen uitbleven, dan, zo stelt het interne memorandum, zou “het aanschaffen van Lt vltgn [waaronder ook helikopters, RdW] uit eigen middelen met het oog op de financiële consequenties niet mogelijk (...) zijn”.¹⁷⁴ Erkenning van de taken die helikopters konden vervullen, impliceerde dus niet dat de legerleiding ze ook prioriteit toekende.

De landmacht kreeg uit het Amerikaanse militaire hulpprogramma nadien geen nieuwe helikoptertypen meer en maakte zelf voorlopig geen middelen vrij deze aan te schaffen. De grondgebonden systemen en het rollend materieel kregen prioriteit omdat de landmacht die essentiëler achtte. Voor betere helikoptertypes, die ondertussen wel in groten getale werden gefabriceerd, had de landmacht eind jaren vijftig geen geld over. Het ontbreken van helikopterexpertise en invloedrijke pleitbezorgers binnen de Koninklijke Landmacht zullen ook niet hebben bijgedragen aan een welwillender attitude ten aanzien van de helikopter. Hierdoor was de GPLV min of meer veroordeeld tot de beschikbaar gestelde MDAP-middelen en moest daarmee in operationele zin de tering naar de nering zetten. Het takenpakket werd toegesneden op de bescheiden mogelijkheden. Dit was een consequentie van de keuze om geen middelen vrij te maken voor de verwerving van helikopters, anders dan de gratis MDAP-toestellen, en daarmee een bewuste beperking van wat de taakstelling metterdaad voorschreef. De taakuitvoering met de Hiller-vloot zou

¹⁷² C.Z.A. Beek, ‘Legervliegdiens. De mogelijkheden van het lichte vliegtuig in Nederland’, *Militaire Spectator* 127-10 (oktober 1958) 564-577, aldaar 572.

¹⁷³ NIMH, Collectie Lichte vliegtuigen en helikopters, 737, inv.nr. 1, Stukken betreffende de organisatie en het personeel, 1950-1992, Memorandum Nr. 10, ‘Toelichting op de samenstelling der Sqs Lt Vltgn.’, Hoofdkwartier van de Generale Staf, Sectie G1 – Bureau E, Nr. 705/Intern/Geheim, 7 januari 1957, 1-2.

¹⁷⁴ Idem, 4.

zich in oorlogsomstandigheden beperken tot artillerie-waarnemingsvluchten, -vuurleiding, korte tactische (foto)verkenningssluchten en communicatievluchten. Het blijft de vraag of de inmiddels verouderde Hillers, die tot 1965 in de GPLV-gelederen dienden, dit beperkte takenpakket in de conventionele of zelfs nucleaire oorlogspraktijk naar behoren hadden kunnen uitvoeren.¹⁷⁵ In retrospectief kan deze vraag eenvoudig negatief worden beantwoord. In het onderzoek zijn geen aanwijzingen gevonden dat de landmachtleiding hier in de jaren vijftig zwaar aan heeft getild; bij de landstrijdkrachten viel het hefschroefvliegtuig buiten het zwaartepunt van de operationele prioriteiten en bleef een middel in de marge. Een gevolg was dat binnen de landmachtorganisatie, ondanks de onderkenning van de waardevolle ondersteunende taken die de helikopter in uiteenlopende oorlogsscenario's kon vervullen, amper praktische gelegenheid werd gecreëerd om meer *intellectual mastery* over dit fenomeen te verkrijgen. In de oefenpraktijk bleven verschillende onderdelen en aspecten van helikopterinzet zodoende blinde vlekken.

Luchtmachtreddingshelikopters als nichecapaciteit

De Koninklijke Luchtmacht vloog en onderhield de Hillers voor de landmacht, eigenaar en hoofdgebruiker van deze toestellen. Zij volgde de landmacht in haar beperkte taakopvatting ten aanzien van helikopters. Voor de uitvoering van de eigen specifieke luchtmachttaken, waarbij het jachtvliegtuig een centrale positie innam, speelde het hefschroefvliegtuig een bescheiden, afgeleide rol. De luchtmacht onderkende het belang van de helikopter bij het redden van te water geraakte en in vijandelijk gebied neergekomen vliegers. De jachtvlieger was een schaars goed, moeilijk vervangbaar en van cruciale betekenis voor het uitvoeren van de luchtmachttaken. Het redden van vliegers droeg niet alleen bij aan het moreel, maar ook aan het voortzettingsvermogen van de luchstrijdkrachten.

Proeven om de Hiller als reddingshelikopter te gebruiken wezen uit dat het toestel daarvoor in geen enkel opzicht aan de eisen voldeed; inzet voor *sea air rescue* – wegens het ontbreken van een hijslier werd geëxperimenteerd met een touw en een schepnet – was zelfs “onverantwoord”.¹⁷⁶ In de loop van de jaren vijftig werd de behoefte aan een geschikte luchtmachtreddingshelikopter prangend. Die behoefte was er niet alleen bij de vliegopleiding op de Vliegbasis Woensdrecht, maar ook bij de vijf schietterreinen voor straaljagers die de luchtmacht op de Waddeneilanden en boven de Noordzee beheerde.¹⁷⁷ Bij de intensieve schiet- en bombardeeroefeningen op sleep- en gronddoelen, waarbij ook bondgenootschappelijke luchtmachten van de schietranges gebruikmaakten, kwamen straaljagers meer dan eens in de problemen en moesten vliegtuigbemanningen hun schietstoel gebruiken. Bovendien wist Nederland zich gebonden aan internationale en bondgenootschappelijke

¹⁷⁵ In totaal klokten de Hillers tijdens hun diensttijd (1955-1965) 41.300 vlieguren. Van dit totaal werden er alleen al ruim 14.000 aan de vliegopleiding gespendeerd; ook aan het onderhouden van de vliegvaardigheid, vastgelegd in het Jaarlijks Oefenprogramma (JOP), werd een substantieel aantal vlieguren besteed. Voor operationele inzet ten behoeve van de landmacht, resteerde zodoende een beperkter aantal oefenvlieguren. Zie: 'GPLV bracht laatste Hiller Helicopters op stal', *De Vliegende Hollander* oktober 1965, 288-289.

¹⁷⁶ P.L. Schram, *Boven de Wadden, dag en nacht...Belevenissen en achtergronden van het vliegende reddingsteam van de Koninklijke Luchtmacht* (Den Haag 2003) 15-16.

¹⁷⁷ Drie schietterreinen boven de Noordzee, zogeheten *air-to-air-ranges*, waren gesitueerd ten noorden van de Waddeneilanden. Op Vlieland (*De Vliehors*) en Terschelling (*De Noordvaarder*) beheerde de luchtmacht twee zogeheten *air-to-ground-ranges*.

verplichtingen om hulp te verlenen aan vliegtuigen die boven de territoriale wateren in nood verkeerden.¹⁷⁸ In eerste instantie werd een beroep gedaan op de Koninklijke Marine, die vanaf 1951 via haar Opsporings- en Reddingsdienst soms een reddingshelikopter beschikbaar kon stellen. De enkele marine-Sikorsky's moesten echter ook andere marinetaken uitvoeren, bijvoorbeeld op de *Karel Doorman*, en konden zodoende lang niet altijd uitkomst bieden. Een S-55-reddingsheli van het Amerikaanse *32nd Tactical Fighter Squadron* dat vanaf 1954 was geplaatst op de Vliegbasis Soesterberg, stond alleen paraat op de Vliegbasis Leeuwarden als de Amerikanen zelf gebruikmaakten van de schietranges.

Kort na de evaluatie van een gezamenlijke reddingsoefening in juni 1958, waaraan marine, luchtmacht en de Noord- en Zuid-Hollandse Reddingsmaatschappij deelnamen, verzocht de chef van de Luchtmachtstaf, luitenant-generaal Schaper, de minister van Oorlog Staf drie miljoen gulden beschikbaar te stellen voor aanschaf en onderhoud van zes SAR-helikopters voor een "op te richten SAR-dienst KLu". In vreedetijd zou deze eenheid worden ingezet voor *sea air rescue* (SAR), in oorlogstijd voor *tactical air rescue* (TAR), de redding door de lucht uit door de vijand beheerst gebied.¹⁷⁹ Met de verwerving van zes toestellen kon in vreedetijd de SAR-behoefte voor de Waddeneilanden, het IJsselmeer en de Zeeuwse wateren worden afgedekt, terwijl tegelijkertijd werd voldaan aan de NAVO-eis in oorlogstijd een TAR-eenheid beschikbaar te hebben.¹⁸⁰

Of minister Staf over de streep werd getrokken door het twee-voor-de-prijs-van-een-betoog van Schaper is twijfelachtig, maar in juli 1958 kwam een commissie tot stand die zich moest buigen over de beoordeling van kandidaat SAR/TAR-helikopters voor de luchtmacht. Uit drie kandidaat-reddingshelikopters koos de commissie de Sud Aviation SE 3130 Alouette II, een hefschroefvliegtuig aangedreven door een straalmotor.¹⁸¹ De introductie en betekenis van deze nieuwe generatie helikopters komen in het volgende hoofdstuk aan de orde. Met de op stapel staande komst van de Alouette II zou de Koninklijke Luchtmacht het laatste krijgsmachtdeel worden dat ging beschikken over eigen helikopters, met een concrete, het eigen krijgsmachtdeel ondersteunende taak. De luchtmachtreddingshelikopters stonden primair ten dienste van het jachtvliegtuig, in velerlei opzichten het onnipotente hoofdwapensysteem binnen de luchtmachtgelederen. Ook in de taakopvatting van de luchtmacht was de rol van de helikopter nog beperkt tot een nichecapaciteit.

¹⁷⁸ Het op 7 december 1944 te Chicago gesloten VN-verdrag over de internationale burgerluchtvaart (*Convention on International Civil Aviation*) verplichtte de deelnemers tot hulpverlening aan in nood verkerende vliegtuigen boven de territoriale wateren. Vanaf 1950 was 'Annex 12' van kracht die bepaalde dat geallieerde luchtmachten over SAR-eenheden voor oorlogstijd dienden te beschikken.

¹⁷⁹ Schram, *Boven de Wadden*, 16 (op citaat). Richtlijn voor NAVO-luchtmachten was dat per elke vijftig vliegtuigen één reddingshelikopter beschikbaar moest zijn; dit impliceerde gebaseerd op de omvang van de luchtvloot van de Koninklijke Luchtmacht de aanschaf van zes reddingsheli's.

¹⁸⁰ In een latere toelichting op zijn verzoek schreef Schaper aan Staf dat de reddingshelikopters moesten worden verdeeld over de vliegbases Leeuwarden, Soesterberg en Woensdrecht, in verband met de vlieggereedheid (circa 60%) op elke vliegbasis twee toestellen.

¹⁸¹ 'Hefschroefers in het nieuws. Alouettes voor de luchtmacht', *Avia Vliegwereld* 7 (20 november 1958) 24, 715.

2.4 Onvervulde beloften

In de naoorlogse pioniersjaren bleef de krijgsmacht tot eind 1951 verstoken van eigen helikopters. De introductie van het hefschroefvliegtuig was bescheiden; ze verliep weinig doelgericht en ongecoördineerd. Na de overname van een Sikorsky S-51 verkreeg de marine in 1953 via het MDAP drie Sikorsky S-55's. Medio 1955 ontvingen land- en luchtmacht via hetzelfde Amerikaanse militaire hulpprogramma 35 lichte legerhelikopters van het type Hiller OH-23B Raven. De helikoptervloot van de krijgsmacht was niet alleen in kwantitatief opzicht bescheiden; het wezen van het MDAP bracht met zich mee dat uit Amerikaanse surplusvoorraden snel verouderende helikoptertypen aan bondgenoten beschikbaar werden gesteld. Het beperkte helikopteraanbod werd, zonder echte keuzevrijheid en mede dankzij gunstige voorwaarden, aanvaard. Het tempo van de invoering werd goeddeels bepaald door het moment van aanbod. Buiten de MDAP-krijgertjes schafte de krijgsmacht tot eind jaren vijftig geen andere helikopters aan.

De mogelijkheid gebruik te maken van het MDAP-aanbod loste voor de KM, KL en KLu een dilemma op: in een moderne krijgsmacht mochten, zeker na 1953, hefschroefvliegtuigen niet ontbreken, maar de krijgsmachtdelen gaven de voorkeur aan andere wapensystemen en hadden geen geld over voor helikopters. Door genoeg te nemen met het verouderde Amerikaanse materieel beschikte de krijgsmacht toch over een bescheiden helikoptervloot. De keerzijde was dat de beperkingen van dit materieel de gebruikers belemmerden in het zich eigen maken en leren appreciëren van de bredere inzetmogelijkheden die nieuwere helikoptertypen boden. De kennismaking met de nieuwe technologie voltrok zich derhalve niet optimaal en legde geen stevig fundament voor *intellectual mastery* van het veelzijdige wapensysteem.

Totdat de eerste eigen ervaringen werden opgedaan, konden militairen zich via literatuur en de vakpers vergewissen van de betekenis die de helikopter voor een krijgsmacht kon hebben. Bij de politiekambtelijke en militaire top bestond aanvankelijk weinig belangstelling voor deze technologische innovatie, die op verre strijdtonelen van zich deed spreken. Een doorwrocht defensiebreed plan voor de incorporatie van de helikopter was niet voorhanden en zou ook niet worden ontwikkeld. De grootschalige internationale helikopterinzet bij de Watersnoodramp in 1953 vormde een onvoorziene katalysator: de status als effectief reddingsplatform was ineens gevestigd. Na de Koninklijke Marine, die behoedzaam het voortouw had genomen bij de introductie van de helikopter, konden ook de Koninklijke Landmacht en de Koninklijke Luchtmacht het verschijnsel niet langer negeren. Het belang van de helikopter voor de uitvoering van talrijke ondersteunende maritieme en militaire nichetaken werd in de loop van de jaren vijftig in toenemende mate en krijgsmachtbreed erkend. Deze erkenning kreeg meer bijval door samenwerking met de voornaamste NAVO-partners en het opdoen van praktijkervaring met het eigen helikoptermaterieel.

Onderkenning van de militaire waarde van de helikopter betekende niet dat het fenomeen binnen de krijgsmacht enige prioriteit kreeg toegekend. Deze paradox laat zich door meerdere factoren verklaren. De afzonderlijke krijgsmachtdelen stelden, zoals gezegd, andere prioriteiten en richtten zich begrijpelijkerwijs op de verwerving en exploitatie van de hoofdwapensystemen die zij onmisbaar achtten voor het voortbestaan en de effectiviteit van hun respectievelijke krijgsmachtdeel. De preoccupatie met schip, rollend materieel en jachtvliegtuig drong het ondersteunende hefschroefvliegtuig naar de marge. De krijgsmachtdelen waren niet geneigd extra te investeren in de verbetering van de uitvoering van de talrijke nichetaken die de helikopter voor zijn rekening kon

nemen. In het helikopterdomen moesten de Marine Luchtvaartdienst en Groep Lichte Vliegtuigen het zien te rooien met het verkregen minimumpakket, waarmee de al beperkte taakuitvoering in een aantal opzichten niet anders dan halfslachtig kon plaatsvinden. In contrast met de fors groeiende helikoptervloten van de Verenigde Staten, Groot-Brittannië en Frankrijk, waarmee ruimschoots oorlogservaring werd opgedaan, was binnen de krijgsmacht van een gestage opmars van het hefschroefvliegtuig geen sprake.

Een tweede factor die deze opmars belemmerde waren de nog niet tot volledige wasdom gekomen militaire kwaliteiten van het hefschroefvliegtuig. De eerste generaties helikopters, en zeker de krijgertjes die de Nederlandse krijgsmacht tot haar beschikking kreeg, hadden een beperkte actieradius, gering hefvermogen en hoge onderhoudsgevoeligheid. Het complexe, arbeidsintensieve en nog weinig betrouwbare fenomeen voedde de scepsis en vooroordelen over de helikopter: de *Jezebel* was wispelturig, de Hiller legde het op grotere afstanden af tegen een bromfiets en van de drie S-55's gingen er twee verloren bij vliegongevallen. Deze ervaringen droegen niet bij aan de versterking van de statuur van het hefschroefvliegtuig.

Een derde complicerende factor was de krijgsmachtbrede spreiding van de verantwoordelijkheden in het helikopterdomen. Het besluit hiertoe van minister Staf leidde tot een, in vergelijking met de meeste andere krijgsmachten, atypische organisatorische inbedding die hindernissen opwierp voor een doortastende aanpak van helikopterkwesities. Diffuse verantwoordelijkheden op het vlak van verwerving, beheer, exploitatie en operationele commandovoering tussen de op autonomie gerichte krijgsmachtdelen, maakten progressie op helikoptergebied tot een moeizamer proces. Het betrokken personeel en de vergaarde helikopterexpertise waren onevenredig verdeeld over drie krijgsmachtdelen. De hiërarchische afstand van de werkvloer tot de militaire en ambtelijke top was te groot om helikopterzaken effectief te kunnen agenderen.

Ondanks zijn stiefmoederlijke positie waren er eind jaren vijftig verschillende indicaties dat het hefschroefvliegtuig in de krijgsmacht een florissante toekomst tegemoet vloog. Zo kreeg de luchtmacht het fiat een kleine serie moderne reddingshelikopters te verwerven. In de defensieplannen voor de jaren zestig werd aan maritieme helikopters een belangrijker takenpakket toebedeeld en de landmacht ontwikkelde plannen voor de aanschaf van een omvangrijkere helivloot, inclusief zwaardere transporttoestellen. In hoeverre deze indicaties bewaarheid werden, komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.

3

Beperkte slagkracht

1960-1980

“rompenpolitiek’(...) [was de] visie (...) dat als het platform er eenmaal was, de sensoren, de munitie en het personeel er ook wel kwamen als er later in de planperiode weer fondsen beschikbaar kwamen (wat doorgaans niet het geval was). De KM schoof zo de problemen voor zich uit (...) Was een contract eenmaal aanbesteed dan moesten vervolgens veelal aanvullende projecten zorgen voor een aanvaardbaar operationeel product.”

Dick Schoonoord¹⁸²

Rond 1960 waren er aanwijzingen dat de toekomst van de helikopter binnen de krijgsmacht rooskleuriger zou worden. De tweede generatie met straalmotoren uitgeruste helikopters overvleugelde zijn voorgangers qua inzetbaarheid en slagkracht. Door vernieuwing van de NAVO-strategie en daarmee verbonden doctrinaire en tactische concepten verwierf de helikopter, zowel in het maritieme als grondgebonden domein, geleidelijk een prominentere plaats en een uitdagend takenpakket. Ter zee kreeg de onderzeebootbestrijdingshelikopter een vaste plek in veel marines. Voor inzet bij landoperaties stond de ontwikkeling van de antitankhelikopter in het brandpunt van de belangstelling. In de periode 1960-1980 nam in de krijgsmacht het aantal helikopters toe tot ruim boven de honderd. Waarom bleef de slagkracht van dit helikopterarsenaal dan toch beperkt?

Zolang het MDAP van kracht was kon Nederland onder financieel gunstige omstandigheden helikopters verwerven. De vrij onverwachte beëindiging van het programma in 1961 bracht een nieuwe werkelijkheid met evidente consequenties in het helikopterdomenein. Niet alleen werd de drempel om een kostbaar wapensysteem als de helikopter aan te schaffen verhoogd, ook de door het MDAP min of meer verplichte nering van Amerikaanse helikoptertypes was van de baan. Nederland ging Europese alternatieven in de deliberaties over helikopterverwerving betrekken. En niet zonder gevolgen: de exclusief uit Amerikaanse typen bestaande helikoptervloot transformeerde in de jaren zestig en zeventig tot een bonte verzameling van Italiaans, Brits, Frans en Duits materieel. Van enige Europese standaardisatie was geen sprake; de Europese helikopterfabrikanten Agusta, Westland, Sud Aviation/Aérospatiale en Messerschmitt-Bölkow-Blohm trokken gescheiden op. Deze fragmentatie creëerde voor de militaire gebruikers een speelveld met vele toeleveranciers van reserveonderdelen, een complexe onderhoudssystematiek en logistieke uitdagingen. Deze maakten het inzetgereed maken en houden van dit arbeids- en onderhoudsintensieve wapensysteem er bepaald niet eenvoudiger op. In de post-MDAP-jaren werd in het helikopterdomenein het voeren van een zogenaamde rompenpolitiek aantrekkelijk: waarom niet eerst zoveel mogelijk kale toestellen

¹⁸² Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 240, 312.

aanschaffen om deze, zodra de budgettaire kaders het toelieten, via deelprojecten verder op te tuigen met de gewenste sensor-, wapen- en communicatiesystemen en zo in fases tot een operationeel breed inzetbare helikoptervloot te komen?

Aan de hand van de ontwikkelingen binnen de Koninklijke Marine zal worden aangetoond hoe de taakopvatting van dit krijgsmachtdeel materieelbeslissingen ten gunste van de bestaande wapensystemen en ten nadele van nieuwe wapensystemen, in casu helikopters, bepaalde. Terwijl de maritieme inzetmogelijkheden van de helikopter, met name op het vlak van onderzeebootbestrijding, enorm toenamen, gaf Nederland weinig prioriteit aan de ontwikkeling van de eigen maritieme heli-vloot. Dat de MLD tussen 1960 en 1980 desondanks vier nieuwe helikoptertypen in haar gelederen kon opnemen en de omvang van haar heli-vloot binnen een decennium zag toenemen van een schamele vier tot circa dertig toestellen, is enerzijds te relateren aan het optreden van de politieke leiding en anderzijds aan de hiervoor al genoemde rompenpolitiek. Deze werkwijze paste de Koninklijke Marine niet alleen toe op haar varende vloot maar ook meer dan eens op haar helikopters. Aan de hand van deze zogenaamde rompenpolitiek kan de ogenschijnlijke contradictie worden verklaard die lijkt te bestaan tussen de toenemende helikopteraantallen en de lage prioriteit die de krijgsmacht aan het wapensysteem toekende.

3.1 Maritieme helikoptervraagstukken

Binnen het arsenaal van de Koninklijke Marine moest de helikopter zijn bestaansrecht bevechten ten opzichte van krachtige marinepijlers als een gevarieerde vloot oppervlakteschepen, onderzeeboten en het Korps Mariniers. Ook binnen de Marine Luchtvaartdienst ondervond de helikopter ernstige concurrentie van ander vliegend materieel, als jachtvliegtuigen, amfibievliegtuigen, transportvliegtuigen en vooral patrouillevliegtuigen. Bij diverse gelegenheden maakte de marineleiding een prioriteitsafweging tussen maritieme patrouillevliegtuigen en helikopters, die meestal in het nadeel van het hefschroefvliegtuig uitviel. Naakte cijfers illustreren dit: in het tijdvak 1946-2004 nam de Koninklijke Marine 285 patrouillevliegtuigen in dienst tegenover 60 helikopters. De enkele keer dat de helikopter wel een geprioriteerde positie kreeg toegekend, was dat, zoals hierna zal worden aangetoond, omdat de bewindslieden op het Ministerie van Defensie hier de hand in hadden. Bondgenootschappelijke druk meer helikopters aan te schaffen wist de marine doorgaans te pareren door te wijzen op de investeringen in het overige marinematerieel.¹⁸³

Tussen 1960 en 1980 viel viermaal het besluit een nieuw helikoptertype voor de MLD aan te schaffen. De door de marine geselecteerde helikopters passeren hierna in chronologische volgorde de revue. De analyse van deze casussen geeft een antwoord op de vraag waarom de MLD er weliswaar in slaagde haar helikoptervloot te vernieuwen en uit te breiden, maar tegelijkertijd de grootst mogelijke moeite had met haar hefschroefvliegtuigen een bijdrage te leveren aan de primaire taak van de Koninklijke Marine. De inzetbeperkingen die de opeenvolgende maritieme helikopters parten speelden, lopen als een rode draad door dit betoog. Waardoor bleef de slagkracht van de maritieme heli-vloot beperkt en welke consequenties had dit voor de taakuitvoering?

¹⁸³ Idem, 320. De periode 1946-2004 is aangehouden omdat het laatste maritieme patrouillevliegtuig bij de KM in 2004 uit dienst werd gesteld.

3.1.1 De eerste onderzeebootbestrijdingshelikopters

In de jaren zestig maakte de onderzeebootvloot van de Sovjet-Unie een enorme groei door, jaarlijks nam haar omvang met tientallen vaartuigen toe.¹⁸⁴ De NAVO reageerde op deze ontwikkeling door meer aandacht te schenken aan onderzeebootbestrijding (OB) ofwel *Anti-Submarine Warfare* (ASW). Onderzeebootbestrijding groeide uit tot de primaire bondgenootschappelijke taak van de Koninklijke Marine. Het leeuwendeel van het marinearsenaal, zowel op, onder, als boven water kreeg allengs een groter aandeel in deze OB-taak. Naast paradepaard Hr.Ms. *Karel Doorman*, een fors aantal andere oppervlakteschepen en onderzeeboten, werd ook de Marine Luchtvaartdienst steeds meer geschoeid op een ASW-leest. Onderzeebootbestrijding voerde de MLD tot 1960 uit met haar op de *Karel Doorman* en op land gestationeerde patrouillevliegtuigen.¹⁸⁵ Het uitbouwen van de OB-capaciteiten impliceerde dat helikopters voortaan eveneens een belangrijke rol op dit vlak moesten gaan vervullen. De heli's zouden zich dan niet langer uitsluitend toeleggen op ondersteunende taken. Het lag in de bedoeling om *alle* maritieme helikoptereenheden vanaf oppervlakteschepen én vanaf walbases een aandeel te laten leveren in het beteugelen van de Sovjet-Russische onderzeebootdreiging.

Vanaf medio jaren vijftig experimenteerden de Amerikaanse en Britse marine met helikopters in de ASW-rol. De eerste maal dat de Koninklijke Marine kennis maakte met heli's als bestrijders van onderzeeboten was in 1956 tijdens de NAVO-oefening *Fair Wind I* in de noordelijke Noordzee. De inzet van Sikorsky S-55's bij deze oefening bleek geen succes.¹⁸⁶ De S-55's beschikten noch over een automatische piloot, noch over blindvliegapparatuur, noch over een effectieve radar en konden hun visuele waarnemingen alleen bij daglicht uitvoeren. *Fair Wind I*, waarin onder meer het beoefenen van NAVO-procedures centraal stond, kampte bovendien met een dikke mist die helikopterinzet verder bemoeilijkte.¹⁸⁷

De Koninklijke Marine beschikte zelf niet over heli's met OB-apparatuur maar toonde interesse voor dergelijke helikopters, op voorwaarde dat ze onder gunstige voorwaarden via het Amerikaanse militaire hulpprogramma konden worden verkregen.¹⁸⁸ In 1957-1958 bleek uit overleg met de *Chief of Naval Operations* en later de *Secretary of State for the Navy* dat de Amerikanen bereid waren via

¹⁸⁴ Idem, 73.

¹⁸⁵ Vanaf vliegkampschip *Karel Doorman* opereerden tussen 1954 en 1960 Grumman Avenger-patrouillevliegtuigen met een OB-taak, deze werden vervangen door Grumman Trackers, die in 1974 uit dienst werden gesteld. Vanaf de wal vlogen in de OB-rol onder meer Lockheed Neptunes (1954-1983) en Breguet Atlantics (1969-1984).

¹⁸⁶ De *US Navy* had door enkele modificaties de Sikorsky S-55 geschikt trachten te maken voor ASW. De S-55 maakte daarbij gebruik van zichtvliegvoorschriften (*Visual Flight Rules*, VFR) en beschikte niet over instrumentvliegapparatuur (*Instrument Flight Rules*, IFR). De S-55 kon zodoende alleen "op zicht" en bij daglicht worden ingezet voor ASW. Voor de *US Navy* was de S-55 haar eerste *operational daylight VFR ASW helicopter*. Ook de Britten deden vanaf maart 1954 ASW-ervaringen op met via het MDAP verkregen S-55's, die werden ondergebracht bij *No. 845 Squadron*.

¹⁸⁷ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 78. Er bestonden instructies voor het opereren met en de aansturing van de Sikorsky S-55 in de ASW-rol, maar deze werden pas na aandrang van Nederlandse zijde voor de Koninklijke Marine vrijgegeven.

¹⁸⁸ NL-HaNA, Defensie/Marinestaf 1948-1984, 2.13.114, inv.nr. 4882, Nota's inzake de aanschaf van helikopters voor de onderzeeboot- en mijnenbestrijding, 1955-1957.

het MDAP een aantal Sikorsky S-58-helikopters te leveren.¹⁸⁹ Zoals met eerdere MDAP-aanbiedingen was gebeurd, aanvaardde Nederland op pragmatische gronden dit helikopteraanbod. De helikopterwensen belandden op een “shopping-list”, waarover bewindslieden met de Amerikanen directe bilaterale besprekingen voerden.¹⁹⁰ De S-58, die gold als opvolger van de S-55, werd tussen 1954 en 1970 geproduceerd in verschillende civiele en militaire configuraties. De militaire S-58-varianten vonden regelmatig in aanzienlijke aantallen hun weg naar de krijgsmachten van onder meer de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, de Bondsrepubliek Duitsland, Italië, België en Canada en dus ook naar die van Nederland.

Toen in oktober 1958 een team van de Sikorsky-vliegtuigfabrieken op het Rotterdamse vliegveld Zestienhoven een civiele uitvoering van de S-58 demonstreerde, was al duidelijk dat de Marine Luchtvaartdienst een OB-versie van dit type via het MDAP in haar gelederen zou gaan opnemen.¹⁹¹ De eerste vijf van uiteindelijk twaalf Sikorsky S-58's nam de Koninklijke Marine begin januari 1960 in dienst.¹⁹² Tien stuks van dit dozijn verkreeg Nederland via het MDAP.¹⁹³ De ruim zes ton wegende S-58's waren voorzien van een 1500 pk radiale zuigermotor en beschikten over een omklapbare staart en opvouwbare hoofdrotor, wat het manoeuvreren op het dek en in de scheepshangaar vergemakkelijkte. De helikopters waren behalve met een zogenaamde *hover coupler* (automatische piloot), een radar hoogtemeter, instrument- en nachtvliegapparatuur ook uitgerust met een actieve *dipping-sonar*.¹⁹⁴ Door boven een van te voren vastgesteld punt te *hoveren* kon op een hoogte van enkele tientallen meters boven het water een zogeheten sonarbal worden neergelaten om onderzeeboten te detecteren en te lokaliseren. Hoewel de voornaamste taak het zoeken van onderwatercontacten was (*hunter-rol*), kon de S-58 eventueel worden uitgerust met een

¹⁸⁹ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 100-101 en NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 24, Verslag Admiraliteitsraad, 1 april 1958, V. Mededelingen van Plv. CMS inzake besprekingen met USA-autoriteiten betreffende MDAP-aanvragen, Ad c. De vliegtuigen en Notulen Admiraliteitsraad, 6 mei 1958, II. Verslag Hoofdenvergadering, 23 april 1958, II.1 Vervanging Neptunes door S2F-vliegtuigen. Het aanbod varieerde tussen de vijf en acht S-58's.

¹⁹⁰ NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 27, Verslag Admiraliteitsraad, 27 oktober 1959, III.2 Shopping-list en Verslag Hoofdenvergadering, 1 december 1959, II.2 Shopping-list. De staatssecretaris van Defensie voor marinezaken had van collega-bewindslieden vernomen dat zij “tijdens hun reis naar Amerika ondervonden dat de Amerikanen royaal en loyaal hun beloften wilden nakomen”.

¹⁹¹ ‘Sikorsky S-58 helikopters voor M.L.D.’, *Marineblad* december 1958, 1200-1202.

¹⁹² De in januari afgeleverde S-58's konden wegens het ontbreken van benodigde (MDAP-)reserveonderdelen voorlopig niet op de *Karel Doorman* worden geëmbarkeerd. Pas nadat deze *spareparts* waren geleverd was het verantwoord om vanaf het vliegkampschip te opereren. Tot dat moment bleven beide S-55's aan boord. Zie: NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 28, Verslag Hoofdenvergadering, 1 maart 1960, II.6 Vervanging helicopters S55 door S58 a/b Hr.Ms. “Karel Doorman”.

¹⁹³ Geldhof, *70 jaar Marineluchtvaartdienst*, 204. De aflevering van de twaalf Sikorsky S-58 vond gefaseerd plaats: vijf stuks in januari 1960, drie stuks in september 1961, twee stuks in maart 1962 en twee stuks in juni 1963. De laatste twee S-58's werden niet meer onder het inmiddels beëindigde MDAP geleverd; op de marinebegroting van 1962 was 7,5 miljoen gulden voor deze toestellen gereserveerd. Nog voor de aflevering van de laatste twee S-58's waren er reeds drie toestellen in zee verloren gegaan, waardoor de beschikbare maximale omvang van de S-58-vloot nooit groter dan negen toestellen is geweest.

¹⁹⁴ De *dipping-sonar*, ook wel aangeduid als *dunking-sonar*, is een onderwater-detectieapparaat dat uit een helikopter in het water wordt afgevierd en is in staat, zonder hinder van eigen schroefgeruis, naar onderzeeboten te speuren en snel een groot zeegebied af te zoeken.

doelzoekende, akoestische torpedo (*killer-rol*), met dien verstande dat de heli de beide taken niet tegelijkertijd kon uitvoeren.¹⁹⁵

Met de S-58 kreeg de Koninklijke Marine haar eerste onderzeebootbestrijdingshelikopter, die overigens ook in staat was neventaken uit te voeren zoals het fungeren als *plane guard* en het transporteren van personen of vracht. De cabine achter de stuurhut bood ruimte aan twaalf passagiers of acht brancards. Doordat de Sikorsky was toegerust met een hijsinstallatie konden bovendien drenkelingen uit het water worden gered. De vierkoppige bemanning van de S-58 omvatte naast twee vliegers, een waarnemer en een onderzeebootverkenner. De helikopterbemanningen en het technisch personeel volgden cursussen bij de *US Navy*. De cursus voor het vliegend personeel vond plaats op *Naval Air Station Ellyson Field* in Florida, waar het na een grondopleiding, eerst dertig vliegers maakte op de Bell HTL-6-helikopter, gevolgd door nog eens dertig uur op de S-58.¹⁹⁶ Aansluitend doorliep het vliegend personeel in Nederland onderzeebootbestrijdingcursussen en een aanvullende opleiding bij HMS *Osprey* in Portland, een basis van de *Royal Navy* met faciliteiten voor *anti-submarine training*.¹⁹⁷ Drie Nederlandse S-58's, gedetacheerd bij het *Royal Naval Air Station Yeovilton*, namen in maart 1961 deel aan gecombineerde ASW-oefeningen met vliegtuigen en onderzeeboten. Dit alles vormde de opmaat voor een plaatsing van de S-58's op de *Karel Doorman*, die ruimte had voor acht boordhelikopters.¹⁹⁸ Vanaf het vliegkamp leverden de heli's, in nauwe samenwerking met de eveneens van boord opererende Grumman S2F-1 Tracker-patrouillevliegtuigen, een aandeel in OB-operaties.¹⁹⁹ De zogeheten *dipping*-operaties met de sonar-opsporingsapparatuur vonden aanvankelijk alleen bij daglicht plaats. Vanaf begin 1964 kwalificeerden meerdere bemanningen zich tevens voor nachtelijke *dipping*-operaties.²⁰⁰

Met de verwerving van de Sikorsky S-58 kon de Koninklijke Marine vanaf begin jaren zestig voor de eerste keer concreet invulling geven aan haar ambitie met helikopters een aandeel te leveren aan haar primaire onderzeebootbestrijdingstaak. Het aantal van twaalf voor hun taak berekende S-58's volstond om de *Karel Doorman* te voorzien van voldoende helikoptercapaciteit.²⁰¹

¹⁹⁵ Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 253-255; J.M. van Hest, 'Sikorsky HSS-1N. De vliegtuigen van de M.L.D.', *Alle Hens* februari 1963, 20-21.

¹⁹⁶ 'Nieuwe aanwinsten voor de Marine Luchtvaart Dienst', *Alle Hens* november 1960, 10-13. De MLD-versie van de S-58 werd bij de marine aangeduid als HSS-1N en SH-34J Seabat.

¹⁹⁷ HMS *Osprey* op het eiland Portland was met een onderbreking van 1924 tot 1999 een opleidingsinstituut voor onderzeebootbestrijding. Vanaf 1959 maakte ook helikopterbasis RNAS Portland deel uit van deze faciliteiten.

¹⁹⁸ De overige beschikbare S-58's voerden vanaf marinevliegkamp Valkenburg transport- en OSRD-taken uit. Het veeleisende onderhoud vond plaats bij het Marine Luchtvaarttechnische bedrijf in Den Helder.

¹⁹⁹ *Avia* (Speciaal nummer: Marineluchtvaart) 13-10 (oktober 1964) passim.

²⁰⁰ Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 296. In mei 1961 begonnen vier geëmbarkeerde S-58's met de eerste *dipping*-operaties vanaf de *Karel Doorman*; zie: NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 30, Notulen van de Hoofdenvergadering, 9 mei 1961, II.9 Opwerken vliegbedrijf aan boord Hr.Ms. "Karel Doorman".

²⁰¹ De S-58's werden ingedeeld bij Vliegtuigsquadron 8 en waren aan wal gestationeerd op marinevliegkamp Valkenburg. Oefeningen vanaf de wal vonden geleidelijk meer plaats vanaf marinevliegkamp De Kooy. De S-58's konden behalve vanaf de *Karel Doorman* ook opereren van Hr.Ms. *Poolster*, een bevoorradingschip dat de marine in 1964 in dienst nam.

Een roemloze exit

Het opereren met de eerste onderzeebootbestrijdingshelikopter verliep verre van probleemloos. In de twaalf jaar dat de S-58's bij de marine in dienst waren, ging niet minder dan de helft van de toestellen door ongevallen verloren. Een S-58 raakte aan boord van de *Karel Doorman* bij een verplaatsing van de hangaar naar het vliegdek onherstelbaar beschadigd; de onfortuinlijke helikopter stond gedeeltelijk op de scheepslift toen deze al omhoog bewoog, zodat het toestel werd gekraakt tussen het vliegdek en de lift. In de jaren 1961-1965 stortten vijf andere S-58's in zee.²⁰² Ten minste vier van deze crashes waren te wijten aan motorstoringen; tijdens *dipping*-operaties diende de *hover coupler* de heli recht boven de sonarbal op de ingestelde hoogte boven het wateroppervlak te houden. De zuigermotor moest daarbij hoge en snel wisselende vermogens leveren, waardoor de kans op storing toenam. Zo kon er bijvoorbeeld een motordefect ontstaan wegens oververhitting door lage oliedoorstroming. Nadat er in augustus en september 1965 andermaal door motorstoringen twee S-58's in zee waren beland, kondigde de marineleiding een tijdelijk vliegverbod af. De resterende S-58-vloot was pas weer vanaf juli 1966 volledig inzetbaar.²⁰³

In de eerste helft van 1962, nog voordat de hardnekkigheid van de meeste motorstoringen zich had geopenbaard, overwoog de marineleiding de snel verouderende luchtgekoelde Wright R 1820-84B Cyclone zuigermotoren van de S-58-vloot te vervangen door een nieuwe generatie sneller startende, minder vibrerende en stillere straalmotoren. Voor deze modificatie was zelfs een bedrag van 3,5 miljoen gulden gereserveerd. Ook de Franse krijgsmacht, die eveneens S-58-heli's in haar gelederen had, was geïnteresseerd in een dergelijke motorenschitch. Nadat duidelijk was geworden dat de Fransen afzagen van het aanbrengen van turbinemotoren in hun S-58's, besloot de Admiraliteitsraad in juni eveneens de vervanging van de zuigermotoren niet door te laten gaan, omdat anders "alle ontwikkelingskosten voor onze rekening zouden komen".²⁰⁴ Dat was een gelegenheidsargument, want de *Royal Navy* voorzag haar S-58's wél van turbinemotoren.²⁰⁵ De marineleiding was op de hoogte van de technologische, en daarmee operationele voordelen die turbinemotoren konden bieden, immers de luchtmacht vloog al enkele jaren met straalhelikopters. Toch gaf zij het up-to-date brengen van haar S-58's geen prioriteit en leverde liever slagkracht in dan geld uit te geven voor het op peil houden daarvan.

²⁰² Bij één van de ongevallen viel een dodelijk slachtoffer. Op 25 oktober 1961 stortte na een motorstoring bij het Schotse Moray Firth de S-58 '139' in zee, waarbij onderofficier-vlieger J.F. van Maas om het leven kwam. De helikopter werd gelicht om het stoffelijk overschot te kunnen bergen en de motorstoring te onderzoeken. Zie: NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 31, Notulen van de Hoofdenvergadering, 31 oktober 1961, II.3 Ongeluk met helikopter 139 en 7 november 1961, II.7 Ongeluk met helikopter 139.

²⁰³ NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 39, Notulen 339e vergadering Admiraliteitsraad, 19 oktober 1965, V.2 Onderzoek van de SH-34-J helikopters; Notulen 340e vergadering Admiraliteitsraad, 26 oktober 1965, IV.14 SH-34-J helikopters; Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 296. S-58-inzet vanaf de *Karel Doorman* bleef nadien beperkt omdat de carrier van maart 1966 tot mei 1967 in onderhoud was en vanaf eind april 1968 door brand niet meer operationeel inzetbaar was.

²⁰⁴ NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 32, Notulen van de Hoofdenvergadering, 26 juni 1962, II.11 Geen turbinemotoren voor helikopters, 5. De vlagofficier Materieel (VOM) viceadmiraal A.H.J. (Albert) van der Schatte Olivier wenste de vrijgekomen 3,5 miljoen gulden ten goede laten komen aan het op te richten walhelikoptersquadron, maar dat vond de staatssecretaris van Defensie P.J.S. (Piet) de Jong voorbarig; hij verzocht de VOM met een nader voorstel te komen.

²⁰⁵ In 1956 ontwikkelde Westland de S-58 met turbinemotoren. De 382 gebouwde toestellen voor zowel de *Royal Navy*, de *Royal Air Force* als de exportmarkt bleken duurzaam en sommige S-58's deden veertig jaar dienst.

De voortzetting van de OB-helikopteroperaties vanaf de *Karel Doorman* kwam onder druk te staan door het gestaag slinkende aantal inzetbare S-58's. De reeks ongevallen zorgde ervoor dat het squadron OB-helikopters steeds dringender behoefte kreeg aan "enige aanvulling". Deze behoefte stond zwart-op-wit in de *Defensienota 1964*. Na verschijning van de nota ondernam de marine verschillende vergeefse pogingen om bij de Amerikanen extra S-58's te betrekken.²⁰⁶ Een jaar lang heerste er onduidelijkheid over specifieke aanbiedingen van nieuwe en gebruikte toestellen.²⁰⁷ Medio 1965 stelde de vlagofficier Marine Luchtvaartdienst, schout-bij-nacht-vlieger J.L. (Jacob) den Hollander, voor in plaats van extra S-58's, die hij "obsolescent" achtte, een aantal zeer moderne SH-3A Sea King-helikopters aan te schaffen. Deze zouden eerst in de OB-rol vanaf de *Karel Doorman* kunnen opereren en vervolgens vanaf de wal kunnen dienstdoen als mijnenvoerhelikopter. Den Hollander ving echter bot bij de rest van de marineleiding. De staatssecretaris, noch de chef Marinestaf, noch de vlagofficier Materieel wenste zich op dat moment te committeren aan een nieuw type helikopter; er moest worden gestreefd naar een aanvulling van het aantal S-58's in dezelfde configuratie met dezelfde OB-apparatuur.²⁰⁸ Een briefwisseling met de *Chief Navy Section* van de *Military Assistance Advisory Group* leidde er in augustus 1965 toe dat er een bestelprocedure voor zes S-58-toestellen "in beweging" werd gezet, maar dat resulteerde niet in een concrete aanschaf.²⁰⁹ Een voor de KM aanvaardbaar Amerikaans aanbod zou zich niet meer aandienen. Onduidelijk blijft wat de precieze reden was waarom deze verwerving uiteindelijk niet doorging. Het OB-helikoptersquadron aan boord van de *Karel Doorman* kreeg geen aanvullende toestellen; geen gebruikte, geen nieuwe, laat staan helikopters van een modernere soort.

Bovendien moest het uitvoeren van de OB-taak met helikopters vanaf de *Karel Doorman* in het voorjaar van 1968 noodgedwongen stoppen. In de nacht van 29 op 30 april richtten twee kort op elkaar volgende branden in de machinekamers van het vliegkampschip dusdanige schade aan, dat herstel forse kosten zou vergen. De marinestaf, die eerder had bepaald de *Karel Doorman* begin 1970 uit de vaart te nemen, besloot de carrier reeds op 8 oktober 1968 officieel uit dienst te stellen.²¹⁰ Door de voortijdige exit van het varende vliegekamp dreigde een grote lacune te ontstaan in de uitvoering van de onderzeebootbestrijdingstaak. De Koninklijke Marine zocht de oplossing in de aanschaf van vanaf de wal opererende maritieme patrouillevliegtuigen en helikopterdragende fregatten, waarover later meer. De OB-rol van de resterende S-58-vloot was echter uitgespeeld. Alle toestellen werden ontdaan van hun onderzeebootbestrijdingsapparatuur. Drie werden in geconserveerde toestand opgeslagen bij het Marine Luchtvaart Technisch Bedrijf, de overige drie

²⁰⁶ In de *Defensienota 1964* staat: "Het squadron onderzeebootbestrijdingshelikopters, ingescheept aan boord van Hr.Ms. Karel Doorman, heeft nog enige aanvulling." Zie: HTK, Zitting 1963-1964 – 7677, *Defensienota*, 24 juni 1964, A. Koninklijke Marine, De plannen op korte termijn, 16.

²⁰⁷ NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 37, Notulen 300e vergadering Admiraliteitsraad, 22 september 1964, III.3 Helicopters voor de "Doorman"; inv.nr. 38, Notulen 311e vergadering Admiraliteitsraad, 5 januari 1965, IV.2 HSS-1-N helicopters; Notulen 313e vergadering Admiraliteitsraad, 19 januari 1965, III.1 Helicopter voor de Doorman; Notulen 314e vergadering Admiraliteitsraad, 26 januari 1965, II. Actiepunten (korte termijn), 1331.

²⁰⁸ NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 38, Notulen 327e vergadering Admiraliteitsraad, 8 juni 1965, II. Actiepunten – korte termijn (lijst A), 1331.

²⁰⁹ NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 39, Notulen 329e vergadering Admiraliteitsraad, 6 juli 1965, II. Actiepunten – korte termijn – lijst A, 1331; Notulen 332e vergadering Admiraliteitsraad, 10 augustus 1965, III.8 SH-34 J Helicopters; Notulen 334e vergadering Admiraliteitsraad, 24 augustus 1965, V. Rondvraag, V.6 Aanvulling helicopters voor Hr.Ms. "Karel Doorman".

²¹⁰ Geldhof, *70 jaar Marineluchtvaartdienst*, 138-139.

hield de marine in operationele conditie om als transportheli dienst te doen.²¹¹ Met de verwijdering van de sonarinstallatie ondergingen de verouderde S-58's feitelijk een demotie; met de aangepaste taakstelling op weg naar hun pensioen droegen zij niet langer bij aan de primaire NAVO-taak, de taak waarvoor de marine ze aan boord had gehaald. In juni 1970 bracht de marine het aantal S-58's terug tot drie toestellen en in de loop van het volgende jaar stootte zij nog eens twee toestellen af.²¹² De laatst overgebleven Sikorsky-helikopter verdween in april 1972 uit de marinegelederen.²¹³

Met het vertrek van de S-58's van de *Karel Doorman* in het voorjaar van 1968 kwam er een einde aan de *dipping*-operaties met sonar-apparatuur. Hiermee had de marine vanaf begin jaren zestig belangrijke ASW-ervaring opgedaan en *intellectual mastery* verkregen voor de uitvoering van haar primaire helikoptertaak. Het volledig staken van dergelijke operaties mag opvallend worden genoemd, te meer daar de marineplannen voorlopig niet voorzagen in een hervatting. Het duurde bijna twaalf jaar voordat de KM weer beschikte over een helikopter met *dipping*-sonar (zie paragraaf 3.1.4). In de MLD-gelederen waren de opgedane ervaringen met helikoptersonaroperaties tegen die tijd goeddeels weggeëbd. De belangrijke defensieve taak die geëmbarkeerde OB-heli's hadden in de nabij-bescherming van oppervlakteschepen en konvooien tegen onderzeebootaanvallen, kon niet effectief worden overgenomen door langeafstandspatrouillevliegtuigen. Hun taak en kracht lag juist op grotere afstand van de varende eenheden. Het gat dat de marine liet vallen is kenmerkend voor het verschijnsel dat taakstelling en taakopvatting nogal eens haaks op elkaar stonden. Die spanning kwam voort uit de onwil om helikopters een meer gelijkwaardige plek toe te kennen in het samenspel van wapensystemen die gezamenlijk de primaire OB-taak dienden uit te voeren. De verworven *intellectual mastery* bood dus geen garantie om de taakopvatting van de marineleiding ten gunste van het hefschroefvliegtuig te veranderen. Zoals hierna nog zal worden aangetoond prevaleerden, zelfs binnen de MLD – de voornaamste hoedster van het maritieme helikopter domein –, niet zelden andere materieelkeuzes.

3.1.2 Plannen versus praktijk, helikopters naar Nieuw-Guinea?

Toch ontbrak het de Koninklijke Marine in de jaren zestig niet aan ambitieuze plannen om het maritieme helikopterwapen zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin op een hoger peil te brengen, en het een substantieel aandeel te laten leveren aan de uitvoering van de primaire

²¹¹ Na de uitbouw van de OB-apparatuur kregen de S-58's een andere typeaanduiding: UH-34J. De tot transporthelikopters getransformeerde heli's werden ingedeeld bij Vliegtuigsquadron 7. Vooruitlopend op de uitfasering van *Karel Doorman* was Vliegtuigsquadron 8 al eind maart 1968 opgeheven. De resterende S-58's werden aan boord van bevoorradingsschip *Poolster* onder andere gebruikt voor verticale bevoorradingproeven. De drie geconserveerde S-58's werden nadien ook nog als transportheli benut.

²¹² Frappant is dat de Koninklijke Marine de S-58's als transportheli (UH-34J) langer in dienst wilde houden. Eind november 1971 toog een evaluatiecommissie naar de Sikorsky-fabriek om te onderzoeken of er voor de resterende S-58's nieuwe turbinemotoren konden worden verworven en ter aanvulling van de transporthelivloot drie extra S-58's konden worden aangekocht. De gemodificeerde UH-34J's (S-58T's) zouden dan nog circa tien jaar dienst kunnen doen bij de MLD. Dit ging uiteindelijk niet door. Zie: Dick van der Aart, 'MLD wil niet onder luchtmachtvleugels', *Onze Luchtmacht* (lente 1972) 26-28.

²¹³ Vier via het MDAP geleverde S-58's werden na hun uitfasering aan de Verenigde Staten geretourneerd via de *Military Assistance Advisory Group*, één toestel werd op Valkenburg gesloopt en één belandde voor instructiedoeleinden bij de Anthony Fokkerschool, die het in de jaren negentig overdroeg aan het Militaire Luchtvaart Museum. Thans behoort deze S-58 met registratienummer 134 tot de collectie van het Nationaal Militair Museum.

onderzeebootbestrijdingstaak. Deze plannen, die hun neerslag vonden in de defensienota's van de jaren zestig, tonen de intentie van de marineleiding en regering de taakopvatting, taakstelling en taakuitvoering meer in evenwicht te krijgen. Bestudering van de implementatie van deze drie defensienota's leert echter dat de robuuste, officiële beleidsvoornemens van weinig waarde bleken, zodra een helikopterkwesitie moest worden afgewogen tegen andere materiële wensen. Actuele gebeurtenissen konden snel een spaak in het wiel steken, de weerbarstige praktijk veranderde veel plannen in luchtkastelen, niet in de laatste plaats waar het helikopters betrof.

De defensienota van 1960 schetste in de marineparagrafen de toenemende rol van de helikopter: waren de hefschroefvliegtuigen bij de Koninklijke Marine tot dusver slechts voor reddings- en communicatiedoeleinden gebuikt, ondertussen was de heli bij onderzeebootbestrijding en mijnnevegen "een belangrijke rol" gaan vervullen.²¹⁴ Ten slotte kon de heli worden gebruikt voor de verplaatsing en ondersteuning van marinierseenheden. Veel van de beleidsvoornemens maakte de defensienota impliciet afhankelijk van de op dat moment nog onbekende omvang van de MDAP-hulp. Zonder deze steun viel de bodem onder de geformuleerde wensen weg; voor de invulling van de helikopterplannen maakte de defensienota op voorhand geen extra middelen vrij. Voor de marine was een plan opgesteld dat zes materiële topprioriteiten behelsde, waaronder de verwerving van een "klein squadron" onderzeebootbestrijdingshelikopters aan de wal. Afhankelijk van de in de toekomst beschikbare nationale middelen en van de onder MDAP-voorwaarden te verkrijgen hulp zou *daarna* worden ingezet op vijf aanvullende materieelprojecten, waaronder er niet minder dan drie betrekking hadden op extra helikoptercapaciteit. Dit betrof aanvulling van het genoemde squadron OB-helikopters, verwerving van een squadron mijnneveghelikopters en verwerving van een squadron helikopters voor de Nederlandse Antillen.²¹⁵ De onvoorziene beëindiging van het MDAP in 1961 betekende dat de implementatie van de aanvullende helikopterplannen snel in een geduldige la verdween. Ondanks de ruime aandacht in de defensienota voor de maritieme helikopterwensen, behoorde dus slechts één element, een klein walsquadron OB-heli's, tot de topprioriteiten. Hierna zal blijken dat zelfs deze ene helikopterprioriteit niet werd gerealiseerd omdat in het politiekambtelijke afwegingsproces andere wapensystemen de voorkeur kregen.

De escalerende situatie rond Nieuw-Guinea en de tamelijk abrupte beëindiging van het MDAP zorgden er spoedig na de verschijning van de defensienota voor dat de realisering van het toch al ambitieuze prioriteitenplan stevig onder druk kwam te staan. De situatie in Nieuw-Guinea vereiste veel inspanningen van de Koninklijke Marine en zorgde er onder andere voor dat verschillende marine-eenheden tijdelijk werden onttrokken aan de onder de *Supreme Allied Commander Atlantic*

²¹⁴ Over de specifieke mijnneveeg-rol van de helikopters meldde de defensienota van 1960: "Bij het mijnnevegen is de helikopter in het bijzonder geschikt voor het vege van mijnen die gevaarlijk zijn voor de mijnnevegers zelf." (citaat pag. 7). De marine had al eerder belangstelling getoond voor het gebruik van heli's bij mijnnebestrijding. In de Admiraliteitsraad van 28 mei 1957 vond op basis van een nota van de chef Marinestaf een uitvoerige gedachtewisseling over dit onderwerp plaats. De experimenten op dit gebied bij de *Royal Navy* met een S-55 en de *US Navy* wekten weliswaar belangstelling, maar leidden niet tot concrete stappen. De ontwikkeling van een geschikte helikopter met speciaal veegtuig verkeerde immers nog "in de kinderschoenen". De Admiraliteitsraad wilde in dat stadium geen enkele financiële consequentie voor deze ontwikkeling dragen. Zie: NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 22, Verslag Hoofdenvergadering, 28 mei 1957, IV Gebruik helikopters t.b.v. mijnnebestrijding (nota van CMS aan Minmar, 3 mei 1957 no. S 47906/37710 C).

²¹⁵ HTK, Nota inzake de defensie-inspanning in de jaren 1961 tot en met 1963, Nota Nr. 2, Zitting 1959-1960, 5951, 7, (zie: repository.overheid.nl/frbr/sgd/19591960/0000265324/1/pdf/SGD_19591960_0000785.pdf (geraadpleegd 22 juni 2020)).

ressorterende NAVO-zeemacht.²¹⁶ De MLD verwierf voor de verdediging van de Nederlandse kolonie vijftien moderne Lockheed Neptune P2V-7B-langeafstandsverkenningsvliegtuigen, overigens zonder onderzeebootopsporingsapparatuur die voor de taakuitvoering ter plekke aanvankelijk niet urgent leek.²¹⁷ Tot de snelle aanschaf van de Neptunes werd besloten om in het zeer uitgestrekte operatiegebied het acute gebrek aan verkenning capaciteit op te lossen. Alle eerder geprioriteerde materieelwensen verdwenen daarmee tijdelijk naar het tweede plan. Nadat het besluit tot aankoop van de Neptunes in november 1960 door de minister van Defensie aan de Tweede Kamer was gemeld, nam de MLD in september 1961 het eerste exemplaar van de Lockheed-fabriek in ontvangst. Begin december van dat jaar landden de laatste twee Neptunes op marinevliegveld Biak, van waaruit langdurige bewapende patrouillevluchten werden ondernomen.²¹⁸

De gebeurtenissen rond Nieuw-Guinea zorgden eveneens voor beweging in het plan een squadron onderzeebootbestrijdingshelikopters te verwerven. Dit beleidsvoornemen, onderdeel van het bovengenoemde prioriteitenplan, kreeg een bijzondere wending. De toenemende Indonesische infiltraties en gewapende incidenten in Nieuw-Guinea eind 1961, begin 1962 brachten de regering ertoe de militaire versterkingen verder op te voeren. Naast schepen en onderzeeboten vertrokken zeventienhonderd mariniers naar het conflictgebied. Al ruim voordat de situatie in Nieuw-Guinea escaleerde, had de commandant van het Korps Mariniers, generaal-majoor H. (Henricus) Lieftinck, in februari 1960 in de Admiraliteitsraad een lans gebroken voor de aanschaf van helikopters voor tactisch luchttransport in het operatiegebied. Lieftinck achtte prioriteit voor een dergelijke aanschaf “een gebiedende eis”. De hem toegezegde extra kleine transportvaartuigen voorzagen niet in de mogelijkheid snel een krachtige weerstand op te bouwen tegen vijandelijke acties te land, noch in adequate logistieke steun, noch in het afvoeren van gewonden. De wetenschap dat het zonder helikopters niet mogelijk zou zijn snel versterkingen aan te voeren en gewonden af te voeren, zou volgens Lieftinck “verlamdend” werken op het moreel van de kleine geïsoleerde plaatselijke strijdkrachten. Chef Marinestaf viceadmiraal L. (Leendert) Brouwer zag echter, mede door de geplande verwerving van de Neptunes, geen financiële ruimte: er kon naar zijn mening aan de aanschaf van helikopters “geen prioriteit” worden gegeven. Omdat hij zich vollediger wenste te informeren over mogelijke helikopteropties schoof staatssecretaris van Defensie voor de Koninklijke Marine P.J.S. (Piet) de Jong een besluit over het al dan niet aanschaffen van helikopters voor Nieuw-Guinea voor zich uit.²¹⁹

Nog geen maand later kwam Lieftinck andermaal terug op het helikoptervraagstuk. Hij onderstreepte nog eens dat hij helikopters voor snelle verplaatsing van mariniers bij vijandelijke actie te land

²¹⁶ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 128-133.

²¹⁷ De Neptunes vervingen de door vele ernstige vliegongevallen geteisterde Martin PBM-5A *Mariners*-vloot in Nederlands Nieuw-Guinea. Van de KLu overgenomen onbewapende C-47 Dakota's hadden daar tussentijds in de leemte voorzien. Jaren voor de aflevering van de P2V-7B's had de KM in 1954 al twaalf Neptunes van het type P2V-5 in dienst genomen.

²¹⁸ Geldhof, *70 jaar Marineluchtvaartdienst*, 124-125, 207-208; Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 279-283. Elf van de vijftien Neptunes werden op Biak ondergebracht bij 321 Squadron. De met 20mm-kanonnen, bommen en raketten bewapende Neptunes waren betrokken bij diverse gevechtsacties. De MLD verloor in mei 1962 een toestel bij een ongeval.

²¹⁹ NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 28, Verslag van de 252e vergadering van de Admiraliteitsraad, 9 februari 1960, IV. Vervanging vliegtuigen Ned. Nieuw Guinea (nota van CMS 2 februari 1960 no. S 012.806/4368 G) en Verslag Hoofdenvergadering, 16 februari 1960, I. Notulen 252e Admiraliteitsraad, 9 februari 1960, Correcties.

“onafwijsbaar noodzakelijk” achtte. Was het niet mogelijk minder Neptunes te verwerven? Dan zou er weliswaar minder verkenningcapaciteit zijn, maar kon met een beperkt aantal heli’s wel een snelle troepenconcentratie worden gerealiseerd. Nu was in zijn optiek gekozen voor “veel verkenning en geen slagkracht waar nodig”. Liefthincks pleidooi kreeg weinig bijval van de rest van de marineleiding. De vlagofficier MLD onderschreef weliswaar het belang van helikopters voor Nieuw-Guinea, maar dat mocht niet ten koste gaan van het aantal Neptunes. Die waren een grote rol in de onderzeebootbestrijding in NAVO-verband toebedacht, groter dan de te verwerven helikopters die vanaf de wal een OB-taak moesten gaan vervullen. Beter was het te wachten met helikopteraanschaf: de heli’s met zuigermotoren raakten snel verouderd en de nieuwe generatie met gasturbines was op dat moment nog in een “ontwikkelingsstadium”. Dat laatste was een zwak argument, want de betrouwbare turbinemotor was al enkele jaren aan een snelle opmars bezig en volop in productie.²²⁰ Na een uitvoerige discussie haalde Liefthinck opnieuw bakzeil; helikopters waren zeker geschikt voor het beoogde doel, maar snelle aanschaf stuitte op “velerlei bezwaren”. De staatssecretaris hield vast aan het beoogde aantal Neptunes en gedurende een “interim-periode” moesten de mariniers het zien te rooien met kleine transportvaartuigen.²²¹

Pas een kleine twee jaar later, in januari 1962, bracht de vlagofficier MLD de helikopters voor Nieuw-Guinea in de Admiraliteitsraad opnieuw ter sprake. Een beperkt aantal zou goed kunnen worden gebruikt voor het uitvoeren van transporttaken en gewondenvervoer. Na enige discussie over de wenselijkheid vroeg staatssecretaris De Jong een nadere uitwerking van het voorstel.²²² Eind maart deed De Jong de suggestie Agusta Bell AB-204-helikopters aan te schaffen en naar Nieuw-Guinea te zenden. Die aanschaf was ook bedoeld om het bovengenoemde walsquadron OB-helikopters tot stand te brengen. De beoogde acht heli’s zouden volgens de staatssecretaris in Nieuw-Guinea eveneens goed bruikbaar zijn, mits de anti-onderzeebootapparatuur nog niet was ingebouwd. De door de Italiaanse Agusta-fabriek in licentie gebouwde toestellen waren geënt op de beroemde Amerikaanse Bell UH-1 Iroquois, de ‘Huey’, en uitgerust met moderne gasturbinemotoren. Ze waren op korte termijn leverbaar en werden zonder OB-apparatuur besteld.²²³

Een maand later leek De Jong terug te krabbelen. Hij vond dat doorslaggevende argumenten ontbraken voor uitzending naar Nieuw-Guinea. Voor het afvoeren van gewonden zou een helikopter van het boswezen aldaar kunnen worden gecharterd en de verplaatsing van kleine eenheden mariniers door helikopters was onvoldoende bestudeerd. Met name de bevoorrading van dergelijke eenheden en het onderschatte onderhoudsaspect riepen vragen op.²²⁴ De staatssecretaris oordeelde het nodig dat de commandant van de Strijdkrachten in Nieuw-Guinea (COSTRING) alle consequenties

²²⁰ Boyne, *How the Helicopter changed modern warfare*, 98-105.

²²¹ NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 28, Verslag Hoofdenvergadering, 1 maart 1960, III. Aanschaffing helikopters voor Ned. Nieuw Guinea. Liefthincks opvolger generaal-majoor der mariniers J.G.M. Nass die in juli 1960 aantrad liet het heli-vraagstuk voorlopig rusten.

²²² NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 32, Verslag van de 256e Admiraliteitsraad, 9 januari 1962, III.5 Helicopters in N.N.G. en Notulen van de Hoofdenvergadering, 16 januari 1962. II.12 Helicopters voor NNG.

²²³ Idem, Notulen van de Hoofdenvergadering, 27 maart 1962, II.5 Helicopters.

²²⁴ De krijgsmacht had in Nieuw-Guinea twee Alouette II-heli’s van de KLu beschikbaar, waarvan er één na een harde landing bijna een jaar niet inzetbaar was. Deze heli’s hadden primair een SAR-taak, waardoor de mariniers er geen beroep op konden doen. De twee op de *Karel Doorman* geëmbarkeerde S-55’s verbleven slechts kort tijd in de regio. Zie: Gerard Casius en Frans Peter Schulte red., *Koninklijke Luchtmacht in Nederlands Nieuw-Guinea* (Emmen 2014) 71-83, 109-114.

van een helikopteruitzending nog eens onderzocht. De chef Marinestaf wierp tegen dat in Nieuw-Guinea al lange tijd behoefte bestond aan heli's, zowel voor gewondenafvoer als voor beperkte bevoorradings- en transportdoeleinden: "De prioriteit is steeds hoog geweest, doch de helicopters waren niet te krijgen." Hij was verbaasd dat nu aan het nut werd getwijfeld. De staatssecretaris wilde desalniettemin wachten op het nader oordeel van COSTRING. Hij ontkende niet dat de helicopters nuttig zouden kunnen zijn, maar vreesde dat de inspanningen die waren gemoeid met de instandhouding onevenredig groot zouden zijn.²²⁵

Begin juni 1962, kort voor de aflevering van de eerste Agusta Bell, wachtte de marineleiding nog steeds op een definitief antwoord van COSTRING op de vraag of hij de bestelde helicopters dringend nodig dacht te hebben. Nog altijd niet overtuigd, schoof De Jong de beslissing tot uitzending opnieuw voor zich uit. Hij betwijfelde of de helicopters in Nieuw-Guinea voldoende zouden kunnen worden geëxploiteerd en onderhouden en vroeg zich af of COSTRING met de heli's niet te veel hooi op zijn vork zou nemen. De militaire leden van de Admiraliteitsraad huldigden een ander standpunt. De chef Marinestaf ging ervan uit dat de staatssecretaris eerder "in beginsel" akkoord was gegaan met de uitzending van zes helicopters naar Nieuw-Guinea, die daar, zeker gelet op de lopende operaties, "dringend noodzakelijk" waren. De chef Marinestaf vond dat alleen de specialisten in Nederland goed konden beoordelen of de heli's in Nieuw-Guinea personeel- en materieeltechnisch konden worden onderhouden. Hij voorzag geen problemen; de uitzending van slechts veertien man grondpersoneel zou volstaan. De chef Marinestaf kreeg bijval van de vlagofficier MLD: de Agusta Bells waren "zeer eenvoudig" te vliegen en vergden "weinig onderhoud". De vlagofficier Materieel sloot moeilijkheden zeker niet uit, maar stelde dat, gezien de operationele noodzaak, het risico moest worden genomen. De staatssecretaris toonde zich gevoelig voor zoveel tegenwind en draaide na enige discussie bij. COSTRING moest worden voorzien van de juiste en beste middelen, in de overtuiging dat de heli's voor hem "geen blok aan het been" zouden zijn. Uiteindelijk onderschreef De Jong de "grote bruikbaarheid en wenselijkheid van helicopters" in Nieuw-Guinea en besliste dat deze er "zo spoedig mogelijk" naartoe moesten.²²⁶

De zwalkende en uitgesponnen besluitvorming rond de uitzending van de helicopters leidde uiteindelijk niet tot een daadwerkelijke inzet. De druppelsgewijze, enigszins vertraagde aflevering van de toestellen was daar debet aan. Transportproblemen bij het eerste toestel, waarvoor op het nippertje een geschikte Duitse spoorwegwagon kon worden geregeld, stakingen in de Italiaanse Agusta-fabriek en een vertraagde toelevering van elektronische apparatuur, zorgden voor dusdanige stagnatie dat alleen de eerste AB-204 in juni 1962 per schip naar de Oost vertrok. De overige helicopters kwamen als mosterd na de maaltijd. Op 18 augustus werd een wapenstilstand met Indonesië van kracht en anderhalve maand later begon de repatriëring van militair personeel en materieel uit het laatste restje koloniaal bezit in Zuidoost-Azië. Ingehaald door de politiek-militaire actualiteit besloot de marineleiding al in augustus af te zien van nog meer Agusta Bells richting Nieuw-Guinea te vershippen. Omdat het weinig zin had daar één helikopter in bedrijf te nemen,

²²⁵ NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 32, Notulen van de Hoofdenvergadering, 26 april 1962, III.9 (e) Helicopters.

²²⁶ Idem, Notulen van de Hoofdenvergadering, 22 mei 1962, IV.6 Helicopters NNG; 29 mei 1962, IV.1 Helicopters NNG en 5 juni 1962, IIII. Helicopters voor NNG (Nota CMS 30 mei 1962, No. S 016483-4308 G).

vertrok ook het grondpersoneel niet naar de Oost. De op Biak gearriveerde AB-204 kwam onuitgepakt linea recta retour.²²⁷

Op marinevliegkamp Valkenburg landden tussen augustus 1962 en juli 1963 in totaal acht Agusta Bell 204B-helikopters. Ze werden ondergebracht bij het gereactiveerde Vliegtuigsquadron 7 en benut voor transporttaken, de voortgezette opleiding van helikoptervliegers en de Opsporings- en Reddingsdienst.²²⁸ Uitgerust met Franse rotorbladen en een Engelse Bristol Gnome H-1200 gasturbinemotor, was de AB-204 voor de MLD een primeur, want totdien bestond haar heli-vloot uit toestellen met zuigermotoren.²²⁹ Naast de driekoppige bemanning bood de Agusta Bell ruimte aan zeven passagiers of vier brancards.²³⁰ De toestellen misten echter nog steeds onderzeebootbestrijdingsapparatuur, die noodzakelijk was om vanaf hun walbasis de beoogde OB-taak te kunnen uitvoeren. Het besluit over de verwerving daarvan was nog niet genomen.

Verticale prioriteiten, verkokerde besluitvorming

Niet alleen externe factoren zoals de beëindiging van het MDAP en de politiek-militaire actualiteit in Nieuw-Guinea hadden hun uitwerking op helikopterkwesties. Ook de specifieke dynamiek van de besluitvormingsprocessen op het Ministerie van Defensie was van invloed op de prioriteit die helikopters kregen. De interactie tussen bewindspersonen, topambtenaren en de militaire leiding van de krijgsmacht delen in combinatie met de in de jaren zestig en zeventig vigerende organisatiestructuur en -cultuur van de defensieorganisatie was hierbij in hoge mate bepalend. De hieronder nader geanalyseerde casus rond de AB-204 maakt dit duidelijk en is illustratief voor de wijze waarop de interne, verkokerde besluitvorming in deze periode plaatsvond.

De verticale organisatiestructuur van het Ministerie van Defensie beleefde van begin jaren zestig tot halverwege de jaren zeventig haar hoogtijdagen. De productgerichte, per krijgsmachtdeel verkokerde defensieorganisatie belette een integrale aanpak van helikoptervraagstukken. Het formuleren van beleid voor het wapensysteem dat bij uitstek effectief was op het snijvlak van water, land en lucht, werd zoveel mogelijk compartimentaal, binnen het afzonderlijke krijgsmachtdeel, afgedaan. Met een eigen staatssecretaris en eigen topambtenaar losten de weinig interactieve en op

²²⁷ Idem, Notulen van de Hoofdenvergadering, 12 juni 1962, II.8 Helicopters; 19 juni 1962, II.12 Helicopters naar NNG; inv.nr. 33, Notulen van de Hoofdenvergadering, 24 juli 1962, III.2 Helicopters; 31 juli 1962, II.7 Helicopters; 7 augustus 1962, III.5 Helicopters en 16 oktober 1962, II.15, Agusta Bell helicopters; Casius en Schulte, *Koninklijke Luchtmacht in Nederlands Nieuw-Guinea*, 83.

²²⁸ Aanvankelijk konden de OSRD-vluchten alleen boven land worden uitgevoerd omdat een hijslier ontbrak. In de loop van 1963 kregen de AB-204's een dergelijke lier, inclusief de bijbehorende uitrusting. Hoewel de AB-204 'feitelijk ongeschikt' was voor nachtelijke operaties, ondernam de MLD in noodgevallen toch zulke vluchten en vaak met succes. In zijn OSRD-rol was de AB-204 begrensd door zijn beperkte communicatie- en navigatieapparatuur en geringe vliegduur. Hierdoor kon de AB-204 niet zelfstandig opereren in het gehele aan Nederland toegekende SAR-verantwoordelijkheidsgebied en moest bij reddingsacties boven zee worden geassisteerd door een patrouillevliegtuig, dat coördinerend optrad, navigatieaanwijzingen verstreekte en verbindingen met de wal onderhield.

²²⁹ In de eerste AB-204-jaren kampte de MLD herhaaldelijk met ernstige motorstoringen, die na meerdere noodlandingen en een dodelijk vliegongeval van september tot december 1964 leidden tot een vliegverbod en een modificatie van het automatische brandstofregelsysteem.

²³⁰ Geldhof, *70 jaar Marineluchtvaartdienst*, 134, 136, 208; Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 291; Willem Geneste, *60 jaar helikopters bij de Koninklijke Marine* (Den Helder 2011) 53.

hun autonomie gestelde Admiraliteitsraad, Legerraad en Luchtmachtraad hun helikopterproblemen liefst intern op, zonder pottenkijkers die waren gehuld in een ander uniform.²³¹

De Admiraliteitsraad, waarin naast de militaire ook de politieke en ambtelijke leiding van het departement zitting had, was in de jaren zestig een exclusief marinegezelschap. De dagelijkse politieke leiding van de Koninklijke Marine lag in handen van een eigen staatssecretaris, terwijl zij in de ambtelijke departementale top was vertegenwoordigd door een eigen plaatsvervangend secretaris-generaal. Zowel de staatssecretaris als de plaatsvervangend secretaris-generaal werd gerekruteerd uit de marinegelederen.²³² In de verzuilde defensieorganisatie werden, zoals gezegd, veel zaken binnen het eigen krijgsmachtdeel besloten, geregeld en uitgevoerd. Er vond uiteraard informatieoverdracht plaats naar de minister en het parlement, maar deze liep grotendeels via de eigen staatssecretaris. De inhoud van de notulen van de Admiraliteitsraad, geclassificeerd als 'zeer geheim', was slechts bekend aan een select gezelschap van (oud-)marineofficieren; een beperkt aantal genummerde exemplaren circuleerde onder de leden van de raad.²³³ Bij de land- en luchtmacht voltrok zich een soortgelijke gang van zaken; men keek niet mee in elkaars keuken en kon weinig of geen invloed uitoefenen op de besluitvorming binnen een ander krijgsmachtdeel. Deze verkokerde organisatiestructuur verschaftte de krijgsmachtdelen, binnen de door de politiek vastgestelde financiële kaders, weliswaar aanzienlijke invloed op het krijgsmachtdeelgebonden beleid, maar frustreerde de formulering van een integraal defensiebeleid. Hierin hadden prioriteiten niet alleen intern (= binnen het krijgsmachtdeel) maar ook onderling (= defensiebreed) kunnen worden gewogen en vastgesteld.²³⁴ De verkokering leidde tot beleidsfragmentatie die de voortgang in het helikopterdomin niet ten goede kwam, zoals de hiernavolgende casus aantoont.

Op donderdagmorgen 29 november 1962, een frisse, bewolkte herfstdag, vergaderde de marinetop in kamer 107 van het sobere kantoorgebouw van het Ministerie van Defensie aan de Koningin Mariaalaan 17 in het Haagse Bezuidenhout. Het wekelijkse overleg van de Admiraliteit, destijds aangeduid als de Hoofdenvergadering, stond onder voorzitterschap van de staatssecretaris van Defensie voor de Koninklijke Marine Piet de Jong.²³⁵ De staatssecretaris, inmiddels bijna drieënhalf jaar in functie, kende het klappen van de zweep. Hij had een niet bijster indrukwekkende postuur van 1 meter 62 en in zijn officiersloopbaan bij de Koninklijke Marine had hij het niet verder gebracht dan

²³¹ Binnen de Nederlandse krijgsmacht ontbrak een invloedrijke krijgsmachtdeeloverstijgende helikoptergemeenschap. De betekenis van dit gemis voor de ontwikkeling van het helikopterwapen en het daaraan gerelateerde verschijnsel van *interservice* en *intraservice rivalry* komen in latere hoofdstukken aan de orde.

²³² De post van staatssecretaris van Defensie voor marinezaken werd achtereenvolgens bekleed door viceadmiraal H.C.W. (Harry) Moorman (1949-1959), kapitein-ter-zee P.J.S. (Piet) de Jong (1959-1963) en viceadmiraal Adri van Es (1963-1972). [over Van Es zie ook Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 115, die zou "een zeer sterk stempel drukken op KM in de jaren zestig", RdW] De functie van plaatsvervangend secretaris-generaal voor marinezaken was destijds eveneens gereserveerd voor een (gepensioneerd) vlagofficier uit eigen gelederen.

²³³ Er werden vijftien genummerde exemplaren van de Admiraliteitsnotulen vervaardigd; één exemplaar belandde bij de minister van Defensie en één bij prins Bernhard in zijn hoedanigheid van inspecteur-generaal van de Koninklijke Marine. De overige exemplaren waren bestemd voor de marineofficieren die deelnamen aan de vergaderingen van de Admiraliteitsraad.

²³⁴ Honig, *Defense Policy in the North Atlantic Alliance*, 78-87.

²³⁵ NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 33, Notulen Hoofdenvergadering, 29 november 1962, 1. Zodra de minister van Defensie de vergadering bijwoonde, wat enkele keren per jaar gebeurde, werd het overleg aangeduid de Admiraliteitsraad. Later verdween de benaming Hoofdenvergadering en gold het label Admiraliteitsraad voor alle wekelijkse vergaderingen van de marinetop.

kapitein-ter-zee, het equivalent van kolonel bij de land- en luchtmacht. Desondanks stond de 47-jarige De Jong in de Admiraliteitsraad zijn mannetje tegenover de overige leden, zonder uitzondering vlagofficieren met een hogere militaire rang.²³⁶ De oud-onderzeebootcommandant, voor zijn moedige optreden tijdens de Tweede Wereldoorlog onderscheiden met drie dapperheidsonderscheidingen, was in juni 1959 halsoverkop met een helikopter van zijn schip geplukt om namens de Katholieke Volkspartij (KVP) als staatssecretaris toe te treden tot het kabinet-De Quay. De Jong, marineman in hart en nieren, had geen uitgesproken politieke ambities, werd pas lid van de KVP na zijn beëdiging tot staatssecretaris en zou ruim een decennium achtereen zijn stempel drukken op het Nederlandse defensiebeleid.²³⁷ Na zijn staatssecretariaat was De Jong in de jaren 1963-1967 minister van Defensie in de opeenvolgende kabinetten Marijnen, Cals en Zijlstra. Vanaf april 1967 tot juli 1971 leidde hij als minister-president het centrumrechtse kabinet-De Jong.²³⁸

De door zijn politieke tegenstanders vaak onderschatte De Jong ontpopte zich als een pragmatisch ingesteld bewindspersoon, die door zijn relativiseringsvermogen en met zelfspot doorspekte droge humor veel collega's voor zich wist in te nemen. Hij bewees uitstekend met het parlement te kunnen omgaan. De Jongs bescheiden en charmante voorkomen stond een kordaat optreden overigens niet in de weg. Van meet af aan was duidelijk dat hij "niet met zich liet sullen".²³⁹ In zijn opeenvolgende politieke functies was hij niet alleen een welwillende, goed luisterende teamleider, maar ook degene die na een finale afweging de beslissingen nam.²⁴⁰ Zijn collega-staatssecretaris voor land- en luchtmacht in het kabinet-De Quay was de steile en gereserveerde luitenant-generaal der infanterie b.d. M.R.H (Michael) Calmeyer, in veel opzichten De Jongs tegenpool. De onkreukbare CHU-politicus beschouwde De Jong niet als een "gemakkelijke partner": "De marine werd door de Jong geheel afgeschermd. Hij leverde het marine-aandeel zonder meer in en Visser [de minister van Defensie, RdW] accepteerde dit." In Calmeyers *Herinneringen* klinkt frustratie door over het remmende gebrek aan samenwerking tussen de krijgsmachtdelen, omdat "de marine nu eenmaal bijna instinctief afwijzend staat tegenover alles wat niet uit eigen koker komt".²⁴¹

In de vergadering van 29 november 1962 was het voornaamste agendapunt voor het laatst bewaard. Het betrof de toekomstige samenstelling van de Marine Luchtvaartdienst. Na uitvoerig overleg met de respectievelijke vlagofficieren personeel, materieel en MLD, had de chef Marinestaf een nota

²³⁶ De Admiraliteitsraad telde naast de minister en/of staatssecretaris en de plaatsvervangend secretaris-generaal (een schout-bij-nacht buiten dienst) nog zeven vlagofficieren (in de rang van commandeur, schout-bij-nacht of viceadmiraal). Deze raadsleden vervulden de functies van chef Marinestaf tevens bevelhebber der Zeestrijdkrachten, vlagofficier personeel, vlagofficier materieel, vlagofficier Marine Luchtvaartdienst, commandant Korps Mariniers, hoofdintendant der Zeemacht en directeur Zakelijk Beheer.

²³⁷ De Jong aanvaardde het staatssecretariaat niet zonder meer. Hij stelde de eis dat hij volledig verantwoordelijk werd voor de marine, inclusief de zeggenschap over het financiële beheer. Zijn eis werd "na heftig politiek touwtrekken ingewilligd". Zie: Van Rijn, *Overstag en toch op koers*, 111.

²³⁸ Van der Peet, *Out-of-Area*, 54-56.

²³⁹ Van Rijn, *Overstag en toch op koers*, 111.

²⁴⁰ Jan Willem Brouwer en Johan van Merriënboer, *Van Buitengaats naar Binnenhof, P.J.S. de Jong, een biografie* (Den Haag 2001); G. Puchinger, *Nederlandse minister-presidenten van de twintigste eeuw* (Amsterdam 1984) 278-289; J.Th.J van den Berg, 'Premier met een koel hoofd', *Parlement.com* (column 5 augustus 2016), www.parlement.com/id/vk6a9e1v3izd/premier_met_een_koel_hoofd (geraadpleegd 29 september 2020).

²⁴¹ M.H.R. Calmeyer, *Herinneringen. Memoires van een christen, militair en politicus. Ingeleid en bewerkt door J. Hoffenaar* (Den Haag 1997) 605-606, 677, 760.

opgesteld over de herindeling van het vliegend materieel in de periode 1963-1966.²⁴² Het uitgangspunt van de nota was het inzichtelijk maken van de investeringen en exploitatiekosten van de MLD-vliegtuigen en -helikopters. Maar De Jong stelde meteen de exclusieve focus op de MLD-problematiek aan de orde. Voor de uitvoering van de MLD-taak in Nieuw-Guinea was ervoor gekozen negentig miljoen gulden te besteden aan de verwerving van vijftien Lockheed Neptunes. Door deze aanschaf in 1960-1961 was De Jong gedwongen geweest andere investeringen stop te zetten: de verwapening van de tweede kruiser was geannuleerd en de aanbouw van fregatten en onderzeeboten had moeten worden uitgesteld. Nu de taak in Nieuw-Guinea was beëindigd achtte De Jong het een "logische handelwijze" de Neptunes van de hand te doen en de vrijkomende gelden te investeren in de "achterop" geraakte varende vloot. Wat de zaak nog verder compliceerde, was dat indien de Neptunes zouden worden aangehouden voor de NAVO-taak in Europa, zij voor circa twintig miljoen gulden dienden te worden voorzien van OB-apparatuur, nog los van de exploitatiekosten die daar bovenop kwamen.²⁴³ De Jongs inzet was duidelijk: meer middelen naar schepen, minder naar de MLD.

De chef Marinestaf, viceadmiraal Brouwer, vond de investeringen in het geschikt maken van de Neptunes voor de onderzeebootbestrijdingstaak en daarmee samenhangende exploitatiekosten gerechtvaardigd. Hij wees erop dat Nederland van NAVO-zijde in de *Annual Reviews* "ieder jaar" te horen kreeg dat het niet voldeed aan zijn taak op het vlak van de maritieme patrouillevliegtuigen. De Jong onderkende deze redenering, maar bleef het bezwaarlijk vinden dat de MLD relatief veel van de marine-inspanning vergde, waardoor de varende vloot minder kreeg. Brouwer erkende dat "de juiste balans" moest worden gevonden en gaf aan dat de enige geplande uitbreiding binnen het MLD-domein betrekking had op de aankoop van Agusta Bell-helikopters. De chef Marinestaf was bereid de aanschaf te beperken tot de reeds bestelde acht toestellen en voorlopig niet over te gaan tot verwerving van het tweede achttal, hoewel dit conform de NAVO-eisen wel diende te gebeuren.²⁴⁴

Brouwers concessie was voor De Jong onvoldoende; de MLD kon niet verder worden uitgebreid. Hij schetste drie opties, respectievelijk: de Neptunes van de hand doen, of ze in dienst houden boven de normale inspanning waardoor de financiële consequenties te veel van het marinebudget zouden vergen of "de middenweg", te weten de te modificeren Neptunes wel in dienst houden en de financiële gevolgen in een andere MLD-sector uitsparen. Omdat geen van de Admiraliteitsleden het snel afstoten van de moderne patrouillevliegtuigen beschouwde als een "practische propositie" en het zonder meer in dienst houden van de Neptunes zou uitdraaien op een grotere hap uit de marinebegroting, stuurde De Jong behendig aan op "de middenweg": elders bezuinigen binnen het

²⁴² NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 33, Notulen Hoofdenvergadering, 29 november 1962, V. Plan met betrekking tot de herindeling van het vliegend materieel in de periode 1963 t/m 1966 (Nota CMS 9 november 1962, nr. S. 017.051 G), 10.

²⁴³ Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 291-292.

²⁴⁴ Op citaat: Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 135, 337 n89, SSA, Stasmar, 230. Nota CMS aan Stasdefmar, 9 november 1962, nr. S.017.051G. De NAVO-eis van een zestien toestellen omvattend walsquadron was al geruime tijd bekend: zie: NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 30, Verslag Admiraliteitsraad, 28 maart 1961, V.1. Helicopters.

MLD-domein zodat het begrotingsplafond van 520 miljoen gulden dat voor gehele marine was vastgesteld, niet zou worden overschreden.²⁴⁵

De keuze voor de Neptunes, gemodificeerd voor de onderzeebootbestrijdingstaak in NAVO-verband, betekende dat de pijn nagenoeg volledig moest worden gedragen door de helikoptertak van de MLD. Het geplande, zestien toestellen omvattende, walhelikoptersquadron dat zou worden uitgerust met onderzeebootbestrijdingsapparatuur, verdween achter de horizon. De acht toestellen tellende Agusta Bell-vloot zou niet verder worden uitgebreid.²⁴⁶ De aangeschafte helikopters kregen geen OB-apparatuur en konden derhalve, in tegenstelling tot de Neptunes, geen enkele bijdrage leveren aan de primaire NAVO-marinetaak. De kale Agusta Bells namen de *Air Sea Rescue*-taak over van de verouderde Sikorsky S-55.²⁴⁷ Twee van de drie MLD-S-55's waren inmiddels door ongevallen verloren gegaan, het laatste toestel, de H-2 *Salomé*, zou in december 1963 van de sterkte worden afgevoerd. Twee Agusta Bells zond de marine naar de Nederlandse Antillen om daar de opsporings- en reddingstaak uit te voeren.²⁴⁸ De overige zes bleven op Valkenburg om de hierboven reeds vermelde algemene taken uit te voeren.²⁴⁹

Het drastisch snoeien in de helikopterplannen leverde De Jong genoeg ruimte op om de modernisering van de Neptunes te kunnen financieren zonder het begrotingsplafond te overschrijden. Vlagofficier MLD Den Hollander zag dat met lede ogen aan. Hij verdedigde de opzet van de ingediende nota, benadrukte dat de voorgestelde herindeling van vliegend materieel het minimum was om te voldoen aan de NAVO-toezeggingen en achtte de besparingen in het helikopterdomenein "onredelijk"; de instandhouding van de MLD was immers voor de gehele vloot belangrijk. De Jong pareerde Den Hollander door te stellen dat *alle* onderdelen van de Koninklijke Marine onder het minimum bleven, omdat het niet mogelijk was binnen het budget te voldoen aan alle eisen: "Daarom zien MLD, mariniers en vloot een deel hunner wensen on vervuld. Wij staan voor de onaangename taak, op zichzelf zeer billijke wensen te moeten afwijzen terwille van een gebalanceerd geheel, dat mogelijk is binnen ons financiële raam."²⁵⁰ Gebalanceerd of niet, aan het eind van de beraadslagingen in de Admiraliteitsraad lag er een ondubbelzinnig besluit ten faveure

²⁴⁵ NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 33, Notulen Hoofdenvergadering, 29 november 1962, V. Plan met betrekking tot de herindeling van het vliegend materieel in de periode 1963 t/m 1966 (Nota CMS 9 november 1962, nr. S. 017.051 G), 11-12.

²⁴⁶ Nadat er in de loop van de jaren zestig door ongevallen twee AB-204's moesten worden afgeschreven, kocht de marine in 1969 een civiele Agusta Bell 204 als aanvulling, waardoor er tot de uitfasering in 1977-1978 zeven stuks in dienst waren.

²⁴⁷ Na de embarkering van de eerste Sikorsky S-58's op de *Karel Doorman* in het voorjaar van 1961 verhuisden de overgebleven twee S-55's naar Valkenburg en werden uitsluitend nog vanaf de wal gevlogen. Zie: NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 30, Notulen van de hoofdenvergadering, 9 mei 1961, II.9 Opwerken vliegbedrijf aan boord Hr.Ms. "Karel Doorman".

²⁴⁸ Van 1963 tot 1973 waren er twee AB-204's op Curaçao gestationeerd bij Vliegtuigsquadron 1. Tijdens (groot) onderhoud rouleerden de toestellen met uit Nederland afkomstige AB-204's. Naast de uitvoering van de OSRD-taak oefenden de heli's ook met mariniers.

²⁴⁹ Naast vliegeropleidingen, OSRD- en algemene transporttaken verzorgden de AB-204's onder meer vip-vluchten. Voor *Eurotransplant* vervoerden ze menselijke organen tussen civiele ziekenhuizen. Vanaf 1965 voerden de AB-204's dekladingen uit op het bevoorradingschip Hr.Ms. *Poolster* en beproefden ze drijvers die aan het landingsgestel waren bevestigd. De AB-204's oefenden geregeld met het Korps Mariniers. Zie: Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 291, 301, 312.

²⁵⁰ NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 33, Notulen Hoofdenvergadering, 29 november 1962, V. Plan met betrekking tot de herindeling van het vliegend materieel in de periode 1963 t/m 1966 (Nota CMS 9 november 1962, nr. S. 017.051 G), 12-13.

van de maritieme patrouillevliegtuigen. Het geplande walhelikoptersquadron met OB-capaciteiten werd het kind van de rekening.²⁵¹ Gevoegd bij het niet moderniseren van de uitgedunde S-58-vloot (zie paragraaf 3.1.1) betekende dit besluit dat de maritieme helikoptertak noch geëmbarkeerd, noch vanaf de wal in staat was de primaire ASW-taak uit te voeren.

De casus van het geschrapte squadron onderzeebootbestrijdingshelikopters, in de defensienota van 1960 opgenomen als een van de belangrijkste beleidsvoornemens, toont duidelijk aan dat de taakopvatting van de KM resulteerde in een keuze ten gunste van bekende wapensystemen, ongeacht de door de MLD verworven *intellectual mastery* inzake ASW met helikopters. Het tevergeefse pleidooi van Den Hollander, waarin hij het helikopterbelang wel bepleitte, bleek dat van een roepende in de woestijn. De rest van de KM-top hield vast aan de vertrouwde koers, een koers waarin de voorkeur voor de varende vloot en patrouillevliegtuigen glashelder tot uitdrukking kwam. De overige in 1960 gepresenteerde beleidsvoornemens op helikoptergebied bleken ruim anderhalf jaar na verschijning van de defensienota een fata morgana en leidden niet tot beleidskeuzes die daar enige concrete invulling aan gaven. Naast externe factoren droeg het verkokerde politiekambtelijk besluitvormingsproces eraan bij dat de marine intern, tamelijk autonoom, haar vertrouwde prioriteiten kon blijven stellen. De Admiraliteitsraad had de *intellectual mastery* van beschikbare helikoptercapaciteiten nog niet volledig geïnternaliseerd. De koersvaste taakopvatting van de KM zette de maritieme heli op het tweede plan.

3.1.3 Helikopterdragende fregatten

Hoewel de taken van de kale AB-204's beperkt zouden blijven tot opleiding, transport en *Air Sea Rescue*, volhardde de marine in het maken van ambitieuze plannen, ook waar het de beoogde helikoptervloot betrof. In de *Defensienota 1964*, ondertekend door minister van Defensie De Jong en diens drie staatssecretarissen, kreeg de maritieme helikopter toch weer prominente taken toebedeeld. Voor de Koninklijke Marine preludeerde dit beleidsdocument op het naderende afscheid van Hr.Ms. *Karel Doorman*. Door het wegvallen van de MDAP-steun was de vervanging van het vliegkampschip geen haalbare kaart meer. Na intensief overleg met de maritieme NAVO-bevelhebbers wees studie uit dat een combinatie van onderzeeboten, helikopterdragende fregatten en op land gestationeerde maritieme langeafstandspatrouillevliegtuigen de meest efficiënte NAVO-bijdrage zou opleveren, met name op het vlak van onderzeebootbestrijding. Alternatieve combinaties waren eveneens onderzocht, waaronder een optie die uitging van een vliegkampschip als kern, uitgerust met vliegtuigen en helikopters, dan wel uitsluitend met helikopters. Maar alle alternatieve opties leidden vanwege operationele, personele, materiële en financiële redenen niet tot een aanvaardbare oplossing.²⁵²

Welke taken voorzag de *Defensienota 1964* nu voor helikopters? Op de lange termijn zag de nota een accentverlegging in de mijnenbestrijding, waarbij de gangbare mijnenveegmethode zou evolueren tot een modernere met helikopters die zouden worden ingeschakeld bij het opsporen en vernietigen van mijnen. Voor de primaire onderzeebootbestrijdingstaak moest de marine in de toekomst

²⁵¹ Fabrikant Agusta leverde wel een onderzeebootbestrijdingsversie van de AB-204 aan de Italiaanse en Spaanse marine. Zie: Geneste, *60 jaar helikopters bij de Koninklijke Marine*, 53.

²⁵² HTK, Zitting 1963-1964 – 7677, Defensienota, 24 juni 1964, A. Koninklijke Marine, De plannen op lange termijn, 14.

beschikken over walgebaseerde onderzeebootbestrijdingshelikopters en wapendragende helikopters voor operaties vanaf de schepen.²⁵³ Op de korte termijn kreeg het squadron OB-helikopters aan boord van de *Karel Doorman* extra apparatuur in de vorm van *Emergency Flotation Gear*, dat moest voorkomen dat een toestel in geval van een crashlanding op zee zou zinken. Zoals hiervoor al is aangegeven behoefde het ingescheepte helikoptersquadron verder “enige aanvulling”. Een wezenlijke verbetering van het onderzeebootbestrijdingspotentieel moest komen van een nieuw type fregatten. Deze zogeheten Van Speijk-klasse omvatte zes schepen, die waren voorzien van verbeterde onderzeebootopsporingsmiddelen met de daarbij behorende bewapening. Ze waren bovendien uitgerust met heli’s voor de bestrijding van onderzeeboten.²⁵⁴ Deze eerste klasse helikopterdragende fregatten moest rond 1967 in dienst zijn gesteld. De nieuwe schepen, inclusief hun wapendragende helikopters, waren een van de marinespeerpunten in de *Defensienota 1964*.²⁵⁵

In zijn memorie van antwoord aan het parlement benadrukte minister De Jong dat de helikopters voor de Van Speijk-klasse moesten worden gezien als een geïntegreerd deel van de onderzeebootbestrijdingsbewapening van deze fregatten: “In dit verband is de combinatie van helikopter en fregat noodzakelijk.” De Jong wees verder op het toenemende belang van goede detectiemiddelen bij onderzeebootbestrijding. De ontwikkeling van de conventionele onderzeeboot zorgde voor kortere oplaadtijden en een snellere onderwatervaart; de nucleair aangedreven onderzeeboot kon zelfs vrijwel onbeperkt onderwater blijven. Hierdoor werd het zwaartepunt van de opsporing nog meer verlegd naar onderwaterdetectieapparatuur, die kon worden meegevoerd door zowel fregatten, onderzeeboten, vliegtuigen als helikopters. Deze wapensystemen vulden elkaar aan, de detectieapparatuur werkte in complementaire zin. Een gezamenlijk, gecoördineerd optreden moest leiden tot “optimum resultaten”. Wat de minister in zijn memorie van antwoord onvermeld liet, was dat de aan te schaffen boordhelikopters voor de nieuwe fregatten niet zouden worden uitgerust met dergelijke apparatuur.²⁵⁶

Ook het papier van de *Defensienota 1964* bleek geduldig: het OB-helikoptersquadron aan de wal was geparkeerd onder de langetermijnplannen, evenals de helikopters die een specifieke taak moesten gaan vervullen in de mijnenbestrijding. In paragraaf 3.1.1. is reeds behandeld dat “enige aanvulling”

²⁵³ De KM volgde rond 1964 ook de ontwikkelingen rond de Gyrodyne QH-50 DASH (Drone Anti-Submarine Helicopter), een voor de *US Navy* ontwikkeld wapensysteem, waarbij met torpedo’s bewapende drones vanaf schepen opereerden, ook vanaf vaartuigen die geen ruimte boden voor operaties met een hefschroefvliegtuig. Het systeem, geproduceerd tussen 1962 en 1969, zou niet door de KM worden verworven. Zie: NL-HaNA, Defensie/Marinestaf 1948-1984, 2.13.114, inv.nr. 6392, Rapport van de Commissie Hefschroefvliegtuigen inzake het DASH wapensysteem met de Gyrodyne helikopter 1964.

²⁵⁴ HTK, Zitting 1963-1964 – 7677, Defensienota, 24 juni 1964, A. Koninklijke Marine, De plannen op lange termijn, 14-16.

²⁵⁵ Behalve op de helikopterdragende fregatten, konden na de uitdienststelling van de *Karel Doorman* in 1968, ook heli’s opereren vanaf de in juni 1964 in dienst gestelde Hr.Ms. *Poolster*, het eerste voor de KM gebouwde bevoorradingschip, dat beschikte over verschillende OB-voorzieningen, waaronder een actieve rompsonar om onderzeeboten op te sporen en dieptebommen om deze aan te vallen. Voorts had de *Poolster* ruimte voor anti-onderzeeboottorpedo’s voor de bewapening van boordhelikopters. Het schip bood plaats aan maximaal vijf lichte of twee tot drie zwaardere helikopters. Naast Nederlandse heli’s ontving de *Poolster* geregeld Sea Kings van de *Royal Navy*.

²⁵⁶ HTK, Zitting 1964-1965 - 7800, 7677 Rijksbegroting voor het dienstjaar 1965 Hoofdstuk X – Defensie, Defensienota memorie van antwoord (Ingezonden bij brief van 16 november 1964) Nr. 8, 6-8. In antwoord op vragen van Kamerleden gaf de minister aan dat bij de aanschaf van de nieuwe boordhelikopters rekening zou worden gehouden met “een zekere reserve”. Voor de zes fregatten van de Van Speijk-klasse werden in totaal twaalf boordheli’s verworven.

van het geëmbarkeerde S-58-squadron op de *Karel Doorman* achterwege bleef. Meer beweging zat er in het dossier dat aanstuurde op de komst van een nieuw type wapendragende boordhelikopter.

Westland Wasp: wel prikken, niet speuren

Terwijl de kiel van het eerste Van Speijk-klasse fregat al was gelegd, moest de keuze van de boordhelikopter nog worden bepaald. Het scheepsontwerp was geënt op de Britse Leander-klasse en dat had gevolgen voor de helikopterkeuze, waaronder een flinke beperking van het gewicht. Bij de keuze van schip en bijbehorende helikopter had de marineleiding namelijk geen volledig integrale afweging gemaakt en was daardoor in een fuik gezwommen: er moest worden gekozen voor een boordhelikopter die alleen torpedo's kon meevoeren, want een tevens met sonarapparatuur uitgerust toestel was gewoon te zwaar.²⁵⁷ De OB-taak van de boordheli op de nieuwe fregatten zou dus worden beperkt tot die van wapendrager, wat consequenties had voor de primaire taakuitvoering.

De Jongs opvolger als staatssecretaris van Defensie voor de Koninklijke Marine, viceadmiraal Adri van Es, droeg de door de minister gedelegeerde politieke verantwoordelijkheid voor de keuze van de nieuwe helikopter. De beëindiging van de MDAP-hulp, die steeds een keuze voor Amerikaans materieel in de hand had gewerkt, de intensieve samenwerking tussen de Koninklijke Marine en de *Royal Navy* en de naar Britse snit ontworpen Van Speijk-fregatten, die bovendien zouden worden uitgerust met veel Britse apparatuur, maakten de keus voor een helikopter van Britse makelij een voor de hand liggende. Een keuze die ook de voorkeur genoot van staatssecretaris Van Es. Desalniettemin vond een langdurige kandidatenevaluatie plaats. In een laat stadium trachtte de Italiaanse firma Agusta de marine nog voor een van haar producten te winnen. Het bedrijf had in 1962-1963 de AB-204 aan de marine geleverd en kwam in de loop van 1965 met een prototype van een lichte helikopter, de Agusta 105B. Nederlandse marine-experts beschouwden het aanbod spoedig als kwestieus, maar woonden begin 1966 nog een presentatie bij waarbij Agusta het prototype met OB-apparatuur demonstreerde. Het bleek ongeschikt. In februari 1966 kon de knoop worden doorgehakt ten faveure van de Westland AH-12A Wasp, waarvan twaalf stuks werden besteld.²⁵⁸ Met die keuze volgde de marine de *Royal Navy*, die bij Westland Helicopters in totaal bijna honderd Wasps zou afnemen. Het Britse bedrijf leverde de voor Nederland bestemde toestellen

²⁵⁷ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 142.

²⁵⁸ NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 37, Notulen 300e vergadering Admiraliteitsraad, 22 september 1964, III.4 Helicopters voor de "Van Speyk"'s; inv.nr. 38, Notulen 324e vergadering Admiraliteitsraad, 11 mei 1965, V.7 Fregatten 1964/65 en keuze helicopters; inv.nr. 39, Notulen 335e vergadering Admiraliteitsraad, 31 augustus 1965, IV.1 Helicopters voor fregatten; Notulen 337e vergadering Admiraliteitsraad, 28 september 1965, II. Actiepunten korte termijn – Lijst A, 1405; Notulen 344e vergadering Admiraliteitsraad, 9 december 1965, VI.1. Aankoop Wasp helikopter; Notulen 345e vergadering Admiraliteitsraad, 21 december 1965, VII.4 Bezoek MLD-commissie aan Agusta-Bell fabrieken; inv.nr. 40, Notulen 352e vergadering Admiraliteitsraad, 15 februari 1966, V.11 Contract WASP-helicopters. De door MLD gebruikte aanduiding 'AH-12A' had geen officiële status, maar was feitelijk een pseudo-Amerikaanse type-aanduiding.

tussen november 1966 en juni 1967. De Wasp-helikopters werden ingedeeld bij Vliegtuigsquadron 860 dat De Kooy als thuishaven had en als hofleverancier van boordhelikopters ging fungeren.²⁵⁹

De lichte Wasp, een *Mediumrange Attack Torpedo Carrying Helicopter* (MATCH), was klein genoeg om op het niet ruim bemeten helikopterdek van een fregat uit de voeten te kunnen en net sterk genoeg om twee torpedo's te kunnen torsen. "Je stapte er niet in, maar trok hem aan", aldus een oud-Wasp-vlieger.²⁶⁰ Uit proeven bleek dat de Wasp het enige helikoptertype was dat bij slechte weersomstandigheden vanaf fregatten kon opereren.²⁶¹ Zonder eigen sonarapparatuur moest de Wasp door het moederschip of door andere schepen of OB-eenheden naar het doel worden gedirigeerd en kreeg instructies waar hij zijn wapen moest afwerpen. Dankzij de wapendragende heli konden de meegevoerde torpedo's als *stand-off weapon* worden ingezet, een belangrijke aanvulling op de capaciteit van de aan boord zijnde wapensystemen met een geringere reikwijdte. Vijandelijke onderzeeboten konden met een Wasp "als een destructieve lange arm" op een veilige afstand van het moederschip worden aangevallen.²⁶² Met zijn vliegbereik van ruim 400 kilometer vergrootte hij de slagkracht van het fregat.

De levering van de Wasps liep vrijwel synchroon met de oplevering van de zes fregatten van de Van Speijk-klasse, die op één schip na allemaal in de loop van 1967 in dienst kwamen. Van meet af aan werkte de MLD nauw samen met de *Royal Navy*. Naast samenwerking op het gebied van bevoorrading en materieel, maakte MLD-personeel intensief gebruik van de Britse opleidingsfaciliteiten bij de *Royal Naval Air Stations Culdrose* en *Portland*. De eerste drie vluchteenheden doorliepen vanaf hun moederschepen de operationele training bij de *Fleet Operational Sea Training*.²⁶³ In 1973, toen enige Van Speijk-klasse fregatten in onderhoud lagen, kreeg de KM de gelegenheid een Wasp-helikopter met boordvliegtuigploeg te detacheren op het Britse bevoorradingsschip RFA *Tidespring*. Tijdens een zes maanden durende Brits-Nederlandse vlagvertoonreis naar de Indische Oceaan en het Verre Oosten, waaraan ook Hr.Ms. *Van Galen* uit de Van Speijk-klasse deelnam, werkten de betrokken MLD'ers met hun boordhelikopters een "uniek" oefenprogramma af.²⁶⁴

De eenmotorige, nog geen 1600 kilo wegende Wasp was uitgerust met een kleine Rolls-Royce Nimbus gasturbinemotor en had een opvouwbare staart en rotorbladen. Hierdoor paste hij in de relatief kleine scheepshangaar, waar de boordvliegtuigploeg het toestel kon onderhouden. Zoals elk wapensysteem had de Wasp zijn beperkingen. Bij de Wasp, gekscherend ook wel *dinky toy* genoemd, was dat vooral het geringe motorvermogen: "Vliegers mochten daarom beslist niet meer dan honderd kilo wegen (...) Niet voor niets werd de kist met twee torpedo's eronder dan ook helemaal gestript om in ieder geval nog voor 20 minuten brandstof mee te kunnen nemen. Juist genoeg om de door het schip met zijn variabele diepte-sonar (VDS) ontdekte onderzeeboot aan te vallen. Deuren,

²⁵⁹ Geldhof, *70 jaar Marineluchtvaartdienst*, 136, 208; Willem Geneste red., *Squadron 860 1943-1993. In 50 jaar van 'stringbag' tot 'fly by wire'* (Leeuwarden 1993) 46-54.

²⁶⁰ Geneste, *60 jaar helikopters bij de Koninklijke Marine*, 74.

²⁶¹ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 164, 341 noot 247; NIMH, Notulen vergadering Defensiecommissie, 107, inv.nr. 31, 24/02/66.

²⁶² Van der Aart, 'MLD wil niet onder luchtmachtvleugels', 27.

²⁶³ Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 304-305; Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 173.

²⁶⁴ Van der Peet, *Out-of-Area*, 155; Op citaat: NL-HaNA, Defensie/Marinestaf 1948-1984, 2.13.114, inv.nr. 5849, dossiernr. G.: 25832. Nota CMS aan leden AR, 210972, corr.nr. S. 026.054. nr. S. 025.832.G, Geheim. Reis naar de Indische Oceaan en Verre Oosten in samenwerking met Britse marine.

passagiersstoel en hijslier werden verwijderd.”²⁶⁵ Een andere operationele beperking was dat de Wasp uitsluitend kon optreden in de zogenaamde *killer*-rol, en niet zelfstandig onderzeeboten kon opsporen.²⁶⁶ Bij de *Royal Navy* opereerde de Wasp daarom vaak in combinatie met andere helikopters, zoals de op de S-58 gebaseerde Westland Wessex die met hun sonarapparatuur in de *hunter*-rol de opsporing van onderzeeboten voor hun rekening namen. Met het vertrek van de S-58's van de *Karel Doorman* had de Koninklijke Marine deze mogelijkheid niet meer. Het ontbreken van opsporingsapparatuur op de Wasp beperkte de primaire taakuitvoering en maakte de KM vanuit operationele optiek afhankelijker van haar bondgenoten, temeer omdat de op de Van Speijk-fregatten aanwezige boordsonar nauwelijks verder reikte dan vier tot vijf zeemijlen (nog geen tien kilometer). Binnen de marine gaf men ronduit toe dat de wijze van opereren met de Wasp “niet geheel bevredigend” werkte en de voorkeur uit ging “naar een compleet wapensysteem”.²⁶⁷ Door de keuze voor een beperkte wapendrager en het wegvallen van de S-58 schoot de KM tekort in de uitvoering van de haar toebedeelde taak. In de operationele praktijk moest de grote Britse broer hiervoor opdraaien.

Medio 1968 publiceerde het kabinet-De Jong een nieuwe defensienota. Hoewel de grondslagen van het defensiebeleid ongewijzigd bleven, blies de nota voor wat betreft het maritieme helikopterdomein minder hoog van de toren. De ten faveure van andere marinebestedingen geschrapte helikopterplannen uit de voorgaande defensienota's van 1960 en 1964 verdwenen uit beeld. Een andere gesneuvelde ambitie van de Koninklijke Marine was de verwerving van nucleair aangedreven onderzeeboten. Nadat begin 1966 duidelijk was geworden dat de kansen daarop waren geslonken, zocht de Marinestaf naar alternatieven. Hierbij passeerden verschillende opties de revue, waaronder de aanschaf van helikoptercarriers. Een kostenstudie vergeleek de exploitatie van nucleaire onderzeeboten met die van een helikopter-carriergroep ter vervanging van de *Karel Doorman*-groep. In vergelijking met de exploitatie van onderzeeboten bleken dergelijke helikoptercarriers te kostbaar. In een daaropvolgend overleg tussen de Marinestaf en ASW-specialisten van de *US Navy* werden eveneens alternatieve opties besproken. Een optie was het moderniseren van de *Karel Doorman* en deze uit te rusten met 25 helikopters, een andere was de verwerving van een of twee helikoptercarriers, *Landing Platforms Helicopter* (LPH's). De Amerikanen bekeken, met een slag om de arm, de kosteneffectiviteit van vijf verschillende opties. In dollars uitgedrukt kwamen ze tot de volgende ramingen: vier nucleaire onderzeeboten 400 miljoen, twee kleine helikoptercarriers 240 miljoen, een grote helikoptercarrier 196 miljoen, moderniseren *Karel Doorman* 147 miljoen, verbouwing kruiser tot helikoptercarrier 95 miljoen. De geschatte exploitatiekosten voor een periode van tien jaar waren: onderzeeboten 414-489 miljoen, twee kleine LPH's 310 miljoen, een grote LPH 258 miljoen, de *Karel Doorman* 233 miljoen en de kruiser 128 miljoen. Duidelijk was dat deze kostbare beleidsopties voor de Koninklijke Marine allemaal te hoog

²⁶⁵ Geneste, *60 jaar helikopters bij de Koninklijke Marine*, 73; Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 303, 306. De boordvliegtuigploegen beschikten niet altijd over de benodigde reserveonderdelen, wat de inzetbaarheid van de Wasp niet ten goede kwam. Vliegers hadden klachten over trillingsgevoeligheid van de Wasp.

²⁶⁶ Naast zijn primaire taak als wapendrager was de Wasp in staat neventaken uit te voeren, zoals de OSRD-taak (een lid van de boordvliegtuigploeg vloog dan mee om de hijslier te bedienen), (goederen)transport (met een hijskabel en een net) en tactische verkenning. De Wasps opereerden in hoofdzaak vanaf de fregatten van de Van Speijk-klasse, maar ook vanaf de geleidewapenfregatten *Tromp* en *De Ruyter* en de bevoorradingsschepen *Poolster* en *Zuiderkruis*.

²⁶⁷ Van der Aart, 'MLD wil niet onder luchtmachtvleugels', 27.

zouden zijn gegrepen.²⁶⁸ Ze belandden dan ook geen van alle in de nieuwe defensienota. Evident is wel dat de helikoptergerelateerde opties binnen de marineleiding uitdrukkelijk niet tot de voorkeursopties behoorden.

De 155 pagina's tellende *Nota inzake het NAVO- en het defensiebeleid 1968* wijdde enkele summiere passages aan het maritieme hefschroefvliegtuig. Voor de Koninklijke Marine gold onverminderd dat een combinatie van onderzeeboten, fregatten en patrouillevliegtuigen de beste en meest efficiënte bijdrage voor de NAVO vormde, ook in het volgende decennium. Bij de langetermijnplannen werd slechts gemeld dat de walgebaseerde helikopters in de jaren zeventig moesten worden vervangen. Voor de kortetermijnplannen bleef het bij de minimale constatering dat met de recente komst van de zes fregatten van de Van Speijk-klasse en de twaalf Wasp-helikopters het oppervlakte-onderzeebootbestrijdingspotentieel van de marine "een grote kwalitatieve verbetering" had ondergaan. Het geplande squadron mijnneveghelikopters waarover de eerdere defensienota's nog repte, werd in de nota van 1968 met één zin afgeserveerd. Van de verwerving van zulke helikopters werd afgezien, omdat de beoogde mijnneveegmethode toch niet zo doelmatig bleek als oorspronkelijk gedacht.²⁶⁹ Het geringe aantal woorden dat de nota wijdde aan maritieme helikopters stond in schril contrast met de uitvoerige passages over bijvoorbeeld de vervanging en bewapening van schepen, onderzeeboten en patrouillevliegtuigen. De defensienota van 1968 weerspiegelde, beter dan zijn voorgangers, hoe de prioriteiten van de marine lagen. De gaten die de KM in het helikopterdomen liet vallen, werden voor lief genomen, ook al kwam daarmee de taakstelling onder druk te staan.

Aan het einde van de jaren zestig was de door ongevallen gehalveerde S-58-vloot ontdaan van haar *dipping-sonar*, was slechts de helft van het beoogde aantal AB-204's gekocht zonder ze te voorzien van OB-apparatuur, en konden de gestripte en niet volgetankte Wasp-boordhelikopters met moeite twee torpedo's naar hun doel brengen, zonder dat doel zelfstandig te kunnen opsporen. Afgezet tegen de rond 1960 hooggespannen verwachtingen over de taken die het hefschroefvliegtuig moest gaan vervullen bij het bestrijden van de Sovjet-Russische onderzeebootdreiging, was in de praktijk niet veel waargemaakt. Naast externe factoren als de escalatie rond Nieuw-Guinea en de beëindiging van het MDAP, lagen vooral de interne prioritering van de marineleiding en de dynamiek van de politiekambtelijke besluitvorming hieraan ten grondslag. Door de opkomst van de nucleaire en dieselelektrische onderzeeboot in de ASW-rol, de 'sub' als 'sub-killer', streefde de KM-top onverbloemd naar verwerving en behoud van deze capaciteit.

In het politieke krachtenveld legden het voortbestaan van de scheepsbouw (bedrijven als Wilton-Fijenoord en later het Rijn-Schelde-Verolme-concern) en de daaraan gerelateerde werkgelegenheid veel gewicht in de schaal. Maritiem-historicus Anselm van der Peet wees op de traditionele, nauwe

²⁶⁸ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 158. N.B. verdere uitdieping van deze kwestie vergt aanvullend archiefonderzoek. In 1966 liet de Marinestaf door het Bureau Scheepsbouw van de Hoofdafdeling Materieel bovendien plannen uitwerken voor een helikoptercarrier naar het voorbeeld van de Franse *Jeanne d'Arc* en de Sovjet-Russische *Moskva*. Zie: Van der Peet, *Out-of-Area*, 58; NL-HaNA, Defensie/Marinestaf 1948-1984, 2.13.114, inv.nrs 6411, 7785 en 8682 gaan onder andere in op proefnemingen en demonstraties in de periode 1965-1975.

²⁶⁹ HTK, Zitting 1967-1968 – 9635, Nota inzake het NAVO- en het defensiebeleid 1968, 20 juni 1968, 50, 52-53. De KM volgde hiermee het spoor van de meeste West-Europese marines. Enkel de *US Navy* zette in op de verdere ontwikkeling van mijnenjagende helikopter capaciteit.

banden tussen de KM en de nationale militair-maritieme defensie-industrie.²⁷⁰ De wederzijdse belangen (en afhankelijkheid) waren evident: de marine was intensief betrokken bij het ontwerpen van de schepen en daarop te installeren wapensystemen en sensoren; ze was zodoende gebaat bij het voortbestaan en de ontwikkeling van deze industrie en de daar aanwezige kennis. De scheepswerven, maar ook een bedrijf als Hollandse Signaalapparaten, trokken op hun beurt profijt van de hoge, op operationele ervaringen gebaseerde eisen die de KM stelde aan de te leveren schepen en daarop geplaatste systemen. Voor de tanende positie van de Nederlandse scheepsbouw waren orders van KM-zijde van grote betekenis. Om de economie te stimuleren en massaontslag te voorkomen besloten opeenvolgende kabinetten tot fiscale en indirecte steunmaatregelen voor deze bedrijfstak, die een structurele overcapaciteit bezat ten opzichte van de eigen zeestrijdkrachten. Van overheidswege, met name van de zijde van het Ministerie van Economische Zaken, werd daarom ingezet op de bevordering van scheepsbouworders uit het buitenland. De zelfscheppende vaderlandse scheepsbouwindustrie wist zich dus gesteund door een invloedrijk netwerk waarin producent, de KM als afnemer-gebruiker en overheid een gedeeld belang hadden. Bij gebrek aan een eigen helikopterindustrie ontbeerde het helikopterdomain een dergelijk netwerk; een stevige lobby of pressiegroep die zich sterk maakte voor het maritieme hefschroefvliegtuig bestond niet.²⁷¹

In de afwegingsprocessen dolven helikopteropties steevast het onderspit tegen oppervlakteschepen, onderzeeboten of patrouillevliegtuigen. Een consequentie van deze taakopvatting was dat de Koninklijke Marine het aan haar helikopterarsenaal toegedachte takenpakket onvoldoende kon uitvoeren. Vooral bij de uitvoering van haar primaire OB-taak wrong de schoen. Deze integrale NAVO-taak van de marine kon door de lage aan de ASW-heli toegekende prioriteit dan ook niet naar behoren worden uitgevoerd. De taakopvatting van de KM dwarsboomde haar internationaal overeengekomen taakstelling.

3.1.4 De jaren zeventig: keerpunt of continuïteit?

Begin jaren zeventig werd de lijn van politiekambtelijke terughoudendheid ten aanzien van de maritieme helikopter doorgetrokken. Operationele wensen op helikoptergebied bleven er wel degelijk. Zo leefde er bij het Korps Mariniers al langere tijd een onvervulde behoefte aan helikopterondersteuning (zie paragraaf 3.1.2). De toenemende en in 1973 in de *UK/NL Amphibious Force* geformaliseerde samenwerking van het korps met de *Royal Navy* en de *Royal Marines* compenseerde het gebrek aan eigen heli's enigszins. Indien de Britse marine over voldoende scheepsruimte beschikte, en alleen dan, mochten Nederlandse mariniers bij oefeningen gebruikmaken van Britse amfibische liftcapaciteit en helikopterondersteuning.²⁷² Dat de eigen

²⁷⁰ Van der Peet, *Out-of-Area*, 132-133, 136-140.

²⁷¹ Ook Starink wijst op de consequenties van het ontbreken van een krachtige industriële lobby van een eigen helikopterindustrie. In hoofdstuk 5 (zie paragraaf 5.2.3) komt de aanschaf van gevechtshelikopters aan de orde. In dezelfde periode dat "lobbyisten van buitenlandse leveranciers (...) over elkaar heen buitelden in onderlinge concurrentie" en de aanschaf van de gevechtshelikopters "met veel tamtam" en politiek rumoer gepaard ging, werd een KM-project voor de aanschaf van een amfibisch transportschip (waarmee ongeveer eenzelfde som geld was gemoeid als de aanschaf van de gevechtshelikopters) "geruisloos door de Tweede Kamer goedgekeurd, want dat was gepushed door de eigen scheepsbouwindustrie". Schriftelijke informatie luitenant-generaal b.d. D. Starink, 7 november 2022.

²⁷² Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 191, 198.

marinehelikopters vanaf het voorjaar van 1968 niet langer waren uitgerust met *dipping*-sonar ervoeren sommigen binnen de marinetop als schrijnend. Bij zijn naderende afscheid als commandant der Zeemacht in Nederland liet viceadmiraal Abraham van der Moer de marineleiding eind 1971 weten dat de Koninklijke Marine “weinig of niets” had in te brengen tegen de groeiende vloot van nucleaire onderzeeboten van de Sovjet-Unie. Tijdens de schaarse oefeningen in de bestrijding van deze dreiging werden met sonar uitgeruste helikopters “smartelijk” gemist.²⁷³ Dit nijpende gebrek zou ook na het afzwaaien van de viceadmiraal nog een flink aantal jaren voortduren.

Mede door het voortijdig vallen van het kabinet-Biesheuvel (1971-1973) duurde het ruim zes jaar alvorens een nieuwe defensienota het licht zag. Voordat het zover was toonde de marine aan dat zij het bedenken van (over)ambitieuze plannen nog altijd niet had afgeleerd. Eind 1970 lag er een intern en ideaaltypisch Vlootplan 1975-1990 waarin geen rekening werd gehouden met eventuele budgettaire beperkingen. Weliswaar stond in dit plan het fregat centraal, maar golden drie met onderzeebootbestrijdingshelikopters uitgeruste bevoorradingschepen als onmisbaar. Die schepen waren noodzakelijk omdat de vereiste grote helikopters, die zowel moesten worden uitgerust met opsporingsapparatuur als met aanvalswapens, alleen vanaf dergelijke platforms konden opereren. Het Vlootplan stelde dat ter vervanging van de bestaande maritieme heli-vloot in de periode 1973-1977 dertig nieuwe helikopters nodig waren, in de periode 1982-1986 kwamen daar nog eens zeventien toestellen bij, een totale helikopterbehoefte van niet minder dan 47 toestellen.²⁷⁴ Geredeneerd vanuit de integrale taakuitvoering, waarin helikopters een belangrijke ASW-rol moesten vervullen, sneed deze behoefte zeker hout, maar dit betekende niet dat de marineleiding, rekening houdend met de te verwachten budgetten, de verwerving van een helikoptervloot van die omvang tot topprioriteit zou maken. Voor de marineleiding kwamen grote varende eenheden, en dan met name fregatten en onderzeeboten, te allen tijde op de eerste plaats.

Met het aantreden van het centrumlinkse kabinet-Den Uyl in mei 1973 kreeg het Ministerie van Defensie twee bewindslieden van PvdA-huize: de ongepolijste landbouwingenieur en oud-vakbondsmans Henk Vredeling werd minister, en de defensiespecialist uit de Tweede Kamerfractie en oud-landmacht kapitein Bram Stemerding staatssecretaris. Stemerding was onder meer belast met materieelvoorzieningen voor de gehele krijgsmacht.²⁷⁵ Kort na de formatie had het nieuwe kabinet aangegeven op de exploitatiekosten van de krijgsmacht te willen bezuinigen en ernst te willen maken met taakspecialisatie in NAVO-verband.²⁷⁶

²⁷³ Idem, 199, 345 noot 49 en 50. Zie verder: NIMH, Maandelijks overzichten van de Marinestaf/Marat+, 058, overzicht van de Marinestaf over november 1971, 058, inv.nr. 5, 34/12/71, nr. S.025556/08881/G en 057/400 Maandelijks, A. van der Moer aan A. van Es, september 1971.

²⁷⁴ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 200; Anselm van der Peet, ‘Back to the Future? Discussies bij defensienota’s en vlootplannen 1962-1970 als inspiratiebron voor hedendaags maritiem-strategisch debat over een toekomstbestendige KM’, *Marineblad* 133-2 (2023) 22-29.

²⁷⁵ Met het aantreden van het kabinet-Biesheuvel I in juli 1971 kwam een einde aan de krijgsmachtdeelgebonden staatssecretaris. Viceadmiraal b.d. Adri van Es, in de drie voorgaande kabinetten staatssecretaris voor marinezaken, was in het kabinet-Biesheuvel I en II staatssecretaris Personeel en Materieel. Het kabinet-Den Uyl kreeg op het Ministerie van Defensie ook nog een staatssecretaris (voor Personeelsbeleid) van KVP-huize: J.A. (Joep) Mommersteeg, die wegens gezondheidsproblemen binnen het jaar werd opgevolgd door zijn partijgenoot brigadegeneraal C.L.J. (Cees) van Lent.

²⁷⁶ Vanaf midden jaren zestig zette een gestage afname van de relatieve defensieuitgaven in. Het defensiebudget daalde van 5,0% van het BNP in 1962 tot 3,6% in 1973-1974. Zie: J.C.C. Voorhoeve, *Peace*,

Tijdens de totstandkoming van de nieuwe defensienota boog de Admiraliteitsraad zich onder meer over de vervanging van de Neptune-patrouillevliegtuigen. Vlagofficier Marine Luchtvaartdienst (VOMLD), schout-bij-nacht-vlieger Ruud Idzerda, wilde, gelet op het grote tekort aan langeafstandspatrouillevliegtuigen binnen de NAVO, de vervanging van de Neptunes met een jaar vervroegen.²⁷⁷ Gebeurde dat niet dan zou de vervanging “persé te laat” komen en werd de oceaantaak van de marine “lam gelegd”. Idzerda vond dat er ruimte kon worden gevonden door te schuiven in de helikopterfinanciering. Alle NAVO-studies wezen uit dat patrouillevliegtuigen “het enige effectieve bestrijdingsmiddel” tegen nucleaire onderzeeboten zouden zijn. Daar kwam bij dat het benodigde sensorenpakket voor de beoogde nieuwe marinehelikopters nog in ontwikkeling was. De helikopteraanschaf kon daarom worden uitgesteld, de vervanging van de Neptunes niet. Idzerda, gezaghebbend als VOMLD, kreeg in februari 1974 de rest van de Admiraliteitsraad aan zijn zijde.²⁷⁸ De man die als helikoptervlieger op de Sikorsky S-51 *Jezebel* roem had ge oogst met zijn reddingsvluchten tijdens de Watersnoodramp van 1953, had nu dus liever patrouillevliegtuigen dan helikopters. Op grond van genoemde pragmatische overwegingen was het voorstel van de VOMLD logisch en op dat moment niet onterecht. Maar patrouillevliegtuigen en helikopters waren complementaire wapensystemen; een vlootverband zonder boordheli’s zou niet in staat zijn de OB-taak effectief uit te voeren. Bovendien beschikte de Koninklijke Marine naast de verouderde Neptunes over een vloot van negen recent aangeschafte Breguet Atlantic-patrouillevliegtuigen, die op dat moment golden als redelijk moderne onderzeebootbestrijders.²⁷⁹ Evenals bij voorgaande gelegenheden moest de maritieme helikopter het echter afleggen tegen het maritieme patrouillevliegtuig. De lage helikopterprioriteit in het afwegingsproces van de marinetop had zich ondertussen ontwikkeld tot een min of meer constante.

De op 9 juli 1974 gepresenteerde defensienota was in meerdere opzichten een markant beleidsdocument.²⁸⁰ De totstandkoming van de nota was traag en verre van rimpelloos verlopen. Reden was de verdeeldheid tussen de politieke partijen waarop het kabinet steunde, verdeeldheid binnen de bewindsliedenploeg en verdeeldheid binnen de grootste regeringspartij, de sociaaldemocratische PvdA. Het meest progressieve kabinet van na de Tweede Wereldoorlog wilde ernst maken met bezuinigingen op Defensie, maar stuitte daarbij op felle tegenstand van de NAVO. De NAVO-consultaties over de voorlopige beleidsvoornemens resulteerden in een snoeihard oordeel van de bondgenoten, die vreesden voor een sneeuwbaaleffect bij andere West-Europese lidstaten. De NAVO wierp Nederland een gebrek aan bondgenootschappelijke solidariteit voor de voeten. De voorgestelde reductie van de bijdrage kon leiden tot afbreuk van de geloofwaardigheid van het strategisch NAVO-concept van de *Flexible Response*, dat een grotere rol toekende aan conventionele

Profits and Principles. A study of Dutch foreign policy (Den Haag 1979) 121 en Van der Wijngaart, *Bondgenootschap onder spanning*, 68.

²⁷⁷ Zowel de Lockheed Neptune als zijn beoogde opvolger, de Lockheed Orion, kon, in tegenstelling tot de Breguet Atlantic en maritieme helikopters, een tactische nucleaire taak uitvoeren: het afwerpen van B57-dieptebomben. De KM koesterde deze prestigieuze ASW-taak, die in het NAVO-operatiegebied verder alleen door de *US Navy* en de *Royal Navy* werd uitgevoerd.

²⁷⁸ NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 41, Notulen 663e vergadering Admiraliteitsraad, 12 februari 1974, 2.2. Opmerkingen n.a.v. notulen, ad punt 6 Voortgang Projektgroep Defensienota; Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 216.

²⁷⁹ Geldhof, *70 jaar Marineluchtvaartdienst*, 162-164, 209. De negen Breguet BR 1150 Atlantics (SP-13A) werden afgeleverd tussen juli 1969 en februari 1972; ze deden dienst tot eind december 1984.

²⁸⁰ HTK, Zitting 1973-1974 – 12994, Defensienota 1974, Nota nr. 2, Om de veiligheid van het bestaan. Defensiebeleid in de jaren 1974-1983.

strijdkrachten (zie paragraaf 3.2). Als reactie op alle kritiek draaide het kabinet enigermate bij, deed enkele concessies en de toezegging geen unilateraal beleid te gaan voeren. Het defensiebeleid onderging uiteindelijk geen fundamentele wijziging en de definitieve versie van de defensienota toonde de sporen van een moeizaam bereikt compromis.²⁸¹

Opmerkelijk was dat de in de jaren zestig uitgekristalliseerde samenstelling en structuur van de krijgsmacht goeddeels in tact bleven. De krijgsmachtdelen moesten weliswaar stevig bezuinigen op de personeelsexploitatie en veren laten waar het ging om de kwantitatieve omvang van hun materieelwensen, maar tegelijkertijd kregen zij dankzij een uitzonderlijke hoeveelheid investeringsplannen een helder toekomstperspectief. Van het afstoten van taken, laat staan van het opheffen van een heel krijgsmachtdeel was geen sprake. Tot een ingrijpende internationale herziening van de taakverdeling zou het voorlopig niet komen; niet in de laatste plaats omdat deze op achterdocht bij de bondgenoten stuitte. Een herverdeling van taken kon immers worden gebruikt om bezuinigingen op het nationale defensiebudget te realiseren. De door het kabinet nagestreefde taakspecialisatie belandde van lieverlee in de rubriek toekomstmuziek. Om toch enig perspectief te houden op een andere taakverdeling, hield het kabinet alle opties zoveel mogelijk open. Bijvoorbeeld door investeringen in materieel dat op een later tijdstip voor een taakverdeling in aanmerking zou kunnen komen, zoveel mogelijk naar het einde van de planperiode te schuiven. Dit resulteerde voor de Koninklijke Marine wel degelijk in een bijstelling van het door de marinetop beoogde materieelbeleid en bracht beweging in het op instigatie van VOMLD Idzerda geparkeerde helikopter dossier.

Half april 1974 deelde de chef Marinestaf in de Admiraliteitsraad mee dat in verband met de NAVO-consultaties alles met betrekking tot het vervangingsprogramma van de patrouillevliegtuigen en helikopters weer was teruggebracht “in de oude stand”. Dit betekende dat de vervroegde vervanging van de Neptunes van de baan was. Binnen door de minister gegeven richtlijnen moest de marine verder studeren op de vervangingsproblematiek en financiering. Schout-bij-nacht Idzerda concipieerde vervolgens voor de politieke leiding een nota waarin verschillende opties voor de vervanging en aanschaf van helikopters naar voren kwamen.²⁸² Omdat de politieke leiding de aanschaf van een nieuwe generatie patrouillevliegtuigen hoopte te kunnen betrekken in de bondgenootschappelijke discussie over taakspecialisatie, schoof zij de investeringen in deze vliegtuigen voor een deel door naar achteren; met de verwerving van een nieuwe helikopter kon daarentegen eerder worden begonnen. De marineleiding, die het zoals hierboven is geschetst graag anders had gezien, koos razendsnel eieren voor haar geld.

Voor de optimaal geachte samenstelling van de Koninklijke Marine zette de defensienota van 1974 in op vier escortegroepen: twee voor de oostelijke Atlantische Oceaan, een voor Het Kanaal en een voor de Noordzee. Deze escortegroepen bestonden in hoofdzaak uit een aantal fregatten. Verder moest de marine bestaan uit zes conventioneel voortgestuwde onderzeeboten,

²⁸¹ Jan Hoffenaar, “‘De baby is er!’ De Defensienota 1974 en het gevecht over de toekomst van de krijgsmacht’ in: Jan Hoffenaar, Jan van der Meulen en Rolf de Winter red., *Confrontatie en ontspanning. Maatschappij en krijgsmacht in de Koude Oorlog 1966-1989* (Den Haag 2004) 37-58.

²⁸² NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 41, Notulen 667e vergadering Admiraliteitsraad, 1 april 1974, 4.1 Vervanging helikopters; 668e vergadering Admiraliteitsraad, 8 april 1974, 2.4 Keuze helikopter; 669e vergadering Admiraliteitsraad, 16 april 1974, 3.1 Defensienota en 4 Helicoptervervanging; 670e vergadering Admiraliteitsraad, 22 april 1974, 4. Helicopter/LRMP bestand MLD.

mijnenbestrijdingsschepen, twee bevoorradingsschepen, drie hydrografische en oceanografische vaartuigen, het Korps Mariniers en een aantal kleinere eenheden. De Marine Luchtvaartdienst, ten slotte, zou 21 langeafstandspatrouillevliegtuigen en 36 helikopters voor de schepen en het walsquadron omvatten. In deze opzet was er in het maritieme domein geen sprake van enige vorm van taakspecialisatie: alle belangrijke marineonderdelen werden gecontinueerd, alle wapensystemen bleven voortbestaan.²⁸³ De omvang van de voorziene helikoptervloot betekende niets minder dan een verdubbeling van het medio 1974 daadwerkelijk beschikbare aantal marineheli's. In de periode tot 1983 moesten voor de fregatten en bevoorradingsschepen 24 nieuwe boordhelikopters worden aangeschaft en diende verder te worden gezorgd voor de vervanging van de verouderde AB-204's van het walsquadron.²⁸⁴

Volgens de defensienota zouden ultimo 1977 naast de in dienst zijnde 12 Wasp-helikopters 24 nieuwe helikopters zijn afgeleverd of besteld. Uiterlijk in 1983 moesten ook de vervangers van de Wasps zijn besteld. Om de helikopter- en overige materieelplannen van de marine uit te kunnen voeren waren forse uitgaven nodig. De nota presenteerde de investeringen in een financieringsoverzicht, waarin ze grofweg werden verdeeld over de lopende (1974-1978) en volgende kabinetsperiode (1979-1983). De bestedingen over de gehele periode toonden een balans tussen helikopters en patrouillevliegtuigen, de twee complementaire MLD-systemen die beide specifieke taken voor hun rekening moesten nemen bij de uitvoering van de primaire OB-taak. In de eerste periode was 196 miljoen gulden gereserveerd voor helikopters, in de tweede nog eens 103 miljoen. Voor de Neptune-vervanging was in de eerste periode 148 miljoen gulden gereserveerd, in de tweede ging er nog eens 169 miljoen naar investeringen voor de langeafstandspatrouillevliegtuigen.²⁸⁵ Het financieringsoverzicht maakte duidelijk dat veel uitgaven waren geprojecteerd in de jaren na de regeerperiode van het zittende kabinet, investeringen over het politieke graf. De geplande uitgaven maakten ook inzichtelijk dat was gestreefd naar een evenwicht tussen de twee voornaamste clusters waaruit de MLD was opgebouwd, met dien verstande dat in de regeerperiode van het kabinet-Den Uyl de bestedingen voor de verwerving van helikopters een steviger accent zouden krijgen dan die voor de Neptune-vervanging.

Voor het eerst in decennia werd de prioriteitstelling gewijzigd in het voordeel van de maritieme helikopter. De onder politiekambtelijke druk genomen materieelbesluiten doorbraken de koers die de KM op grond van haar taakopvatting voorstond. Een onwrikbaar ogende interne taakopvatting bleek onder politieke druk wel degelijk aangepast te kunnen worden. De wens van het kabinet ernst te maken met taakspecialisatie, mogelijk ten koste van het aandeel patrouillevliegtuigen, lag hieraan ten grondslag. De helikopterinvesteringen die voor de eerste planperiode waren gereserveerd, zouden ook daadwerkelijk worden aangewend om nieuwe helikopters te bestellen. Was hier sprake van een trendbreuk of werden de beleidsvoornemens opnieuw ingehaald door de realiteit?

²⁸³ De taak van de laatste kruiser, Hr.Ms. *De Zeven Provinciën*, die in 1976 uit de vaart werd genomen, zou worden overgenomen door twee geleidewapenfregatten en een voor commandovoering en luchtverdediging aangepast standaardfregat.

²⁸⁴ *Om de veiligheid van het bestaan*, 32-33. De AB-204's werden tussen 1975 en 1978 geleidelijk buiten dienst gesteld. Gedurende hun zestienjarig dienstverband maakten de AB-204's gezamenlijk 24.697 vlieguren vol.

²⁸⁵ *Idem*, 62-63.

Westland Lynx: standaardhelikopter in drie versies

De selectie van een standaardhelikopter die de S-58's, AB-204's en op termijn de Wasps zou moeten vervangen was al ruim voor de verschijning van de defensienota van 1974 in gang gezet. Eind jaren zestig had de KM een onderzoek laten uitvoeren, waaruit bleek dat vervanging van haar gevarieerde helikoptervloot door standaardisatie op één type helikopter mogelijk was. Dit zou betekenen dat de marine voor het eerst te maken kreeg met een vliegtuigopbouwprogramma; tot dan toe waren kant en klare helikopters, al dan niet voorzien van een complete outillage, verworven. Nu waren, afhankelijk van de verschillende taken van de heli's, verschillende uitrustingen nodig voor de wal- en boordhelikopters. Een probleem daarbij was dat zowel in de helikopterbouw als voor de uitrusting belangrijke ontwikkelingen gaande waren, waarop niet kon worden gewacht vanwege het tijdstip waarop de helikopters beschikbaar moesten zijn.²⁸⁶

Een aantal van deze heli's zou zijn bestemd voor een serie nog te bouwen standaardfregatten, de Kortenaer-klasse, die vanaf eind jaren zeventig in dienst moest worden genomen. Staatssecretaris Stemerdinks ambtsvoorganger Van Es had aangegeven vast te houden aan standaardisatie op één helikoptertype, vandaar de standaardhelikopter. Een Projectgroep Evaluatie Standaardhelikopter ging daarom vanaf juli 1973 op zoek naar een schaaap met vijf poten, dat niet alleen zou voldoen als onderzeebootbestrijder vanaf schepen, maar ook kon worden benut voor walopleidingen, transporttaken en zelfstandig uitgevoerde reddingsacties overdag en 's nachts.²⁸⁷ Na een inventarisatie spitste de keuze zich toe op een Amerikaanse en een Britse helikopter. Door het *Light Airborne Multi-Purpose System (LAMPS)*, een programma van de *US Navy* gericht op de ontwikkeling van onderzeebootbestrijdingshelikopters, kwam de Kaman SH-2F Seasprite in beeld. De *Royal Navy*, die ook op zoek was naar een opvolger voor de Wasp, bracht de Westland WG-13 Lynx op het netvlies.²⁸⁸ Geschikte OB-apparatuur, omvattende de sensor-, wapen- en communicatiesystemen, het zogenaamde sewaco-pakket, was voor beide kandidaten echter nog niet voorhanden.²⁸⁹

Omdat de Kaman-helikopter te duur bleek, adviseerde VOMLD Idzerda aan de Admiraliteitsraad te kiezen voor de Lynx "in de utility versie".²⁹⁰ Dit type kon, zonder OB-apparatuur, de verouderde

²⁸⁶ Kamerstuk 19897, nr. 2, Lynx-helikopters Koninklijke Marine, 5;

<https://www.orbat85.nl/documents/HTK/1986-1987-Lynx-helikopters.pdf> (geraadpleegd 24 januari 2023).

²⁸⁷ NL-HaNA, Defensie/Marinestaf 1948-1984, 2.13.114, inv.nr. 7904, Nota's inzake het verzamelen van technische informatie ter voorbereiding van de aankoop van Westland WG-13 Lynxhelikopters 1972-1974; Geldhof, *70 jaar Marineluchtvaartdienst*, 157-161, 209-210; Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 211; Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 315, 317. De projectgroep bracht in het voorjaar van 1974 haar eindrapport uit.

²⁸⁸ Met de Gazelle en Puma was de Lynx een van de drie samen met Frankrijk ontwikkelde helikopters. De Lynx werd ontworpen voor zowel martieme operaties als operaties boven land.

²⁸⁹ De langdurige discussie en verwerving van deze apparatuur komt in een volgend hoofdstuk aan de orde.

²⁹⁰ Naast de prijsstelling en de dure onderhoudskosten van de Kaman, was de levering van *alle* toestellen voorzien in 1978, een moment waarop de KM nog niet haar hele heli-vloot wilde vervangen. Dat zou niet alleen voor een opslagprobleem zorgen, maar bovendien een te groot beslag op de begrotingsgelden voor dat jaar hebben gelegd. Bovendien was onzeker of het Amerikaans Congres de aanschaf van de Kaman voor de eigen *US Navy* zou goedkeuren (Zie: Kamerstuk 19897, nr. 2, Lynx-helikopters Koninklijke Marine, 5). Voorts moet ook de intensieve samenwerking op organisatorisch en materieel gebied van de KM met de *Royal Navy* de keuze ten faveure van de Lynx hebben beïnvloed. Naast een afgeketste samenwerking om samen een fregat te ontwikkelen, bestonden er behalve de *UK/NL Amphibious Force* samenwerkingverbanden op het gebied van *Fleet Operational Sea Training (FOST)* en de onderzeedienst (Faslane Naval Base). Zie: Van der Peet, *Out-of-Area*, 140-144, 147-160.

AB-204's vervangen. Het ging hier om een lichtere walversie van de Lynx met twee kleine Rolls-Royce Gem-motoren. De verwerving van de zwaardere, nog in ontwikkeling zijnde ASW-versie van de Lynx met een groter motorvermogen, die de marine op het oog had als toekomstige boordhelikopter, was nog niet aan de orde.²⁹¹ Op grond van de lagere prijs en de relatief snelle beschikbaarheid viel het besluit zes Lynx-toestellen van het type Mk. 25 UH-14A (Lynx A) te bestellen. Dat deze Lynx-versie niet toereikend was om later het voorziene sewaco-pakket te kunnen dragen werd voor lief genomen. Op een later tijdstip konden dan Lynx-types worden verworven met een hogere *payload*, waarin binnen de veiligheidslimieten van de helikopter meer nuttig gewicht in de vorm van missieapparatuur en bewapening kon worden meegevoerd. Dat werden uiteindelijk de Mk. 27 SH-14B (Lynx B) en Mk. 81 SH-14C (Lynx C).²⁹² Analooq aan wat bij de aanschaf van eerdere marinehelikopters geschiedde, was de besluitvorming rond de verwerving van de standaardhelikopter te karakteriseren als een vorm van rompenpolitiek waarop de Koninklijke Marine patent bleek te hebben: een snelle aanschaf van zoveel mogelijk kale standaardhelikopters van een beschikbaar Lynx-type kreeg de voorkeur boven een wat latere aanschaf van een verder ontwikkeld type, dat wel kon worden uitgerust met het vereiste sewaco-pakket.²⁹³ Dat nam niet weg dat nog voor de aflossing van het kabinet-Den Uyl het tot op dat moment in marinekringen ongekend grote aantal van 24 nieuwe Lynx-toestellen zou worden besteld.

De selectie van de Westland Lynx als standaardhelikopter voor de Koninklijke Marine betekende niet dat het gehele helikopterinvesteringsprogramma in de daaropvolgende jaren zou worden uitgevoerd. De gevolgen van de oliecrisis, in combinatie met een loon-prijsspiraal en een uitdijende verzorgingsstaat, veroorzaakten de tot dan toe grootste economische schok sinds de Tweede Wereldoorlog. Een structureel geringere economische groei noopte het kabinet-Den Uyl in 1975 tot verdere bezuinigingen op de defensiebegroting. Binnen de marine kwamen deze vooral ten laste van de Neptune-vervanging, die moest worden uitgesteld. Om na te gaan of er een alternatief was voor deze kostbare investering, liet staatssecretaris van Defensie Stermerdink onderzoeken of de aanschaf van helikoptercarriers met bijbehorende zwaardere helikopters eventueel uitkomst kon bieden. Kon hier wellicht op een financieel haalbare wijze een serieuze stap worden gezet in taakspecialisatie bij de Koninklijke Marine? In september 1975 schoot chef Marinestaf viceadmiraal Bert Veldkamp dit alternatief snel af. Hij liet Stermerdink weten dat patrouillevliegtuigen goedkoper waren, dat ze door hun grotere actieradius en langere vliegduur meer mogelijkheden hadden en dat zij de vloot een grotere gevechtskracht bezorgden. De kosten die gemoeid waren met de aanschaf van drie

²⁹¹ NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 41, Notulen 669e vergadering Admiraliteitsraad, 16 april 1974, 4 Helicoptervervanging en 677e vergadering Admiraliteitsraad, 17 juni 1974, 2.2 Vervanging Augusta [sic] Bell helikopters.

²⁹² De later aangeschafte boordversie van de Lynx, de SH-14B (Lynx B), had sterkere motoren, een versterkt onderstel en een *payload*, die 325 kilo hoger lag dan die van de UH-14A. In december 1974 gaf staatssecretaris Stermerdink toestemming om twee SH-14B's aan te schaffen, in 1975 kwamen daar nog eens acht stuks van dit type bij. In 1977 volgde de laatste Lynx-bestelling: acht stuks van het type SH-14C, evenals de SH-14B, een boordhelikopter. Tussen mei 1977 en april 1981 werden de drie Lynx-types afgeleverd op marinevliegveld De Kooy.

²⁹³ NIMH, Notulen Koninklijke Marine, 069, inv.nr. 41, Notulen 690e vergadering Admiraliteitsraad, 24 september 1974, 8. Projectgroep infasering WG-13; Notulen 692e vergadering Admiraliteitsraad, 8 oktober 1974, 5. Standaard-helikopter (WG-13); Notulen 698e vergadering Admiraliteitsraad, 19 november 1974, 6. Standaard helikopter; Notulen 700e vergadering Admiraliteitsraad, 10 december 1974, 3.4. Standaard helikopter (10.500 versie); Notulen 712e vergadering Admiraliteitsraad, 25 maart 1975, 6. LYNX-helikopter: Wapensysteem; inv.nr. 42, Notulen 748e vergadering Admiraliteitsraad, 17 februari 1976, 7. Sensor, wapensysteem boordhelikopter type LYNX.

helikoptercarriers, inclusief dertig Sea King-helikopters, lagen behoorlijk hoger dan de vervanging van het totale aantal maritieme patrouillevliegtuigen. Naast het kostenaspect voerde de marineleiding een operationele argumentatie aan; de zeker ook aan te voeren operationele voordelen van de duurdere helikoptercarriers bleven echter onvermeld.²⁹⁴

Zoals hiervoor vermeld, was medio jaren zestig aanschaf van een of meer helikoptercarriers al eens de revue gepasseerd, destijds als alternatieve ASW-optie voor de verwerving van nucleair aangedreven onderzeeboten. Ook bij die eerdere gelegenheid bleek het helikopteralternatief op grond van financiële overwegingen niet haalbaar en verdween het in de spreekwoordelijke la.²⁹⁵ In die zin toonden de jaren zeventig eerder een vorm van continuïteit dan een echte trendbreuk.

Zonder serieuze alternatieve beleidsopties restte Stemerink niets anders dan de Neptune-vervanging verder te temporeren. Het kabinet-Den Uyl schortte de besluitvorming over nieuwe patrouillevliegtuigen steeds op en legde deze uiteindelijk in handen van een volgend kabinet. Het kabinet-Van Agt I (1977-1981) nam in december 1978 het besluit de Neptunes te vervangen door dertien Lockheed P-3C Orions; nog diezelfde maand tekende de marineattaché in Washington het Orion-contract.²⁹⁶ Tussen juli 1982 en eind 1984 landden de dertien P-3C's druppelsgewijs op Valkenburg. De Koninklijke Marine verwierf daarmee, ondanks de vertraging, een splinternieuwe vloot patrouillevliegtuigen die een aandeel ging leveren aan de uitvoering van de onderzeebootbestrijdingstaak.²⁹⁷ Het was meteen ook de laatste maal dat de KM een serie maritieme patrouillevliegtuigen in haar arsenaal zou opnemen. De marine won decennia achtereen telkens een slag om nieuwe patrouillevliegtuigen, maar de oorlog werd uiteindelijk verloren. Enkele jaren na de eeuwwisseling viel het doek: de kort daarvoor gemoderniseerde Orions werden afgestoten en hun thuisbasis Valkenburg gesloten.²⁹⁸ De maritieme helikopters zouden het lot van de patrouillevliegtuigen niet delen, hun geschiedenis nam een geheel andere wending, zoals nog zal blijken.

3.2. Groep Lichte Vliegtuigen. Op de plaats... rust!

In de jaren zestig verving de NAVO haar strategie van *Massive Retaliation* voor die van de *Flexible Response*.²⁹⁹ In een strategische context waarbij de Verenigde Staten en de Sovjet-Unie elkaar

²⁹⁴ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 221-222, 348 noot 165; op citaat: SIB, Marstaf, 12806, CMS [aan Stasdefmat], doordruk VCVCS, 18/09/75, nr. S. 130/768.

²⁹⁵ Zie paragraaf 3.1.3. Ook na de eeuwwisseling kwam de verwerving van een helikoptercarrier weer op de agenda. In oktober 2003 verzocht een aangenomen Tweede Kamermotie de defensiebewindslieden de vervanging van het bevoorradingschip Hr.Ms. *Zuiderkruis* door een helikoptercarrier te bestuderen. Zie: Gijs Rommelse, *'Follow me'. De M-fregatten van de Karel Doorman-klasse* (Franeker 2008) 78-79; HTK, 29200 X nr. 32, motie 22 oktober 2003 en nr. 14, overleg met de Vaste Kamercommissie voor Defensie, 30 oktober 2003, 8.

²⁹⁶ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 235-237.

²⁹⁷ Karlijn Hopman-Calis, 'Militair-maritieme inlichtingensamenwerking tussen Nederland en de Verenigde Staten', *Marineblad* (augustus 2021) 21-26; https://www.kvmo.nl/images/Marineblad/2021/Hopman_Marineblad_aug_2021.pdf (geraadpleegd 20 januari 2023).

²⁹⁸ Zie paragraaf 6.3.1.

²⁹⁹ De strategie van *Massive Retaliation* of massale vergelding werd in 1957 door de NAVO aanvaard en had als doel door vooral nucleaire afschrikking een oorlog te voorkomen. De strategie kenmerkte zich door de

wederzijds met hun nucleaire capaciteiten konden vernietigen, was het niet langer geloofwaardig bij elke vorm van agressie te dreigen met een massale inzet van kernwapens. De nieuwe NAVO-strategie kwam erop neer dat elke vorm van agressie, met uitzondering van een massale nucleaire aanval, zou worden beantwoord met een directe verdediging met als doel indamming van de agressie en herstel van de integriteit van het NAVO-territoir. Dat diende te gebeuren op een zo laag mogelijk geweldsniveau.³⁰⁰ Een consequentie van de nieuwe strategie was dat conventionele wapensystemen aan belang wonnen. Om de zogeheten atoomdrempel te verhogen moest conventionele oorlogvoering immers langer kunnen worden gecontinueerd. In de jaren zeventig werden doctrinaire en tactische concepten ontwikkeld die de nieuwe strategie koppelde aan een voorwaartse verdediging. Hierbij kwam het accent te liggen op agressief en offensief optreden met vuurkracht en beweeglijkheid als belangrijke parameters. In deze context zou de rol van helikopters belangrijker worden; zo kenden de Amerikanen in hun *Active Defense*-doctrine uit 1976, die was toegesneden op oorlogvoering in Centraal-Europa, een belangrijke rol toe aan antitankhelikopters.³⁰¹

De GPLV ontleende als hybride organisatie haar bestaansrecht aan helikopterbehoeften van de Koninklijke Landmacht en aan de vliegtechnische expertise en personele inbreng van de Koninklijke Luchtmacht. Ook deze krijgsmachtdelen formuleerden verschillende beleidsvoornemens over helikopters, die vervolgens niet werden uitgevoerd. Terwijl de landmacht vooral inzette op vervolmaking van haar gemechaniseerde en gemotoriseerde grondgebonden pantserbestrijding, richtte de luchtmacht zich primair op de tijdige vernieuwing van haar vloot jachtvliegtuigen en de opbouw van geleidewapeneenheden die in de Bondsrepubliek een taak in de bondgenootschappelijke luchtverdediging vervulden. In vergelijking met de vier door de Koninklijke Marine verworven helikoptertypes beperkten land- en luchtmacht zich in de periode 1960-1980 tot de aanschaf van twee types lichte, onbewapende verkenningshelikopters. Qua diversiteit weliswaar een schralere oogst, maar in totaal telde deze helikoptervloot het respectabele aantal van 107 toestellen en was daarmee in omvang aanzienlijk forser dan de maritieme heli-vloot. In het helikopterdomain tonen de ontwikkelingen bij de Koninklijke Landmacht en de Koninklijke Luchtmacht enkele markante parallellen met de gang van zaken bij de zeemacht.

3.2.1 Vervagende perspectieven

In de optiek van de Koninklijke Luchtmacht vervulde de helikopter voor de uitvoering van de eigen operationele taken net als bij de landmacht een afgeleide rol. De inzet van heli's voor het redden van te water geraakte en in vijandelijk gebied neergekomen vliegers achtte de luchtmachtleiding van belang voor het moreel en voortzettingsvermogen van de luchtstrijdkrachten, ook in vreedstijd. In het vorige hoofdstuk is reeds ingegaan op het initiatief van de chef Luchtmachtstaf, die zich vanaf medio 1958 inspande om een SAR/TAR-eenheid met eigen luchtmachtreddingshelikopters tot stand te brengen (zie paragraaf 2.3.2). De keuze viel op de Sud Aviation SE 3130 Alouette II, een heli van

vastbeslotenheid elke aanval met alle middelen te vergelden; ook na een vijandelijk kernwapenoffensief moest de NAVO met haar *second strike capability* in staat zijn een vernietigend tegenoffensief in te zetten. In 1967 werd deze strategie vervangen door die van de *Flexible Response*.

³⁰⁰ Indien het indammen van de agressie met conventionele middelen mislukte kon de NAVO overgaan tot bewuste escalatie, bijvoorbeeld door het inzetten van tactische kernwapens.

³⁰¹ Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 226, 354. De doctrinaire ontwikkelingen komen uitvoeriger aan de orde in hoofdstuk 4, zie paragraaf 4.1.

een nieuwe generatie die werd aangedreven door een gasturbinemotor. Ten opzichte van de conventionele zuigermotor was de gasturbinemotor in vele opzichten een belangwekkende en fundamentele technologische innovatie, die de inzetbaarheid en slagkracht van militaire helikopters aanzienlijk verhoogde. De turbinemotor leverde meer vermogen bij hetzelfde motorgewicht, was minder storingsgevoelig en kon in een zeer kort tijdsbestek reageren op grote vermogensveranderingen, een absolute vereiste bij allerlei uiteenlopende helikopteroperaties. Bij veel krijgsmachten was de turbinemotor eind jaren vijftig begonnen aan een snelle opmars, wat gepaard ging met uitfasering van de verouderde generaties hefschroefvliegtuigen.

Het initiatief van chef Luchtmachtstaf Schaper leidde tot een snel resultaat. Nog voor eind 1958 was de aanschaf van zes Alouettes II in kannen en kruiken. Eind maart 1959 vlogen de eerste twee toestellen vanaf Le Bourget in tweeënhalf uur naar hun thuisbasis Ypenburg, de overige Alouettes arriveerden in mei. Met de komst van deze Franse straalhelikopters ging de Koninklijke Luchtmacht niet alleen als laatste van de drie krijgsmachtdelen beschikken over eigen helikopters, zij was meteen ook het eerste krijgsmachtdeel dat ervaring kon opdoen met de nieuwe generatie door gasturbinemotoren aangedreven heli's. De eerste Alouettes II waren bij aflevering nog niet uitgerust met elektronische apparatuur en bij een van de toestellen ontbrak de lierinstallatie. De hijslier werd nageleverd en de luchtmacht tekende zelf voor de inbouw van de zend- en ontvangstapparatuur. Wonderbaarlijk, en uniek voor de in Europa afgeleverde Alouettes II, was het ontbreken van een verwarmingssysteem. De aankoopcommissie had aangegeven dat de helikopters niet onder "Arctische omstandigheden" zouden opereren en daartoe geen speciale voorzieningen nodig hadden. Dat er vervolgens helemaal geen verwarming in de Alouettes werd aangebracht was vermoedelijk te wijten aan taalproblemen. Latere pogingen om de toestellen alsnog van verwarming te voorzien, strandden op de hoge kosten: 4000 gulden per stuk.³⁰²

Met de komst van de Alouette II werd de luchtmacht een onderdeel rijker: de SAR/TAR-vlucht, voorlopig ondergebracht bij 298 Squadron van de GPLV, werd eind april 1959 operationeel verklaard en was in personele zin, de commandant uitgezonderd, geheel samengesteld uit onderofficieren.³⁰³ De Koninklijke Luchtmacht gaf met de totstandkoming van de SAR/TAR-vlucht concrete invulling aan een ondersteunende taak. De vlucht reddingshelikopters stond primair ten dienste van het hoofdwapensysteem van de luchtmacht, het jachtvliegtuig. Daarnaast verzorgden deze toestellen vip-vluchten en luchtfotografie. De Alouette II-helikopter vervulde een nichecapaciteit en bij deze beperkte taakopvatting pasten bescheiden personele en materiële investeringen. In de onverwarmde Alouette II ondervond de koukleumende bemanning dit soms aan den lijve.³⁰⁴

Overigens realiseerden de land- en luchtmacht tussen 1960 en 1980, in tegenstelling tot veel bondgenoten, geen substantiële uitbreiding van het takenpakket voor de helikopters. Welke verklaringen kunnen hiervoor worden gegeven? In de jaren zestig belandden enkele helikoptergerelateerde landmachtambities in de opeenvolgende defensienota's, zij het in uiterst

³⁰² Schram, *Boven de Wadden*, 17.

³⁰³ Op 1 september 1961 ging de SAR/TAR-vlucht, inmiddels uitgerust met acht Alouettes II, verder als zelfstandige eenheid; in 1968 verhuisde het onderdeel van Vliegbasis Ypenburg naar Soesterberg, waar het werd omgedoopt tot SAR\Foto-vlucht.

³⁰⁴ Bertus de Bont, *Van Breda naar Biak. De belevenissen van Daan Duval bij de Koninklijke Luchtmacht in de jaren '50 en '60* (Den Haag 2004) 71. De Bont schreef dat de Alouette II-vliegers ondanks extra kleding en bontlaarzen "ontzettend veel kou lijdten in dat tochtige ding!".

bescheiden passages. De defensienota van 1960 bepleitte voor de landmacht de aanschaf van zware helikopters voor gewonden- en goederenvervoer.³⁰⁵ Vier jaar later repte de volgende defensienota over de gedeeltelijke aanvulling en vervanging van de verouderde Hillers door modernere verkenningshelikopters. Het gemechaniseerde en gemotoriseerde optreden van de landstrijdkrachten vereiste dat de aanschaffing van lichte helikopters zou worden voortgezet, zodat in 1966 geheel in de behoefte zou zijn voorzien.³⁰⁶ In de memorie van antwoord op de *Defensienota 1964* gaf minister De Jong verder aan dat buitenlandse onderzoeken en proefnemingen om tanks vanuit helikopters te bestrijden “met aandacht” werden gevolgd.³⁰⁷

Bij de materieelplannen voor de landmacht in de *Nota inzake het NAVO- en defensiebeleid 1968* kreeg de vervanging van tanks door een nieuwe generatie tanks, zowel op de kortere als lange termijn, de hoogste prioriteit. Hoewel antitankhelikopters in de materieelplannen op lange termijn niet expliciet stonden genoemd, onderkende de nota het belang van dergelijke wapenplatforms: “Draadgeleide raketten hebben zich (...) geschikt getoond als *pantserbestrijdingswapen* uit helikopters, een wapen waaraan een operationele commandant grote behoefte heeft om in het moderne beweeglijke gevecht snel zwaartepunten te kunnen leggen in de pantserbestrijding, vooral op grote afstanden.”³⁰⁸

De defensienota's van 1964 en 1968 onderkenden dus wel het belang van de helikopter als pantserbestrijdingswapen, maar formuleerden nog geen concrete beleidsvoornemens op dit vlak. Dat was op zich niet verwonderlijk; pantserbestrijding door helikopters bevond zich in die jaren namelijk nog in de kinderschoenen. Dat de ambities in dit stadium tamelijk vaag bleven en naar de lange termijn werden verschoven was mede door de afhankelijkheid van buitenlandse ontwikkelingen en innovaties verklaarbaar. Medio jaren zeventig, nadat de Amerikaanse Bell AH-1 Cobra in Vietnam een solide reputatie als *attack helicopter* had gevestigd, werden de beleidsvoornemens concreter. De defensienota van het kabinet-Den Uyl achtte op het legerkorpsniveau een pantserbestrijdingsreserve noodzakelijk. Daarvoor was “een beperkt aantal pantserbestrijdingshelikopters” in de plannen opgenomen. Het tijdstip van invoering was voorzien op middellange termijn en bleef ook nu afhankelijk van buitenlandse innovatieve ontwikkelingen. Parallel aan de invoering van pantserbestrijdingshelikopters moesten de technisch verouderde Piper

³⁰⁵ HTK, Nota inzake de defensie-inspanning in de jaren 1961 tot en met 1963, Nota Nr. 2, Zitting 1959-1960, 5951, 5 en 6, (zie: repository.overheid.nl/frbr/sgd/19591960/0000265324/1/pdf/SGD_19591960_0000785.pdf (geraadpleegd 22 juni 2020)). Opmerkelijk is dat in de luchtmachtpassages geen gewag wordt gemaakt van gewonden- en goederentransport door helikopters. De luchtmachttaak beperkte zich in de nota vooralsnog tot een beperktere taakstelling, namelijk het “voorzien in de behoefte van het leger aan lichte vliegtuigen en helikopters voor artilleriewaarneming en communicatie”.

³⁰⁶ HTK, Defensienota 1964, Zitting 1963-1964 – 7677, Defensienota, 24 juni 1964, B. Koninklijke Landmacht, De plannen op korte termijn, 18, 20, 28. De luchtmachtpassage over helikopters is analoog aan die van de landmacht: “De groep lichte vliegtuigen waarmee in de behoefte van de Koninklijke landmacht aan lichte vliegtuigen en helikopters voor verkenningdoeleinden, vuurleiding en communicatie wordt voorzien is thans uitgerust met Super Piper Cups, Hiller-helikopters en Beavervliegtuigen. De vervanging van de Hiller-helikopters door de Franse Alouette III zal in deze kabinetsperiode worden voltooid.”

³⁰⁷ HTK, Zitting 1964-1965 - 7800, 7677 Rijksbegroting voor het dienstjaar 1965 Hoofdstuk X – Defensie, Defensienota memorie van antwoord (Ingezonden bij brief van 16 november 1964) Nr. 8, 8 en 15. In de luchtmachtpassages van deze memorie stelt De Jong dat voor “doelopsporing in de z.g. gevechtzone” ook eenheden van de Groep Lichte Vliegtuigen zouden worden ingezet.

³⁰⁸ HTK, Zitting 1967-1968 – 9635, Nota inzake het NAVO- en het defensiebeleid 1968, 20 juni 1968, 66, 67. In de luchtmachtpassages van deze defensienota komt de bewapende of antitankhelikopter niet ter sprake.

Cubs worden vervangen door lichte verkenningshelikopters. Investerings voor de aanschaf van de beide helikoptertypes, bij elkaar geraamd op 86 miljoen gulden, plande de defensienota in de lopende kabinetsperiode (1974-1978). In de daarop volgende periode (1979-1983) voorzag de nota een ruim driemaal zo grote besteding van 261 miljoen gulden om daarmee niet alleen de in dienst zijnde technisch verouderde verkenningshelikopters te vervangen maar tevens middelzware transporthelikopters te verwerven.³⁰⁹ Voor de Koninklijke Landmacht waren de beleidsvoornemens in het helikopterdomain, inclusief de daarvoor gereserveerde financiële middelen, niet eerder zo concreet in een defensienota verwoord. Aanschaf van lichte verkenningshelikopters, aanschaf van een beperkt aantal pantserbestrijdingshelikopters, vervanging van de technisch verouderde heli's en verwerving van middelzware transporthelikopters, het stond allemaal zwart-op-wit in de defensienota van 1974.

Hoewel het kabinet-Den Uyl voor wat betreft de helikopterinvesteringen ten behoeve van de landmacht tot op zekere hoogte de daad bij het woord zou voegen (zie paragraaf 3.2.2), bleef er in het helikopterdomain een grote discrepantie bestaan tussen de meeste beleidsvoornemens en de grillige praktijk. Het te verwerven aantal pantserbestrijdingshelikopters werd in 1977 nog geconcretiseerd tot 24 stuks, die rond 1980 in één squadron moesten worden ondergebracht.³¹⁰ Dat zou echter niet gebeuren; de prioriteit werd opnieuw ondubbelzinnig gelegd bij de vertrouwde en beschikbare grondgebonden wapensystemen. Het leeuwendeel van de helikopterinvesteringen was gepland in de volgende regeerperiode en het opvolgende kabinet-Van Agt I zou dat niet doen.³¹¹ De invoering van pantserbestrijdingshelikopters werd “wegens financiële krapte” op de lange baan geschoven. Evenals de helikopter ondergingen grondgebonden wapensystemen door technologische innovaties verbeteringen, die ze niet alleen complexer maar ook steeds duurder maakten. Deze ontwikkeling droeg bij aan het uitstellen of over langere termijn uitsmeren van investeringen. Dit gold vooral de uitgaven voor wapensystemen die binnen het desbetreffende krijgsmachtdeel niet de hoogste prioriteit kregen toegekend. De onbekendheid in landmachtgelederen met de nog volop in ontwikkeling zijnde antitankhelikopter en de gehechtheid aan wapensystemen waarvoor de operationele expertise wel in huis was, verhinderden een snelle entree van pantserbestrijdingshelikopters. De beperkte taakopvatting van de KL, die voor een groot deel was ingegeven door een gebrek aan *intellectual mastery* van het helikopterwapen, leidde tot een vertrouwde prioritering, die naadloos bleek aan te sluiten bij de politiek opportune koers die het kabinet-Van Agt wilde varen.³¹²

Minister van Defensie P.B.R. (Pieter) de Geus (CDA) gaf in zijn memorie van toelichting op de defensiebegroting voor 1981 aan dat er voorlopig aan de voltooiing van grondgebonden pantserbestrijdingssystemen “een hogere prioriteit” zou worden gegeven. De Geus besloot de resultaten van een eind 1979 begonnen NAVO-onderzoek naar het voor de verschillende

³⁰⁹ HTK, Zitting 1973-1974 – 12994, Defensienota 1974, Nota nr. 2, Om de veiligheid van het bestaan. Defensiebeleid in de jaren 1974-1983, 64, 65.

³¹⁰ Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de Blik naar het Oosten*, 352, 493 noot 265. Op citaat: Netherlands Reply to DPQ (77), Memo I-7.- SSA.KL-Staf, Archief CLAS/BLS.

³¹¹ Na het kabinet-Den Uyl pleegden de opeenvolgende kabinetten-Van Agt I, II en III en de kabinetten-Lubbers I en II geen omvangrijke investeringen in het helikopterdomain van de land- en luchtmacht.

³¹² Naast de genoemde factoren was de positie van de landmachtleiding volgens generaal-majoor-vlieger b.d. Ten Haaf, die decennialang functies vervulde in het helikopterdomain, te verklaren uit de vrees voor “budgettaire verdringing” van vertrouwde wapensystemen en gebrek aan doctrine-ontwikkeling en visie. Schriftelijke informatie generaal-majoor b.d. T.H.W. ten Haaf, 20 december 2022.

legerkorpsen benodigde aantal antitankhelikopters af te wachten. De afronding van deze studie werd niet voor eind 1981 verwacht.³¹³ Andermaal kreeg een helikopter dossier een lagere prioriteit toegekend en schoof een bewindspersoon een verwervingstraject door naar een volgende kabinetsperiode. Dertig jaar lang zou niet alleen de komst van pantserbestrijdingshelikopters keer op keer worden opgeschort; de transporthelikopters die de land- en luchtmacht in het vizier hadden, ondergingen eenzelfde lot.

Calmeyers keuze: wikken en wegen

In de luchtmachtgerelateerde passages van de opeenvolgende defensienota's speelde de helikopter een ondergeschikte rol. Dit betekende echter niet dat de helikopterproblematiek bij de luchtmacht werd veronachtzaamd. Land- en luchtmacht waren voor de GPLV gezamenlijk verantwoordelijk voor het formuleren van een gedegen behoeftestelling, alsmede voor het selectie- en verwervingsproces. Hierbij volgde de luchtmacht de landmacht en niet andersom. De technische expertise bij de luchtmacht woog echter zwaar. Helikoptervraagstukken belandden dan ook geregeld op de agenda van de Luchtmachtraad en op belangrijke beslismomenten vergaderden de Leger- en Luchtmachtraad gezamenlijk over een voorliggende helikopter kwestie.

Een dergelijke gezamenlijke vergadering vond plaats op 16 augustus 1962 onder leiding van staatssecretaris van Defensie Calmeyer. Bij beide krijgsmachtdelen bestond overeenstemming over de noodzaak tot verwerving van zowel lichte helikopters ter vervanging van de Hillers als "middelbare helikopters" voor transport van troepen, goederen en gewonden. Land- en luchtmacht zetten in op 45 lichte en 24 middelbare helikopters. Over de aan te schaffen lichte helikopters was al veel duidelijk: de keuze was bepaald op de Sud Aviation Alouette III, een Franse heli met een relatief lage stuks prijs van een half miljoen gulden, wat voor 45 toestellen neerkwam op een investeringsbudget van 22,5 miljoen. Rond de verwerving van de zwaardere helikopters bestonden meer onzekerheden. Er waren twee geschikte Amerikaanse kandidaten in beeld: de Sikorsky S-61, in de militaire variant de UH-3 Sea King, en de Boeing Vertol 107, waaruit de CH-46 Sea Knight zou worden ontwikkeld. De aanschaf van zulke transporthelikopters vergde veel forsere uitgaven; er was ongeveer 105 miljoen gulden mee gemoeid. De luchtmacht kon nog geen definitief advies verstrekken, al neigde zij gezien de urgentie naar een keuze voor de Vertol omdat over dat type al meer bekend was. Over de specificaties en capaciteiten van de S-61, waarvan de *US Navy* in 1961 een militaire versie in dienst had genomen, was bij de Nederlandse luchtmachtspecialisten nog weinig bekend.³¹⁴

Chef Generale Staf luitenant-generaal A.V. (San) van den Wall Bake hamerde op de urgentie van de aanschaf. De landmacht had de transporthelikopters spoedig nodig "voor de mobiliteit en in verband met de lange verbindinglijnen". Hij prefereerde de Vertol 107, omdat Nederland al enige malen "minder aangename ervaring" had opgedaan met bestellingen van projecten die "slechts op papier" bestonden. De chef Generale Staf wilde de aanschaf van de Alouettes III en transporthelikopters

³¹³ HTK, Zitting 1980-1981, 16400, hoofdstuk X Departement van Defensie, Nr. 2, Rijksbegroting voor het jaar 1981, Memorie van toelichting, 27, 59.

³¹⁴ SIB, Archief Luchtmachtraad, Films 1949-1975, Verslag nr. 10/62 van de vergadering van de gecombineerde Luchtmacht-/Legerraad, gehouden op donderdag 16 augustus 1962 en van de vergadering van de Luchtmachtraad, gehouden op dinsdag 21 augustus 1962, Punt 3 van de agenda: Helicopters KL, pag. 6-7.

liefst gelijktijdig en verspreid over enkele jaren realiseren. Uitgaande van een initiële bestelling van negen middelbare helikopters bepleitte Van den Wall Bake een financieringsschema waarin in de jaren 1962-1965 voor 45 Alouettes 22,5 miljoen en voor 9 middelbare helikopters 45,5 miljoen gulden zou worden bestemd. De financiering van de overige vijftien transporthelikopters kon dan afhankelijk worden gesteld van de financiële situatie in 1965 en volgende jaren. Staatssecretaris Calmeyer besloot in de vergadering dat aan het aanschaffingsschema voor de Alouettes moest worden vastgehouden, dat er voorlopig niet meer dan negen transportheli's mochten worden verworven, dat de chef Luchtmachtstaf verder onderzocht welk type transporthelikopter moest worden aangeschaft en dat de directeur Materieel Luchtmacht, na vaststelling van het type, naging wat de kosten en leveringsmogelijkheden van negen van zulke toestellen zouden zijn.³¹⁵

In oktober liet chef Luchtmachtstaf luitenant-generaal H.P. (Hein) Zielstra weten dat hij het definitieve advies over de keuze van het type transporthelikopter pas eind januari 1963 kon geven. Een defensiedelegatie trachtte in Amerika gegevens te verkrijgen over verschillende types. De directeur Materieel Luchtmacht poogde de chef Generale Staf ervan te overtuigen dat een grondige helikopterevaluatie meer tijd vergde. Een beslissing forceren kon niet; bij de geringste twijfel moest worden gewacht tot alle gegevens bekend waren. Staatssecretaris Calmeyer onderschreef dit en bepaalde dat de typekeuze niet overhaast moest gebeuren; een goed advies was essentieel.³¹⁶

Eind oktober lag er weliswaar een voorlopig rapport, maar kon de luchtmacht nog geen definitieve keuze adviseren; er werd nog gewacht op een rapport van de *US Air Force*, die ter verdere evaluatie Sikorsky S-61's had besteld en deze testte.³¹⁷ Ondanks de druk vanuit de landmachtleiding gaf de luchtmacht dat jaar geen definitief advies af. De deels nog onbekende bevindingen van de Amerikaanse luchtmacht over beide kandidaat-transporthelikopters wogen kennelijk zwaar. In januari 1963 gaf Van den Wall Bake aan dat hij nog die maand een aantal middelzware helikopters wilde bestellen. In de Luchtmachtraad van 15 januari betoogde chef Luchtmachtstaf Zielstra dat het zaak was niet te lang te wachten met de bestelling van transporthelikopters, maar dat hij eerst meer duidelijkheid wenste over de verdeling van de exploitatiekosten over land- en luchtmacht, daarmee waren immers miljoenen guldens gemoeid. Calmeyer, die het evaluatierapport over de Vertol 107 en Sikorsky S-61 inmiddels had ontvangen, geloofde niet dat het per se noodzakelijk was om voor 31 januari een *letter of intent*, een intentieovereenkomst, aan de helikopterproducenten af te geven: "wij mogen ons niet door de fabrieken doen overhaasten". Calmeyer nam nog geen beslissing, eerst moest het evaluatierapport worden bestudeerd en daarna zouden de helikopterkeuze en verdeling van de exploitatiekosten worden besproken.³¹⁸

In de laatste week van januari had ARP-defensiespecialist A.B. (Anton) Roosjen tijdens de mondelinge behandeling van de defensiebegroting voor 1963 in de Tweede Kamer aangedrongen op

³¹⁵ Idem, pag. 7-8.

³¹⁶ SIB, Archief Luchtmachtraad, Films 1949-1975, Verslag nr. 11/62 van de vergadering van de Luchtmachtraad, gehouden op woensdag 3 oktober 1962, 3 Type en aanschaffingskosten middelzware en lichte helikopters (punt 6 van het verslag), pag. 3-4.

³¹⁷ SIB, Archief Luchtmachtraad, Films 1949-1975, Verslag nr. 12/62 van de vergadering van de Luchtmachtraad, gehouden op dinsdag 30 oktober 1962, Punt 1 van de agenda, 3. Type en aanschaffingskosten middelzware en lichte helikopters, pag. 1-2.

³¹⁸ SIB, Archief Luchtmachtraad, Films 1949-1975, Verslag nr. 1/63 van de vergadering van de Luchtmachtraad, gehouden op dinsdag 15 januari 1963, Punt 1 van de agenda, 13. Evaluatie middelzware helikopters, pag. 8-10.

duidelijkheid over de te verwerven helikopters. Roosjen had in krantenartikelen gelezen dat het leger in de komende tien jaar voor 80 miljoen gulden zware transporthelikopters wilde aanschaffen. De vergelijkingsrapporten van de luchtmacht over de twee Amerikaanse kandidaten vermeldden alleen in hoeverre beide typen voldeden aan de door de landmacht gestelde eisen. Deze rapporten zouden geen enkele suggestie doen over de definitieve keus.³¹⁹ In zijn antwoord gaf Calmeyer aan dat het nog niet tot een keuzebepaling was gekomen omdat er in het voorbije jaar nog onvoldoende exacte gegevens beschikbaar waren over de verschillende typen. Alhoewel de studiefase op dat moment nog niet was afgerond, meende de staatssecretaris echter wel dat in de eerstkomende maanden tot de bestelling zou kunnen worden overgegaan. Hij wees op de verschillende factoren die bij de keuze van belang waren, met als belangrijkste de tactisch-technische eisen die de chef Generale Staf en chef Luchtmachtstaf stelden. Calmeyer hield een slag om de arm: “Men zal mij ten goede houden, dat ik in dezen nog geen voorspellingen doe, omdat, zoals ik zei, de keuzebepaling op het ogenblik nog niet is gedaan.”³²⁰

Staatssecretaris Calmeyer zou daarna zijn vingers niet meer branden aan deze helikopterkwesitie. In mei 1963 vonden Tweede Kamerverkiezingen plaats en aansluitend verliet hij de politiek. In zijn vele honderden pagina's tellende memoires wijdde de oud-landmachtgeneraal en oud-politicus nadien nauwelijks een woord aan het hefschroefvliegtuig. De helikopterkeuze die in 1962-1963 voorlag beoordeelde Calmeyer als “een kostbare zaak, die wij nu juist aan onze opvolgers meenden te moeten overlaten”.³²¹ En zo geschiedde. In de volgende kabinetten Marijnen, Cals en Zijlstra promoveerde Piet de Jong van staatssecretaris tot minister van Defensie en zouden de transporthelikopters voor de landmacht geruisloos van de agenda verdwijnen. Onder De Jongs bewind zou bovendien de verkokerde organisatiestructuur van het departement haar zenit bereiken. Hij had zich al eerder gemanifesteerd als een overtuigd verticalist, die veel waarde hechtte aan autonomie voor de krijgsmachtdelen (zie paragraaf 3.1.2). Als minister van Defensie splitste De Jong Calmeyers staatssecretariaat voor land- en luchtmachtaangelegenheden in twee afzonderlijke staatssecretariaten, één voor de Koninklijke Landmacht en één voor de Koninklijke Luchtmacht. Minister De Jong kreeg drie staatssecretarissen onder zich die na een succesvolle militaire loopbaan nu politiek leiding gingen geven aan het krijgsmachtdeel dat ze als hun broekzak kenden. In deze bestuurlijke constellatie was de samenwerking tussen de krijgsmachtdelen minimaal. Analoog aan de situatie bij de marine viel de helikopter in de prioritering ook bij de land- en luchtmacht meermaals tussen wal en schip.

In de zomer van 1963 werden de kaarten op het departement van Defensie opnieuw geschud. Minister De Jong raakte spoedig in conflict met chef Generale Staf Van den Wall Bake over een reorganisatie van de departementale topstructuur. Van den Wall Bake werd eervol uit zijn functie ontheven en accepteerde het hem door De Jong aangeboden gouverneurschap van de Koninklijke

³¹⁹ HTK, Deel 1 Zitting 1962-1963, Tweede Kamer, 39ste vergadering - 24 januari 1964, 571.
https://repository.overheid.nl/frbr/sgd/19621963/0000255966/1/pdf/SGD_19621963_0000177.pdf
(geraadpleegd 16 november 2020). Roosjen citeerde uit artikelen die waren verschenen in *Het Vrije Volk* en *de Volkskrant*.

³²⁰ HTK, Deel 1 Zitting 1963-1963, Tweede kamer, 40ste vergadering - 29 januari 1963, 599.
https://repository.overheid.nl/frbr/sgd/19621963/0000255966/1/pdf/SGD_19621963_0000177.pdf
(geraadpleegd 16 november 2020).

³²¹ Calmeyer, *Herinneringen*, 729-730.

Militaire Academie.³²² Met Van den Wall Bake vertrok de voornaamste pleitbezorger van transporthelikopters van de Hofstad naar de Baronie van Breda. De splitsing van Calmeyers staatssecretariaat en de stoelendans in de departementale leiding deden een spoedige verwerving van transporthelikopters de das om. Noch minister De Jong, noch de nieuwe staatssecretarissen voor land- en luchtmacht, generaal-majoor der artillerie J.C.E. (Joop) Haex en generaal-majoor KLu Willem den Toom, maakten van de verwerving van transporthelikopters een beleidsprioriteit. Haex concentreerde zich op de invoering en inzetbaarheid van AMX-pantserrupsvoertuigen, YP 408-pantserwielvoertuigen en verschillende types gemechaniseerde houwitsers, die wezenlijk werden geacht voor de mechanisatie en motorisering van de landmacht. Den Toom liet zijn agenda bepalen door de invoering van de supersone F-104G Starfighter en de opbouw van de geleidewapengroepen in de Bondsrepubliek, beide voor de uitvoering van de luchtmachttaken cruciaal geachte wapensystemen. Door de herstructurering van de krijgsmachttop en daarmee samenhangende personele wisselingen verplaatste de focus zich snel naar de eigen onderscheidende wapensystemen. Het transporthelikopter dossier belandde daardoor in een jarenlang voortdurende impasse. De land- en luchtmachtleiding ontwikkelden geen initiatieven om dit dossier weer snel vlot te trekken.³²³

Pas in 1974, in de defensienota van het kabinet-Den Uyl, kwam de verwerving van transportheli's opnieuw ter sprake, zij het dat de aanschaf van dergelijke toestellen in dit beleidsdocument stond gepland voor de periode 1979-1983, oftewel de jaren *na* de regeerperiode van het zittende kabinet. En zelfs die langetermijnplanning zou niet worden gerealiseerd. Het kabinet-Den Uyl koos, naast een reeks andere kostbare materieelprojecten, voor gerichte helikopterinvesteringen in de eerder genoemde Lynx en in de lichte Bölkow, waarover meer in de volgende paragraaf. De politieke wens om door standaardisatie en aantallenbeperking de groeiende exploitatiekosten meer in de hand te krijgen en de wens te komen tot internationale taakspecialisatie, stonden haaks op de introductie van een nieuwe categorie helikopters, hoe zeer ook transporthelikopters van pas zouden komen in de integrale taakopvatting in NAVO-verband. In de politieke prioriteitenweging vielen de transportheli's hierdoor buiten de boot, wat betekende dat de landmacht door het ontbrekende materieel werd belemmerd in de uitvoering van de afgesproken bondgenootschappelijke taken. Echte voortgang in de verwerving van transportheli's werd pas enkele jaren na de Val van de Berlijnse Muur geboekt (zie paragraaf 5.2.3).

In 1962-1963 had Nederland dus op het punt gestaan transporthelikopters aan te schaffen die voor de taakuitvoering van de krijgsmacht uitstekend van pas zouden zijn gekomen. Twijfel over de kwaliteit, ontbrekende kennis over de specificaties, een zucht naar zorgvuldigheid in de onderlinge kandidatenvergelijking en een aarzelende staatssecretaris vertraagden het proces totdat verandering van prioriteiten er de doodsteek aan gaven. Andermaal bleek de politiekambtelijke besluitvorming van doorslaggevende invloed. In de verkokerde defensieorganisatie oefenden de krijgsmachtdelen voorlopig geen substantiële druk uit de transporthelikopter weer hoog op de agenda te zetten. Aan de technische kwaliteiten en mogelijkheden van de twee geselecteerde Amerikaanse helikoptertypen, waaruit de land- en luchtmacht een geschikte transporthelikopter hadden willen kiezen, lag het bepaald niet. Beide kandidaten ontwikkelden zich tot zeer vermaarde helikopters. Van

³²² Idem, 764. De Jong gaf in een gesprek in 1996 aan dat volgens hem de oorzaak van het conflict met Van den Wall Bake lag in een verschil van mening over de al dan niet noodzakelijke vervanging van Centuriontanks, die volgens de chef Generale Staf niet meer tegen de tanks van het Warschaupact zouden zijn opgewassen.

³²³ Schriftelijke informatie generaal-majoor b.d. T.H.W. ten Haaf, 20 december 2022.

de Sikorsky Sea King rolden meer dan 1300 stuks van de productielijn; met licentiebouw in Groot-Brittannië (Westland), Italië (Agusta) en Japan (Mitsubishi) werd dit helikoptertype een gewild exportproduct met talrijke afnemers, die hun toestellen soms meer dan een halve eeuw in dienst hielden. Als de helikopter die teruggekeerde astronauten van de Apollo-missies uit zee oppikte en die als de *Marine One* al ruim zestig jaar verantwoordelijk is voor het vervoer van de Amerikaanse president van en naar het Witte Huis, verwierf de Sea King zelfs een plek in het collectieve geheugen. Met uiteenlopende operationele taken oogstte de Boeing Vertol CH-46 Sea Knight gedurende de Vietnam-oorlog roem voor het *US Marine Corps*. Deze helikopter, met zijn karakteristieke tandemrotor behorende tot dezelfde familie als de voor het *US Army* ontwikkelde Boeing CH-47 Chinook, zou eveneens in vele honderdtallen worden geproduceerd en geëxporteerd. De Nederlandse krijgsmacht zou echter nimmer ‘Zeekoningen’ of ‘Zeeridders’ in haar gelederen opnemen; de Groep Lichte Vliegtuigen moest het in de jaren zestig stellen met enkele vluchten ‘Leeuweriken’, onopvallende zangvogels die zich thuis voelden in open terreinen en graslanden.

3.2.2 Alouette III en Bölkow, ondersteunen zonder tanden

Terwijl de komst van transporthelikopters achter de politiekambtelijke horizon verdween, slaagden de betrokken bewindslieden van het kabinet-Marijnen er wel in de verwerving van lichte hefschroefvliegtuigen voor de GPLV te realiseren. Dat was gelet op de beperkte capaciteiten van de inmiddels zwaar verouderde Hillers geen overbodige luxe. Eind 1963 plaatste Nederland bij de Franse vliegtuigfabrikant Sud Aviation in Marignane een bestelling van 21 Alouette III-helikopters. In het najaar van 1964 volgde een tweede bestelling van 24 stuks en in 1966, onder verantwoordelijkheid van het kabinet-Cals, een derde van 27 exemplaren. De laatste bestelling was bedoeld ter vervanging van een aantal vastvleugelige Piper Cubs van de GPLV. Naast deze 72 landmacht-Alouettes, schafte de Koninklijke Luchtmacht zelf 5 Alouette III-toestellen aan ter vervanging van de Alouette II-helikopters van de SAR/TAR-vlucht op Ypenburg.³²⁴

Op 31 juli 1964 landden de eerste twee nieuwe Alouettes III op het beton van Soesterberg en begon een dienstverband dat zich zou uitstrekken over ruim een halve eeuw. De eenmotorige Alouette III was niet alleen een relatief eenvoudige, maar ook zeer betrouwbare helikopter.³²⁵ Met een totale Alouette III-vloot van 77 exemplaren telde de krijgsmacht in ieder geval in numeriek opzicht mee in bondgenootschappelijk verband. Ten opzichte van de Hiller en Alouette II was de Alouette III een forse stap voorwaarts. De 550 pk Turboméca Artouste IIIB-motor stelde de 200 paardenkrachten van de Hiller en 375 pk van de Alouette II in de schaduw. De ruimere cabine kon naast de vlieger zes passagiers herbergen. Ook op het vlak van snelheid, maximale vlieghoogte en actieradius lagen de prestaties van de Alouette III hoger. Afgezien van wat technische moeilijkheden met de antennes verliep de gefaseerde aflevering van de nieuwe toestellen volgens plan.³²⁶ De introductie van de

³²⁴ Zie paragraaf 2.3.2 en 3.2.1.

³²⁵ Rogier Koedijk en Jan Janssen red., *Kroniek van de Koninklijke Luchtmacht* (Amsterdam 2019) 295.

³²⁶ SIB, Archief Luchtmachtraad, Films 1949-1975, Verslag nr. 5/64 van de vergadering van de Luchtmachtraad, gehouden op dinsdag 24 maart 1964, Liaison-officier bij Sud-Aviation, pag.10; Verslag nr. 14/64 van de Luchtmachtraad gehouden op dinsdag 22 september en vrijdag 25 september 1964, Alouette III, pag. 11; Verslag nr. 15/64 van de vergadering van de Luchtmachtraad gehouden op vrijdag 9 oktober 1964, Alouette III, pag. 7; Verslag nr. 18/64 van de vergadering van de Luchtmachtraad gehouden op woensdag 2 december 1964, Alouette III, pag. 4.

Alouette III bij de GPLV verliep eveneens zonder grote problemen. Drie in Frankrijk omgeschoolde ervaren vlieger-instructeurs begonnen met de conversie van de heli-vliegers van 298 Squadron. Deze toonden zich opgetogen over de prestaties en mogelijkheden van het nieuwe helikoptertype en de commandant GPLV beoordeelde de Alouette III als “een zeer gelukkige keus”. In augustus 1965 waren alle Hiller-vliegers van de GPLV geconverteerd op de Alouette III. Begin 1966 gold dat tevens voor alle Alouette II-vliegers van de SAR/TAR-vlucht.³²⁷

Ten tijde van de Hiller voerden binnen de GPLV de vastvleugelige lichte vliegtuigen in kwalitatief en kwantitatief opzicht de boventoon. Door de komst van de Alouette III verdween deze dominantie geleidelijk. In de tweede helft van de jaren zestig produceerden de lichte vliegtuigen en helikopters voor het eerst een gelijkwaardig aantal vliegreun. Rond 1970 was de Alouette-vloot van de GPLV gecompleteerd en waren de inzetmogelijkheden van de nieuwe helikopter in extenso beproefd en geoptimaliseerd. Daarmee raakte de rol van het lichte vliegtuig bij de GPLV uitgespeeld; medio jaren zeventig verdween eerst de Beaver en vervolgens de Piper Cub uit de GPLV-gelederen. Vanaf 1976 dekte de naam Groep Lichte Vliegtuigen de materiële lading niet langer; met het uitfaseren van de laatste Piper Cub bestond het onderdeel louter uit helikopters. Ruim voordien waren alle Piper-vliegers omgeschoold op de Alouette III.³²⁸

De instroom van de Alouette III kreeg spoedig zijn weerslag in het oefenprogramma van de GPLV-eenheden. Vooral oefeningen met onderdelen van het Eerste Legerkorps (1 Lk) namen toe, wat resulteerde in een nauwere samenwerking. Zo intensiverden de contacten met 103 Verkenningsbataljon en kregen GPLV-heli's een geïntegreerd aandeel in het land-lucht optreden van deze volledig parate verkenningseenheid. Bij dergelijke oefeningen verlieten de GPLV-eenheden hun vliegbases en opereerden te velde, wat door de talrijke verplaatsingen de nodige logistieke inspanningen vergde. De oefeningen kregen een gevarieerder karakter. Zo voerde de GPLV verschillende opdrachten uit in het kader van het vertragend gevecht en vloog, noodgedwongen in meerdere vluchten, *airlift*-verplaatsingen met tientallen gewapende militairen. Zulke *airlift*-oefeningen vonden tevens plaats in samenwerking met het Korps Commandotroepen.³²⁹ De landmacht benutte de Alouette III verder voor verkenningsoopdrachten van routes en verzamelgebieden (al dan niet uitgerust met fotocamera's), colonnebegeleiding, flankbewaking, lijndiensten, gewonden- en ziekentransporten, kleine materieeltransporten, artillerievuurleiding, *Forward Air Control* (FAC) en patrouilleverkenningen nabij vijandelijk gebied. In september 1973 vond met de legerkorpsgeleide divisie-oefening *Big Ferro* de tot op dat moment meest grootschalige oefening onder leiding van 1 Lk plaats. Aan *Big Ferro*, die zich voltrok in het Duitse operatiegebied van 1 Lk, participeerde de GPLV met het ongekende aantal van 48 Alouettes III, die in twaalf dagen meer dan duizend vliegreun bij elkaar vlogen. Zowel de NAVO, 1 Lk als de GPLV beschouwde de met veel publiciteit gepaard gaande legerkorpsoefening als een succes.³³⁰

³²⁷ NIMH, Koninklijke Luchtmacht, Commando Luchtverdediging, 731, inv.nr. 5, Groep Lichte Vliegtuigen, Geschiedschrijving GPLV 1 januari – juli 1965, 9.

³²⁸ SIB, inv.nr. 2.4.05.1.1.1. (overgekomen van Doc.-Direkt Beheer) Groep Lichte Vliegtuigen, inv.nr. 862, Halfjaar verslag [januari – juni 1968], 20 december 1968, 2.

³²⁹ Schriftelijke informatie generaal-majoor b.d. T.H.W. ten Haaf, 20 december 2022.

³³⁰ Kleyn e.a., *50 jaar 298 Squadron*, 106-109; Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de Blik naar het Oosten*, 292-294; ‘achtenveertig heli's in de Big Ferro slag’, *De Vliegende Hollander* (november 1973) 4-8. Vergelijkbare grootschalige oefeningen, legerkorps-FTX, zouden nadien eens in de vijf jaar worden gehouden. Tijdens de Koude Oorlog gebeurde dit nog driemaal: *Saxon Drive* (1978), *Atlantic Lion* 1983) en *Free Lion* (1988).

Naast de toenemende inzet voor onderdelen van 1 Lk oefenden de Alouettes ook met het Korps Commandotroepen en het Korps Mariniers, die de GPLV inschakelden voor hun parachutistentraining. Regelmatig ondersteunde de GPLV, soms in samenwerking met de Hogere Krijgsschool, stafoefeningen in binnen- en buitenland. Ook verschillende landmachtopleidingen deden een beroep op de Alouette. Zo liet de Camouflageschool vanuit de lucht camouflagecontrole uitvoeren en oefenden de Alouettes in de jaren tachtig met Stinger- en PRTL-teams om deze te trainen in het opsporen, volgen en gesimuleerd uitschakelen van vliegende doelen. De vanaf de schouder afgevuurde Stinger en de Pantser Rups Tegen Luchtdoelen (PRTL), de ‘pruttel’, een gepantserd en gemechaniseerd luchtdoelgeschut, zouden onder meer worden ingezet tegen de Sovjet-Russische Mil Mi-24 Hind gevechtshelikopters, die vanaf de jaren zeventig de Warschaupact-gelederen in aanzienlijke aantallen versterkten.³³¹ De Alouettes deden verder oefenervaring op met legereenheden van NAVO-bondgenoten. De talrijke reeks (inter)nationale oefeningen met fantasievolle benamingen als ‘Draaitol’, ‘Hink Stap Sprong’, ‘Hou Doe’, ‘Safari’, ‘Striptease II’, ‘Dominate’ en ‘Lest Best’ droegen bij aan een uitbreiding van het takenpakket en een hechtere verankering van de GPLV in de krijgsmacht. De brede en gevarieerde ondersteuning van de GPLV gaf het onderdeel meer smool en bevorderde het esprit de corps. De toenemende interactie met verschillende legereenheden, opleidingsinstituten en bondgenootschappelijke partners droeg bij aan het langdurige proces van het verkrijgen van *intellectual mastery* in het helikopterdomain.

Met de Alouette III kwamen de taken van de GPLV, die waren gebaseerd op de Amerikaanse *Army Aviation* doctrine, steeds meer in het middelpunt van de belangstelling te staan. De landstrijdkrachten beschouwden helikopterondersteuning van grondoperaties met commando-, liaison-, verkenning- en bewakingsvluchten boven eigen terrein in toenemende mate als onmisbaar.³³² De commandant van de GPLV kreeg meer waardering voor de geleverde inzet. Het gold inmiddels als een “geaccepteerd feit” dat een legeronderdeel het door de GPLV ingebrachte materieel in een moderne oorlog voor de uitoefening van zijn taak “broodnodig” had. “Vooral de strijd in Vietnam heeft de overtuiging gebracht dat helikopters een onmisbare component vormen van de landstrijdkrachten”, aldus een beschouwing van de commandant GPLV in het najaar van 1965.³³³ De toegenomen waardering voor de GPLV-inbreng kon niet verhullen dat met het beschikbare helikoptermaterieel slechts een gedeelte van het *Army Aviation*-takenpakket kon worden uitgevoerd. Om alle taken te kunnen verrichten waren ook bewapende en transporthelikopters vereist en die behoorden voorlopig niet tot het Nederlandse arsenaal.

In aansluiting op de NAVO-strategie van de *Flexible Response* en de doctrine van de voorwaartse verdediging, werden de tactische concepten regelmatig geoptimaliseerd, wat resulteerde in aangepaste operatieplannen van 1 Lk. Dit bracht rond 1970 ook verandering voor de positie van de GPLV. Het Legerkorps stapte af van de slagorde waarbij een GPLV-squadron bij een divisie onder bevel was gesteld. In de oude operatieplannen kon het voorkomen dat het squadron bij de divisie die het gevecht voerde, de veelheid van taken niet aankon, terwijl een ander squadron bij de reservedivisie praktisch werkeloos was. In de gewijzigde opzet opereerde de GPLV meer achterwaarts in het legerkorpsvak en konden de divisies naar behoefte worden gesteund. De

³³¹ Kleyn e.a., *50 jaar 298 Squadron*, 107.

³³² NIMH, Koninklijke Luchtmacht, Commando Luchtverdediging, 731, inv.nr. 5, Groep Lichte Vliegtuigen, Geschiedschrijving GPLV 1 januari – juli 1965, 4, 8.

³³³ Idem, Geschiedschrijving GPLV 1 juli 1965 – 1 oktober 1965, 5.

commandant GPLV met zijn staf kwam hierbij meer tot zijn recht en kon desgewenst een heel squadron, een vlucht of zelfs een enkel toestel inzetten.³³⁴

Het toenemende beroep op helikopterinzet had ook een keerzijde: de gemaakte vliegreuen vergden veel onderhoud en de GPLV kampte spoedig met een tekort aan reserveonderdelen. Het aantal Alouettes dat in afwachting van een servicebeurt aan de grond moest blijven nam toe, waardoor de inzetbaarheid, in het jargon het gevechtsgereedheidspercentage, navenant afnam. Medio 1967 daalde de gevechtsgereedheid van de Alouette-vloot onder de 70%. Door ernstige stagnatie bij het onderhoud liep de geplande 600-uurs inspectie van veel toestellen vertraging op.³³⁵

Niet alleen de Koninklijke Landmacht legde een claim op de Alouette-vliegreuen. De GPLV zelf eiste voor het Jaarlijks Oefenprogramma (JOP) eveneens een aantal luchtmachtgerelateerde vliegreuen op, die werden benut om de vliegvaardigheid, navigatiekunde en het instrumentvliegen van de vliegers op peil te houden. Soms moest een tijdelijke achterstand in het JOP worden geaccepteerd, maar uiteindelijk dienden deze uren wel te worden gevlogen om de helikoptervliegers *current* te houden. Begin jaren zeventig kwam het vaak voor dat 50% van de dagelijks geplande vliegreuen waren bestemd voor 'JOP-pen'. Voor de luchtmacht verzorgde de GPLV tevens calibratievluchten (onder meer het testen van landingsverlichting en radarapparatuur), fotovluchten en uiteenlopende transportvluchten, zoals een reguliere postvlucht naar de standplaatsen van de Groepen Geleide Wapens in Duitsland.³³⁶ Op het kampement van de Groep Techniek en Materieel Geleide Wapens, het centrale materieel- en onderhoudsdepot voor geleide wapens te Hesepe, stond jaren achtereen permanent een Alouette standby om zogeheten prio-aanvragen onverwijld bij de eenheden te kunnen afleveren.

Ook andere partijen deden in toenemende mate een beroep op Alouette-inzet; zo vond in de herfst van 1968 en nog eens in de zomer van 1969 een drie maanden durende proef plaats waarbij GPLV-helikopters werden ingezet om verkeersslachtoffers te vervoeren.³³⁷ Voorts stonden in juni 1966 zeven Alouettes op Deelen standby naar aanleiding van ongeregelheden in Amsterdam. Ook waren in februari 1972 drie Alouettes naar Schiphol gedirigeerd om, na aanslagen op gascompressorstations bij Ommen en Ravenstein en de dreiging van nieuwe acties, standby te staan voor de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie.³³⁸ Na een windhoos op Ameland in augustus van dat jaar onderhielden negen Alouettes een luchtbrug met de vaste wal om gewonde vakantiegangers snel naar een ziekenhuis te vliegen. De bruikbaarheid en beschikbaarheid van de Alouette-vloot leidde allengs tot een uitdijende klantenkring van derden: TNO en andere wetenschappelijke instituten schakelden de helikopters in voor de ondersteuning van uiteenlopende onderzoeken; de marechaussee en politie benutten de Alouettes voor toezicht op het verloop van grootschalige evenementen als de

³³⁴ SIB, inv.nr. 2.4.05.1.1.1. (overgekomen van Doc.-Direkt Beheer) Groep Lichte Vliegtuigen, inv.nr. 862, Geschiedschrijving [januari – juni 1969], 7 november 1969, 1.

³³⁵ SIB, inv.nr. 2.4.05.1.1.1. (overgekomen van Doc.-Direkt Beheer) Groep Lichte Vliegtuigen, inv.nr. 860 Maandverslagen 1954-1967, Bijlage A, behorende bij het Algemeen Maandverslag GPLV over de maand juni 1967, 2.

³³⁶ Kleyn e.a., *50 jaar 298 Squadron*, 51-52, 109.

³³⁷ SIB, inv.nr. 2.4.05.1.1.1. (overgekomen van Doc.-Direkt Beheer) Groep Lichte Vliegtuigen, inv.nr. 862, Historie GPLV [juli – december 1968], 1 mei 1969, 2; Idem, Geschiedschrijving [januari – juni 1969], Juni '69 II.

³³⁸ SIB, inv.nr. 2.4.05.1.1.1. (overgekomen van Doc.-Direkt Beheer) Groep Lichte Vliegtuigen, inv.nr. 862, Geschiedschrijving GPLV 1 april 196 – 1 juli 1966, 1 augustus 1966, 10. Hulpverlening enz., 3; inv.nr. 861, Bijstand heli's aan de Rijkspolitie, 24 februari maart 1972.

Vierdaagse van Nijmegen, Elfstedentochten en Bevrijdingsfeesten. Alouette-inzet vond plaats tijdens de treinkapingen in de jaren zeventig, de vredesdemonstraties in de jaren tachtig en de overstromingen in Limburg en midden Nederland in de jaren negentig.³³⁹

De GPLV besteedde bovendien een substantieel aantal Alouette-vliegers aan het uitvoeren van alle mogelijke vip-vluchten. Bestudering van maandverslagen en gearchiveerde bijdragen aan de onderdeelsgeschiedenis leert dat de Alouette III zich vanaf zijn introductie heeft gemanifesteerd als een voortreffelijke en veelgevraagde luchttaxi. Een onafzienbare rij van hoogwaardigheidsbekleders, onder wie burgemeesters, parlementsleden, geestelijken, ambassadeurs, attachés en topambtenaren lieten zich voor een werkbezoek, vergadering, ceremonie of evenement per Alouette vervoeren. Buitenlandse gasten zoals ministers en NAVO-generaals werden gefêteerd op een helikoptervlucht, waarbij een trip over de Deltawerken, soms in het voorjaar gecombineerd met de Bollenstreek, tot het standaardrepertoire mocht worden gerekend.³⁴⁰ Van regeringswege ging bij het al dan niet honoreren van zulke vip-vluchten, zeker in de tweede helft van de jaren zestig, geen matigende invloed uit. Dat de bewindslieden van Defensie tijdens bezoeken aan onderdelen van de krijgsmacht gebruikmaakten van de diensten van de Alouette zal geen verwondering wekken. Opvallender is het dat binnen een tijdsbestek van amper anderhalf jaar *alle* ministers van het kabinet-De Jong, uitgezonderd de minister van Justitie, zich per Alouette naar zeer uiteenlopende bestemmingen lieten vervoeren, soms in gezelschap van hun echtgenotes. Of minister-president De Jong, in zijn vorige functie verantwoordelijk voor de aankoop van de Alouettes, zijn collega's heeft gewezen op de mogelijkheid van dergelijk vip-transport, viel niet meer vast te stellen.³⁴¹ Leden van het Koninklijk Huis lieten zich in dit opzicht evenmin onbetuigd. Naast het koninklijk paar deden ook kroonprinses Beatrix, haar echtgenoot en zuster Margriet geregeld een beroep op luchtvervoer per Alouette. Prins Bernhard spande hierbij ontegenzeggelijk de kroon. In zijn hoedanigheid van Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht legde hij talloze werkbezoeken af aan defensieonderdelen, maar ook voor een bezoek aan Kasteel Warmelo, waar zijn moeder prinses Armgard woonde, stapte de prins-gemaal in een Alouette.³⁴²

Het bovenstaande maakt duidelijk dat Alouette-vliegers werden ingeschakeld voor een breed scala aan opdrachten, variërend van de operationele ondersteuning die zij als oorlogstaak zouden vervullen tot allerhande goodwilltrips, PR-activiteiten en vip-vluchten. De veelheid aan opdrachten afkomstig van een gevarieerde schare afnemers van vliegers, zorgde soms voor spanning tussen de luchtmacht in haar rol van exploitant en de landmacht als eigenaar en voornaamste klant. Hoewel de meeste GPLV'ers zullen hebben ingezien dat de niet-operationele, soms ludieke vluchten een

³³⁹ Kleyn e.a., *50 jaar 298 Squadron*, 52, 111.

³⁴⁰ SIB, inv.nr. 2.4.05.1.1.1. (overgekomen van Doc.-Direkt Beheer) Groep Lichte Vliegtuigen, inv.nr. 860, Maandverslagen over de periode januari 1954 – december 1967 en inv.nr. 862, Stukken betreffende het beschrijven van de onderdeelsgeschiedenis 1966-1969.

³⁴¹ Idem, inv.nr. 862. De reconstructie van het ministeriële Alouette-gebruik is gemaakt op basis van de gegevens uit drie halfjaarverslagen van de GPLV die betrekking hebben op de periode januari 1968 - juni 1969. Waarom minister van Justitie Carel Polak (VVD) als enige bewindspersoon geen gebruikmaakte van de Alouette is onduidelijk (vliegangst?).

³⁴² Idem, Halfjaar verslag [januari – juni 1968], 21 juni : 'Z.K.H. Prins Bernhard begeeft zich per Al[ouette] van de Alexanderkazerne in Den Haag via Soestdijk naar Warmelo.'

terugkerend en niet te veronachtzamen onderdeel van hun werkzaamheden vormden, klonk toch ook de verzuchting “wij zijn geen taxi, maar tactisch”.³⁴³

Vanaf zijn komst was echter duidelijk dat de Alouette III, ondanks zijn veelzijdige inzetmogelijkheden, onder oorlogsomstandigheden voorin de gevechtszone weinig te zoeken had. De lichte, onbewapende Alouette was kwetsbaar, niet in staat zich te verdedigen en niet gebouwd om een zware transportrol van legereenheden te vervullen. Ondanks de aanzienlijke verbeteringen ten opzichte van zijn voorgangers was ook de Alouette III veroordeeld tot de uitvoering van een niet onbelangrijk maar beperkt ondersteunend takenpakket. De GPLV kende zijn kwaliteiten én beperkingen; door de intensiever wordende oefeningen en contacten met de landmacht en NAVO-partners maakten de GPLV'ers kennis met de helikoptervloten van bondgenoten, waarin naast transportheli's ook steeds meer bewapende helikopters in gebruik werden genomen. Nieuwe serieuze plannen voor dergelijke helikoptertypes lieten tot in de jaren tachtig op zich wachten. Het geduld van degenen die hoopten op de komst van bewapende en transporthelikopters zou nog lang op de proef worden gesteld.

Messerschmitt-Bölkow-Blohm Bo-105: Duitse degelijkheid

Voor de vervanging van de laatste lichte GPLV-vliegtuigen was naast de Alouette III vanaf 1975 nog een tweede type verkenningshelikopter nodig. De Alouette III-vloot raakte medio jaren zeventig technisch verouderd, waardoor versterking met een moderne, snellere en minder kwetsbare verkenningshelikopter was gewenst. Vanaf begin jaren zeventig boog een selectiecommissie zich over geschikte kandidaten. Ingezet werd op een lichte observatiehelikopter, waarbij de keuze zich uiteindelijk verengde tot de eenmotorige Franse Gazelle en de tweemotorige Duitse Bölkow. Hoewel de Aérospatiale Gazelle was ontwikkeld uit de Alouette III en door de GPLV al veel ervaring was opgedaan met Franse helikopters, gaven de luchtmachtexterts de voorkeur aan de Bölkow. De Bo-105C garandeerde door zijn twee turbinemotoren een grotere veiligheid: mocht een motor uitvallen, dan werd het vermogen van de andere automatisch opgevoerd.³⁴⁴ De keuze voor de Bölkow, door zijn twee motoren destijds “de duurste lichte utilityhelikopter ter wereld”, bracht een zeker risico met zich mee omdat de GPLV de eerste grote afnemer van deze helikopter zou zijn. Vertrouwend op de degelijke reputatie van het Messerschmitt-Bölkow-Blohm-concern, maar vooral op de uitstekende testresultaten, besloten de Leger- en Luchtmachtraad op 15 oktober 1974 in een gezamenlijke vergadering in te stemmen met het voorliggende advies: aanschaf van de MBB Bo-105-helikopter.³⁴⁵

De keuze voor een Duitse verkenningshelikopter kon rekenen op de instemming van minister Vredeling en staatssecretaris Stemerding, die beiden grote voorstanders waren van intensievere Europese samenwerking op defensiegebied, ook op het vlak van de aanschaf en productie van defensiematerieel.³⁴⁶ Nog voor de jaarwisseling zette staatssecretaris Stemerding zijn handtekening

³⁴³Joris Janssen Lok, ‘Sluipvliegen met de GPLV’ in: A.P. de Jong red., *Vlucht door de tijd. 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988) 279-286.

³⁴⁴Wim Schoenmaker en Thijs Postma, *KLu vliegtuigen. De vliegtuigen van de Koninklijke Luchtmacht vanaf 1913* (Alkmaar [1987]) 146-147.

³⁴⁵Koedijk en Janssen red., *Kroniek van de Koninklijke Luchtmacht*, 309.

³⁴⁶*Defensienota 1974*, 11-14. In de passages over Europese defensiesamenwerking, die nog niet ver was ontwikkeld, zagen de bewindslieden op het gebied van Europese bewapeningssamenwerking ruimte voor

onder de bestelling van dertig Bölkow-helikopters. Dat deze voortvarende besluitvorming ook een belangrijke keerzijde had, zou later blijken (zie paragraaf 4.2.1).³⁴⁷

In augustus 1975 arriveerden de eerste twee Bölkows op Deelen. Vervolgens vlogen er iedere maand van de Beierse *Flugplatz* Manching twee toestellen naar Nederland. De cabine van de Bo-105 was kleiner dan die van de Alouette III en kon naast de vlieger maximaal vier passagiers meenemen. Daar stond tegenover dat de Bölkow hogere snelheden kon ontwikkelen, een hoger vliegplafond kende en een groter vliegbereik had, dat met reservetanks zelfs kon worden verdubbeld tot 1100 kilometer. Bij de bouw van de Bölkow was op ruime schaal gebruik gemaakt van glasvezel, onder andere in de bladen van de hoofd- en staartrotor. Dankzij de glasvezel kreeg de helikopter een lichte constructie en bezaten de rotorbladen een grote elasticiteit. Niet alleen was daarmee voor de hoofdrotor het probleem van metaalmoeheid uitgebannen, ook scheurvorming, bijvoorbeeld door kogelinslag, was uitgesloten. Vuurbestendig materiaal en een titaniumvloer onder het motorcompartiment boden het toestel extra bescherming. De gebruikte innovatieve materialen maakten de Bölkow tot een uiterst wendbare en minder kwetsbare verkenningshelikopter. De Bo-105 was prima inzetbaar in onherbergzame gebieden en bleek vaardig in het laag- en sluipvliegen. Het Eerste Legerkorps zou de helikopter inzetten voor verkennings-, liaison- en gebiedsbewakingsvluchten, medische evacuaties, passagiersvervoer en *Forward Air Control*.

De nieuwe GPLV-aanwinst was een geschikte verkenningshelikopter, maar kon geenszins bogen op een complete uitrusting. De Bölkows hadden geen nachtzichtapparatuur, geen modern radarsysteem, geen lichte bepantsering, geen bewapening en geen zelfbeschermingsmiddelen, zoals *flare dispensers* tegen vanaf de schouder afgevuurde raketten. Op het moment van aanschaf was een aantal van deze voorzieningen nog volop in ontwikkeling en dus niet beschikbaar. In dit opzicht voltrok de verwerving van de Bo-105 zich andermaal in de traditie van de rompenpolitiek: eerst maar een zo groot mogelijk aantal kale toestellen verwerven en daarna bezien of ontbrekende apparatuur later alsnog kon worden aangevuld. Het ontbreken van zulke voorzieningen bracht uiteraard inzetbeperkingen met zich mee. De nagestreefde ‘mid-life upgrading’ van de Bölkows halverwege de jaren tachtig komt in een volgend hoofdstuk aan de orde (zie paragraaf 4.2.1). Hier volstaat de vaststelling dat op het moment van aflevering van de nieuwe helikopters, het debat over de gewenste modificaties al kon beginnen. Noch de Alouette III, noch de Bo-105 leverde de benodigde transport- en pantserbestrijdingscapaciteiten. In dat opzicht schoot de materiële uitrusting van de GPLV duidelijk te kort om de taakuitvoering van de landstrijdkrachten in de Bondsrepubliek in alle gewenste opzichten te kunnen ondersteunen.

“pragmatische interimactiviteiten”. De keuze voor de Bölkow Bo-105 die na Nederland ook zou worden aangeschaft door Duitsland, Groot-Brittannië en Spanje paste uitstekend in het pro-Europese defensiebeleid.
³⁴⁷ Nadien beweerde Stemerding dat de keuze voor de Bölkow “te voren” al had vastgestaan omdat alleen dit type “voldeed aan de belangrijkste eis, namelijk standaardisatie in het operatiegebied”. Zie: A. Stemerding, ‘Keuze voor Apache politiek onvoldoende gemotiveerd. Prioriteit Europa = prioriteit Duitsland’, *Internationale Spectator* 49-9 (september 1995) 485-489, aldaar 488. In de jaren tachtig zou blijken dat juist de door Nederland aangeschafte versie ongeschikt was voor bondgenootschappelijke standaardisatie, waardoor bijvoorbeeld niet kon worden deelgenomen aan een Duits bewapeningsprogramma voor de Bölkow.

3.3 'Veel voor weinig': de keuze voor kwantitatieve kaalheid

In de jaren zestig en zeventig van de twintigste eeuw onderkende de krijgsmacht de toenemende bruikbaarheid van de helikopter, wat tot uitdrukking kwam in ambitieuze beleidsvoornemens. Veel van de plannen werden echter niet, of slechts ten dele en dan vaak halfslachtig gerealiseerd. De specifieke taakopvatting van de afzonderlijke krijgsmachtdelen was daar zeker debet aan. De invloedrijke Admiraliteitsraad, Legerraad en Luchtmachtraad stuurden primair en ondubbelzinnig aan op het behoud en de vernieuwing van hun vertrouwde, onderscheidende wapensystemen, die ze van wezenlijke betekenis achtten voor het voortbestaan van hun respectievelijke krijgsmachtdeel. Het hefschroefvliegtuig behoorde daar in hun prioriteitenweging (nog) niet toe en werd zodoende verdrongen naar het tweede plan. In de politiekambtelijke én militaire top, de belangrijkste beleidsbepalende regionen in de defensieorganisatie, verklaart het gebrek aan *intellectual mastery* van technologische, operationele en personele helikopterkwesities de halfbakken afhandeling en vertraging van sommige helikopter dossiers. De defensiebewindslieden drukten meer dan eens, al dan niet met instemming van de krijgsmachtdeelleiding, een stempel op het helikopterbeleid. Politieke factoren als het doorschuiven van investeringen en de wisseling van kabinetten en bewindslieden konden een spaak in het wiel steken. Dit had niet alleen negatieve gevolgen voor de taakuitvoering binnen het helikopter domein, maar ook voor de uitvoering van de primaire oorlogstaken als onderzeebootbestrijding en pantserbestrijding die Nederland in bondgenootschappelijk verband op zich had genomen.

Binnen de afzonderlijke krijgsmachtdelen werden de prioriteitsafwegingen welbewust gemaakt; de vlag- en opperofficieren kenden de implicaties van ontoereikende helikoptercapaciteiten, maar kozen desondanks eerder voor hun geprefereerde wapensystemen. De kritiek van NAVO-zijde accepteerden zij, maar dat leidde niet tot ingrijpende koerswijzigingen. De interne taakopvatting van de krijgsmachtdelen zorgde voor een eigenstandige en onvolledige invulling van de NAVO-taakstelling; de gang van zaken in verschillende Nederlandse helikopter verwervingsdossiers toont dit aan. NAVO-lidstaat Nederland voerde, zeker in het helikopter domein, lang niet alle bondgenootschappelijke wensen en doelstellingen uit. Helikopters speelden soms een hoofdrol in alternatieve beleidsopties die binnen het betreffende krijgsmachtdeel werden afgewezen en vroeg of laat het predicaat 'onhaalbaar' of 'onbetaalbaar' kregen. In het geval van de pantserbestrijdingstaak speelde voorts mee dat de antitankhelikopter in technologisch opzicht nog volop in ontwikkeling was, wat een afwachtende houding rechtvaardigde.

Alleen politiek ingrijpen van de minister of staatssecretaris van Defensie kon aanleiding geven tot een heroverweging van beleidsprioriteiten en een helikopter dossier in beweging brengen. Doorgaans zaten de bewindslieden van Defensie echter op één lijn met de respectievelijke krijgsmachtdeelleidingen. In de verticale departementale organisatiestructuur waren de bewindslieden meestal insiders, met een geslaagde militaire loopbaan in het krijgsmachtdeel waarover zij politieke verantwoordelijkheid droegen. De komst van relatieve outsiders, zoals de sociaaldemocratische bewindslieden in het kabinet-Den Uyl, zorgde op het Ministerie van Defensie niet alleen voor reuring, maar doorkruiste soms ook de door de krijgsmachtdeelleiding uitgestippelde koers. In de jaren zeventig leidde dit onder andere tot snelle aanschaf van Lynx- en Bölkow-helikopters. Politieke daadkracht en besluitvaardigheid kon zowel gunstig als ongunstig uitpakken. Aan de vroege verwerving van de Lynx en Bölkow bleken nadien grote operationele nadelen te kleven. Voortgang in andere helikopter dossiers was juist ver te zoeken: verwerving van noodzakelijke

onderzeebootbestrijdingsapparatuur en de komst van transport- en pantserbestrijdingshelikopters werden op de lange baan geschoven.

In retrospectief lijken veel politieke ambtsdragers op het Ministerie van Defensie passanten die soms een beperkte koerswijziging konden bewerkstelligen en zich vaker voegden naar de grote lijnen die vanuit de defensieorganisatie werden gesouffleerd. De admiraals en generaals toonden zich volhardende opposanten en waakten toegewijd over hun ijzerwinkel. Met hun specifieke dienstvak of wapen van herkomst hadden zij vaak een bijzondere affiniteit. Dat was voor vlagofficieren vaak de varende vloot, voor luchtmachtgeneraals de jachtvliegerij en voor opperofficieren van de landmacht de verbonden wapens (infanterie, cavalerie, artillerie en genie). Speciale verknochtheid met het hefschroefvliegtuig en de daaraan gerelateerde *intellectual mastery* waren in de hoogste militaire regionen niet te vinden. Op een enkele uitzondering na drongen helikoptervliegers niet door tot de hoogste militaire rangen, waardoor de Admiraliteitsraad, Legerraad en Luchtmachtraad geen leden hadden die op basis van eigen ervaringen en achtergrond als pleitbezorger van het helikopterwapen konden fungeren. Wat het ontbreken van een invloedrijke helikoptergemeenschap in de defensieorganisatie betekende voor de ontwikkeling van het helikopterwapen, komt in een volgend hoofdstuk aan de orde.

In het tijdvak 1960-1980 bleef in het helikopterdomain een omvangrijke kwalitatieve metamorfose achterwege en daarmee de slagkracht beperkt. Met de aanschaf van vele tientallen nieuwe toestellen kon in kwantitatief opzicht wel een sprong voorwaarts worden gemaakt. Maar op de binnenstromende helikopters was wel het koopjesjagerscredo 'veel voor weinig' van toepassing; in de automobielbranche zouden veel van de aangekochte helikopters als 'instapmodelletjes' zijn getypeerd.³⁴⁸ In het militairambtelijke jargon sprak men eerder van rompenpolitiek en dat bleek waar het helikoptervraagstukken betrof een beleidslijn die voor alle drie de krijgsmachtdelen opgeld deed. De rompenpolitiek resulteerde in de verwerving van helikoptermaterieel dat niet kon voldoen aan de taken die het moest vervullen, omdat de aanschaf van de daarvoor benodigde aanvullende apparatuur uitbleef. In de jaren tachtig zou het belang en de urgentie van een goed toegeruste helikoptervloot voor de uitvoering van de primaire oorlogstaken alleen maar toenemen.

³⁴⁸ Met de term instapmodel bedoelen autoverkopers en -magazines de goedkoopste en doorgaans ook lichtste gemotoriseerde versie van een bepaald model auto.

4

Kijken, kijken, niet kopen

1980-1990

“On the whole, military organizations tend to be conservative in their approach to technological innovation (...) Sometimes the resistance reflects fears concerning the impact that a new technology will have on the structure of the organization, the status of the personnel involved, and indeed on their entire way of life.”

Martin van Creveld³⁴⁹

In de jaren tachtig, het laatste decennium van de Koude Oorlog, nam het militaire belang van een goed geëquipeerde helikoptervloot voor het uitvoeren van de taken die aan de Nederlandse krijgsmacht waren toebedeeld alleen maar toe. Technologische ontwikkelingen zorgden voor een effectievere generatie helikopters, die beter beschermd en uitgerust met geavanceerdere apparatuur en bewapening aan het firmament verscheen. Anticiperend hierop ontwikkelden krijgsmachten doctrines en tactieken waarbij helikopterinzet een onmisbaar element vormde. Voor pantser- en onderzeebootbestrijding, beide primaire krijgsmachttaken, was helikopterinzet essentieel. Dat bleek niet alleen in toenemende mate uit binnen de NAVO ontwikkelde doctrines en tactieken, maar ook uit de bondgenootschappelijke oefenpraktijk, waarin helikopters prominenter rollen gingen vervullen. Veel NAVO-lidstaten voegden de daad bij het woord en verwierven aanzienlijke aantallen antitank- en onderzeebootbestrijdingshelikopters. Zo niet Nederland. Het handelen van de krijgsmacht leek in deze jaren samen te vallen met het culturele imago wat Nederlandse toeristen tijdens buitenlands verblijf vaak kregen opgeplakt: ‘Kijken, kijken, niet kopen!’. Ondanks de toegenomen urgentie, de nieuwe doctrines en innovatieve technologische ontwikkelingen, werden geen aanschafbesluiten genomen en bleven substantiële investeringen in de bestaande helikoptervloot uit. Waarom lukte het niet de verschillende helikopter dossiers tot een bevredigend einde te brengen?

Voor een antwoord op deze vraag worden in dit hoofdstuk de ontwikkelingen in het helikopter domein vanuit drie invalshoeken geanalyseerd. Binnen de NAVO ondergingen doctrinaire en operationele concepten een markante transformatie die gepaard ging met een zwaarder accent op helikopteroperaties. In paragraaf 4.1 wordt het doctrinaire discours in de jaren tachtig onderzocht, en ontleed op welke wijze Nederland hierop reageerde. Hoe ging de krijgsmacht om met de beschikbaar komende helikoptertechnologie en de doctrinaire urgentie die samenhang met de toenemende slagkracht van het helikopterwapen? Paragraaf 4.2 analyseert de materieelproblematiek binnen de krijgsmacht. Waar het ging om helikopterverwerving toonden de

³⁴⁹ Martin van Creveld, *Technology and War. From 2000 B.C. to the Present* (Londen 1991) 223.

jaren tachtig een ongekend schrale oogst: er werd geen enkel nieuw hefschroefvliegtuig aangeschaft en verbeteringen in de outillage van de bestaande helikoptervloot bleven helemaal uit of waren relatief bescheiden. Ten slotte komt in paragraaf 4.3 de ontwikkeling van de helikoptergemeenschap binnen de krijgsmacht aan bod. Inzicht in haar positie, integrale functioneren en invloed op beleid is van belang om de ontwikkeling van helikoptervraagstukken beter te kunnen doorgronden.

4.1 Doctrinair discours. Pantser- en onderzeebootbestrijding met helikopters

4.1.1 Doctrinaire bespiegelingen in de jaren tachtig

De strategische context waarin de krijgsmacht functioneerde was decennialang min of meer constant; gedurende de Koude Oorlog diende Nederland in NAVO-verband zijn aandeel te leveren aan de bondgenootschappelijke verdediging. In geval van oorlog moest de verwachte strategische overval van het Warschaupact tot staan worden gebracht. De tegenstander beschikte over een groot numeriek overwicht aan parate, conventionele eenheden en kon bovendien een gevarieerd arsenaal nucleaire wapens inzetten. De NAVO-strategie was er op gericht de Sovjet-Unie en haar satellietstaten door dreiging en afschrikking van een aanval af te houden; mocht dat onverhoopt mislukken dan moest de vijandelijke aanval direct en desnoods met alle beschikbare middelen worden gesmoord.

Hoewel in de bipolaire wereld van de Koude Oorlog de strategische piketpalen onwrikbaar waren geslagen, gold dat niet voor de gehanteerde militaire doctrines, noch voor de beschikbare middelen en tactieken. Voortgaande technologische innovaties baarden steeds geavanceerdere wapensystemen, die hun eigen dynamiek naar het beoogde oorlogstheater meebrachten. Militaire doctrines, operatieplannen en gevechtstactieken werden daarom geregeld aangescherpt, kregen andere accenten of werden zelfs fundamenteel herzien. Een onvergankelijk doctrinair panacee bestond niet.

In het laatste decennium van de Koude Oorlog waren binnen de NAVO de doctrinaire gemoederen volop in beroering. Zoals eerder was gebeurd namen de Verenigde Staten ook nu het voortouw. In doctrinaire zin was de militaire supermacht niet alleen toonaangevend, zij bezat straatlengtes voorsprong op haar NAVO-partners. De voortgaande ontwikkeling en snelle adaptatie van militaire technologie in de Verenigde Staten droeg daaraan bij. Wanneer de Amerikanen hun laatste doctrinaire inzichten eenmaal binnen het bondgenootschap hadden gedeeld, volgden reacties van de Europese partners enige tijd later. Niet alles wat de Amerikanen bedachten, namen de bondgenoten klakkeloos over. Zij hadden krijgsmachten die op bescheidener leest waren geschoeid en de daarvoor bestemde financiële middelen dwongen tot keuzes. Daarenboven ontwikkelden de Verenigde Staten hun doctrines vanuit een mondiaal perspectief, geënt op de status van *superpower*. Voor de meeste NAVO-partners vormde de verdediging van het Europese NAVO-territoire de primaire taak. Zij hadden belang bij een strategie, doctrines en tactieken die zo goed mogelijk op het Europese strijdtoneel waren toegesneden. Dit noopte tot een kritische blik op de door het Pentagon ontwikkelde militaire concepten.

De NAVO beschouwde zich op conventioneel gebied ten opzichte van het Warschaupact nog altijd als de fundamenteel zwakkere partij, de voornaamste reden waarom het bondgenootschap zwaar

leunde op de nucleaire afschrikking en potentie van het westerse kernwapenarsenaal. De NAVO-wens te komen tot een sterkere conventionele verdediging die moest leiden tot een groter afschrikingsvermogen en een verhoging van de atoombrem, verhield zich slecht tot de budgettaire druk die er op het defensiebeleid werd uitgeoefend. De verminderde economische groei in de meeste lidstaten was daar debet aan. De groei van de defensiebudgetten vlakke af, wat de ruimte voor investeringen beperkte.³⁵⁰

Voor een goed begrip van de *Werdegang* van de helikopter binnen de krijgsmacht wordt in deze paragraaf onderzocht in hoeverre het doctrinaire discours in de jaren tachtig medebepalend is geweest voor de latere investeringen in het helikopterwapen. Anders geformuleerd, kan de vorming van een modern helikopterwapen in de post-Koude Oorlog-periode uitsluitend worden toegeschreven aan de drastisch gewijzigde strategische context? Of waren het vooral nieuwe doctrinaire en operationeel-tactische inzichten in samenhang met technologische innovaties uit de jaren tachtig die onvermijdelijk wezen naar een andere prioriteitstelling met een zwaarder accent op helikopters?

4.1.2 FOFA, *AirLand Battle* en helikopterinzet

Naast de zorgelijke onbalans in de krachtsverhoudingen, constateerde de NAVO een wijziging in de strategie van het Warschaupact. Zij voorzag een scenario waarin het Warschaupact bij oplopende spanningen zou kunnen overgaan tot een verrassingsaanval met uitsluitend parate eenheden. Deze aanval zou, in de NAVO-perceptie, moeten leiden tot een snelle doorbraak door de voorwaartse NAVO-verdediging, waarna de vijandelijke eenheden zouden doorstoten in de strategische diepte van het bondgenootschappelijke territorium. De NAVO meende dat het oogmerk van een dergelijke overrompeling zou zijn dat de bondgenoten onvoldoende tijd kregen volledig te mobiliseren, noch de gelegenheid tijdig versterkingen van overzee naar het Europese slagveld te dirigeren. Ook zou dan de tijd ontbreken een procedure op te starten voor een nucleair antwoord. De NAVO ging er bij dit scenario van uit dat het Warschaupact zijn parate eenheden liet optrekken in verschillende, opeenvolgende aanvalsgolven.³⁵¹ Bij de tweede of anderszins derde aanvalsgolf zou de NAVO-defensie bezwijken.

Het NAVO-antwoord op de verwachte Warschaupact-strategie was tweeledig. In de eerste plaats moest het bondgenootschap zijn technologische superioriteit volledig uitbuiten, daarbij gebruikmakend van zogeheten *emerging technologies* als micro-elektronica voor verbeterde commando- en wapensystemen, geavanceerde doelopsporingsmiddelen en conventionele raketten. In de tweede plaats introduceerde de NAVO in juni 1981 een verdedigingsconcept dat met inschakeling van zulke *emerging technologies* het gevechtsterrein naar voren, tot diep in vijandelijk gebied, moest uitbreiden. In de nieuwe verdedigingsfilosofie, die school maakte onder de naam *follow-on forces attack*, of kortweg FOFA, moesten in het vijandelijk achterland naast logistieke steunpunten en commandoposten ook de volgende aanvalselchons, de *follow-on forces*, met conventionele middelen worden aangevallen. Deze aangegrepen Warschaupact-elchons zouden

³⁵⁰ G.L.J. Huyser, 'De NAVO en de Nederlandse krijgsmacht', *Militaire Spectator* 158-4 (april 1989) 156-164.

³⁵¹ A.W. Schulte, 'Bewapende helikopters. Bestrijding van vijandelijke gepantserde formaties', *Armex* (november 1988) 5-8.

daardoor pas later en uitgedund het front bereiken, waar zij in de voorste lijn door de verdedigende NAVO-eenheden tot staan konden worden gebracht. Het aanvallen van eenheden en militaire infrastructuur in het achterland, in militair jargon interdictie genoemd, was een taak die de NAVO-luchtmacht al veel langer beoefenden. Een van de nieuwe elementen in het FOFA-concept was dat ook de landstrijdkrachten met offensief optreden tegen de tweede en volgende vijandelijke aanvalsgolven een bijdrage aan interdictie moesten gaan leveren, overigens zonder het vijandelijke gebied met grondtroepen te betreden. De schaal waarop en de geavanceerde wapens waarmee interdictie zou worden uitgevoerd, brachten meer diepte in het gevecht.³⁵² Dit vernieuwde verdedigingsconcept zette voluit in op versterking van de conventionele component van de NAVO-strijdkrachten en beoogde daarmee tegelijkertijd een vermindering van de afhankelijkheid van nucleaire wapens te bewerkstelligen. In het FOFA-concept kregen helikopteroperaties geen bijzondere aandacht. Binnen het Amerikaanse leger was ondertussen een doctrinair debat gestart waarin helikopterinzet wél een prominente plaats kreeg toebedeeld.

Terwijl de Europese NAVO-partners zich nog beraadden op welke wijze en in welke mate zij het FOFA-concept moesten omarmen, was binnen het Amerikaanse leger twijfel gerezen over de effectiviteit van de lineaire defensie, zoals deze in 1976 was vastgelegd in de doctrine van de *Active Defense*.³⁵³ De concentratie van vuurkracht in de voorste lijn en de beperkte mogelijkheden het initiatief te grijpen en de vijand aan te pakken waar hij zwak was, stonden ter discussie. Het vigerende NAVO-concept van de voorwaartse verdediging, zo oordeelden de vernieuwers, was te passief, had trekken van de starre Franse Maginot-linie uit de jaren dertig. Zij pleitten voor een doctrine die niet alleen optimaal gebruikmaakte van de westerse technologische voorsprong op het Oostblok, maar ook ruimte bood voor actiever optreden in de diepte met manoeuvre-eenheden.

Na een fel doctrinair debat en enkele herzieningsrondes, verving het Amerikaanse leger in augustus 1982 de doctrine van de *Active Defense* voor een nieuw concept: *AirLand Battle*.³⁵⁴ Een belangrijke nieuwe component in de *AirLand Battle*-doctrine was dat naast het gevecht in de voorste lijn, de *main battle area* of het hoofdweerstandgebied, uitdrukkelijk rekening moest worden gehouden met het lanceren van een *deep attack* op het grondgebied van de tegenstander. Een dergelijke aanval richtte zich op vijandelijke eenheden die nog niet in gevechtsaanraking waren. De opmars van deze eenheden moest worden vertraagd, verstoord of vernietigd (*'delay, disrupt or destroy'*).³⁵⁵ De nieuwe doctrine weerspiegelde een ontwikkeling in het Amerikaanse tactische denken: in het conventionele optreden verschoof het accent van verdedigen naar aanvallen.³⁵⁶

Tussen het FOFA-concept van de NAVO en de *AirLand Battle*-doctrine van het Amerikaanse leger bestonden duidelijke verschillen. In tegenstelling tot de conventionele FOFA-doctrine hield *AirLand*

³⁵² Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 378-379.

³⁵³ In het *Army Field Manual 100-5* (FM 100-5) presenteerde het *US Army* in 1976 zijn nieuwe gevechtshandleiding waarin de doctrine van *Active Defense* centraal stond.

³⁵⁴ De *AirLand Battle*-doctrine werd op 20 augustus 1982 gecodificeerd in *Army Field Manual 100-5 "Operations"*, in het bijzonder hoofdstuk 7; John L. Romjue, 'The Evolution of the Airland Battle Concept', *Air University Review* 35-4 (mei-juni 1984) 4-15.

³⁵⁵ J.G. Siccama, *Roepnaam: Airland Battle: een nieuwe militaire aanpak voor de NAVO* (Den Haag 1984) 27-34; Rebecca Grant, 'Deep Strife', *Air Force Magazine* (juni 2001) 54-58; Mark R. Schwartz, 'Airland Battle Doctrine', *Modern War* nr. 6 (juli-augustus 2013) 26-32.

³⁵⁶ Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 380; Schoenmaker en Baudet, *Officieren aan het woord*, 194-197.

Battle rekening met eventuele inzet van tactische nucleaire middelen. In het *AirLand Battle*-concept stond de combinatie van vuurkracht en beweging, het op grote schaal inzetten van manoeuvre-eenheden voor de tegenaanval in de diepte, de *deep attack* centraal. Het FOFA-concept beoogde weliswaar meer diepte in het gevecht te brengen, maar voorzag daarin met het uitbrengen van meer vuurkracht. In zekere zin stond de *AirLand Battle*-doctrine zelfs op gespannen voet met de sinds 1967 aanvaarde officiële defensieve NAVO-strategie van de *Flexible Response*. Hierin was immers geen plaats voor grootscheepse offensieve operaties op het territorium van het Warschaupact, een optie waarmee het *AirLand Battle*-concept uitdrukkelijk wél rekening hield.

In tegenstelling tot de NAVO-deliberaties over FOFA deed de helikopter in het Amerikaanse *doctrinal debate* wel het nodige stof opwaaien. Na de officiële introductie van de *AirLand Battle*-doctrine in 1982 namen helikopterprotagonisten de gelegenheid te baat het belangrijke aandeel van het hefschroefvliegtuig in de nieuwe doctrine te onderstrepen. In diverse militaire vaktijdschriften schreven Amerikaanse legerofficieren bijdragen waarin de helikopter inbreng in *AirLand Battle* centraal stond. Periodieken als *Military Review*, een Amerikaanse pendant van de *Militaire Spectator*, en *Aviation Digest* schonken in de jaren tachtig regelmatig aandacht aan de nieuwe doctrine. De zegeningen van het helikopterwapen werden bezongen onder ronkende koppen als: ‘Shaping the AirLand-Echeloned Battlefield with Army Aviation’ en ‘Strike Deep and Win!’.³⁵⁷ Ook stafstudies die verschenen onder auspiciën van de *School of Advanced Military Studies* behandelden de relatie tussen de doctrine en de bijdrage van het helikopterwapen, zoals bijvoorbeeld de monografie van Major Edward J. Sinclair getiteld *Attack Helicopters: Airland Battle Future’s Sword of Vengeance*.³⁵⁸

De *AirLand Battle*-doctrine maakte de rol van de helikopter in het leger belangrijker.³⁵⁹ Het helikopterwapen van het *US Army*, organisatorisch ondergebracht in de *US Army Aviation*, kon vooral dankzij de antitankhelikopter een waardevolle bijdrage leveren aan de *Active Defense*-doctrine. Door zijn toenemende capaciteiten en uitdijende takenpakket behield de gevechtshelikopter zijn hoofdrol binnen de legerluchtmacht. De onderscheidende elementen van de *AirLand Battle*-doctrine droegen binnen het *US Army* bij aan veranderingsgezindheid. Ze creëerden een positief klimaat voor degenen die een ruimere taakopvatting voor de helikopter voorstonden. Naast de in Vietnam opgedane ervaringen en de zich aandienende nieuwe helikopertechnologie droeg het doctrinaire discours bij aan veranderingen in de taakopvatting over helikopteroperaties. Bevorderlijk voor met name de inzet van gevechtshelikopters was de accentverschuiving van een strikt defensieve benadering naar een offensiever concept waarbij legereenheden tot wel 150 km in het vijandelijk achterland actief

³⁵⁷ In het tijdschrift *United States Army Aviation Digest* verschenen in de jaren tachtig onder meer de volgende bijdragen: Charles B. Cook, ‘Shaping the AirLand-Echeloned Battlefield with Army Aviation’, *Aviation Digest* 29-10 (oktober 1983) 8-14; John F. Murphy, ‘Air Assault. The Cross-FLOT Raid’, *Aviation Digest* 31-9 (september 1985) 10-12; Marvin E. Mitchiner Jr., ‘Strike Deep and Win!’, *Aviation Digest* 32-8 (augustus 1986) 37-41; Kenneth R. McGinty en Gregory A. Brockman, ‘Cross flot with the AH-64 Apache’, *Aviation Digest* 33-1 (januari 1987) 2-5. In het tijdschrift *Military Review* verscheen in 1988 een drieluik waarin Crosbie E. Saint en Walter H. Yates Jr. de rol van de gevechtshelikopter in *AirLand Battle* analyseerden: ‘Attack Helicopter Operations in the AirLand Battle: Close Operations’, *Military Review* 68-6 (juni 1988) 2-15; ‘Attack Helicopter Operations in the AirLand Battle: Deep Operations’, *Military Review* 68-7 (juli 1988) 2-9; ‘Attack Helicopter Operations in the AirLand Battle: Rear Operations’, *Military Review* 68-10 (oktober 1988) 2-10.

³⁵⁸ Edward J. Sinclair, ‘Attack Helicopters: Airland Battle Future’s Sword of Vengeance’, School of Advanced Military Studies, United States Army Command and General Staff College (Fort Leavenworth, Kansas 1991), https://www.researchgate.net/publication/37164017_Attack_helicopters_Airland_Battle_Future%27s_sword_of_vengeance.

³⁵⁹ Allen, *Military helicopter doctrines*, passim.

waren. De voorstanders van een ruimere heli-inzet verwelkomden de ideeën over *deep battle* en *deep attack*, die hun neerslag vonden in opeenvolgende *Field Manuals*, de doctrinaire handleidingen voor het Amerikaanse leger.³⁶⁰

Helikopterinzet voorbij de eigen troepen in de voorste lijn kreeg in de jaren tachtig meer doctrinaire aandacht. Het overschrijden van de frontlinie, in Amerikaanse jargon X-FLOT, oftewel *crossing the Forward Line of Own Troops*, was daarbij een belangrijk element. Bij X-FLOT-operaties moesten helikopters optimaal gebruikmaken van hun snelheid en mobiliteit. Door het gebruik van in de jaren tachtig op grote schaal ingevoerde nachtzichtapparatuur konden helikopterbemanningen de dekking die de duisternis bood benutten bij het binnenvliegen van vijandelijk gebied. De Amerikanen poogden nieuwe technieken te ontwikkelen voor een succesvolle penetratie van de frontlinies. Hun verouderde helikoptervloot achtten zij daarvoor ongeschikt en namen dus in hun doctrinaire discours een voorschot op de komst van de AH-64A Apache-gevechtshelikopter. Nadat het prototype in september 1975 zijn eerste vlucht had gemaakt, selecteerde het Amerikaanse leger de Apache in 1976 als opvolger van de AH-1 Cobra. In 1982 startte de productie en vanaf voorjaar 1986 nam het *US Army* de Apache in gebruik. De AH-64 vertegenwoordigde een nieuwe generatie gevechtshelikopters waarin talrijke technologische innovaties waren verdisconteerd. Met de Apache kon in de praktijk serieus werk worden gemaakt van inzet van het helikopterwapen bij X-FLOT-missies en konden de doctrinaire en tactische implicaties van een dergelijke inzet realistisch worden uitgewerkt en opgenomen in de zich ontwikkelende *AirLand Battle*-doctrine.³⁶¹

Hoewel in het *AirLand Battle*-concept voor het helikopterwapen de meest prominente rol was weggelegd voor de specifieke taken van de gevechtshelikopter, kregen ook andere taken meer aandacht, zoals de uitvoering van de zogeheten *air(borne) assault* met lichte infanterie-eenheden. De door transporthelikopters in vijandelijk achterland afgeleverde lichte infanterie werd geacht daar, ondanks haar relatief geringe gevechtskracht, disproportionele resultaten te kunnen boeken. Vóór de introductie van *AirLand Battle* werd het *air assault*-concept eigenlijk alleen toepasbaar geacht in *low-intensity conflicts*. Vanaf de jaren tachtig bleek dit concept eveneens bruikbaar in het hogere geweldspectrum (*mid- to high-intensity warfare*), oorlogvoering zoals op het Europese strijdtoneel werd verwacht. De luchtmobiele verplaatsing van troepen voor een aanval in het vijandelijke achterland kwam dankzij *AirLand Battle* weer meer op het netvlies van militaire planners. De combinatie van lichte infanterie en helikopters die deze naar het inzetgebied transporteerden beleefde een renaissance die werd gecodificeerd in nieuwe *Field Manuals*.³⁶²

In de *AirLand Battle*-doctrine was, zoals gezegd, naast vuur een belangrijke plaats ingeruimd voor beweging, het optreden met manoeuvre-eenheden. Voorstanders van een krachtiger helikopterwapen grepen de nieuwe doctrine aan voor het bepleiten van een actievere rol van de helikopter in zulke gevechtsoperaties. De taken van *Army Aviation* zouden in hun ogen niet langer beperkt moeten blijven tot die van “a supporter, a transporter or an observer”. De nadruk die de nieuwe doctrine legde op *maneuver warfare* verschafte helikopterprotagonisten argumenten het toegenomen belang van de helikopter te onderstrepen. Ofschoon de claim de helikopter als

³⁶⁰ In 1982 stelde *Field Manual 100-5 Operations* dat het helikopterwapen zou worden gebruikt om de strijd uit te breiden “into the enemy’s depths” en in 1984 werd *Army Aviation* al getypeerd als “a major means for conducting the deep attack”. Zie: Allen, *Military helicopter doctrines*, 34-37.

³⁶¹ Allen, *Military helicopter doctrines*, 37-38.

³⁶² Zie onder meer: *Field Manual 90-4 Air Assault Operations*. Department of the Army (Washington, DC 1985).

volwaardig manoeuvre wapen te beschouwen weliswaar formeel werd gehonoreerd en vastgelegd in de officiële doctrine, bleek de praktijk weerbarstiger. Acceptatie van de doctrine door de rest van de landstrijdkrachten verliep moeizaam; het verkrijgen van *intellectual mastery* vergde tijd en ervaringen in de oefenpraktijk. Hoewel voorstanders beargumenteerden dat de helikopter het gevechtsterrein met zijn vuurkracht kon domineren, was het helikopterwapen, in tegenstelling tot de infanterie en cavalerie, niet bij machte terrein te bezetten. In de militaire oefenpraktijk bleek dat concretisering van de ideeën nauwelijks van de grond kwam. Weinig officieren begrepen dat de helikopter als manoeuvre wapen vanaf het begin van de strijd moest zijn geïntegreerd met de overige legeronderdelen. Commandanten hadden de neiging het helikopterwapen pas in zetten als een soort *emergency fire support unit* of *last-ditch reserve* op het moment dat hun infanterie- en pantsereenheden dreigden te worden overrompeld. Niet voor het eerst bleek er flinke discrepantie te bestaan tussen de papieren doctrine en de implementatie ervan in de militaire praktijk.

Desalniettemin bood de *AirLand Battle*-doctrine het helikopterwapen goede perspectieven. Zolang er kon worden beschikt over een relatief krachtige strijdmacht, was een effectieve manoeuvre voorafgaand aan het gevecht de wezenlijke succesfactor. Omdat de helikopter gold als het meest mobiele wapensysteem dat in het legerarsenaal voorhanden was, profiteerde het helikopterwapen als bijna vanzelfsprekend van het *AirLand Battle*-concept. In de jaren rond het einde van de Koude Oorlog kon de helikopter rekenen op een breed draagvlak binnen het Amerikaanse leger. *US Army Aviation* beschikte over een omvangrijke helikoptervloot en kon bogen op doctrines die haar militaire relevantie onderschreven. Binnen het Amerikaanse leger groeide het besef dat het helikopterwapen zeer waardevolle bijdragen zou kunnen leveren aan het optreden van de landstrijdkrachten.³⁶³

Bij de grotere Europese NAVO-partners waren in de jaren tachtig soortgelijke tendensen te ontwaren. In Groot-Brittannië kreeg de helikopter een prominentere plaats in de zich ontwikkelende doctrines en werd geëxperimenteerd met een provisorische luchtmobiele brigade, *6 Brigade*.³⁶⁴ Frankrijk formeerde in juli 1985 de 4^{ème} *Division Aéromobile*, een luchtmobiele eenheid waarbij niet minder dan 240 helikopters waren ondergebracht.³⁶⁵ Hoewel in de Bondsrepubliek Duitsland de praktische vooruitgang in het helikopter domein bescheidener van aard was, wees het doctrinair discours wel degelijk in de richting van een grotere rol voor het helikopterwapen.³⁶⁶

4.1.3 The Maritime Strategy en helikopterinzet

Parallel aan het doctrinair discours rond *AirLand Battle* namen de Verenigde Staten ook het voortouw in het maritieme domein tot nieuwe strategische inzichten te komen en hun doctrines daarop aan te passen. De nieuwe maritieme strategie kwam uit de koker van de *United States Navy* en zou zich later voor de NAVO in doctrinaire zin tot het voornaamste richtsnoer ontwikkelen. De

³⁶³ Allen, *Military helicopter doctrines*, 44, 49-52. Op 12 april 1983 kreeg *US Army Aviation* een organisatorisch zelfstandige status binnen het leger; deze zogenaamde *branch status* werd beschouwd als een belangrijke, emancipatoire stap naar meer gelijkwaardigheid tussen de legeronderdelen.

³⁶⁴ Allen, *Military helicopter doctrines*, 128, 151-52, 157-160.

³⁶⁵ F.A. Kroes, 'De Force d'Action Rapide', *Militaire Spectator* 159-7 (juli 1990) 295-299. Kroes kwalificeert de oprichting van deze luchtmobiele divisie als "de belangrijkste vernieuwing binnen de Franse grondstrijdkrachten".

³⁶⁶ Allen, *Military helicopter doctrines*, 179-205.

Amerikaanse marine zocht een nieuwe strategie die een antwoord bood op recente maritiem-technologische ontwikkelingen in het Warschaupact. Door de ingebruikneming van nieuwe generaties strategische Sovjet-onderzeeboten met nucleaire voortstuwing, de *Delta IV*- en *Typhoon*-klasse, ontstond in technisch opzicht meer gelijkwaardigheid tussen de NAVO- en Warschaupact-vloten. Deze pariteit baarde zorgen, temeer omdat de Sovjet-Unie haar nieuwste SSBN's (*Submersible Ship Ballistic missile Nuclear powered*) uitrustte met nucleaire raketten die door hun toegenomen bereik doelen op het Amerikaanse vasteland konden bestrijken vanuit zogenaamde maritieme bastions in de Arctische wateren.³⁶⁷ Door de grote actieradius van de nucleaire ballistische SS-N-8 Sawfly-raket was het voor de Sovjet-Unie niet langer noodzakelijk strategische onderzeeboten naar de Atlantische Oceaan te dirigeren om haar zogeheten *second strike capability* effectief te kunnen inzetten. Omdat de nieuwste klassen SSBN's in vergelijking met hun voorgangers stiller waren en dieper konden duiken, werd hun bestrijding navenant lastiger.³⁶⁸

De nieuwe Amerikaanse strategie week sterk af van de tot dan toe dominante visie binnen de *US Navy* en de NAVO, die ervan uitging dat nucleair aangedreven Sovjet-aanvalsonderzeeboten (SSN's) vooral in de Atlantische Oceaan actief zouden zijn om op de westerse aanvoerroutes, de *sea lines of communication* (SLOC), Amerikaanse schepen onderweg naar Europa tot zinken te brengen.³⁶⁹ De Amerikanen vonden de nadruk op konvoibescherming te defensief en kwamen tot de overtuiging dat de Sovjet-Unie het merendeel van haar maritieme strijdkrachten enerzijds zou benutten ter bescherming van haar SSBN's en anderzijds zou inzetten in defensieve operaties tegen vijandelijke aanvallen op het moederland. Dit impliceerde dat het leeuwendeel van de Noordelijke Sovjet-vloot zich dicht bij huis bevond: "The bulk of the Soviet Northern Fleet would be north of the Greenland-Iceland-United Kingdom gap" (GIUK-gap).³⁷⁰ Behoud van haar nucleaire slagkracht ter zee en bescherming van het moederland tegen westerse agressie vanaf zee en tegen amfibische operaties vormden in de Amerikaanse analyse de pijlers van de Sovjet-Russische maritieme strategie.

Goeddeels analoog aan de *AirLand Battle*-doctrine, was het nieuwe maritiem-strategische concept, aangeduid als *The Maritime Strategy*, offensiever van aard en gericht op het snel verkrijgen van het initiatief op zee via voorwaarts gerichte operaties.³⁷¹ Uitgangspunt was dat de verdediging van het West-Europese NAVO-territoir nauw samenhangt met het behoud van de Noordflank. *The Maritime Strategy* was gestoeld op voorwaartse verdediging, waarbij de Noorse Zee de sleutel vormde tot het behoud van Noord-Noorwegen en de trans-Atlantische aanvoerwegen. In geval van oorlog zouden direct offensieve NAVO-operaties moeten beginnen in de door de Sovjet-Unie zwaar beveiligde

³⁶⁷ In tegenstelling tot de SSBN's behoorden de SSN's niet tot de strategische nucleaire capaciteit van de Sovjet-Unie en dienen te worden beschouwd als een tactisch (aanvals)wapen.

³⁶⁸ C.T.J. Crins, 'Hot pursuit in Cold War Waters. De rol van de Koninklijke Marine in onderzeebootbestrijding, 1945-1991' (Ongepubliceerd manuscript NIMH, Den Haag 2012) 31-33.

³⁶⁹ Voor de ontwikkeling van de nieuwe strategie werd in juli 1981 een *Center for Naval Warfare Studies* bij het gerenommeerde *Naval War College* opgericht. Middelpunt van het nieuwe instituut was de *Strategic Studies Group* (SSG). Zie: John B. Hattendorf, *The Evolution of the U.S. Navy's Maritime Strategy, 1977-1986*. Center for Naval Warfare Studies, Newport Papers 19 (Newport, Rhode Island 2004) 45-64.

³⁷⁰ John T. Hanley Jr., 'Creating the 1980s Maritime Strategy and Implications for Today', *Naval War College Review* 67-2 (Spring 2014) Article 4, <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol67/iss2/4> (geraadpleegd 16 september 2019), 1-20, citaat 6. Het GIUK-gap betrof het zeegebied waar de Sovjet-onderzeebootvloot en de -oppervlakteschepen als geleidewapendragers moesten worden verhinderd om de Atlantische Oceaan te bereiken.

³⁷¹ De *Maritime Strategy* werd ook bekend als *U.S. Navy Maritime Strategy*, *Forward Maritime Strategy* en *The Maritime Component of National Military Strategy*.

thuiswateren; de maritieme bastions met de daar samengetrokken SSBN's vormden het primaire aanvalsdoel.

In de nieuwe strategie kregen ASW-operaties een prominente rol. De eerste oorlogshandelingen waren erop gericht onderzeebootbestrijdingseenheden vooruitgeschoven aanvalsposities te laten innemen. De eigen nucleair aangedreven aanvalsonderzeeboten, *hunter killers*, moesten zich evenals *aircraft carrier battle groups* en amfibische eenheden zo spoedig mogelijk in de noordelijke zeegebieden positioneren. Eenmaal daar ontplooid volgde een agressieve onderzeebootbestrijdingscampagne tegen alle Sovjet-onderzeeboten in de Noorse en Barentszee. De *US Navy* zou haar ASW-pijlen daarbij nadrukkelijk richten op de SSBN's van de tegenstander met als doel zoveel mogelijk afbreuk te doen aan de *second strike capability* van de Sovjets. Het strategisch oogmerk van deze *counterforce coercion* was het Warschaupact te dwingen van verdere aanvallen op de VS en haar NAVO-partners af te zien en gunstige condities te bewerkstelligen voor het staken van de vijandelijkheden.

Uitgangspunt was een geïntegreerde onderzeebootbestrijding in teams, zogenaamde *combined-arms antisubmarine operations*. Gebroken werd met de tot dan toe gangbare tactiek waarin de onderzeebootbestrijdingseenheden onafhankelijk van elkaar in separate gebieden ASW-operaties uitvoerden. Het offensief optreden van geïntegreerde ASW-teams bood meer perspectief. Door direct patrouillevliegthuigen en boordhelikopters te laten aanvallen, konden eigen onderzeebootverliezen worden beperkt en het aanvalstempo worden opgevoerd. Door het gecombineerde optreden hoefden de eigen onderzeeboten niet vroegtijdig te worden teruggetrokken voor het herladen van torpedo's.³⁷² Het snel toebrengen van zware verliezen aan de SSBN-vloot deed niet alleen afbreuk aan de nucleaire slagkracht van de tegenstander, ook zou het Warschaupact door de offensieve NAVO-operaties meer in het defensief worden gedwongen en daardoor minder gelegenheid hebben de trans-Atlantische aanvoerroutes, de SLOC's, te verstoren. De nieuwe strategie bood, als kers op de taart, de NAVO-marines ruimte amfibische operaties op de Sovjet-flanken uit te voeren, waarmee de Noordflank kon worden veiliggesteld en de druk op de Centrale Sector in Noordwest-Europa verlicht.

De implicaties van de *The Maritime Strategy* waren veelomvattend. Het tot eind jaren zeventig gangbare defensieve maritiem-strategisch concept waarbij een afwachtende positie bij de barrières bij het GIUK-gap en bescherming van de SLOC's centraal stonden, maakte plaats voor een offensievere doctrine, waarin het verkrijgen van het initiatief op de eerste plaats kwam. Daarmee vertoonde *The Maritime Strategy* duidelijke parallellen met de *AirLand Battle*-doctrine: zowel het *US Army* als de *US Navy* koersten aan op offensieve manoeuvres en het direct grijpen van het initiatief. Vijandelijke intenties en operaties moesten terstond bij het uitbreken van het conflict grondig worden verstoord. De ideeën over het uitvoeren van *deep attacks* op het territorium van de tegenstander en het aangrijpen van maritieme bastions in de thuiswateren van de Sovjet-Unie, illustreerden dat in de VS in het doctrinaire discours een andere wind was gaan waaien. Die wind werd ook aan de andere zijde van de Atlantische Oceaan gevoeld.

Tijdens het presidentschap van Ronald Reagan (1981-1989) gold *The Maritime Strategy* als voornaamste doctrinaire leidraad voor de *US Navy*. In de loop van de jaren tachtig evolueerde dit strategisch concept en groeide het uit tot de officiële bondgenootschappelijke strategie voor

³⁷² Hanley, 'Creating the 1980s Maritime Strategy', 7.

oorlogvoering ter zee. In 1983 kreeg *The Maritime Strategy* haar neerslag in het *Concept of Maritime Operations* (CONMAROPS) van de NAVO.³⁷³ Het impliceerde dat het bondgenootschap zich offensiever manifesteerde tegenover de Rode vloot en het maritieme operatiegebied meer in de richting van de Sovjet-Unie en haar kustwateren verschoof.³⁷⁴

Uiteraard participeerden ook de Europese NAVO-partners in de uitvoering van het nieuwe maritieme concept. De West-Europese marines kampten echter wel met extra problemen. Hun oppervlakteschepen en boordhelikopters waren vooral toegerust voor SLOC-bescherming. Deze schepen en helikopters waren vaak te kwetsbaar en niet geëquipeerd voor een uitgesproken offensieve rol in de beoogde ASW-operaties in de Noorse en Barentszee.³⁷⁵ Desalniettemin kregen de Europese NAVO-zeestrijdkrachten een belangrijk aandeel in het cruciale eerste conflictstadium. Door de geografische ligging van hun thuisbases konden zij eerder dan de *US Navy* aanwezig zijn in het noordelijke operatiegebied en daar onder andere met helikopterinzet een bijdrage leveren aan ASW-, luchtverdedigings-, mijnenbestrijdings- en amfibische operaties. Dit werd gestipuleerd in het CONMAROPS en vanaf medio jaren tachtig beoefend tijdens grootschalige jaarlijkse maritieme NAVO-manoeuvres als *Northern Wedding*, *Ocean Safari* en *Teamwork*. In de oefenscenario's, waarbij uitvoering van *The Maritime Strategy* een steeds prominentere plaats kreeg, moesten de West-Europese zeestrijdkrachten de Sovjet-vloot op de Noordflank vastpinnen totdat de *US Striking Fleet* ter plekke was.

4.1.4 Nederland en de doctrinaire ontwikkelingen in de jaren tachtig

Reacties op FOFA- en AirLand Battle-concepten

De *Militaire Spectator* publiceerde vanaf 1983 met enige regelmaat bijdragen over de laatste doctrinaire ontwikkelingen.³⁷⁶ Hoewel de noodzaak tot een debat over de meest geëigende strategie

³⁷³ Oogmerk van het *Concept of Maritime Operations* was tot een betere onderlinge afstemming van maritieme inzet binnen de NAVO te komen en deze meer in lijn te brengen met de doctrinaire concepten over voorwaartse verdediging, offensieve ASW-manoeuvres en amfibisch optreden.

³⁷⁴ Cas J.T. Crins, “Deterrence, forward defense and alliance solidarity” Nederland en de “Maritime Strategy”, 1981-1991’ (MA-Thesis Internationale Betrekkingen in Historisch Perspectief Universiteit Utrecht 2013) 6-7 (<https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/278651/Definitieve%20versie%20MA-Thesis%201.2.pdf?sequence=1&isAllowed=y>; geraadpleegd 4 oktober 2019).

³⁷⁵ De Canadese marine-expert Peter T. Haydon wijst erop dat de KM begin jaren tachtig over een (taakgroep)-concept beschikte dat binnen de NAVO model stond: “The concept itself was complex in calling for a mixture of ships formed as a task group with its own combined command and control capability, local area air defence, and sophisticated ASW systems with a lot of integral air support in the form of embarked helicopters and its own underway logistic support. The model of the Dutch Task Group was used as the NATO standard...”. Zie: Peter T. Haydon, ‘From Uncertainty to Maturity (1968-1989)’, <https://www.canada.ca/en/navy/services/history/naval-service-1910-2010/maturity.html> (geraadpleegd 6 februari 2023).

³⁷⁶ ‘Airland Battle 2000’, *Militaire Spectator* 152-4 (april 1983) 137-138; P.A. Fernig, ‘Airland Battle “Strike deep”’, *Militaire Spectator* 152-10 (oktober 1983) 445-451; P.C. van Geldorp, ‘Airland Battle (2000) en de ACE Follow-on forces attack’, *Militaire Spectator* 153-9 (september 1984) 399-409; J. Oversloot, ‘Airland Battle (2000) Een kritische beschouwing’, *Militaire Spectator* 154-2 (februari 1985) 54-64; F.J.D.C. Egter van Wissekerke, ‘Is AirLand Battle verenigbaar met de NAVO-doctrine?’, *Militaire Spectator* 155-10 (oktober 1986) 497; J. Langhenkel, R. Veger en H.P. Ueberschaer, ‘FOFA, optie voor de Koninklijke Landmacht’, *Militaire Spectator* 155-12 (december 1986) 572-580.

en daaruit afgeleide doctrines breed werd onderkend, was er al met al geen ovationeel applaus voor de nieuwe verdedigingsconcepten. Verschillende auteurs plaatsten kritische noten: de doctrines zouden onduidelijkheden bevatten, weinig vernieuwend zijn en vanwege de hoge kosten van de geavanceerde wapensystemen voor de Nederlandse krijgsmacht grotendeels onhaalbaar. Afgezien van de financiële haalbaarheid, betwijfelden critici de operationele deugdelijkheid van het FOFA-concept: hoe zeker was het eigenlijk dat het Warschaupact zijn toevlucht zou nemen tot een geëchelonnerde verrassingsaanval en hoeveel heil was er metterdaad te verwachten van *emerging technologies*? Op het Europese strijdtoneel, zo oordeelden sommige auteurs, kon het *AirLand Battle*-concept evenmin zonder meer worden toegepast. De offensieve intenties van de *deep attack* om tot 150 km achter de Warschaupact-frontlijn toe te slaan, verhielden zich slecht tot de defensieve NAVO-strategie en bovendien miste het bondgenootschap daartoe de vereiste manoeuvre-eenheden.

Treffend is dat in nagenoeg geen enkele bijdrage over deze nieuwe doctrines de mogelijke rol van het helikopterwapen ter sprake kwam. Zelfs waar het ging om de bespreking van wapensystemen en andere hoogtechnologische middelen, die nodig werden geacht om de nieuwe doctrines te kunnen uitvoeren, maakten de meeste auteurs in de *Militaire Spectator* geen woord vuil aan helikopterinzet. Over het FOFA-concept, waarin helikopterinzet geen bijzondere aandacht kreeg, was dit nog verklaarbaar, maar dat gold niet voor de reacties op *AirLand Battle*, waarin helikopteroperaties een prominente plaats innamen.

Uitzondering op de regel was vaandrig der intendance J. Oversloot, die in februari 1985 een kritische beschouwing over de *AirLand Battle*-conceptie publiceerde. In zijn artikel wijdde de aspirant-reserveofficier enkele passages aan helikopters. Grote aantallen hefschroefvliegtuigen zouden “voor een of meer deep strikes” een rol kunnen vervullen bij de inzet van gespecialiseerde luchtlandingstroepen. Deze eenheden dienden achter het Warschaupact-front verbindingslijnen te verstoren en commandoposten en kleine troepenconcentraties aan te vallen, om zo de vijand niet alleen materieel maar ook moreel grote schade toe te brengen. Volgens Oversloot kleefden er echter veel militaire en militair-technische bezwaren aan de inzet van helikopters bij dergelijke acties. Hij noemde vervolgens de bekende operationele handicaps die op helikopterinzet van toepassing zouden zijn. Helikopters waren erg kwetsbaar: “Naar verluidt hebben Afghaanse verzetsstrijders herhaaldelijk met verouderde olifantengeweren Sovjet-russische helikopters neergehaald.” Hun actieradius was gering, hun hef- en laadvermogen beperkt en ze konden de eenmaal gelande troepen niet “bij verrassing” uit het vijandelijke achterland evacueren. Oversloot voorzag dat de helikopterinzet zich in de meeste gevallen zou moeten beperken tot “‘hit and run’-acties, dicht achter de WP [Warschaupact]-frontlijn (tot ongeveer 45 km) en kort van duur (2 uur)”. De veronderstelling dat de NAVO in staat zou zijn door de inzet van zelfs grote aantallen helikopters het tweede tactische echelon te vernietigen dan wel de opmars daarvan ernstig te vertragen, beoordeelde Oversloot als “zeer discutabel”. Zijn conclusie was helder: “Helikopters kunnen ten hoogste een geringe bijdrage leveren. De WP-eenheden die achter dat tweede tactische echelon staan opgesteld bevinden zich buiten het bereik van helikopters.”³⁷⁷ Of de andere auteurs in de *Militaire Spectator* de visie van vaandrig Oversloot op de beperkte rol van het helikopterwapen onderschreven, is onbekend; feit is dat zij het niet de moeite waard vonden de helikopter in hun

³⁷⁷ Oversloot, ‘Airland Battle’, 58, 64. Oversloot vond het overigens “goed denkbaar” dat Nederland voor antitankhelikopters zou kiezen, die inzetbaar waren tegen “de voorste gelederen van de WP-troepen (...) De aanschaf van die laatste wordt immers al zo lang bepleit.”

bespiegelingen op te nemen. In de kolommen van het tijdschrift is dan ook nagenoeg niets te vinden dat duidde op *intellectual mastery* van de doctrinaire helikopterproblematiek.³⁷⁸

De *AirLand Battle*-doctrine bracht ook buiten de *Militaire Spectator* de pennen in beweging, maar ook gezaghebbende politicologen als Peter Volten en Jan Geert Siccama brachten de mogelijke rol van de helikopter in hun publicaties niet of nauwelijks ter sprake.³⁷⁹ In andere tijdschriften die verslag deden over de ontwikkelingen rond de krijgsmacht, de militaire vakpers, kwam de *AirLand Battle*-doctrine nauwelijks aan de orde. Periodieken als *Legerkoerier*, *Ons Leger*, *Armex*, *De Vliegende Hollander* en *Onze Luchtmacht* besteedden met regelmaat aandacht aan gebeurtenissen op helikoptergebied en informeerden hun lezers over de laatste technologische ontwikkelingen, beleidsvoornemens, militaire opleidingen en oefeningen, maar schonken geen aandacht aan het doctrinaire discours.³⁸⁰

In de bestudeerde archieven van de politiekambtelijke leiding en die van de Leger- en Luchtmachtraad zijn evenmin sporen teruggevonden van een doctrinair debat, noch over FOFA, noch over *AirLand Battle*. Dit rechtvaardigt de conclusie dat de nieuwe doctrinaire concepten binnen de politieke en militaire top grosso modo voor kennisgeving werden aangenomen, echter zonder dat daar de noodzakelijke consequenties op materieelgebied aan werden verbonden. De aandacht in deze gremia richtte zich eerder op gerelateerde concrete zaken zoals de benodigde investeringen en veranderende opleidingseisen, maar ook hierbij kwamen helikopterkwesities nauwelijks aan de orde. Het ontbreken van de helikopter in het doctrinaire debat leert dat de krijgsmacht dit wapensysteem kennelijk niet belangrijk of relevant genoeg achtte om het te betrekken in de deliberaties over de gewenste operationele koers; de focus en prioriteiten lagen elders. Ook in de defensie- en krijgsmachttop was van *intellectual mastery* van doctrinaire helikopterzaken nog geen sprake. Mocht de helikopter binnenskamers weinig stof doen opwaaien, in de buitenlucht gebeurde dat in toenemende mate. Zoals hierna nog zal worden aangetoond, zorgde de bondgenootschappelijke oefenpraktijk voor een omslagpunt; de beproeving van onderdelen van de *AirLand Battle*-doctrine bracht de helikopter niet alleen op het netvlies maar ook tussen de oren.

³⁷⁸ Binnen de GPLV-gelederen toonden weinig officieren tijdens de Koude Oorlog grote, actieve belangstelling voor het doctrinaire helikopterdiscours. Deze passiviteit is ook te relateren aan het zeer geringe aantal helikoptervliegers dat destijds de zware cursus Hogere Staf Vorming (HSV) volgde. Het aantal stafgebrevetteerde helikoptervliegers zou pas vanaf medio jaren negentig toenemen. Schriftelijke informatie generaal-majoor b.d. T.H.W. ten Haaf, 20 december 2022. Zie verder paragraaf 5.3.3.

³⁷⁹ P.M.E. Volten, 'The Airland Battle. De verdediging van West-Europa in discussie', *Atlantisch perspectief* nr. 5 (1982) 3-8 en 'Moderne Conventionele Wapensystemen. De Praktische Vertaling van de Airland Battle', *Atlantisch perspectief* nr. 2 (1983) 17-19; Siccama, *Roepnaam Airland Battle*, 30, 76, 79.

³⁸⁰ Een uitzondering vormt een interview met chef Defensiestaf, generaal G.L.J. (Goof) Huyser, dat in september 1984 werd gepubliceerd in de *Legerkoerier* en *De Vliegende Hollander*. In deze publicatie spreekt Huyser over *emerging technologies* en de "strategie van de toekomst" waarbij zal worden aangevallen "tot enkele honderden kilometers achter de voorste lijn" om afbreuk te doen aan de "2e echelons reserves van een vijand". Deze aanval zou behalve met vliegtuigen ook met geleide projectielen en helikopters worden uitgevoerd. Zie: 'Chef Defensiestaf generaal Huyser: nieuwe technologie misschien koevoet voor betere samenwerking', *Legerkoerier* (september 1984) 11-13 en *De Vliegende Hollander* (september 1984) 11-13.

Doctrinair landmacht-dilemma: keizer zonder kleren of knellend keurslijf?

Op basis van hun bestaande hoofdwapensystemen gaven de afzonderlijke krijgsmacht delen tijdens de Koude Oorlog ieder voor zich hun eigen invulling aan specifieke taken die rechtstreeks voortvloeiden uit de NAVO-strategie en daarvan afgeleide defensieve concepten en doctrines. Deze eigen taakopvatting prioriteerde de vertrouwde wapensystemen, zelfs als dat op gespannen voet stond met de uitvoering van de bondgenootschappelijke taakstelling. De taakopvatting kon tot uitdrukking komen in nationale gevechtshandleidingen en voorschriften, maar dat hoefde niet. Terwijl de landmacht grote waarde hechtte aan het gebruik van eigen doctrines en gevechtshandleidingen, gold dat bij marine en luchtmacht veel minder. Binnen de landstrijdkrachten dwong het optreden der verbonden wapens – infanterie, cavalerie, (luchtdeel)artillerie en genie – tot een gezamenlijk referentiekader. Bij de marine stond de rol van de zelfstandige commandant centraal en deze moest zo min mogelijk door doctrinaire voorschriften en handleidingen worden gehinderd.³⁸¹ Tot begin jaren vijftig greep de KM grotendeels terug op de doctrines en handleidingen van de *Royal Navy*, daarna golden bij oefeningen en operaties in NAVO-verband de *Allied Tactical Publications* als richtsnoer voor tactische en technische niveaus, waar nodig aangevuld met voorschriften van de *Royal Navy* of *Royal Marines*. Een expliciet beschreven overkoepelende doctrine kende de KM echter niet.³⁸²

Bij de Koninklijke Luchtmacht stond beheersing van de steeds complexer wordende technologie op het eerste plan. Doctrine werd binnen de luchtmacht wel geassocieerd met dogmatische rigiditeit en stond zo ogenschijnlijk op gespannen voet met flexibiliteit, wat binnen de luchtmacht alom werd en wordt bewierookt als een wezenskenmerk van het luchtwapen.³⁸³ Binnen de Koninklijke Luchtmacht werd *airpower* tijdens de Koude Oorlog primair beschouwd door de bril van de jachtvlieger, maar tot nationale doctrinaire reflecties kwam het zelden, een eigen *airpower*-doctrine bestond niet.³⁸⁴ Voor wat betreft een doctrinaire gedachtenvorming over helikopterinzet gaf de luchtmacht in de jaren tachtig in het geheel niet thuis. Het operationele primaat voor helikopterinzet lag in oorlogstijd bij de landmacht en in de verzuilde krijgsmacht gaf het geen pas zich vergaand uit te spreken over het operationele domein van een ander krijgsmachtdeel.

De Koninklijke Landmacht was tijdens de Koude Oorlog het enige krijgsmachtdeel dat energie besteedde aan doctrinevorming en de vertaling ervan naar de eigen onderdelen. Binnen de

³⁸¹ W.J.J. van der Knaap en R.J. Casparie, 'Optreden ter zee, te land en in de lucht. Algemene kenmerken van zeestrijdkrachten' in: E.R. Muller e.a. red., *Krijgsmacht. Studies over de organisatie en het optreden* (Alphen aan den Rijn 2004) 639: "Van oudsher is er bij zeestrijdkrachten, met name bij het varende deel, weinig enthousiasme geweest voor 'doctrines'".

³⁸² Schriftelijke informatie A.J. van der Peet, 29 november 2022. De KM beschreef haar inrichting en doelstellingen in een Operationeel Concept Koninklijke Marine (OCKM), maar dit omvatte geen doctrinaire verhandeling met betrekking tot het eigen optreden.

³⁸³ A.C. Tjepkema, 'Doctrinevorming bij luchstrijdkrachten', *Militaire Spectator* 159-6 (juni 1990) 277-279 en 'Een Nederlands "joint" hoofdkwartier?', *Militaire Spectator* 167-7 (juli 1998) 347-354.

³⁸⁴ De Zwitsers-Liechtensteinse wetenschapper Christian F. Anrig onderzocht in zijn studie *The Quest for Relevant Air Power. Continental European Responses to the Air Power Challenges of the Post-Cold War Era* (Alabama 2012) onder meer de ontwikkeling van Europese *airpower*-doctrines. Over de Koninklijke Luchtmacht in de tweede helft van de Koude Oorlog stelt hij: "As thinking was dominated by NATO doctrine, RNLA officers rarely took the initiative to promulgate a national air power doctrine." Citaat pag. 248.

landmacht was de Tactische Commissie van de Hogere Krijgsschool belast met vernieuwing van de tactische doctrine. In 1985 publiceerde de landmacht als voorlopig voorschrift een nieuwe versie van haar gevechtshandleiding. Hierin verwerkte zij de volgende jaren opleidings- en oefenervaringen zodat in 1988 een definitieve versie van het nieuwe voorschrift kon worden vastgesteld: Voorschrift 2-1386. Opmerkelijk is dat het FOFA-concept geen groot stempel drukte op de nieuwe gevechtshandleiding. Wel was er volop focus op het belang van manoeuvreren: '2-1386' introduceerde zelfs twee manoeuvrevormen die op divisie- en brigadeniveau konden worden benut.³⁸⁵ De *AirLand Battle*-doctrine van het Amerikaanse leger bleek een grotere inspiratiebron voor het nieuwe voorschrift, althans voor zover betrekking hebbend op defensief beweeglijke verdediging. Het accent op meer flexibiliteit, beweging en beslissingsruimte voor lagere commandanten en de nadruk op het belang van initiatief, leiderschap en verrassing, waren ook terug te vinden in de *AirLand Battle*-doctrine. De mal waarin Voorschrift 2-1386 was gegoten verried een ontegenzeggelijke Amerikaanse invloed.³⁸⁶

In de nieuwe gevechtshandleiding ontbrak echter een doorwrochte visie op de inzet van helikopters. Een verklaring hiervoor is het ontbreken van kennis over helikopterkwesities in landmachtgelederen, ook hier deed zich het gebrek aan *intellectual mastery* gevoelen. Dat landmachtofficieren op geen enkele wijze werden gestimuleerd om zich helikopterexpertise eigen te maken en helikopterinzet tijdens oefeningen niet in de beoordelingscriteria van landmachtcommandanten meewoog, zorgde er mede voor dat nadenken over een helikoptervisie bij de KL niet van de grond kwam (zie paragraaf 4.3.2). De landmacht concentreerde zich op effectievere inzetmogelijkheden van haar beschikbare grondgebonden wapensystemen. Hier was er discrepantie met het Amerikaanse leger, dat helikopterinzet in jaren 1982-1986, ondanks de interne weerstand bij andere *US Army*-onderdelen, een steeds prominentere plaats in haar doctrinepublicaties had toegedicht. De KL bleek in 1988 nog niet in staat tot een doctrinaire stap naar de derde dimensie. De antitankhelikopter bleef niet alleen in de praktijk maar ook in de doctrinaire theorie afwezig.

Twee luchtmachtofficieren, eerste luitenant H.H. (Henk) Heidema en majoor A.C. (Anne) Tjepkema, wezen in de *Militaire Spectator* op de afwezigheid van helikopterexpertise bij de KL. In hun artikel van mei 1985, getiteld 'Verdedigen met helikopters... hoe moet dat?', stelden zij dat de organisatorische inbedding van de helikopters debet was aan de geringe aandacht voor de rol van de heli op het gevechtsveld. Omdat de landmachthelikopters in vreedstijd waren ingedeeld bij de GPLV en deel uitmaakten van de luchtmachtorganisatie bestond er binnen de landmacht weinig helikopterexpertise. Tegelijkertijd stond het luchtmacht personeel nagenoeg buiten de tactische doctrinevorming. Van een "geloofwaardige inpassing" van de helikopter in het optreden van manoeuvre-eenheden kon derhalve geen sprake zijn. Het was volgens de auteurs niet verwonderlijk dat slechts weinig landmachtofficieren uit de praktijk een zodanig vertrouwen hadden opgebouwd, dat dit onderwerp beleidsmatig voldoende aandacht zou kunnen krijgen.³⁸⁷

Doctrinevorming stond binnen de GPLV weliswaar op een laag pitje, maar aandacht voor internationale ontwikkelingen op het gebied van *Army Aviation* bestond daar zeker, en al geruime tijd. Reeds in januari 1966 constateerde de commandant GPLV kolonel A.J. Marinus naar aanleiding

³⁸⁵ Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 381-384.

³⁸⁶ De Ruiter, *Breuklijn 1989*, 88-89 en Gevechtshandleiding - Koninklijke Landmacht Voorschrift, 2-1386 (1988).

³⁸⁷ H.H. Heidema en A.C. Tjepkema, 'Verdedigen met helikopters... hoe moet dat?', *Militaire Spectator* 154-5 (mei 1985) 223-231, aldaar 223.

van een bijeenkomst van de aan de NAVO gelieerde *Advisory Group for Aerospace Research and Development* in Parijs dat *Army Aviation* een enorme vlucht had genomen. De Amerikaanse ervaringen in Vietnam gaven de stoot tot een diepgaande studie naar helikopterinzet, met name waar het hun “maintainability” en “reliability” betrof. Nieuwe helikoptertypes werden geheel geconcipieerd met het oog op een grote gebruiksgereedheid te velde. Grote aandacht ging uit naar kwetsbaarheid en inzet van bewapende helikopters als aanvalsmiddel.³⁸⁸ Dergelijke ontwikkelingen en ideeën, die in ieder geval bij de leiding van de GPLV bekend waren, drongen onvoldoende door tot de landmachtgelederen. Het verkrijgen van *intellectual mastery* in helikopterzaken bleek voor de KL een taai en decennialang proces dat verband hield met de organisatorische inbedding van de GPLV. Omdat landmachtofficieren op zekere afstand van het helikopterdomain stonden, was gerelateerde technische, theoretische en doctrinaire expertise schaars en ontbrak binnen de Koninklijke Landmacht de carrièrebevorderende prikkel zich met helikopterzaken in te laten.³⁸⁹ Dit verklaart de doctrinaire helikopterstilte en afwezigheid van nieuwe helikopterinzichten in KL-gelederen en daarmee deels ook het uitblijven van materieelverwerving.

In de NAVO-oefenpraktijk was er echter geen ontkomen aan. Vanaf 1984 introduceerden de Amerikanen elementen van hun *AirLand Battle*-doctrine op het Europese oorlogstheater. Nederlandse militairen bij het Eerste Legerkorps deden in toenemende mate praktijkervaringen op met helikopterinzet in bondgenootschappelijk verband. Zij waren deelgenoot van manoeuvres met Amerikaanse, Britse en Duitse antitankhelikopters. Hoewel FOFA gold als het officiële NAVO-concept, was het in toenemende mate *AirLand Battle* wat de klok sloeg in de NAVO-oefenpraktijk. De Amerikanen dwongen hun Europese bondgenoten op deze wijze min of meer mee te gaan in hun *AirLand Battle*-filosofie. Deze ontwikkeling zou zich eveneens in het maritieme domein voltrekken na de introductie van de nieuwe Amerikaanse *Maritime Strategy* (zie paragraaf 4.1.3).

Gekoppeld aan de jaarlijkse grootschalige logistieke verplaatsingsoefeningen onder de noemer *Reforger (Return Forces to Germany)* werden op Duits grondgebied in multinationalaal verband bepaalde componenten van de *AirLand Battle*-doctrine tegen het licht gehouden. In oefenscenario's kwam meer aandacht voor de *deep attack* en de rol van het helikopterwapen. In 1984 vormde *Reforger* het decor voor een *corps-level Aviation offensive deep battle operation*, waarbij helikopterinzet centraal stond.³⁹⁰ Ook tijdens *Reforger '86* en *'87* stond de *deep attack* op het programma. Bij *Reforger '86* voerde de Amerikaanse *11th Aviation Maneuver Brigade* met een gemêleerde helikoptervloot van 47 toestellen een dergelijke operatie uit.³⁹¹ Gloednieuwe Apaches ondergingen hun vuurdoop in West-Europa tijdens *Reforger '87*. Bij de grote veldoefening *Certain*

³⁸⁸ NIMH, Koninklijke Luchtmacht, Commando Luchtverdediging, 731, inv.nr. 5, Groep Lichte Vliegtuigen, Geschiedschrijving GPLV 1 oktober 1965 - 1 januari 1966, 3. Oud-commandant GPLV kolonel Marinus publiceerde in 1967 een artikel in de *Militaire Spectator* waarin hij onder meer inging op de toekomst van de GPLV gerelateerd aan recente ontwikkelingen in Vietnam. Zie: A.J. Marinus, 'De Groep Lichte Vliegtuigen', *Militaire Spectator* 136-5 (mei 1967) 224-230.

³⁸⁹ De afwezigheid van helikopterexpertise in KL-gelederen stond in contrast met de situatie in het Duitse leger, waarmee 1 Lk op de Noord-Duitse laagvlakte nauw samenwerkte. Het *Heer* legde juist een sterk accent op het *Panzerabwehrhubschrauber*-concept, dat in de oefenpraktijk werd beproefd met de Bölkow Bo-105 PAH1 die daartoe met HOT antitankraketten was uitgerust. Schriftelijke informatie generaal-majoor b.d. T.H.W. ten Haaf, 20 december 2022.

³⁹⁰ Ellis D. Parker, 'The Challenge of Winning', *Aviation Digest* 31-9 (september 1985) 2-9.

³⁹¹ Marvin E. Mitchiner Jr., 'Strike Deep and Win!', *Aviation Digest* 32-8 (augustus 1986) 33-41 en Joris Janssen Lok, 'Pantserbestrijding, transport en deep attacks. US Army Aviation in Duitsland', *Onze Luchtmacht* (april 1987) 2-6.

Strike 87 kregen ze een hoofdrol toebedeeld bij het uitvoeren van een *deep attack* in Noord-Duitsland. De missie vond plaats “under the watchful eyes of many skeptical observers” en werd mede dankzij een intensief planningsproces zeer succesvol afgesloten, waarbij de ‘vijand’, een Belgische pantserbrigade op meer dan 100 km achter de frontlinie, zich “with cataclysmic effect” volledig liet verrassen.³⁹² De Nederlandse krijgsmacht nam met 11.000 landmachtmilitairen, veelal als oefenvijand, deel aan *Certain Strike 87* en deelde in de ervaringen.³⁹³

In september 1988 werden gedurende *Free Lion*, een vijfjaarlijkse legerkorpsoefening waaraan op een totaal van 44.000 militairen niet minder dan 33.000 Nederlanders deelnamen, naast 145 helikopters ook luchtmobiele eenheden ingezet.³⁹⁴ In samenwerking met Amerikaanse, Britse en Duitse eenheden oefenden de Nederlandse militairen ten zuiden van Hannover en deden ervaringen op met onder andere de capaciteiten van Britse en Duitse antitankhelikopters. Volgens de chefstaf van het Eerste Legerkorps, brigadegeneraal H.H. (Harry) Dijcks, leerden de Nederlandse eenheden bij deze *Field Training Exercise (FTX)* “tactisch veel” van het werken met antitankhelikopters: “Ze hebben gezien hoe zo’n antitankmacht in een tactisch plaatje is in te passen. Men heeft de buitenlanders het hemd van het lijf gevraagd.”³⁹⁵

Medio september 1989 namen Nederlandse eenheden deel aan *Offenes Visier*, een FTX van het Duitse Eerste Legerkorps. Brigadegeneraal W.M. (Wim) Reijnierse, commandant van de deelnemende 11 Pantserinfanteriebrigade, toonde zich zeer content met de inzet van West-Duitse antitankhelikopters. Tijdens de tactische manoeuvres bleek een grote tankmacht niet te zijn opgewassen tegen de in de strijd geworpen *Panzerabwehrhubschrauber (PAH’s)* van het type Bölkow Bo-105 PAH1. De opgedane ervaringen achtte Reijnierse waardevol: “We hebben nu wat inzicht kunnen verkrijgen in het werken met dat prachtige wapen. Daar profiteren we een volgende keer weer van (...) Als de inzet van dit middel goed wordt gecoördineerd, houd je met een handvol heli’s een compleet tankbataljon tegen.”³⁹⁶

Uiteindelijk maakte pas de oefenpraktijk binnen de Koninklijke Landmacht meer geesten rijp voor een grotere helikopter-inbreng en drukte het de Legerraad met de neus op de feiten: een wezenlijke schakel ontbrak. Zolang niet kon worden beschikt over eigen antitankhelikopters was sprake van een oningevulde en onverantwoorde pantserbestrijdingslacune. Dat de landmachtleiding zich dit realiseerde, bleek uit het feit dat zij niet op haar handen bleef zitten. Met inschakeling van binnen de luchtmacht wel aanwezige technische expertise was ondertussen de selectie van een geschikte pantserbestrijdingshelikopter in volle gang (zie paragraaf 4.2.2). De operationele urgentie werd zeker gevoeld, maar tegelijkertijd wenste de landmacht geen grote concessies te doen waar het haar vertrouwde pantserbestrijdingswapens betrof. Het primaat van de pantserinfanterie- en tankeenheden, de voornaamste troeven uit het landmachtarsenaal, stond intern niet ter discussie. In

³⁹² Sinclair, ‘Attack Helicopters: Airland Battle Future’s Sword of Vengeance’, 10-11.

³⁹³ Joris Janssen Lok en Ineke Hooiveld, ‘Reforger ’87. Spookkorps trok door Nederland’, *Legerkoerier* (oktober 1987) 14-17.

³⁹⁴ Jan Gramsma, ‘Generaal Wilmlink over Free Lion: “Ik wil zo min mogelijk ingrijpen”’, *Legerkoerier* (augustus/september 1988) 4-6 en Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 416.

³⁹⁵ Maarten Jan van de Fliert, ‘Free Lion... er waren enkele minpuntjes, maar: “Het Legerkorps staat zijn mannetje”’, *Legerkoerier* (december 1988) 4-6.

³⁹⁶ Niek van der Heijden, ‘Offenes Visier. Nederlanders op de reservebank’, *Legerkoerier* (november 1989) 4-6 en ‘Brigade-commandant zeer content met inzetmogelijkheden van de anti-tankhelikopter’, *Armex* (november 1989) 30.

haar vasthoudendheid over het behoud van de eigen hoofdwapensystemen onderscheidde de landmacht zich geenszins van beide andere krijgsmachtdelen. Ook bij marine en luchtmacht bleef de focus voornamelijk gericht op respectievelijk schepen en jachtvliegtuigen. Zelfs een partiële opoffering van een bestaand wapensysteem was uit den boze, suggesties of voorstellen in die richting golden als vloeken in de kerk.

In helikopterkwesities kan het optreden van de landmachtleiding niet zozeer worden gekarakteriseerd als traag of laks, wel als conservatief. Zij moest zien te laveren tussen de zich aandienende helikoptertechnologie, zeer manifest met de komst van de Apache, en het maken van een behoedzame keuze voor een nieuw in zekere zin wezensvreemd wapensysteem. De keuzebepaling van een geschikte antitankhelikopter was voor de landmacht een besluit dat zij niet lichtvaardig kon nemen, immers de keus voor een prijzige helikopter kon negatief uitpakken voor de vertrouwde hoofdwapensystemen. En die gevestigde belangen wogen, zoals gezegd, zwaar. Dat de landmacht bij deze keuzebepaling afhankelijk was van luchtmachtkennis en -kunde maakte de zaak er niet eenvoudiger op. Intensieve samenwerking tussen de krijgsmachtdelen was in de verzuilde krijgsmacht tenslotte eerder uitzondering dan regel, problemen werden bij voorkeur in de vertrouwde boezem van het eigen krijgsmachtdeel opgelost. Een krijgsmachtbrede helikoptervisie was non-existent. De landmacht keek de kat uit de boom en dat was vanuit haar optiek logisch. Grote belangen en het nog niet geheel uitgekristalliseerde zicht op de potentiële slagkracht van de nieuwste generatie gevechtshelikopters verklaren de afwachtende attitude: liever een late keuze, dan een verkeerde.

In de helikopterwervingsdossiers, die hierna aan de orde komen, werden strategische, doctrinaire en tactische overwegingen zelden op expliciete wijze vermeld. In door land- en luchtmacht opgestelde studierapporten en tijdens gecombineerde vergaderingen van de Legerraad en de Luchtmachtraad over lopende helikopterwervingsdossiers kwamen doctrinaire- en tactische zaken niet of slechts zijdelings ter sprake.³⁹⁷ Dat kwam waarschijnlijk doordat er binnen de landmacht consensus bestond over de taakstelling van de te verwerven antitankhelikopters. De heli's zouden niet worden ingezet voor een *deep attack*, maar kregen de meer traditionele brandweerfunctie: pas optreden wanneer er in het hoofdweerstandgebied nabij de voorste lijn eigen troepen een vijandelijke doorbraak op handen was.³⁹⁸ Dat sloot immers naadloos aan op de vertrouwde grondgebonden pantserbestrijdingsmiddelen die 1 Lk in de strijd zou werpen. De antitankheli's, door hun geringe kwantiteit op voorhand een schaars middel, waren voorbestemd boven de Noord-Duitse laagvlakte te worden ingezet als laatste defensieve troefkaart bij een dreigende vijandelijke overrompeling. Zij vormden dan "het sluitstuk van de pantserbestrijding".³⁹⁹

³⁹⁷ SIB (films) Archief Legerraad 1945-1994, inv.nr. 667, 'Studierapport Invoering bewapende helikopter fase 1', opgesteld door Projectgroep Vervanging Alouette III, door Planning Comité Koninklijke Landmacht aangeboden aan de Legerraad, 21 maart 1986, 1.2 – 1.4 Geheim; SIB (films) Archief Legerraad 1945-1994, inv.nr. 676, 'Verslag gemeenschappelijke vergadering LR/LUMARA dd. 080786', 11 juli 1986.

³⁹⁸ Joris Janssen Lok, 'Gevechtshelikopters: dure, maar doeltreffende brandweer', *De Vliegende Hollander* (februari 1988) 14-17. De KL beschouwde de antitankhelikopter lang als een gevechtssteun-middel, waarbij het grondgebonden gevechtsplan leidend was en niet als een manoeuvre-middel, waarbij het helikopteroptreden leidend kon zijn.

³⁹⁹ SIB (films) Archief Legerraad 1945-1994, inv.nr. 676, Gemeenschappelijke vergadering LR/LUMARA dd. 080786, (concept) 'Briefing Invoering bewapende helikopter voor de Vaste Commissie van Defensie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal op 28 augustus 1986', 4 juli 1986, 2-4.

De conclusies van het in paragraaf 4.1.2 beschreven Amerikaanse debat over de inzet van de helikopter als volwaardig manoeuvrewapen versus *emergency fire support unit* werden in Nederland genegeerd. Afgezet tegen de vooruitstrevende visie van de helikopterprotagonisten van *US Army Aviation* en meer in lijn met de weerstand die zich ook bij andere onderdelen van het Amerikaanse leger had geopenbaard, volgde de Koninklijke Landmacht een conservatieve koers waarin ze stevig vasthield aan haar vertrouwde wapensystemen. Zelfs mét bewapende helikopters zou 1 Lk de tering naar de nering moeten zetten en was de taakuitvoering gebonden aan een nauw operationeel keurslijf: noodbrandweer in het legerkorpsvak. Inzet als manoeuvre-eenheid bij een *deep attack* áchter het vijandelijk front was voor de KL een brug te ver.⁴⁰⁰ Vanuit doctrinaire optiek bleef de landmacht in het helikopterdomain nog immer een keizer zonder kleren, maar wel één die op kousenvoeten en geadviseerd door de luchtmachtkleermaker zocht naar een passende heli-garderobe.

Reacties op The Maritime Strategy

Door het vernieuwde maritiem-strategische concept, onder invloed van *The Maritime Strategy* vastgelegd in het NAVO *Concept of Maritime Operations* (CONMAROPS), verlegde ook de Koninklijke Marine haar aandacht meer naar de Noordflank en de Noorse Zee.⁴⁰¹ De nieuwe focus werd expliciet verwoord in de *Defensienota 1984-1993*:

“Door beheersing van de Noorse Zee zouden de NAVO-landen in geval van een conflict de zeestrijdkrachten van de Sovjet-Unie de toegang tot de Atlantische Oceaan moeten ontzeggen. Daarnaast is het nodig (...) het gehele noordelijke gebied te beschermen om te voorkomen dat de Russische vloot de Noordzee en het Kanaal kan bereiken.”⁴⁰²

Omdat de Koninklijke Marine, met uitzondering van haar P-3C-langeafstandspatrouillevliegtuigen, de wapensystemen ontbeerde om een substantiële bijdrage te leveren aan de offensieve ASW-operaties, was haar reactie “relatief gematigd”.⁴⁰³ Hoewel dergelijke operaties de hoofdschotel vormden van de nieuwe Amerikaanse maritieme strategie en de neerslag ervan in het CONMAROPS, bleef een intern doctrinair debat of publieke discussie, zoals in de Verenigde Staten in alle heftigheid plaatsvond, in Nederlandse marinegelederen nagenoeg achterwege.⁴⁰⁴

Op hoofdpunten onderschreef de Koninklijke Marine *The Maritime Strategy*. Zo committeerde zij zich met andere Europese NAVO-partners bij het uitbreken van een conflict aan het binden of vernietigen van de Noordelijke Sovjet-vloot in de Noorse Zee. Verder zou zij helpen met het afslaan van een

⁴⁰⁰ Een inzet van toekomstige Nederlandse bewapende helikopters in een *deep attack* is in geen enkel beleidsdocument vastgesteld. Dit element uit de *AirLand Battle*-doctrine was voor de Nederlandse krijgsmacht geen haalbare en geen wenselijke kaart.

⁴⁰¹ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 248 en Huyser, ‘De NAVO en de Nederlandse krijgsmacht’, 160.

⁴⁰² *Defensienota 1984-1993*, 18.169 (Den Haag 1983) 66.

⁴⁰³ Door in de jaren tachtig vanaf Naval Air Station Kevlavik op IJsland nauw samen te werken met de P-3C-eenheid van de *US Navy* leverde de KM met haar Orions niet alleen een door de Amerikanen gewaardeerde bijdrage aan de tracering van strategische SSBN's maar verwierf ze ook met Amerikaanse medewerking een betere inlichtingenpositie. Zie: Hopman-Calis, ‘Militair-maritieme inlichtingsamenwerking’, 21-26; Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 288.

⁴⁰⁴ Crins, ‘Deterrence, forward defense and alliance solidarity’, 69-70; Van der Peet, *Out-of-Area*, 98, 159.

amfibische aanval op Noord-Noorwegen en de eenmaal gearriveerde *US Striking Fleet* ondersteunen. De samenstelling van de marine, grotendeels geënt op de bescherming van trans-Atlantische aanvoerroutes, zorgde echter voor operationele beperkingen. Zo ontbraken nucleair aangedreven aanvalsonderzeeboten in het KM-arsenaal, waarmee de SSBN's in de maritieme bastions konden worden aangevallen.⁴⁰⁵ De kern van de oppervlaktevloot bestond in deze periode goeddeels uit standaardfregatten van de *Kortenaar*-klasse. Die waren primair ontworpen voor defensieve SLOC-bescherming, een taak die in *The Maritime Strategy* een minder prominente plek was toebedacht. In operationele zin was de Koninklijke Marine dan ook nauwelijks toegerust om een bijdrage te leveren aan de strategische *counterforce coercion* tegen de SSBN's. Die cruciale ASW-taak was primair voorbehouden aan de *US Striking Fleet* en de *Royal Navy*. De inbreng van hun nucleaire aanvalsonderzeeboten en *aircraft carrier battle groups* voorzag in de meest relevante offensieve middelen voor de operationele uitvoering van *The Maritime Strategy*.

In de NAVO-oefenscenario's medio jaren tachtig kwam dit meer dan eens tot uitdrukking. Na de ouverture en overgangsfase schoof de Koninklijke Marine naar het tweede plan zodra de *US Striking Fleet* de maritieme arena betrad. Zo vervulde het geleidewapenfregat Hr.Ms. *Tromp* tijdens de oefening *Ocean Safari* in 1985 in de Noorse Zee een ondersteunende rol voor het Amerikaanse vlootverband. Tijdens de NAVO-oefening *Northern Wedding* een jaar later opereerde het vlaggeschip van de KM, het geleidewapenfregat Hr.Ms. *De Ruyter*, achter het front in een *support*-rol en als konvoibeschermer. Voorts was de voornaamste taak van de participerende Nederlandse zeestrijdkrachten bij *Northern Wedding* "het vegen van denkbeeldige mijnen".⁴⁰⁶ Hoewel de Koninklijke Marine met haar oppervlakeschepen, onderzeeboten en maritieme patrouillevliegtuigen volop deelnam aan grootscheepse NAVO-manoeuvres, kwam het in de oefenpraktijk van die jaren vaak neer op het vegen van zeemijnen of het op afstand beschermen van Amerikaanse vlooteenheden tegen aanvalsonderzeeboten en luchtaanvallen. De leest waarop de KM was geschoeid liet, afgezien van de P-3C Orions, investeringen in offensieve wapensystemen als nucleaire onderzeeboten en *aircraft carriers* niet toe. De marine kon met haar wapensystemen bij de uitvoering van defensieve taken wel bijdragen aan het nieuwe doctrinaire NAVO-concept. Naast haar aandeel in de NAVO-taken richtte de KM zich in deze periode in toenemende mate op deelname aan *out-of-area*-operaties buiten het NAVO-verdragsgebied. Afgezien van enkele vergeefse pogingen, resulteerde deze ambitie tweemaal in concrete inzet: in 1984 leverden twee mijnenjagers van de KM een bijdrage aan een internationale mijnenbestrijdingsoperatie in de Rode Zee en de Golf van Suez; en in 1987-1988 zond de KM tijdens de Iran-Irakoorlog twee mijnenjagers uit, ditmaal naar de Perzische Golf waar zij in bi- en multinationalaal verband een bijdrage leverden aan het mijnenvrij maken van dat zeegebied.⁴⁰⁷

Doctrinair maritiem dilemma: wentelwiekend tussen Scylla en Charybdis

De Koninklijke Marine kende geen eigen, onderscheidende operationele doctrine en richtte zich op een zo relevant mogelijke bijdrage aan het door de Amerikanen uitgedachte maritieme concept,

⁴⁰⁵ De dieselelektrische onderzeeboten van de Koninklijke Marine waren niet geschikt voor de meest vooruitgeschoven operaties, zoals het onder het poolijs uitschakelen van SSBN's.

⁴⁰⁶ Crins, 'Deterrence, forward defense and alliance solidarity', 60-66.

⁴⁰⁷ Van der Peet, *Out-of-Area*, 98-99, 265-330, 368-372.

zoals was vastgelegd in het CONMAROPS.⁴⁰⁸ De marine maakte wel werk van een tactische vertaling van vigerende operationele NAVO-concepten.⁴⁰⁹ Deze was geënt op de vertrouwde, bestaande hoofdwapensystemen uit het eigen marinearsenaal. Evenals land- en luchtmacht hield de marine in doctrinair-tactische zin vast aan de haar bekende troeven. Om de operationele gereedheid en doeltreffendheid van de vloot te kunnen meten en op grond daarvan tot verbeteringen te komen, richtte de marine eind jaren zeventig het Analyse en Tactisch Centrum (ANTAC) op.⁴¹⁰ Ingegeven door het ontbreken van voldoende technisch-wetenschappelijke expertise in eigen gelederen, deed de marine voor allerlei maritieme vraagstukken tevens een beroep op de Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO). Met de door het ANTAC en de TNO aangeleverde onderzoeksresultaten, operationele inzichten en aanbevelingen konden in de praktijk beoefende tactieken worden geëvalueerd en desgewenst worden verbeterd.⁴¹¹

De door de Koninklijke Marine gehanteerde tactieken waren doorgaans afgeleid van NAVO-voorschriften en richtlijnen. Dat gold zeker voor de tactieken die zij gebruikte voor haar primaire taak: onderzeebootbestrijding. De *Supreme Allied Commander Atlantic* (SACLANT) beschikte sinds 1959 over een *ASW-Research Centre*, dat niet alleen wetenschappelijk onderzoek verrichtte maar tevens technische adviezen verstrekke aan de NAVO-partners.⁴¹² De wetenschappelijke output van het *Research Centre* – bijvoorbeeld over het detecteren en classificeren van onderzeeboten – was zeer bruikbaar voor kleinere NAVO-landen die niet over dergelijke researchcapaciteiten beschikten; de Koninklijke Marine behoorde tot de dankbare afnemers. Aan de NAVO-voorschriften voegde de marine haar eigen aanvullende richtlijnen toe. Deze zogeheten Richtlijnen Tactiek of RITA's hadden bijvoorbeeld betrekking op de afwijkende toepassing van bepaalde door de KM gebruikte sensoren of vuurleidingssystemen. Ook de specifieke Nederlandse wijze van torpedo-inzet of een bepaalde opsporingsmethode kon in een RITA worden vastgelegd. Afgeleid uit door de NAVO ontwikkelde methodes spitsten de RITA's zich toe op de Nederlandse sewaco-systemen en context.

Het ANTAC voorzag de marine van operationele analyses van oefeningen en de tekortkomingen van de eigen wapensystemen en leverde daarmee een bijdrage aan de ontwikkeling van RITA's. Maar het bezorgde de marine geen nieuwe gevechtstactieken, laat staan een eigen maritieme doctrine. De formulering van RITA's vloeiden niet zelden voort uit de specifieke restricties van het beschikbare Nederlandse wapenplatform. In de operationele praktijk leverde de NAVO de doctrinaire en tactische kaders voor de inzet van Nederlandse ASW-helikopters. Voor zover er sprake was van een eigen

⁴⁰⁸ Eind jaren zeventig ondernam de Admiraliteitsraad een poging “de doctrines in de KM op een hoger peil te brengen” en stelde daartoe een Commissie Tactische Doctrine (COTADO) en een Commissie voor Tactische Vorming (COTAVO) in. Concrete resultaten op het gebied van doctrinevorming leverde dit niet op, officiële archiefbescheiden evenmin. Zie: Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 239.

⁴⁰⁹ In de jaren vijftig maakten de bondgenoten gebruik van Britse en Amerikaanse doctrines die NAVO-breed werden toegepast. Zowel de Britse BR 1742 als de Amerikaanse *Allied Tactical Publication-16*, beide voortkomend uit ervaringen in de Korea-oorlog, werden in de jaren daarna stelselmatig bijgewerkt en hielden rekening met de onderlinge interoperabiliteit. Voor onderzeebootbestrijding in de jaren tachtig was de geldende doctrinepublicatie: ATP1 Chapter 13 ASW. Zie: Van der Peet, *Out-of-Area*, 102, 467 noot 284.

⁴¹⁰ Het in Den Helder gevestigde ANTAC verzorgde naast analyses van marineoefeningen ook de tactische planning van nieuwe missies en droeg bij aan de ontwikkeling van procedures en tactische richtlijnen op het gebied van onderzeebootbestrijding.

⁴¹¹ Crins, ‘Hot pursuit in Cold War Waters’, 10-13.

⁴¹² In 1986 startte het *ASW-Research Centre* een vijf jaar durend onderzoek in de wateren ten noorden van het GIUK-gap, dat goed aansloot op de voorwaartse ASW-operaties die centraal stonden in het nieuwe maritiem-strategische concept.

tactische inbreng kwam deze eerder voort uit materiële beperkingen van het wapenplatform dan uit een bijzondere kwaliteit. De Koninklijke Marine moest roeien met de riemen die zij had.

In het vorige hoofdstuk is behandeld hoe de maritieme helikopter in het marinebeleid ten opzichte van de vertrouwde hoofdwapensystemen vrijwel steevast een ondergeschikte positie kreeg toegekend. Terwijl in een ideale situatie de ontwikkeling van een helikopterdragend fregat en boordhelikopter gelijk opgingen en deel uitmaakten van een integraal proces, was daar in Nederland geen sprake van. De gekozen prioriteitstelling leidde in het helikopterdomenein tot halfslachtige keuzes, zoals niet of gedeeltelijke aanschaf van ASW-apparatuur, en ongunstige compromissen, zoals de aanschaf van drie verschillende versies van de beoogde standaardhelikopter. In zekere zin kreeg de Koninklijke Marine in de jaren tachtig de rekening gepresenteerd van eerder gemaakte keuzes en het uitstellen daarvan. Bij de taakuitvoering die voortvloeide uit het nieuwe maritiem-strategische concept was de marine op helikoptergebied ernstig beperkt en dan vooral op het vlak van ASW-capaciteit, nota bene de primaire taak die haar in NAVO-verband was toevertrouwd.⁴¹³

In operationele zin kon de KM-helikoptercomponent bij de uitvoering van haar primaire onderzeebootbestrijdingstaak slechts een beperkte defensieve rol vervullen. Ten behoeve van de voorwaarts gerichte operaties (*area operations*) die het nieuwe Amerikaanse ASW-concept voorstond, kon de Lynx-vloot in de beschikbare configuratie geen enkel gewicht in de schaal leggen. Bij offensieve ASW-operaties ten noorden van het GIUK-*gap* had de OB-helikopter weinig tot niets te zoeken. Vanaf de indienststelling van de Westland Lynx-helikopter eind jaren zeventig balde de volledige problematiek van de onderzeebootbestrijdingshelikopter zich samen tot een schier onoplosbaar hoofdpijndossier. In de volgende paragraaf wordt geanalyseerd waarom de Lynx-vloot haar potentie in het laatste decennium van de Koude Oorlog geenszins kon waarmaken. In de loop van de jaren tachtig moest de marine gaan laveren tussen extra uitgaven aan de tekortschietende Lynx en investeringen in de nog weinig concrete toekomstige opvolger, dat bleek een keuze tussen Scylla en Charybdis.

Noch aan de *AirLand Battle*-doctrine, noch aan *The Maritime Strategy* kon de krijgsmacht met het beschikbare helikoptermaterieel een wezenlijke bijdrage leveren. Dat kwam omdat bij de KL en KLu geen enkele transport- en antitankhelikopter in de gelederen was opgenomen en bij de KM de Lynx ontoereikend was geoutilleerd voor de ASW-taak. Hoewel de offensieve implicaties van de nieuwe doctrinaire concepties werden onderkend, leidde dit in het helikopterdomenein niet tot grote aanpassingen (KM) of snelle aankopen (KL). De krijgsmacht worstelde nog met de najlende gevolgen van de eerdere aanschaf van de te vroeg gekozen Bölkow en de in drie verschillende versies verworven Lynx. Tegelijkertijd verwierf Nederland wat later dan de VS een scherp zicht op de betekenis van de technologische innovaties.⁴¹⁴ De anticiperende Amerikaanse krijgsmacht was nu eenmaal inniger verstrengeld met het technologisch walhalla van helikopterinnovatie: de helikopterindustrie in de Verenigde Staten. Het doctrinaire discours wees ondubbelzinnig richting

⁴¹³ R.M. de Ruiter, *Nowhere to run, Nowhere to hide. NH-90 NFH, de Maritieme Gevechtshelikopter van de Nederlandse Krijgsmacht*. Working Paper Maritiem Optreden nr. 13 (Maritime Warfare Centre November 2015) 29 en Crins, 'Hot pursuit in Cold War Waters', 22.

⁴¹⁴ De Europese NAVO-partners die wel over bewapende helikopters beschikten, bleven langer dan de VS vasthouden aan een beperkte (antitank)rol. De ontwikkeling van een Europese gevechtshelikopter kwam later op gang en richtte zich op de ontwikkeling van meerdere versies voor verschillende taken in plaats van één multifunctioneel type. Schriftelijke informatie generaal-majoor b.d. T.H.W. ten Haaf, 20 december 2022.

meer c.q. verbeterde helikopterinzet. Bracht deze doctrinaire urgentie dan helemaal geen beweging in het materieelbeleid?

4.2 Oogsten op schrale akkers. Het haperende verwervingsproces van helikopters

Afgemeten aan het feitelijk voor de krijgsmacht aangeschafte aantal nieuwe helikopters lijkt het laatste decennium van de Koude Oorlog oppervlakkig gezien een periode van absolute stilstand. Terwijl de operationele behoefte aan effectieve pantser- en onderzeebootbestrijdingshelikopters binnen de NAVO niet eerder zo urgent was, kocht Nederland geen enkele nieuwe heli. Dit nettoresultaat van nul versluiert echter de ontwikkelingen in de complexe selectie- en verwervingsdossiers die de gemoederen in deze periode wel degelijk intensief bezighielden. Na jarenlang wikken en wegen, uitstellen, anticiperen op nieuwe technologie en voortdurend wisselende kandidaat-vergelijkingen leek de Koninklijke Landmacht aan het eind van het decennium gereed voor de aanschaf van een eerste serie bewapende helikopters. De Koninklijke Marine continueerde haar betrokkenheid bij de ontwikkeling van een geschikte opvolger voor de Lynx.

Tot de vertraagde komst van nieuw materieel moesten de krijgsmachtdelen het zien te stellen met de aanwezige heli-vloot. Tijdens de relatief snelle verwerving van Lynx- en Bölkow-helikopters in de jaren zeventig hadden de hierboven behandelde doctrinaire ontwikkelingen zich nog niet aangediend en waren belangrijke technologische helikopterinnovaties nog niet doorgedrongen in de operationele praktijk. Dat de heli's in de nieuwe doctrinaire context minder gewicht in de schaal wierpen, betekende niet dat ze zomaar konden worden afgeschreven. Hoewel de Lynx en 'Bo' al in de jaren tachtig het stempel verouderd wapensysteem kregen opgedrukt, moesten ze, gelet op hun nog lang niet verstreken technische levensduur, nog jarenlang mee. Terwijl de marine trachtte de materiële gereedheid van de Lynx te verhogen, initieerden land- en luchtmacht een moderniseringsprogramma om de inzetmogelijkheden van de Bölkow te vergroten. Deze paragraaf behandelt materiële ontwikkelingen in het helikopterdomain en gaat in op de vraag waarom Nederland in tegenstelling tot veel bondgenoten in de verwervingsdossiers nog altijd geen knopen doorhakke.

4.2.1 De tragiek van een snelle aankoop: Bölkow laag in het duister

Het doortastende aankoopbeleid van het kabinet-Den Uyl in het helikopterdomain zou zich in de jaren tachtig spoedig wreken. De bij de GPLV ingedeelde Alouette III- en Bölkow Bo-105-helikopters waren niet toegerust om hun taken bij slecht weer of duisternis uit te voeren. In tegenstelling tot de aanzienlijk oudere Alouette III, die moest worden vervangen, kwam de Bölkow in aanmerking voor een moderniseringsproject. Al meteen na de ingebruikname in 1975 van de Bo-105 gingen stemmen op de inzetbaarheid te verbeteren (zie paragraaf 3.2.2). Het voornaamste oogmerk was de observatiehelikopter geschikt te maken voor laagvliegen bij verminderd zicht en 's nachts, waardoor tactische inzetmogelijkheden belangrijk konden toenemen. Indien niet zou worden voldaan aan deze operationele behoefte, betekende dat een "ontoelaatbare degradatie" van de inzetbaarheid van de

Bölkow in het beoogde oorlogstheater, het achtergebied van 1 Lk op de Noord-Duitse laagvlakte.⁴¹⁵ Medio jaren tachtig beproefde een team testvliegers van de luchtmacht het gebruik van recent ontwikkelde nachtzichtapparatuur of *Night Vision Goggles* (NVG), een op de vliegerhelm gemonteerde ‘verrekijker’ met elektronische restlichtversterker.⁴¹⁶ Om effectief met NVG te kunnen opereren waren speciale navigatieapparatuur, een kaartleessysteem en een nauwkeurige radarhoogtemeter vereist, evenals aangepaste cockpitverlichting en een drie-assig stabilisatiesysteem.⁴¹⁷ Nadat de landmacht het testrapport had goedgekeurd en de totale projectkosten op ruim 37 miljoen gulden waren vastgesteld, kreeg de Directie Materieel van de luchtmacht de verantwoordelijkheid voor de uitvoering. Eind oktober 1986 nam 299 Squadron op Deelen de eerste bij het Depot Vliegtuigmaterieel op Gilze-Rijen gemodificeerde Bölkow in ontvangst, nadat uit beproevingen en testvluchten duidelijk was geworden dat de modificaties “volledig” aan de verwachtingen voldeden.⁴¹⁸ De overige toestellen – er waren inmiddels 2 van de 30 aangeschafte Bo-105’s door ongevallen afgeschreven – ondergingen de upgrade in de jaren 1987-1988 en werden voortaan aangeduid als Bo-105CB’s.⁴¹⁹

Dankzij deze modificaties nam de inzetbaarheid van de Bölkow zeker toe. Toch bleek in de praktijk dat NVG-operaties moeilijk uitvoerbaar waren. Obstakels als hoogspanningskabels, antennes of een pas geplaatste hijskraan bleven vrijwel onzichtbaar, wat een perfect nauwkeurige navigatiemethode vereiste. De NVG-apparatuur gaf slechts een beperkt cirkelvormig zichtveld van 40 graden en presenteerde een monochroom groen beeld met een beperkt contrast. De heli-vlieger miste het perifere zicht, zodat er altijd een tweede vlieger in de cockpit moest zitten. Het sluipliegen met NVG op geringe hoogte bleek een vermoeiende, “behoorlijk zenuwslopende” aangelegenheid.⁴²⁰ Een verkenningsmissie zoals die bij daglicht plaatsvond, bleek ’s nachts, ook met NVG, niet goed mogelijk omdat er in het terrein onvoldoende kon worden waargenomen; het zou bij beperkte nachtzichtoperaties blijven.⁴²¹

Er was nog meer aan de hand. De lichte Bölkow Bo-105 was oorspronkelijk ontworpen voor civiele afnemers, zoals medische, hulp- en reddingsdiensten, alsook politieorganisaties.⁴²² In het civiele ontwerp was uiteraard geen rekening gehouden met opereren onder oorlogsomstandigheden; het ontbreken van bepantsering maakte de Bölkow kwetsbaar en ongeschikt om te kunnen opereren boven terrein met een hoog dreigingsniveau. In 1974 was Nederland de eerste grote afnemer van de Bölkow in een militaire variant. Nadien kreeg de ‘Bo’ nog talrijke verbeterde versies, die hun weg vonden naar veel krijgsmachten. De *Bundeswehr* schafte een Bölkow-versie aan met krachtiger

⁴¹⁵ SIB Archief Directoraat Materieel, inv.nr. 831, ‘DMP-document D inzake de verbetering van de BO-105C’, Nota DMKLu nr. 152.959/146.671, 23 mei 1985, Bijlage, 1; inv.nr. 776, ‘Situatierapport aanpassing BO 105 C’, Nota nr. 156.892/146.450, 23 augustus 1985.

⁴¹⁶ Ten behoeve van de upgrade had de KLu in 1983 van KLM Noordzee Helicopters een Bo-105DB met een uitgebreid cockpitinstrumentarium gekocht en onder registratie B-83 benut als platform voor de modificatie.

⁴¹⁷ Willem Helfferich, ‘Nachtogen voor de Bölkow’, *Onze Luchtmacht* (oktober 1985) 2-4.

⁴¹⁸ SIB Archief Directoraat Materieel, inv.nr. 888, Brief Directie Materieel KLu, Afdeling Vliegtuigen, ‘Overdracht upgradet Bo-105C’nr. 175.790/111.634, 15 oktober 1986.

⁴¹⁹ ‘Helivliegen bij slecht weer en duisternis: je kunt niet volstaan met “Night Vision Goggles”’, *De Vliegende Hollander* (maart 1985) 28-29; Rick Ebli, ‘Gemoderniseerde Bölkow-helikopter overgedragen aan 299 Squadron’, *De Vliegende Hollander* (december 1986) 27.

⁴²⁰ Leo de Rooij, ‘Bo-vliegers nu ook ’s nachts laag’, *De Vliegende Hollander* (februari 1989) 22-24.

⁴²¹ Pieter Daniëls, Robert Adang en Jendy Jalving, *35 jaar 299 Squadron* (z.p. z.j.) 21-23.

⁴²² Behalve Duitse politiekorpsen, schafte ook de Dienst Luchtvaart van het Korps Rijkspolitie in totaal zeven Bölkow-helikopters aan die allen op Schiphol-Oost werden gestationeerd.

motoren die, uitgerust met draadgeleide raketten, kon worden ingezet als antitankhelikopter. Tussen 1979 en 1984 namen de *Heeresflieger 212* van dergelijke Bo-105 PAH1's in hun gelederen op. De door Nederland verworven Bölkows waren niet geschikt voor zo'n pantserbestrijdingstaak en zouden nimmer worden bewapend. De afwijkende Bölkow-versie maakte het onmogelijk aan te sluiten bij bondgenootschappelijke modificatieprogramma's en dwong, zoals bij de zoektocht naar geschikte nachtzichtapparatuur, tot het opzetten van een apart verbeteringsproject.

Zoals de aanschaf van de eerste serie kale Lynx-helikopters in het maritieme helikopterdomain operationele, logistieke en onderhoudstechnische problemen veroorzaakte, bracht dus ook de vroege verwerving van de Bölkow flinke operationele repercussies met zich mee. Terwijl de Duitsers met hun Bo-105's een actieve bijdrage konden leveren aan de bestrijding van doorbrekende vijandelijke tankformaties, bleven de onbewapende Nederlandse Bo's tandeloos en waren ze veroordeeld tot ondersteunende taken achter de frontlijn, wat de zoektocht naar een geschikte antitankhelikopter alsmaar urgenter maakte.

De snelle besluitvorming door het kabinet-Den Uyl keerde dus in de jaren tachtig om in zijn tegendeel. De aangeschafte helikoptertypes beschikten over een gering adaptief vermogen: de Lynx-A kon niet worden uitgerust met geavanceerde ASW-apparatuur, de Bölkow niet met pantserbestrijdingswapens. Daardoor stak Nederland in de operationele oefenarena ongunstig af ten opzichte van bondgenoten die met hun latere en beter toegeruste versies van de Lynx en Bölkow wel effectieve slagkracht konden ontwikkelen. Het niet van meet af aan kiezen voor een gestandaardiseerde Lynx-configuratie en de voortvarende aanschaf van een vroege productieversie van de Bölkow bleken niet rendabel: goedkoop was duurkoop. Degenen die zich in de krijgsmacht bezighielden met materieelverwerving zullen zich, met de helikopter dossiers uit de jaren zeventig nog op het netvlies, bewust zijn geweest van het betaalde leergeld: haastige spoed is zelden goed. Bij de selectie van opvolgers moest worden ingezet op helikopters die geschikt waren voor adaptatie van nieuwe technologie in de vorm bewapening, sensoren, radar, navigatieapparatuur, et cetera. Dat zou een snel verouderende helikoptervloot voorkomen.

4.2.2. Kiezen tussen Mangusta, Lynx, Panther, Gazelle of Apache

Sedert de jaren zestig schonk de krijgsmacht in beleidsstukken aandacht aan de helikopter als pantserbestrijdingswapen. Het kabinet-Den Uyl nam in 1974 voor het eerst de verwerving van pantserbestrijdingshelikopters in zijn defensienota op, maar opeenvolgende bewindslieden van Defensie schoven dat telkens op de lange baan.⁴²³ Voor uitstel voerden de ministers en staatssecretarissen wisselende argumenten aan: een andere prioriteitstelling, financiële krapte of het nog niet beschikbaar zijn van de uitkomsten van lopende onderzoeken. In ambtelijke samenwerkingsverbanden werkten land- en luchtmacht samen om de verwerving voor te bereiden. Naast een stuurgroep en verschillende werkgroepen bestond reeds eind jaren zeventig een heuse Realisatiegroep Invoering Anti-tankhelikopter en Lichte Transporthelikopter. Op zoek naar een geschikt toestel beoordeelden de specialisten een reeks kandidaten. Begin 1979 bekeken zij negen

⁴²³ Zie paragraaf 3.3.1. Voor de aanschaf van 24 antitankheli's reserveerde het kabinet-Den Uyl in zijn *Defensienota 1974* gelden vanaf 1976, begin 1979 was het financiële plafond gesteld op 238 miljoen gulden, eind 1984 bedroeg het gereserveerde budget inmiddels 500 miljoen gulden.

Amerikaanse, Britse, Duitse, Franse en Italiaanse antitankhelikopters in combinatie met bijbehorende pantserbestrijdingsraketten.⁴²⁴

Hiervoor is ter sprake gekomen dat verwerving in 1980 “wegens financiële krapte” zou worden uitgesteld en dat een hogere prioriteit werd gegeven aan de grondgebonden pantserbestrijdingssystemen.⁴²⁵ Defensie zou de uitkomsten van een eind 1979 begonnen NAVO-onderzoek naar de benodigde aantallen antitankhelikopters afwachten; afronding van deze studie was niet voorzien voor eind 1981. Het kernwapendebat domineerde inmiddels de ministeriële agenda en zorgde voor flinke politieke deining; tussen 1977 en 1982 wisselden de ministers van Defensie elkaar in rap tempo af: zeven politici in vijf jaar, verdeeld over vijf kabinetten. Deze departementale stoelendans droeg niet bij aan beleidsconsistentie en verdrong het lager geprioriteerde helikopter dossier van de agenda.

Na een politieke radiostilte van vijf jaar kwam in 1984 onder een interdepartementale Projectgroep Bewapende Helikopter het selectieproces weer op gang. De in november 1983 verschenen *Defensienota 1984-1993* vermeldde reeds dat de Alouette III in de planperiode moest worden vervangen en de aanschaf van antitankhelikopters aan het eind van deze planperiode zou worden gezien.⁴²⁶ Een voorstudierapport over de vervanging van de Alouette III in juni 1985 beperkte zich tot vijf fabrikanten en zes helikoptertypen.⁴²⁷ In het voorjaar van 1986 leek de bij de Italiaanse fabrikant Agusta in ontwikkeling zijnde A-129 Mangusta zich als de sterkste kandidaat te ontpoppen. Van de andere kandidaten viel de Lynx 3 van de Britse firma Westland af omdat de verdere ontwikkeling van een prototype was gestopt. De als civiele helikopter ontworpen SA-365M Dauphin-II, later omgedoopt tot Panther, van het Franse Aérospatiale dong nog wel mee, maar met de ontwikkeling tot antitankhelikopter zou nog veel tijd zijn gemoeid.⁴²⁸ Hoewel eind 1986 een voorkeur voor de A-129 kon worden uitgesproken, was er aanleiding ook andere alternatieven in beschouwing te nemen. Een Duits-Frans initiatief kondigde de ontwikkeling aan van een Panzer Abwehr Hubschrauber 2 (PAH2)/Hélicoptère Anti-Char 3ième Génération, alsmede verbeteringsprogramma's voor de reeds in beide landen ingevoerde antitankhelikopters, de Bo-105P (PAH1) en de SA-342M (Gazelle). In juni 1987 liet de staatssecretaris van Defensie per brief weten dat hij deze plannen in zijn afwegingen wilde meenemen en daarom nog geen “verantwoord besluit” kon nemen:

“Het is niet de bedoeling de invoering van bewapende helikopters op de lange baan te schuiven en te wachten totdat een nieuwe generatie helikopters over ongeveer tien jaar beschikbaar komt. De operationele behoefte aan bewapende helikopters is er duidelijk en

⁴²⁴ SIB, Archief Directie Materieel KLu, inv.nr. 737, 'Briefing Anti-tank helicopter (ATH)', nr. DMKLu 17.991/979, 17 januari 1979, 3.

⁴²⁵ HTK, Zitting 1980-1981, 16400, hoofdstuk X Departement van Defensie, Nr. 2, Rijksbegroting voor het jaar 1981, Memorie van toelichting, 27, 59.

⁴²⁶ HTK, Zitting 1983-1984, 18169, Defensienota 1984-1993, Nr. 2, 24, 195. In het investeringsoverzicht was voor de jaren 1984-1988 geen geld voor antitankhelikopters gereserveerd, voor de jaren 1989-1993 wel: 370 miljoen gulden.

⁴²⁷ SIB, Archief Directie Materieel KLu, inv.nr. 775, Projectgroep Vervanging Alouette III, 'Voorstudierapport vervanging Alouette III', KL Proj. nr. 87.01.0101, 28 juni 1985, 6.

⁴²⁸ SIB, Archief Directie Materieel KLu, inv.nr. 779, Landmachtstaf Sectie Plannen B, 'Situatie rapport Invoering bewapende helikopter', nr. 5187/2/H/conf, 17 april 1986.

Nederland heeft reeds een achterstand op de omringende landen in het opereren met anti-tank helikopters.⁴²⁹

Verantwoordelijk bewindspersoon was staatssecretaris Jan van Houwelingen (CDA), die van 1981 tot 1989 in vier opeenvolgende kabinetten het defensiematerieel tot zijn politieke portefeuille mocht rekenen. Van Houwelingen toonde zich in zijn ambtsperiode een warm pleitbezorger van Europese militaire (materieel)samenwerking en spande zich vooral vanaf 1984 in om de taaie helikopter dossiers tot een goed einde te brengen.⁴³⁰ Invoering van bewapende helikopters, zo was het beleidsvoornemen, zou in twee fasen plaatsvinden. In de eerste fase moest snel een aantal antitankhelikopters worden aangeschaft om de urgente behoefte aan pantserbestrijdingscapaciteit af te dekken; in de tweede fase stond de verwerving van een modernere bewapende 'scout'-helikopter voor verkennings-, doelopsporings- en beveiligingstaken centraal. Belangrijk hierbij was het element van typebeperking en familievorming, waarbij één fabrikant zowel de antitank- als scouthelikopter zou produceren, ofwel in twee verwante types, ofwel één type (eenzelfde airframe) dat in verschillende configuraties in staat was beide taken naar behoren uit te voeren. Dit criterium leidde ertoe dat de fabrikant die in de eerste fase voor de levering van antitankheli's zou tekenen, ervan uit kon gaan in de tweede fase een modernere of verwante versie te kunnen afzetten. Dat maakte Nederland tot een interessante afnemer, ook op de middellange termijn. Ook nu weer werden strategische, doctrinaire en tactische overwegingen bij de aanschafvoornemens nauwelijks vermeld.⁴³¹

Bij de verwerving van bewapende helikopters was er tot eind 1986 sprake van een complex, maar exclusief Europees speelveld. Dat veranderde vanaf het moment dat de McDonnell Douglas Helicopter Company zich met haar Apache resoluut in de strijd mengde. In eerste instantie hield Van Houwelingen de boot af en reageerde niet eens op een brief van het bedrijf. Hoewel zijn militaire specialisten de Amerikaanse optie in de afwegingen wilden betrekken, hield de staatssecretaris voorlopig vast aan zijn Europese koers. Dat weerhield McDonnell Douglas niet van het voeren van "discrete discussions with specific project officers of the Army and Air Force, as well as with Members of the Permanent Parliamentary Committee for Defense".⁴³² In brieven aan de minister, de staatssecretaris en de chef Defensiestaf verzocht het bedrijf toestemming voor het "geheel vrijblijvend uitbrengen van een voorstel tot levering van Battlefieldobservation- en Antitankhelicopters". Het betrof uiteraard de AH-64A Apache, die op dat moment "in groten getale" bij de Amerikaanse strijdkrachten werd ingevoerd. Nog in april 1987 liet Van Houwelingen McDonnell

⁴²⁹ SIB, Archief Directie Materieel KLu, inv.nr. 785, Brief staatssecretaris van Defensie aan Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, 'Helikopters', DMA 87/012/19023, 3 juni 1987", 4-5. Zie ook: Kamerstukken HTK 19282 Nrs. 1-2, 29 oktober 1985, Nr. 3, 9 mei 1986 en Nr. 5, 3 juni 1987.

⁴³⁰ Van Houwelingens voorkeur voor Europese materieelsamenwerking bracht hij onder andere tot uitdrukking in een beleidsnota van 12 september 1988 (TK 20679, Nr. 1-2). Voorts was Van Houwelingen een periode voorzitter van de *Independent European Program Group* (IEPG), een groep van Europese NAVO-landen die op het gebied van defensiematerieel wilde samenwerken.

⁴³¹ In de door staatssecretaris van Defensie Jan van Houwelingen naar de Tweede Kamer gezonden 'Beleidsnotitie Nederlandse helikopterbehoeften' van oktober 1985 wordt wel verwezen naar in NAVO-verband uitgevoerde studies over bewapende helikopters, maar niet naar de officiële NAVO-strategie. Elementen uit de FOFA- of *AirLand Battle*-doctrine en de mogelijke wijze van tactische helikopterinzet komen evenmin aan bod. Zie: SIB (films) Archief Legerraad 1945-1994, inv.nr. 652, 'Beleidsnotitie Nederlandse helikopterbehoeften', concept 25 oktober 1985, 2-3.

⁴³² SIB, Archief Directie Materieel KLu, inv.nr. 781, Kantbrief Directeur-Generaal Materieel aan Directeur Materieel Koninklijke Luchtmacht, nr. M86/6800/10636, 7 oktober 1986.

Douglas in een drieregelig briefje weten dat: “Additional presentations and/or proposals for the moment are not considered necessary.”⁴³³ Maar de Amerikanen waren vasthoudend en na een door de fabrikant in oktober 1987 aangeboden ‘unsolicited proposal’, een ongevraagde aanbidding, verleenden zowel Nederland als de VS toestemming de Apache in de evaluatie te betrekken.⁴³⁴

Drie sporen of het spoor bijster?

Het meedingen van de Apache bracht nieuwe dynamiek in het zoeken naar de juiste mix van bewapende helikopters. Een duidelijk verschil tussen de Amerikaanse en Europese kandidaten was het onbetwistbare feit dat de Apache, als *multi-mission*-helikopter, al operationeel was en de concurrenten nog in verschillende fasen van ontwikkeling waren. Van Houwelingen hield vast aan een invoering-in-twee-fasen: eerst antitankheli’s, later modernere scout-helikopters. Uit logistiek oogpunt (opleidingen, onderhoud et cetera) was een zo groot mogelijke overeenkomst tussen beide types gewenst.⁴³⁵ Ondertussen verloor de Italiaanse kandidaat snel terrein. Binnen de Luchtmachtstaf constateerden de betrokkenen in juni 1988 dat de evaluatie van de A-129 Mangusta maar niet kon worden afgerond.⁴³⁶

Omdat Van Houwelingen de politieke intentie had uitgesproken in 1988 tot besluitvorming te komen, was in de landmachtplannen voor de periode 1989-1998 een som van 1,7 miljard gulden voor helikopterverwerving gereserveerd. Langs het criterium van typebeperking en familievorming ontwikkelden zich een drietal sporen voor de gefaseerde aanschaf van ongeveer vijftig bewapende helikopters: een Italiaans, een Duits en een Amerikaans spoor. Het Italiaanse spoor behelsde de aanschaf van A-129-antitankhelikopters in de eerste fase, gevolgd door een aanschaf van de uit dit type te ontwikkelen A-129 Light Attack Helicopter (A-129 LAH), die de scout-rol moest gaan vervullen.⁴³⁷

Bij het Duitse spoor was sprake van een *systemübergreifendes Gesamtpaket* dat drie elementen zou omvatten. Bij het Duitse spoor waren de PAH1, PAH2 en NH-90 onlosmakelijk met elkaar verbonden. In de eerste fase verhuurde Duitsland als interim-oplossing 22 PAH1’s uit het eigen *Bundeswehr*-

⁴³³ Idem, Conceptbrief staatssecretaris van Defensie aan Marketing Manager of McDonnell Douglas Helicopter Programs – Europe, 8 april 1987.

⁴³⁴ De reden waarom het Ministerie van Defensie alsnog toestemming verleende is in de archieven niet aangetroffen. De omstandigheid dat bij een gedegen kandidatenvergelijking serieuze opties niet mogen worden uitgesloten zal hebben meegewogen, zelfs als het gaat om een Amerikaans product dat niet aansluit bij de Europese voorkeur van de verantwoordelijke bewindspersoon. Het is ook denkbaar dat militaire adviseurs informeel hebben aangedrongen op een bredere kandidatenvergelijking of dat er via diplomatieke kanalen Amerikaanse druk is uitgeoefend. De Tweede Kamer sprak zich uit voor het betrekken van de Amerikaanse kandidaat. Zie: conceptartikel ‘Helikopterprojecten jaren -80 en -90’ (versie 1 november 2022) voor het verenigingsorgaan *Eervol* van de Koninklijke Vereniging voor Eervol Ontslagen officieren van de Nederlandse krijgsmacht.

⁴³⁵ SIB Archief Directie Materieel KLu, inv.nr. 788, Brief staatssecretaris van defensie aan Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, ‘Project bewapende helikopters’, nr. DMA 88/012/16791, 16 mei 1988.

⁴³⁶ SIB Archief Directie Materieel KLu, inv.nr. 788, Nota Luchtmachtstaf Afdeling Operationele Behoeftte voor Directeur Materieel KLu t.a.v. SCTO, ‘Evaluatie A-129’, nr. 0104390/065292, 7 juni 1988, omslagvel commentaar M2 SCTO.

⁴³⁷ SIB, Archief Directie Materieel KLu, inv.nr. 793, Nota DMP-C document invoering bewapende helikopter, nr. 220.630/215.181, 1 mei 1989, 9, 11-13.

bestand aan Nederland; deze helikopters werden voorafgaand aan de levering eerst door Duitsland verbeterd met 'Kampfwertsteigerung I' (KWSI). Op een later tijdstip zouden ongeveer 50 PAH2 heli's worden aangeschaft. Als derde element van het *Gesamtpaket* verplichtte Nederland zich als tegenprestatie zijn aandeel in de ontwikkeling van de NH-90 te verhogen met 210 miljoen Duitse marken: 125 miljoen als huurprijs voor de PAH1 en 85 miljoen als compensatie voor vrijstelling van betaling van de ontwikkelingskosten van de PAH2. Het voorstel kende de nodige onzekerheden: zoals financiële onduidelijkheid rond de PAH2 en de vanuit land- en luchtmachtoptiek ongewenste koppeling met het NH-90-project (zie paragraaf 4.2.3). De invoering van de bewapende helikopter werd immers afhankelijk van een ander project, waarvan de besluitvorming zich aan het zicht van de land- en luchtmacht onttrok.⁴³⁸

Het Amerikaanse spoor beloofde Nederland in de eerste fase de AH-64A Apache zoals die al operationeel vloog bij de Amerikaanse eenheden in Europa, inclusief een tiental verbeteringen die in een lopend *Product Improvement Program* werden aangebracht. In de latere fase zou de krijgsmacht 52 toestellen verwerven van een nieuwere Apache-versie die een zogeheten *Multi Stage Improvement Program* (MSIP) had ondergaan.⁴³⁹ Hoewel er bij alle drie de sporen nog essentiële gegevens ontbraken over prijzen, configuratie en zowel militaire als industriële samenwerking, kon in april 1989 een voorlopige balans worden opgemaakt in een zogenaamd DMP-C-document.⁴⁴⁰ Dit vergeleek de drie sporen aan de hand van een reeks criteria waaronder operationeel-technische eisen, financiële consequenties, mogelijkheden tot samenwerking en de te verwachten risico's, met een duidelijke voorkeur voor het Amerikaanse spoor. De Legerraad en de Luchtmachtraad stemden gezamenlijk in met de inhoud en strekking van het document.

Het Italiaanse spoor scoorde op veel criteria matig. Zo werd de levensvatbaarheid van het A-129 LAH-project laag ingeschat en daarmee ook de mogelijkheid om via dit spoor op termijn een geschikte escorthelikopter te verwerven. Over de samenwerkingsmogelijkheden met de Italiaanse overheid was het oordeel eveneens negatief. De ervaringen opgedaan tijdens de voorbereiding van een gezamenlijke aanschaf van de A-129 Mangusta hadden twijfels doen rijzen over een betrouwbare basis. Bij de instandhoudingsfase moest rekening worden gehouden met "ernstige taalproblemen, mentaliteitsverschillen en een weinig flexibele Italiaanse overheidsorganisatie die bovendien niet is toegesneden op het managen van internationale projecten". De beoogde samenwerking zou daarom waarschijnlijk niet tot stand komen en anders naar verwachting "zeer stroef" verlopen.⁴⁴¹ Over het Duitse spoor was het oordeel positiever, zij het dat er enkele evidente risico's bestonden. Omdat de PAH1 in feite operationeel niet geheel voldeed en nog niet kon worden vastgesteld of de PAH2 aan de eisen voor de scout-versie zou voldoen, waren er grotere operationele, technische en financiële onzekerheden. De relatie met het NH-90-project bracht een extra risico met zich mee, niet alleen ten

⁴³⁸ Idem, 13-18.

⁴³⁹ Idem, 18-20.

⁴⁴⁰ DMP-documenten zijn beleidsepistels waarin de politiekambtelijke leiding van het Ministerie van Defensie volgens een gefaseerd vast stramien, het zogeheten Defensie Materieel Proces (DMP), de Tweede Kamer informeert over de voortgang van grotere materieelprojecten. Het DMP betreft afspraken over informatievoorziening en onderscheidt opeenvolgende fasen, die worden gecommuniceerd volgens DMP-brieven: Fase A (behoeftestelling, A-brief), Fase B (onderzoek, B-brief), Fase C (vervolgonderzoek, C-brief), Fase D (verwervingsvoorbereiding, D-brief) en Fase E (evaluatie, E-brief). Zie: brochure *Defensie Materieel Proces bij de tijd*, Ministerie van Defensie, september 2016, www.defensie.nl/materieelprojecten.

⁴⁴¹ SIB, Archief Directie Materieel KLu, inv.nr. 793, Nota DMP-C document invoering bewapende helikopter, nr. 220.630/215.181, 1 mei 1989, 11, 27.

aanzien van de nationale besluitvorming, maar met name over de autonome Duitse besluitvorming inzake het al dan niet voortzetten van de deelname aan dit project.⁴⁴²

Het Amerikaanse spoor kwam met vlag en wimpel als sterkste uit de bus. De reeds operationele AH-64A voldeed zowel aan de antitank- als aan de scout-eisen, had voldoende groeicapaciteit en zou geplande verbeteringsprogramma's ondergaan. Het ging om een doorlopend programma met de meest gunstige levensduurkosten en de laagste financiële risico's. Samenwerking met de Amerikanen impliceerde voor een belangrijk deel 'meedoen met', waarbij overigens de vertrouwde relatie met *US Army Aviation* en het ontbreken van taalproblemen een goede basis vormden.⁴⁴³ Het feit dat opleidings- en logistieke systemen al operationeel waren voorkwam bovendien aanloopproblemen. Voor de Apache was een wereldwijde seriegrootte van circa 1000 stuks voorzien, waarmee de instandhouding voor deze helikopter het best was zeker gesteld. Nederland had bij instandhoudingskwesaties met de VS al eerder positieve ervaringen opgedaan, onder andere met de F-16 en het Patriot-geleidewapensysteem.⁴⁴⁴

Het DMP-document concludeerde dat op basis van de in april 1989 beschikbare informatie moest worden voorgesteld het Italiaanse spoor te beëindigen. Het Duitse spoor bevatte een aantal essentiële nadelen maar kon nader worden onderzocht, zodat kon worden nagegaan in hoeverre de gesignaleerde risico's en onzekerheden tot aanvaardbare proporties konden worden teruggebracht. Het Amerikaanse spoor had "thans de voorkeur". Door het ontbreken van belangrijke gegevens had het DMP-document het karakter van een bestandopname. Het in april gehanteerde tijdschema voorzag in de aanbidding van een situatierapport met de eindkeuze aan de voorzitter van de Tweede Kamer op 1 december 1989. Op 1 mei zond de directeur Materieel KLu het DMP-document met een begeleidende nota naar staatssecretaris Van Houwelingen. Nog voordat deze een reactie kon geven, ontstond een nieuwe politieke werkelijkheid.

Op 2 mei 1989 viel het kabinet-Lubbers II over de afschaffing van het reiskostenforfait. Een belangrijk politiek besluit als de aanschaf van bewapende helikopters, waarvoor een budget van 1,7 miljard gulden was gereserveerd, was controversieel en belandde dus op het bord van het volgende kabinet. Het verdere spoorzochten zou tijdelijk op een zijpad worden geparkeerd. Na parlementsverkiezingen en kabinetsformatie trad de nieuwe regeringsploeg aan op 7 november 1989. Twee dagen later viel de Berlijnse Muur. Het spoor dat Van Houwelingens ambtsopvolgers in het nieuwe decennium in een sterk gewijzigde geopolitieke constellatie moesten bewandelen, zou grillig blijken en niet zonder valkuilen.

4.2.3 Maritieme materieelproblematiek: Lynx-kommer en NH-90-kwel

De materiële helikoptervraagstukken bij de marine vertoonden parallellen met die van land- en luchtmacht. De worsteling met complexe verwervingsdossiers en het precaire afwegingsproces over het al dan niet snel inhaken op nieuwe technologie waren krijgsmachtbrede fenomenen. In de jaren

⁴⁴² Idem, 30.

⁴⁴³ In de opleidingsfeer werkten de KLu en *US Army Aviation* al geruime tijd samen bij de opleiding van helikopterbemanningen. Zie paragraaf 4.3.2.

⁴⁴⁴ SIB, Archief Directie Materieel KLu, inv.nr. 793, Nota DMP-C document invoering bewapende helikopter, nr. 220.630/215.181, 1 mei 1989, 21, 26, 28, 29.

tachtig bestond er evenwel ook een belangrijk verschil tussen de krijgsmachtdelen. In tegenstelling tot de land- en luchtmacht beschikte de Koninklijke Marine wél over een hefschroefvliegtuig dat was aangeschaft om een bijdrage te leveren aan de primaire taakuitvoering: de Lynx-onderzeebootbestrijdingshelikopter. In het maritieme helikopterdomen draaide het in deze periode om twee omineuze kwesties: de volstrekt ondermaatse inzetbaarheid van de voor ASW-operaties onvoldoende toegeruste Lynx-vloot en de moeizame positie van de Admiraliteitsraad in de zoektocht naar een geschikte opvolger.

Tijdens de Koude Oorlog zette de Koninklijke Marine haar helikopters zowel vanaf land als vanaf schepen in voor een breed takenpakket. Aan niet elke taak kende de marine dezelfde prioriteit toe. Met het oog op de uitvoering van haar primaire taak hechtte de marineleiding het meest aan ASW-boordhelikopters. Deze prioriteit kwam tot uitdrukking bij de verwerving van nieuw helikoptermaterieel. De keuze voor boordhelikopters met onderzeebootbestrijdingscapaciteit ging uiteraard ten koste van andere taken die maritieme helikopters konden uitvoeren. Een op ASW-taken toegesneden heli-vloot was minder geschikt voor het uitvoeren van transporttaken, het bestrijden van oppervlakteschepen en het ondersteunen van amfibische operaties. Het in amfibisch optreden gespecialiseerde Korps Mariniers beschikte niet over eigen heli's en kon slechts in zeer geringe mate een beroep doen op MLD-helikopters. In talrijke amfibische scenario's was inzet van een helikoptercomponent echter onontbeerlijk. Indien de NAVO zulke scenario's beoefende moest Nederland noodgedwongen terugvallen op hulp van bondgenoten; in geval van amfibische operaties was dat steevast het Verenigd Koninkrijk. Dankzij een uniek Brits-Nederlands samenwerkingsverband, de *United Kingdom/Netherlands Amphibious Force* kon het Korps Mariniers niet alleen gebruikmaken van Britse amfibische schepen, maar ook van helikopter carriers en amfibische helikopters.⁴⁴⁵ Waar de eigen organisatie de broodnodige helikoptersteun niet kon leveren, trok het Korps Mariniers zo in hoge mate profijt van het materieel van de *Royal Navy* en *Royal Marines*.⁴⁴⁶

In de nieuwe Amerikaanse maritieme strategie vormden amfibische operaties op de Noordflank een belangrijk element. Nederlandse mariniers kregen in NAVO-verband de bescherming van Noord-Noorwegen als kerntaak opgedragen. Voor de 6000 manschappen tellende *UK/NL Amphibious Force* leverde het Korps Mariniers een amfibische gevechtsgroep en een onafhankelijke compagnie van in totaal meer dan duizend man. Het Korps Mariniers was voor de uitvoering van zijn hoofdtaak volledig afhankelijk van Britse *sea-lift*-schepen en *air-lift*-helikopters die de mariniers overzee konden verplaatsen.⁴⁴⁷ Door haar focus op ASW-helikopters koos de Koninklijke Marine op het vlak van amfibische helikoptersteun langdurig voor liftersgedrag, want zonder Britse inspanningen konden de eigen mariniers niet eens op de Noordflank komen.⁴⁴⁸

Ook al gaf de Koninklijke Marine binnen het maritieme helikopterdomen prioriteit aan de onderzeebootbestrijdingshelikopter, toch kon het beschikbare materieel geen volwaardige bijdrage leveren aan die primaire taak. Eerder is de keuze voor de Lynx-standaardhelikopter in drie versies

⁴⁴⁵ De Brits-Nederlandse samenwerking werd in 1973 vastgelegd in een *Memorandum of Understanding*, dat voorzag in de oprichting van de *United Kingdom/Netherlands Landing Force*.

⁴⁴⁶ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 198.

⁴⁴⁷ Crins, 'Deterrence, forward defense and alliance solidarity', 61.

⁴⁴⁸ Voor amfibische oefeningen huurde de KM ook civiele *Roll-on/Roll-off (RoRo)* vrachtschepen in. Schriftelijke informatie A.J. van der Peet, 29 november 2022.

aan de orde gekomen (zie paragraaf 3.1.4). Na het eerste verwervingsbesluit van een kale versie vormde de uitrusting van de Lynx met ASW-apparatuur onderwerp van langdurige discussies. Omdat een doelmatige *Medium Range Dipping Sonar* bij de aanschaf van de Lynx nog niet voorhanden was, besloot de marine de eerste tien boordhelikopters (de Lynx B) uit te rusten met een Franse sonar met een beperkt bereik.⁴⁴⁹ Acht latere boordhelikopters (de Lynx C) zouden worden uitgerust met een gesleepte *Magnetic Anomaly Detection* (MAD)-sensor. Deze sensor registreerde een verstoring van het aardmagnetisch veld, wat kon wijzen op de aanwezigheid van een onderzeeboot. Het MAD-project werd echter spoedig geannuleerd omdat de techniek niet naar wens bleek te werken. Evenals de *Royal Navy* ontbeerde de KM de kennis hoe de met de MAD-installatie uitgeruste boordheli's te benutten in combinatie met TACTAS, een ander veelbelovend onderzeebootbestrijdingssysteem waarmee in diezelfde periode werd geëxperimenteerd. TACTAS, voluit *Tactical Towed Array Sonar*, was een passief sonarsysteem waarbij een samenstel van hydrofoons tot op een diepte van 400 meter aan een 2,5 kilometer lange kabel achter het schip werd voortgesleept. Door zo ver mogelijk van het eigen scheepsgeruis te blijven, werd de detectiekans van vijandelijke onderzeeboten, ook SSBN's, verhoogd. De KM rustte twee fregatten uit de Van Speijk-klasse uit met door de VS beschikbaar gestelde TACTAS-apparatuur en trok na onderzoek de conclusie dat haar toekomstige fregatten uit oogpunt van zowel effectiviteit als kosten met een dergelijk systeem moesten worden uitgerust.⁴⁵⁰ Omdat de ervaring leerde dat inzet van een Lynx met alleen een MAD-sensor van weinig nut was en de integratie met TACTAS niet werd gerealiseerd, dolf de combinatie Lynx-MAD weldra het onderspit.⁴⁵¹

Een in de jaren tachtig door de KM gesteund wetenschappelijk onderzoek analyseerde de effectiviteit van escortegroepen bij de onderzeebootbestrijding in combinatie met TACTAS, maritieme patrouillevliegtuigen en boordhelikopters. Dit onderzoek pakte ongunstig uit voor de bestaande Lynx-vloot in het KM-arsenaal. Met TACTAS uitgeruste fregatten, gepositioneerd op vijftig zeemijl vóór het vlootverband, hadden een detectiekans van nucleair voortgestuwde onderzeeboten die varieerde van 40 tot 60%. Voor een succesvolle achtervolging was een patrouillevliegtuig of middelzware helikopter met een vliegduur van ten minste drie uur nodig. Mits de heli was uitgerust met de juiste apparatuur werd de kans op succes berekend op 60%. Wegens zijn geringe vermogen tot achtervolging kwalificeerde de verworven Lynx-vloot zich hiervoor niet. Door de uitkomst van deze studie zag de KM af van de verwerving van nieuwe Lynx-helikopters en zette in op een behoeftestelling voor TACTAS-systemen. Dit liet onverlet dat de boordhelikopter van grote waarde kon zijn voor de escortegroep. Een heli die op TACTAS-contacten reageerde was een cruciaal element in de escortegroep; voor een helikopter met een *dipping sonar* voor middellange afstand,

⁴⁴⁹ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 211, 239. Het betrof hier de Alcatel DUAV-4 *short range dipping sonar* met een daarvoor aangepast besturings- en navigatiesysteem. Nadien werden alle Lynx-boordhelikopters met een dergelijke *dipping sonar* uitgerust. De Algemene Rekenkamer was van oordeel dat de mogelijkheden van de DUAV-4-sonar "eigenlijk te klein" waren om de primaire operationele taak uit te voeren. Zie: SIB, Archief Chef van de Marinestaf, MARSTAF A, inv.nr. 168, Algemene Rekenkamer, Nummer 428 R, Lynx-helikopters Koninklijke Marine, 10 maart 1987, 27-28.

⁴⁵⁰ In de tweede helft van de jaren tachtig bouwde de Koninklijke Maatschappij De Schelde in Vlissingen voor de KM acht multipurposefregatten, die de marine in de eerste helft van de jaren negentig als de Karel Doorman-klasse in dienst zou nemen. Deze M-fregatten hadden onderzeebootbestrijding als specialisatie, beschikten over een helikopterdek en -hangaar en waren onder meer uitgerust met TACTAS in de vorm van een Anaconda DSBV-61-systeem. Zie: Rommelse, 'Follow me', 33-38.

⁴⁵¹ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 268, 285-287, 296.

gepositioneerd op vijftien zeemijl vóór het verband waren de kansen op een succesvolle detectie en achtervolging berekend op 30 tot 50%.⁴⁵²

Het plan de boordhelikopters in een later stadium te voorzien van een krachtiger *dipping sonar* voor middellange afstand zou voor de Lynx nimmer worden gerealiseerd. De Admiraliteitsraad schoof besluiten over betere Lynx-apparatuur op de lange baan en prefereerde, volgens het inmiddels bekende repeterende stramien, investeringen in patrouillevliegtuigen. Dit impliceerde dat de heli's verstoken bleven van de voor onderzeebootbestrijding toereikende sonarapparatuur. Aanschaf van nog kostbaardere sonar voor de lange afstand nam de marine niet serieus in overweging. Door de plaatsing van Harpoon-radardoelzoekende raketten op haar fregatten, zag de marine eveneens af van het voornemen de Lynx uit te rusten met een *air to surface*-wapen voor het aanvallen van oppervlakteschepen.⁴⁵³ De beslissing drie verschillende Lynx-versies aan te schaffen leidde tot een toestand die parallellen vertoonde met voorafgaande jaren. In de jaren tachtig vloog de MLD met een ontoereikend geoutilleerde helikoptervloot, een fenomeen dat haar ook bij eerder verworven helikoptertypes al parten had gespeeld. De marineleiding koos er andermaal bewust voor dat haar boordhelikopters geen optimale bijdrage konden leveren aan de primaire ASW-taak.

De specifieke taakopvatting van de KM verhinderde zodoende dat zij deze essentiële taak goed kon uitvoeren. De marine zou, net zoals de land- en luchtmacht na de snelle verwerving van de Bölkow moesten ervaren, langdurig de gevolgen ondervinden van een weinig uitgebalanceerde en ongelukkig uitpakkende aanschafbeslissing. De operationele beperkingen van de Lynx-heli's dwongen de marine voor wat betreft haar helikopterinzet bij ASW-operaties in een (te) nauw tactisch keurslijf. *The Maritime Strategy* beoogde direct bij het uitbreken van een oorlog SSBN's aan te vallen met onder meer van oppervlakteschepen afkomstige boordhelikopters. De helikopters van de Koninklijke Marine waren niet alleen te licht om ver van het eigen vlootverband te kunnen opereren, zij misten bovendien de vereiste opsporingsapparatuur. Uitgerust met slechts kortereafstandssonar was de Lynx min of meer veroordeeld tot onderzeebootbestrijding in de nabijheid van het eigen vlootverband en daarmee tot een in hoofdzaak defensieve ASW-taak ter bescherming van konvooien (*direct support*).⁴⁵⁴ Om een offensievere taak te kunnen vervullen bij het actief opsporen van SSBN's in of nabij de maritieme bastions waren de boordhelikopters ongeschikt en onvoldoende toegerust. Overigens bezat de KM ook de schepen niet voor een dergelijke offensievere taak.

Maar ook in de defensieve taken schoot de Lynx tekort. Bij de gangbare NAVO-tactiek vormden boordhelikopters een zogeheten *screen* rond het eigen vlootverband. Om vijandelijke onderzeeboten tijdig te detecteren en van een aanval te weerhouden werden de helikopters in *boxen* gepositioneerd waar zij met hun *dipping sonar* een bepaald gebied afspeurden. Voor het effectief lokaliseren, classificeren en *tracken* (volgen) van een onderzeeboot was de aanwezigheid van minimaal twee helikopters binnen een *box* vereist. Met ten minste twee heli's konden meerdere tactieken worden toegepast, die bijvoorbeeld een reeds gedetecteerde onderzeeboot in het ongewisse lieten dat hij

⁴⁵² Idem, 287; NIMH, Maandelijks overzichten van de Marinestaf/Marat+, 058, inv.nr. 12, nr. 3/85. De effectiviteit van de boordsonar op het fregat én zijn torpedo's bleek volgens het onderzoek "relatief gering".

⁴⁵³ Leebeek, e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 315, 317, 344.

⁴⁵⁴ *Anti-Submarine Warfare (ASW)*, tijdens de Koude Oorlog het beteugelen van de Sovjet-Russische onderwaterdreiging, onderscheidde een defensieve en offensieve component. De defensieve taak concentreerde zich op de begeleiding en bescherming van konvooien door escorteschepen (*direct support/associated support*), terwijl de offensieve component zich toespitste op het gericht opsporen van vijandelijke onderzeeboten (*area operations*).

door een helikopter was opgemerkt. Een contact met een getraceerde onderzeeboot kon via een zogeheten *hot hand over* worden overgedragen aan een andere helikopter die binnen een *box* aanwezig was, en met meerdere helikopters konden grotere zoekpatronen worden opgezet die de kans op detectie vergrootten. Ook het met torpedo's uitschakelen van een vijandelijke onderzeeboot had met de gelijktijdige inzet van meerdere helikopters een aanzienlijk grotere kans van slagen.

In de Nederlandse configuratie was de Lynx-helikopter bruikbaar voor het effectief uitvoeren van *direct support* missies op drie tot vijf mijl van het vlootverband, maar slecht in staat om verder van de eigen schepen te opereren. Waar maritieme patrouillevliegertuigen vanaf grotere afstand een bijdrage konden leveren aan zulke ASW-missies, vloog de Lynx alleen in de binnenste zone van de verdediging waar de korteafstandssonar optimaal tot zijn recht kwam. Door een minder goede sensor, onnauwkeurig navigatiesysteem en een beperkte actieradius was de Lynx echter als assisterend platform minder geschikt om zelfstandig een succesvolle aanval uit te voeren.⁴⁵⁵ Bovendien bleken er in de praktijk vaak te weinig helikopters beschikbaar. Het langdurig positioneren van een *screen* rond het eigen vlootverband, het beschikbaar hebben van ten minste twee onderzeebootbestrijdingshelikopters per *box* vergde veel meer inzetbare vluchteenheden dan de drie à vier die de Koninklijke Marine in de jaren tachtig doorgaans kon leveren. Voor de toch al niet omvangrijke maritieme helikoptervloot vormde de schrijnend lage materiële gereedheid van de Lynx een ernstig probleem. Door het kleine aantal inzetbare helikopters kon de marine de complexe ASW-tactieken in groter verband niet optimaal beoefenen. Zelfs in de nabijheid van het eigen vlootverband kon de Lynx door de geringe materieelsgereedheid in de jaren tachtig maar mondjesmaat bijdragen aan onderzeebootbestrijding.

Evenals zijn voorgangers bleek de Lynx-helikopter een onderhoudsgevoelig systeem met een hoog trillingsniveau en navenant storingspercentage. Het feit dat de Koninklijke Marine drie verschillende versies van de Lynx-helikopter in haar gelederen had, bracht op het logistieke en onderhoudstechnische vlak extra problemen met zich mee, met alle consequenties voor de operationele inzetbaarheid van dien.⁴⁵⁶ De gereedheidspercentages van alle versies van de Lynx bleven in de jaren tachtig ver achter bij wat operationeel noodzakelijk was. Terwijl de NAVO-norm op 70% was gesteld, lag het percentage van de Lynx B-boordheli in 1983-1984 bijvoorbeeld tussen de 33 en 37%.⁴⁵⁷ Een tekort aan reserveonderdelen en gekwalificeerd technisch en vliegend personeel gaf nog eens een extra rem op de materieelsgereedheid van de Lynx.⁴⁵⁸ Het bleek nagenoeg onmogelijk meer dan vier inzetbare vluchteenheden in stand te houden, een aantal dat de behoefte aan boordhelikopters bij de vloot in de verste verten niet kon afdekken. Dit leidde soms tot bondgenootschappelijke improvisaties zoals het vier maanden detacheren van twee Sea King-helikopters van de Britse *Fleet Air Arm* op het bevoorradingschip Hr.Ms. *Zuiderkruis* tijdens een

⁴⁵⁵ B.F. (Bram) Danen, *Onderzeebootbestrijding in de Koude Oorlog. De rol van de Marine Luchtvaartdienst 1945-1991*. Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Project Onderzeebootbestrijding Koude Oorlog (Den Haag 2013) 36-39 en Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 285.

⁴⁵⁶ Nederland schafte in totaal 24 Westland Lynx-helikopters aan: zes UH-14A's (Lynx A), tien SH-14B's (Lynx B) en acht SH-14C's (Lynx C). De Lynx A was een 'walversie' bedoeld voor de opsporings- en reddingstaak en de communicatie- en trainingsrol. De Lynx B en C waren boordhelikopters inzetbaar voor de ASW-taak.

⁴⁵⁷ SIB, Archief Chef van de Marinestaf, MARSTAF A, inv.nr. 168, Algemene Rekenkamer, Nummer 428 R, Lynx-helikopters Koninklijke Marine, 10 maart 1987, 27; Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 287.

⁴⁵⁸ De personeelstekorten vormden in de jaren tachtig een vlootbreed probleem; van de ruim twintig KM-fregatten waren er soms niet meer dan vier operationeel. Schriftelijke informatie A.J. van der Peet, 29 november 2022.

eskaderreis in 1987, waarvoor de Koninklijke Marine zelf slechts twee inzetbare Lynx-toestellen hoefde te leveren. De Sea Kings van *826 Naval Air Squadron* participeerden niet alleen in talrijke ASW-oefeningen, maar bewezen ook hun waarde bij amfibisch troepentransport tijdens oefeningen van Nederlandse mariniers op Aruba.⁴⁵⁹

Alle inspanningen ten spijt lieten substantiële verbeteringen van de Lynx-vloot lang op zich wachten. Pas medio jaren negentig, na de tenuitvoerbrenging van een breed scala aan maatregelen, kwam tijdelijk een einde aan de Lynx-malaise en nam het aantal inzetbare vluchteenheden toe tot tien, dat vervolgens weer geleidelijk tot zes afnam.⁴⁶⁰ De gehele Lynx-vloot, door twee ongevallen in 1982 geslonken tot 22 toestellen, zou uiteindelijk in de jaren negentig op één uniforme standaard worden gebracht: de Lynx D (of SH-14D). Door het STAMOL-project (STAndaardisatie en MODernisatie Lynx), waartoe in 1985 werd besloten, kregen alle toestellen dezelfde motoren en nieuwe avionica.⁴⁶¹ Het aantal sonarinstallaties werd uitgebreid tot zestien. De aflevering van de eerste Lynx D vond plaats in mei 1992 en twee jaar later hadden alle toestellen dezelfde configuratie. Twintig jaar na het besluit tot verwerving van de eerste serie Lynx-helikopters waren de drie aangeschafte versies eindelijk getransformeerd naar één standaardhelikopter. Maar zelfs de Lynx D ontkwam niet helemaal aan de lage prioritering die marinehelikopters vaak ten deel viel. In 1989 werd de aanvullende apparatuur voor elektronische oorlogvoering, waarvoor eerder dertig miljoen gulden was gereserveerd, uit de STAMOL-plannen geschrapt.⁴⁶² Ondanks de lange periode die de Lynx nog in dienst zou zijn, besloot de marineleiding wegens de “lagere reële groei van het defensiebudget” het voorgenomen moderniseringsprogramma “enigszins” te vereenvoudigen. Andermaal kreeg de maritieme heli geen topprioriteit. Die lag bij bepaalde, meer prestigieuze schepen en patrouillevliegtuigen.⁴⁶³

Gealarmeerd door onrustbarende signalen wijdde de Algemene Rekenkamer in de jaren tachtig drie opeenvolgende onderzoeken aan de verwerving en inzetbaarheid van de Lynx-helikopters van de Koninklijke Marine.⁴⁶⁴ Over de verwerving concludeerde de Rekenkamer dat er nauwelijks sprake was geweest van een vastomlijnd plan, waarbij de aankoopbeslissingen werden genomen “zonder

⁴⁵⁹ W.J. Tabak, ‘Fleet Air Arm helikopters en de Koninklijke Marine: “Een erg effectieve combinatie”’, *De Vliegende Hollander* (juli 1987) 24-26; Hans van Zwet, “Why the hell they are shooting at me...?”, *Alle Hens* (juni 1987) 18-20. Van der Peet (*Out-of-Area*, 161) stelt dat het stationeren van Britse Sea King-helikopters op bevoorradingsschepen van de KM ook bij NAVO-oefeningen regelmatig voor kwam.

⁴⁶⁰ Geldhof, *70 jaar Marineluchtvaartdienst*, 160-161, 166 en Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 326, 336-338.

⁴⁶¹ Het STAMOL-project kende bepaald geen vliegende start: op de standaardisering werd fors bezuinigd en het project zou met twee jaar worden uitgesteld. Zie: Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 270; NIMH, Maandelijkse overzichten van de Marinestaf/Marat+, 058, inv.nr. 14, nr. 3/87, 01/10/87. Nr. S.13579/10351.

⁴⁶² Hans van Zwet, ‘Memorie van toelichting defensiebegroting ’90: maritieme kracht Sovetunie neemt toe’, *Alle Hens* (oktober 1989) 30-31.

⁴⁶³ Hans van Zwet, ‘Marineplan 1989-1998: streven naar behoud van kwaliteit’, *Alle Hens* (oktober 1988) 8-9. De uitvoering van het STAMOL-project verliep overigens niet vlekkeloos; het moest als gevolg van de surséance van betaling van hoofdaannemer *British International Helicopters* worden aangepast. Het hoofdaannemerschap werd contractueel overgenomen door Fokker Aircraft Services, wat er toe leidde dat het taakstellend budget met zes miljoen gulden moest worden verhoogd tot 124,5 miljoen. Het project zou in 1994 worden voltooid. Zie: HTK, Zitting 1993-1994, 23400X, Vaststelling begroting Ministerie van Defensie voor het jaar 1994, Nr. 2, Memorie van Toelichting, 21.

⁴⁶⁴ Na de eerste onderzoeken in 1984 (naar de verwerving) en 1986 (naar de inzetbaarheid) volgde in 1988 een vervolgonderzoek. Zie: SIB, Archief Chef van de Marinestaf, MARSTAF A, inv.nr. 168, Onderzoek Algemene Rekenkamer, Nota D 21907/21801, 13 oktober 1988 en brief Admiraliteitsraad aan staatssecretaris van Defensie, AR 18/9B6/89, 19 januari 1989.

goed omschreven stafeisen”; van het uitgangspunt van standaardisatie was door de aanschaf van meerdere Lynx-versies al snel afgeweken. Standaardisatie raakte nog verder uit zicht door het besluit de twee series boordheli’s uit te rusten met verschillende typen ASW-apparatuur. In haar kritische analyse van het besluitvormingsproces vond de Rekenkamer bovendien dat er te weinig rekening was gehouden met voldoende marinepersoneel om de heli’s operationeel te houden, er geen rekening was gehouden met materiële vredesverliezen, er niet tijdig reserveonderdelen waren besteld en er te laat was overgegaan tot verwerving van een vluchtsimulator en sonartrainer voor opleiding en training.⁴⁶⁵

In haar rapporten velde de Rekenkamer tevens een snoeihard oordeel over de inzetbaarheid van de heli-vloot. Zij constateerde dat een reeks problemen er de oorzaak van was dat de operabiliteit van de heli’s “verontrustend klein” was gebleven. Zij twijfelde er sterk aan of de Lynx-helikopters een effectief wapensysteem vormden. Een aantal toestellen ontbeerde adequate navigatie- en verbindingapparatuur en de uitrusting voor de primaire gevechtstaak achtte zij onvoldoende. Het college van staat was van oordeel dat de besteding van de financiële middelen en inzet van personeel niet evenredig waren aan de door de helikopters geleverde prestaties: “De Koninklijke Marine heeft met de Lynx-helikopters de beschikking gekregen over materieel dat qua inzetbaarheid en effectiviteit ver onder de maat is gebleven.”⁴⁶⁶ Hoewel de minister van Defensie en de Admiraliteitsraad de kritiek van de Rekenkamer niet op alle punten deelden, moesten zij onderkennen dat de Lynx de primaire ASW-taak eenvoudigweg niet naar behoren kon vervullen.⁴⁶⁷ Om effectief bij te dragen aan de uitvoerbaarheid van de maritieme NAVO-strategie en -doctrines was een beter toegeruste onderzeebootbestrijdingshelikopter zonder meer noodzakelijk. De tijdige verwerving daarvan bezorgde de Koninklijke Marine echter nog meer hoofdbrekens.

NH-90: (zee)mijl op zeven

Zoals de voortvarende helikopteraanschaf van staatssecretaris Stemerdink in latere jaren nadelig bleek uit te pakken voor de inzetmogelijkheden van de Bölkow en Lynx (zie paragrafen 3.1.4 en 4.2.1), zo zouden de gevolgen van een door staatssecretaris Van Houwelingen geforceerd besluit zich tot in lengte van decennia pijnlijk blijven manifesteren. Aan de annalen over de tragiek van het aanschafbeleid zouden nog vele episodes worden toegevoegd.

Binnen de NAVO bestonden al langer ideeën over een bredere inzet van boordhelikopters in escortegroepen. De nieuwe doctrinaire inzichten wezen op een offensievere rol voor de helikopter op grotere afstand van het eigen vlootverband (zie paragraaf 4.1.3). Naast onderzeebootbestrijding zouden ze ook voor andere aspecten van maritieme oorlogvoering bruikbaar moeten kunnen zijn, zoals het aanvallen van oppervlakteschepen en het vroegtijdig waarschuwen voor een op handen zijnde luchtaanval. Zulke helikopters werden aangeduid als *Maritime Warfare Helicopters* (MWH). De

⁴⁶⁵ SIB, Archief Chef van de Marinestaf, MARSTAF A, inv.nr. 168, Algemene Rekenkamer, Nummer 428 R, Lynx-helikopters Koninklijke Marine, 10 maart 1987, 8-11. Onvoldoende beschikbare reserveonderdelen leidde tot kannibalisatie, waarbij onderdelen van het ene toestel werden gebruikt om een ander inzetbaar te krijgen.

⁴⁶⁶ Idem, 30-32.

⁴⁶⁷ De marine trok conclusies uit de kritiek van de Rekenkamer: het STAMOL-project leidde uiteindelijk tot standaardisatie en tijdelijk tot een hogere inzetbaarheid van de Lynx-vloot.

Lynx kwam niet in aanmerking als volwaardige MWH.⁴⁶⁸ Voor de vervanging én om te voorzien in de toekomstige behoefte aan MWH's had de Koninklijke Marine aansluiting gezocht bij het project *NATO Helicopter for the 1990's*, kortweg NH-90. Hierin bestudeerde een aantal Europese NAVO-bondgenoten de mogelijkheden om te komen tot één basisontwerp voor twee typen helikopters, een voor maritieme taken en een voor tactische transporttaken boven land. De eerste variant, aangeduid als *NATO Frigate Helicopter* (NFH), had de belangstelling van de marine.⁴⁶⁹ De NFH was niet alleen een mogelijke kandidaat voor de opvolging van de Lynx, maar zou zich tevens kunnen ontwikkelen tot een complete maritieme gevechtshelikopter, inzetbaar voor een ruimer takenpakket.

Het NH-90-project, dat al in 1980 was begonnen met een gedachtenvorming over een maritieme helikopter, telde na het afvallen van het Verenigd Koninkrijk nog vier deelnemende landen: de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk, Italië en Nederland. Het project was niet alleen een politiek-militair samenwerkingsverband van NAVO-partners, ook de industrieën van de deelnemende landen participeerden. Gezamenlijk hadden zij de intentie de NH-90 te ontwikkelen en te produceren, inspelend op een voorziene Europese helikopterbehoefte van 700 helikopters. In een ideale situatie zouden de ontwikkeling van fregat en boordhelikopter onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden en gelijk opgaan. Bij het NH-90-project was hiervan geen sprake.⁴⁷⁰ De Europese scheepsbouw en helikopterindustrie trokken in ieder geval niet gezamenlijk op; de belangen van de scheepsbouw bij de ontwikkeling van een voor landoperaties bedoelde transporthelikopter waren immers gering. Na afronding van een haalbaarheidsstudie en evaluatie van de studieresultaten door de betrokken landen moest Nederland in het voorjaar van 1987 kenbaar maken of het doorging met het NH-90-project.⁴⁷¹

De Koninklijke Landmacht en Koninklijke Luchtmacht gaven aan geen behoefte te hebben aan de te ontwikkelen tactische transportversie van de NH-90. De door de industrie gewenste nationale afname van 50 helikopters zou met alleen een order voor 20 tot 24 NFH-toestellen bij lange na niet worden gehaald. Omdat de Admiraliteitsraad tot de conclusie kwam dat in de marine-organisatie te weinig capaciteit voorhanden was om naar behoren in het complexe NH-90-project te participeren, wenste zij van verdere deelname af te zien.⁴⁷² Terwijl de operationele noodzaak voor de verwerving van geschikte helikopters buiten discussie stond, wilde de marineleiding zich desalniettemin niet langer binden aan het NH-90-ontwikkelingstraject, liever hield zij alle opties open.

⁴⁶⁸ NL-HaNA, Ministerie van Defensie, Centrale Organisatie, Politieke Leiding, 1976-1991 (1992), 2.13.219, Archiefbblloknr. D26026, inv.nr. 458 brief Staatssecretaris van Defensie aan Voorzitter Tweede Kamer, 11 maart 1987, 'Verbetering inzetbaarheid Lynx-helikopters', Situatierapport Lynx-helikopters van de Koninklijke Marine, 2-3.

⁴⁶⁹ Aanvankelijk toonden ook de KL en KLu belangstelling voor het NH-90-project. De te ontwikkelen versie voor tactische transporttaken gold als mogelijke kandidaat voor de behoefte aan transporthelikopters.

⁴⁷⁰ Een gezamenlijk project van de *NATO Naval Armaments Group*, waaraan naast zeven andere NAVO-partners ook Nederland actief deelnam, moest leiden tot een *NATO Frigate Replacement for the 90's* (NFR-90). In tegenstelling tot het NH-90-project strandde het NFR-90-project eind 1989, begin 1990 en gingen de deelnemers hun eigen weg.

⁴⁷¹ NL-HaNA, Ministerie van Defensie, Centrale Organisatie, Politieke Leiding, 1976-1991 (1992), 2.13.219, Archiefbblloknr. D26026, inv.nr. 510, Tweede Kamer der Staten-Generaal, Vergaderjaar 1986-1987, 19282 Nederlandse helikopterbehoeften, Brief Staatsecretaris van Defensie aan Voorzitter Tweede Kamer, 3 juni 1987, 2.

⁴⁷² Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 294.

Maar daar nam staatssecretaris Van Houwelingen geen genoegen mee. Tenzij de Admiraliteitsraad kon aantonen dat het NH-90-project niet zou leiden tot wat operationeel nodig was, wilde hij de betrokkenheid continueren. Zoals in maritieme helikopterkwesities al eerder was geschied (zie paragraaf 3.1.4), hakte de politiek verantwoordelijke bewindspersoon, tegen de wens van de onwillige of nog weifelende Admiraliteitsraad, de knoop door. Op 3 juni 1987 meldde Van Houwelingen aan de Tweede Kamer dat hij voornemens was met de overige partners een overeenkomst te tekenen om “de definitiefase van dit project” in te gaan. Later zou worden beslist over de toetreding tot de ontwerp- en ontwikkelingsfase en de daaraan gekoppelde uiteindelijke afname van NH-90’s. De staatssecretaris sprak de verwachting uit dat in 1996 de eerste maritieme NH-90 zou kunnen worden afgeleverd.⁴⁷³ Het NH-90-project zou echter te maken krijgen met ernstige stagnatie.⁴⁷⁴ Pas na de eeuwwisseling tekende Nederland een contract voor de aanschaf van twintig NFH’s, waardoor de marine tot 2012 met de uiteindelijk tot één *multi-role* versie gestandaardiseerde Lynx moest doorvliegen.

Elders in deze studie wordt uitvoerig op het vertraagde NH-90-project teruggekomen. Op deze plek is van belang vast te stellen dat strategische en doctrinaire overwegingen ook weer bij het NH-90-project van ondergeschikt belang waren. Weinig woorden werden vuilgemaakt aan de dreiging van Sovjet-onderzeeboten en met geleide wapens uitgeruste Sovjet-oppervlakteschepen, noch aan de wijze waarop de NH-90 deze dreiging in de maritieme arena het hoofd moest bieden. De argumenten die staatssecretaris Van Houwelingen in zijn brieven aanvoerde om het project te continueren zijn vooral politiek en financieel-economisch van aard: “het eerste Europese helikopterproject van een dergelijke omvang dat tot een goed resultaat lijkt te gaan komen”; “een aanzienlijke kostenbesparing bij de investering en in de exploitatie” en “Nederland kan zijn invloed op de ontwikkeling doen gelden en voor de industrie worden nieuwe kansen geschapen.”⁴⁷⁵

Gelet op zijn positie van Europees gezind, politiek verantwoordelijk bewindspersoon zijn de door Van Houwelingen aangevoerde argumenten begrijpelijk en verklaarbaar. Dat ook de Admiraliteitsraad, als hoogste militaire bestuursorgaan van de marine, zich minder liet leiden door overwegingen van strategische en operationele aard is frappanter. In zijn studie *Pugno Pro Patria. De Koninklijke Marine tijdens de Koude Oorlog* concludeert oud-officier der mariniers en historicus Dick Schoonoord dat de eerste zorg van de marineleiding “niet zozeer de toenemende Sovjetmacht ter zee betrof, maar eerder de beschikbare budgetten en hoe daarmee de doorgaans ambitieuze plannen te

⁴⁷³ NL-HaNA, Ministerie van Defensie, Centrale Organisatie, Politieke Leiding, 1976-1991 (1992), 2.13.219, Archiefbblloknr. D26026, inv.nr. 510, Tweede Kamer der Staten-Generaal, Vergaderjaar 1986-1987, 19282 nr. 5: Nederlandse helikopterbehoeften, Brief Staatsecretaris van Defensie aan Voorzitter Tweede Kamer, 3 juni 1987, 2-3.

⁴⁷⁴ In 1998 trachtte de marineleiding andermaal uit het NH-90-project te stappen. Volgens D. Starink, die in de periode 1996-1999 de functie van directeur Plannen en Internationale Materieelbetrekkingen van het Directoraat-Generaal Materieel vervulde, koerste de KM aanvankelijk aan op de NH-90 omdat het een politiek aantrekkelijk (Europees) project was. Toen echter “het schaapje van de behoefte op het droge was, wilde de marine ineens omschakelen naar de Sikorsky SH-60”. Staatssecretaris H.A.L. (Henk) van Hoof (VVD) wilde daar een stokje voor steken en Starink vloog met hem in december 1998 mee naar Milaan om Van Hoof in zijn overtuiging te sterken. Schriftelijke informatie luitenant-generaal b.d. D. Starink, 7 november 2022.

⁴⁷⁵ NL-HaNA, Ministerie van Defensie, Centrale Organisatie, Politieke Leiding, 1976-1991 (1992), 2.13.219, Archiefbblloknr. D26026, inv.nr. 510, Tweede Kamer der Staten-Generaal, Vergaderjaar 1986-1987, 19282 nr. 5: Nederlandse helikopterbehoeften, Brief Staatsecretaris van Defensie aan Voorzitter Tweede Kamer, 3 juni 1987, 2-3.

verwezenlijken". De marineleiding beschouwde de Sovjet-dreiging als een impliciet gegeven, dat niet nadrukkelijk hoefde te worden uitgedragen. Dat liet zij over aan de NAVO, waar bewindslieden *force goals* overeenkwamen waarin de behoefte aan toekomstig materieel tot uitdrukking kwam. Dat deze *force goals* niet door het bondgenootschap konden worden afgedwongen en soms niet zouden worden verwezenlijkt, was een notie waar de marineleiding op anticipeerde; het bood ruimte om de eigen interne prioriteiten voorop te stellen.⁴⁷⁶

Binnen de Koninklijke Marine kreeg de heli-problematiek en de daaraan verbonden noodzaak bondgenootschappelijke taken naar behoren uit te voeren onvoldoende prioriteit om de aanzienlijke materiële pijnpunten weg te nemen. In het vorige hoofdstuk (paragraaf 3.1.3) is gewezen op het politieke en marinebelang bij het voortbestaan van de scheepsbouwindustrie. Het streven naar behoud van scheepswerven en daaraan gerelateerde werkgelegenheid en economische groei zorgden voor een dynamiek, waarin de overheid (onder andere de ministeries van Economische Zaken, Sociale Zaken, Financiën en Defensie), het bedrijfsleven en de Koninklijke Marine gezamenlijk inzetten op aanzienlijke seriebouw en modernisering van de bedrijfstak. Dat deze dynamiek kon leiden tot een ondoorzichtige belangenverstremming, omvangrijke overheidssubsidies en de teloorgang van een groot scheepsbouwconcern leerde de parlementaire enquête naar het RSV-debacle (1983-1984). Daarnaast bracht de Walrus-affaire (1984-1985) aanzienlijke kostenoverschrijdingen tijdens de bouw van een serie onderzeeboten en gebrekkige communicatie tussen het Ministerie van Defensie en de marinetop aan het licht. Afgezien van de politieke dimensie tonen de jaren tachtig aan dat de marineleiding in haar afwegingsprocessen voorrang gaf aan de varende vloot, ook al ging dit evident ten koste van de integrale slagkracht van het gehele marinearsenaal. Helikopterdragende fregatten moesten het daarom stellen zonder voldoende inzetbare hefschroefvliegtuigen, die bovendien matig waren geëquipeerd. De Admiraliteitsraad volhardde in haar weinig veranderingsgezinde koers ten faveure van haar hoofdwapensystemen en verhinderde zo oplossingen in het helikopterdomen dichterbij te brengen. De politiekambtelijke leiding had de macht de prioriteiten ten gunste van de helikopter te herschikken, maar maakte daarvan in de jaren tachtig geen gebruik, althans niet waar het ging om het daadkrachtig aanpakken van de Lynx-problematiek. Dat de politieke leiding wel degelijk over die invloed beschikte, bleek uit het ingrijpen van staatssecretaris Van Houwelingen in het NH-90-dossier.⁴⁷⁷

De Koninklijke Landmacht eindigde de Koude Oorlog met meer dan 900 tanks en vele honderden pantservoertuigen uitgerust met antitankwapens, maar ook zonder één enkele antitankhelikopter. De Koninklijke Marine had eind jaren tachtig tien helikopterdragende standaardfregatten van de Kortenaer-klasse in de vaart met daarop in principe ruimte voor twintig boordhelikopters. Tot het toenmalige KM-arsenaal behoorden verder nog enkele fregatten uit de Van Speijk-klasse, twee geleidewapenfregatten van de Tromp-klasse en twee bevoorradingschepen, die stuk voor stuk over dek- en hangaar ruimte beschikten voor een of meer geëmbarkeerde helikopters. Voor al deze schepen had de marine in totaal maximaal vier Lynx-heli's inzetgereed. Deze schrijvende,

⁴⁷⁶ Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 312-313.

⁴⁷⁷ Ook tijdens de zogeheten Walrus-affaire (1984-1985) schroomde de politieke leiding ingrijpen niet. Deze affaire, ontstaan naar aanleiding van forse kostenoverschrijdingen tijdens de bouw van onderzeeboten en tekortschietende informatievoorziening daarover vanuit de marineorganisatie, leidde tot een vervroegde vervanging van de verantwoordelijk geachte marinetop en de invoering van het Defensie Materieelkeuze Proces (DMP), dat meer politieke grip op defensiegerelateerde verwervingsprocessen moest brengen. Zie noot 440.

krijgsmachtbrede materiële onbalans kwam voort uit de prioriteitstellingen binnen de afzonderlijke krijgsmachtdelen, keuzes die noch de politiekambtelijke leiding, noch het parlement corrigeerde. Ook op het Ministerie van Defensie werd geaccepteerd dat de krijgsmachtdelen, ten koste van de helikopter, vasthielden aan hun vertrouwde hoofdwapensystemen. Dat deze materiële onbalans de uitvoering van de primaire pantser- en onderzeebootbestrijdingstaak bemoeilijkte, werd genegeerd. Deze situatie was des te opmerkelijker omdat de bondgenootschappelijke doctrinaire urgentie die wees op het toenemend belang van helikopteroperaties, ook binnen de Nederlandse krijgsmacht werd erkend en onderschreven. De NAVO ontbeerde de supranationale macht om de helikopter dossiers in beweging te brengen. Waren de militairen die werkten bij de Nederlandse helikoptereenheden dan niet in staat 'hun' wapen vooruit te helpen?

4.3 Quantité négligeable? De helikoptergemeenschap binnen de krijgsmacht

4.3.1 Laagvliegers tussen de zuilen

Hiervoor bleek al dat de helikoptergemeenschap, dat wil zeggen het primair bij helikopterinzet in de breedste zin van het woord betrokken defensiepersoneel, lange tijd twee entiteiten of samenwerkingsverbanden kende: de Groep Maritieme Helikopters van de Marine Luchtvaartdienst en de Groep Lichte Vliegtuigen, samengesteld uit land- en luchtmachtpersoneel en in hoofdzaak gericht op helikopterondersteuning van de landstrijdkrachten. Een nadere analyse van de verbrokkelde helikoptergemeenschap leert dat haar bescheiden positie in de defensieorganisatie er aan bijdroeg dat de bestaande helikopterwensen en -ideeën niet naar hogere niveaus konden doordringen. In hoeverre bepaalde de gefragmenteerde en hybride organisatorische inbedding van de helikoptergerelateerde defensieonderdelen de ontwikkeling van de helikoptergemeenschap? Waarom honoreerden de politiekambtelijke top van het Ministerie van Defensie en de militaire leiding van de krijgsmachtdelen de materiële wensen uit de helikoptergemeenschap niet of in ontoereikende mate?

De in het vorige hoofdstuk behandelde verkokerde structuur van de krijgsmacht werkte ook door in de budgetverdeling. De krijgsmachtdelen leverden elk hun eigen product aan de NAVO en hadden bij de uitvoering van hun taken weinig raakvlakken. De in de praktijk gehanteerde vaste verdeelsleutel van het defensiebudget over marine, land- en luchtmacht (1:2:1) droeg eraan bij dat de krijgsmachtdelen elkaars takenpakket slechts bij hoge uitzondering ter discussie stelden.⁴⁷⁸ Tussen de drie krijgsmachtdelen was er nauwelijks debat over de onderlinge verhoudingen. Als communis

⁴⁷⁸ Een interessante uitzondering vormde de invoering van geleide wapens voor de luchtverdediging. Een debat over de toewijzing van dit nieuwe wapensysteem aan de Koninklijke Landmacht of de Koninklijke Luchtmacht werd beslecht in het voordeel van de luchtmacht. Doorslaggevende argumenten waren dat de technologie van geleide wapens en straalvliegtuigen veel overeenkomsten vertoonden en dat de luchtmacht beter was toegerust om het technisch gecompliceerde onderhoud van geleide wapens op zich te nemen. Dit vraagstuk vormt in zekere zin een reprise van de discussie over de organisatorische inbedding van de helikopters onder minister van Oorlog Staf medio jaren vijftig. Zie: Nederlof, *Blazing Skies*, 32-36.

opinio gold dat de krijgsmachtdelen relatief weinig gemeenschappelijk hadden, wat ook niet nodig leek omdat ze in geval van oorlog nagenoeg geheel gescheiden van elkaar zouden opereren.⁴⁷⁹

In zekere zin onderhielden de krijgsmachtdelen een latrelatie. Ze streefden bewust naar het niet voeren van een gezamenlijke huishouding, zodat zij hun zelfstandigheid niet hoefden op te geven. In een dergelijke context gedijde de ontwikkeling van eigen organisatieculturen per krijgsmachtdeel met vaak daarbinnen subculturen per korps, wapen of dienst(vak) en met specifieke normen, waarden, opvattingen, tradities, attitudes en preoccupaties.⁴⁸⁰ Het bestaan van deze aparte organisatieculturen was van invloed op de totstandkoming van het defensiebeleid en daarmee op de gefrustreerde ontwikkeling van het helikopterwapen.⁴⁸¹

In de organisatieculturen van de drie krijgsmachtdelen had het streven naar zelfstandigheid en autonomie een zwaar accent, wat wel ten koste moest gaan van onderlinge of interservice samenwerking en een gezamenlijke aanpak. Het doorgronden van de uitdagingen van collega's in een ander uniform werd al snel gepercipieerd als een ver-van-mijn-bed-show; empathie voor problemen die zich voordeden in een ander krijgsmachtdeel werd niet beschouwd als een carrièrebevorderende kwaliteit.⁴⁸²

De helikoptergemeenschap, beschouwd als militaire subcultuur, was niet per definitie geworteld in één van de krijgsmachtdelen. *Alle* krijgsmachtdelen hadden een personeel en materieel aandeel in de helikoptergemeenschap en voor de meeste buitenlandse krijgsmachten gold dat evenzeer, ondanks alle evidente internationale verschillen voor wat betreft de organisatorische inbedding van het helikopterwapen. Naast de weerstanden die nieuwe wapensystemen sowieso moeten overwinnen, leidden de unieke wezenskenmerken van het hefschroefvliegtuig voor de leden van de helikoptergemeenschap tot extra hindernissen. Niet behorend tot de institutionele boezem, de core business, van één van de krijgsmachtdelen, niet van oudsher verankerd in de militairambtelijke bureaucratie van het Ministerie van Defensie en zonder steun van invloedrijke buitenlandse helikopterprotagonisten, moesten de vertegenwoordigers van het helikopterdomein, opboksend

⁴⁷⁹ J.A.M.M. Janssen, 'Driestromenland in optima forma: identiteit, taken en organisatorische inbedding van de krijgsmachtdelen rond 1960' in: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen red., *In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960* (Den Haag 1997) 236-251, 292-294.

⁴⁸⁰ M. Janowitz, *The professional soldier, a social and political portrait* (Londen 1964) 125-127, 145. De sterk ontwikkelde organisatiecultuur houdt verband met het gesloten karakter van de krijgsmacht, waarin toetreding geschiedt op basis van strenge selectie en aan de onderzijde van de hiërarchie. Een succesvolle, langdurige loopbaan is slechts mogelijk na een intensieve initiële vorming en socialisatie, gevolgd door promoties die worden behaald door jarenlange toewijding aan de binnen het krijgsmachtdeel heersende opvattingen.

⁴⁸¹ *Krijgsmacht in verandering. Situatieschets, beleidscontouren en aanbevelingen*. Algemeen eindrapport van de Stuurgroep Maatschappelijke Invloeden in de Krijgsmacht (Den Haag 1977) 21. Deze Stuurgroep verrichtte tussen 1972 en 1977 onderzoek naar personele defensievraagstukken en onderscheidde drie naast elkaar bestaande krijgsmachtdeelculturen; ze omschreef de krijgsmacht als "een verzamelnaam voor een aantal organisatiedelen, die weliswaar overeenkomsten vertonen maar tegelijkertijd op meerdere kenmerken zodanig fundamenteel van elkaar verschillen dat er van drie wezenlijk verschillende organisaties kan worden gesproken. Deze verschillen vloeien voort uit de aard van de middelen waarmee zij hun taak moeten verwezenlijken en de omgeving waarin zij opereren."

⁴⁸² Volgens kolonel KLu b.d. Tjepkema kenmerkte de cultuur bij de krijgsmachtdelen (en met name bij de KM) zich door een op autonomie gericht "bastiondenken", wat samenwerking belemmerde maar tegelijkertijd een goede verstandhouding met officieren van andere krijgsmachtdelen niet in de weg stond. Zo onderhielden subalterne GPLV- en MLD-officieren "hartelijke relaties"; interview met kolonel KLu b.d. Anne Tjepkema, 4 november 2022.

tegen gevestigde belangen en onaantastbare prioriteiten, trachten gehoor te vinden voor hun visie en relevantie.

Onderaan de apenrots

De twee cruciale functiegebieden binnen het helikopterdomen waren de vliegende functies en technische ondersteuning; zonder gebrevetteerde helikopterbemanningen en geschoolde helikoptertechnici kwam er geen wentelwiek van de grond. Bij de helikopteronderdelen vervulden onderofficieren en korporals het leeuwendeel van de technische functies; ook de helikopterbemanningen bestonden gedurende de Koude Oorlog voor een groot deel uit leden van het onderofficierskorps. Deze onmisbare ruggengraat zorgde enerzijds voor expertise en continuïteit, maar zou anderzijds niet of bij hoge uitzondering doorstromen naar de beleidsbepalende functies, die waren voorbehouden aan het officierskorps. Een substantieel deel van het vliegerkorps bestond weliswaar uit officieren, maar lang niet alle officieren-vlieger bleven hun gehele arbeidzame leven verbonden met de krijgsmacht. De niet-beroepsofficieren, vaak gebonden aan relatief kort lopende contracten, verruilden hun militaire loopbaan voor banen in de beter betalende civiele luchtvaart of aanverwante industrie. Juist deze categorie (reserve)officieren was goed vertegenwoordigd in de helikoptereenheden. Het aanzienlijke verloop beperkte de vijver waaruit ervaren officieren konden worden gevist, die op termijn konden doorstromen naar beleidsbepalende functies. Bij de technische officiersfuncties bestond een soortgelijke tendens, het bedrijfsleven ontving deze ex-militairen vaak met open armen. Doorstroming naar invloedrijkere functies binnen de krijgsmacht moest komen van de kleine kern van beroepsofficieren opgeleid aan het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) of de Koninklijke Militaire Academie (KMA). Uit deze categorie konden hoofdofficieren met een helikopterachtergrond worden geselecteerd, die over de operationele ervaring en technische deskundigheid beschikten om beleidsvormende en -adviserende functies te vervullen, bijvoorbeeld op tactisch-operationeel gebied of bij de voorbereiding en begeleiding van verwervingsdossiers.

In het laatste decennium van de Koude Oorlog deden zich op het personele vlak twee ontwikkelingen voor die op termijn de situatie in het helikopterdomen zouden veranderen. Om te worden toegelaten tot de vliegopleiding werd in de jaren tachtig een hogere vooropleiding vereist.⁴⁸³ Indien de aspirant-vliegers met de vereiste diploma's de vliegopleiding met succes voltooiden, kwalificeerden zij zich tegelijkertijd voor een officiersrang, zodat in de loop van de jaren tachtig de laatste onderofficieren-vlieger na zeventig jaar uit de krijgsmacht verdwenen. Een gebrevetteerde vlieger was voortaan hoger opgeleid en behoorde automatisch tot het officierskorps. Op de langere termijn leidde dit tot een groter reservoir van talentvolle officieren die in aanmerking kwamen voor het doorstromen naar invloedrijke posities.⁴⁸⁴ Niet alle lucht varende functies waren echter

⁴⁸³ De steeds technisch complexer wordende vliegtuigen en helikopters vereisten bij aspirant-leerling-vliegers een hoger basiskennisniveau met name voor wat betreft de exacte vakken. Kandidaten moesten minimaal een HAVO-diploma met wiskunde in het vakkenpakket kunnen overleggen.

⁴⁸⁴ Met een heli-vliegerkorps dat vanaf de jaren negentig exclusief bestond uit hoger opgeleide officieren werd een bredere basis gevormd voor doorstroming naar hogere rangen. Na de eeuwwisseling drongen helikoptervliegers door tot de opperofficiersrang. In april 2021 werd oud-Bölkow- en Apache-vlieger Onno Eichelsheim benoemd tot commandant der Strijdkrachten, de hoogste militair binnen de Nederlandse krijgsmacht.

voorbehouden aan officieren. Onder andere luchtfotografen, sensoroperators, boordwerktuigkundigen en helikopterredders bleven deel uitmaken van het onderofficierskorps.⁴⁸⁵

Een tweede markante personele ontwikkeling was de openstelling van nagenoeg alle gevechtsfuncties voor vrouwen. Hoewel er vooral bij de marineleiding lange tijd flinke reserves bestonden tegen vrouwen aan boord van schepen, moest zij onder maatschappelijke en politieke druk de koers verleggen. Nadat al in 1978 de KMA haar poorten had geopend voor de eerste vrouwelijke aspirant-beroepsofficieren voor de land- en luchtmacht, besloot staatssecretaris Jan van Houwelingen in september 1983 ook het KIM open te stellen voor vrouwelijke adelborsten.⁴⁸⁶ Met de opleiding van vrouwelijke vliegers leek de marineleiding minder problemen te hebben, want reeds in juli 1979 werd de eerste vrouw voor een vliegende functie in opleiding genomen, om overigens na ongeveer honderd vliegers te worden afgetest. De primeur van de eerste gebrevetteerde vrouwelijke vlieger ging uiteindelijk naar de luchtmacht, waar vaandrig A.E. (Alexandra) Wiessing in januari 1983 op Deelen de vliegerwing behorend bij het Groot Militair Brevet kreeg opgespeld.⁴⁸⁷ Hoewel het aantal vrouwelijke heli-vliegers bij de GPLV ten opzichte van hun mannelijke collega's immer ver in de minderheid bleef, telde 298 Squadron in de jaren tachtig op een zeker moment vijf vrouwelijke Alouette-vliegers.⁴⁸⁸ Ook bij de marine gingen vrouwen in deze periode vliegende functies vervullen, zij het dat de eerste gebrevetteerde vrouwelijke marinevlieger, sergeant-aspirant-officier C.E. (Charlotte) Engels, zou worden geplaatst bij de Groep Maritieme Patrouillevliegertuigen.⁴⁸⁹

Bij de marine, noch bij de land- en luchtmacht bereikten officieren die een groot gedeelte van hun militaire loopbaan werkzaam waren binnen de helikoptergemeenschap invloedrijke posities in de toppen van hun krijgsmachtdeel. Een enkele uitzondering daargelaten drongen representanten van de helikopteronderdelen niet door tot de rang van vlag- of opperofficier. De Koninklijke Landmacht ontbeerde sowieso officieren die een groot deel van hun loopbaan waren verbonden aan een van de bestaande helikoptereenheden. De Koninklijke Marine en Koninklijke Luchtmacht telden zulke officieren wel in hun gelederen, maar deze klommen doorgaans niet op tot de admiraals- of generaalsrangen. De Koninklijke Luchtmacht zou tot ver na de eeuwwisseling nimmer een helikoptervlieger aanstellen als hoogste luchtmachtautoriteit. Die hoogste luchtmachtautoriteit – tot september 2005 de bevelhebber der Luchtstrijdkrachten (BDL), daarna de commandant Luchtstrijdkrachten (C-LSK) – had meestal een achtergrond als jachtvlieger.⁴⁹⁰

⁴⁸⁵ In de jaren negentig kwamen er nieuwe lucht varende functies bij die waren voorbehouden aan onderofficieren en minderen, zoals de (assistent-)loadmaster en de luchtschutter.

⁴⁸⁶ Van Rijn, *Overstag en toch op koers*, 349-356. Ondanks de openstelling van het KIM bleven vrouwen uitgesloten voor officiersfuncties bij het Korps Mariniers en de Onderzeedienst. Daarvoor werden fysieke functie-eisen en “praktische problemen” als argumenten aangevoerd.

⁴⁸⁷ Koedijk en Janssen red., *Kroniek van de Koninklijke Luchtmacht*, 35; ‘Eerste helikopter-vliegster’, *De Vliegende Hollander* (februari 1983) 15. Na een in 1981 begonnen vliegopleiding vloog Wiessing tussen 1983 en 1989 Alouette III bij 300 Squadron en het helikopterdemoteam *The Grasshoppers*.

⁴⁸⁸ Bij de jachtvliegerij duurde het tot in de jaren negentig voordat de luchtmacht haar eerste vrouwelijke operationele jachtvlieger in de gelederen had.

⁴⁸⁹ Geldhof, *70 jaar Marineluchtvaartdienst*, 156; Van Rijn, *Overstag en toch op koers*, 569 noot 218. Engels slaagde in 1982 voor de basisvliegopleiding en verwierf op 4 februari 1983 het marinevliegbrevet.

⁴⁹⁰ Onder de achttien personen die tussen 1953 en 2022 de functie van BDL of C-LSK bekleedden hadden er dertien een achtergrond als vlieger. Drie van hen vlogen in de Tweede Wereldoorlog bommenwerpers, de overige tien waren jachtvlieger, van wie de laatste zeven ervaring opdeden als F-16-vlieger. De vijf niet-vliegers die het tot de hoogste luchtmachtfunctie brachten hadden een achtergrond als lucht varende

Ook bij de Koninklijke Marine drongen officieren uit de maritieme helikoptergemeenschap niet of nauwelijks door tot de Admiraliteitsraad. Aan het hoofd van de MLD stond weliswaar een vlagofficier, maar deze had zelden een helikopterachtergrond en werd nimmer gepromoveerd tot hoogste marineautoriteit. De opeenvolgende bevelhebbers der Zeestrijdkrachten (BDZ's) en vanaf 2005 commandanten Zeestrijdkrachten (C-ZSK's) behoorden doorgaans tot het korps zeedienst en hadden carrière gemaakt op grote oppervlakteschepen of bij de Onderzeedienst.⁴⁹¹ De vertegenwoordiging van vliegers in de hoogste marineregionen nam in de loop der jaren eerder af dan toe. Na een reorganisatie van de departementale en militaire topstructuur begin jaren zeventig maakte de Vlagofficier Marine Luchtvaartdienst (VOMLD) niet langer deel uit van de Admiraliteitsraad en verloor de MLD haar vaste representant in het hoogste bestuursorgaan van de marine. Omdat ook de commandant van het Korps Mariniers niet langer als vast lid deelnam aan vergaderingen van de Admiraliteitsraad, veranderde de samenstelling van dit gremium nog meer in het speelveld van een gezelschap KIM-officieren afkomstig uit het korps zeedienst. Het vertrek van de VOMLD uit de Admiraliteitsraad ging bovendien gepaard met het inleveren van een ster. Vanaf medio jaren zeventig had de VOMLD niet langer de rang van schout-bij-nacht, maar slechts die van commandeur, de laagste in het rangcluster der vlagofficieren.⁴⁹²

Van belang hier is vast te stellen dat in de onderzoeksperiode de vlag- en opperofficieren die binnen hun krijgsmachtdeel of op het Ministerie van Defensie een belangrijke om niet te zeggen doorslaggevende invloed zouden kunnen uitoefenen op de ontwikkeling van het helikopterwapen, persoonlijk in eerdere fases van hun militaire loopbaan niet of nauwelijks militaire ervaring binnen de helikoptergemeenschap hadden opgedaan. Het ontbreken van dergelijke militair-operationele ervaringen moet hebben meegespeeld bij het vaststellen van prioriteiten, het maken van afwegingen, die tijdens de decennia van de Koude Oorlog vaak in het nadeel van de helikoptergemeenschap uitvielen. Een uit de cavalerie afkomstige opperofficier in de Legerraad zou zich waarschijnlijk eerder herkennen in een pleidooi voor beter rollend materieel, dan in een betoog ten faveure van antitankhelikopters; een viceadmiraal in de Admiraliteitsraad die eerder in zijn loopbaan op de brug had gestaan van marineschepen zou vermoedelijk het belang van het up to date houden van de varende vloot zwaarder laten wegen dan het plegen van investeringen in langeafstandsonars voor boordhelikopters; en de tot generaal opgeklommen jachtvlieger in de Luchtmachtraad zou aan een moderniseringsprogramma voor jachtvliegtuigen denkkelijk meer waarde hechten dan aan de verwerving van transporthelikopters. De vlag- en opperofficieren waren militair-cultureel langdurig gevormd binnen het wapen of dienstvak van herkomst. Sympathie voor en gehechtheid aan het krijgsmachtdeel waarbinnen zij, met veel succes, waren opgeklommen tot de hoogste sporten van de krijgsmachtpiramide was deel van hun identiteit.

In de hogere regionen van de militaire apenrots bleek tijdens de jaren van de Koude Oorlog in ieder geval geen plaats voor officieren met een helikopterachtergrond. In een bij uitstek hiërarchisch geordend instituut als de krijgsmacht was de specifieke plaats in de pikorde van niet te onderschatten betekenis. Officieren uit het helikopterdomen bekleedden door carrièrebeperkingen

waarnemer (3 maal), gevechtsleider of technisch officier. Voor een prosopografische analyse van de luchtmachtbevelhebbers zie: De Winter en Van Loo, *Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd*, 397-424.

⁴⁹¹ De samenstelling van de KM-leiding was qua achtergrond vergelijkbaar met die van de *US Navy*, waar de top werd gedomineerd door marineofficieren die carrière hadden gemaakt op carriers of bij de *US Submarine Force*.

⁴⁹² Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst 1917-2017*, 441.

en -plafonds doorgaans relatief bescheiden posities. Hun lagere plaats in de militaire sociale stratificatie betekende dat zij onvoldoende gewicht in de schaal konden leggen als het op de budgettaire verdeling van de defensietaart aankwam. Zij ontbeerden de macht financiële wensen en claims voor de bevordering van helikopterkwesities kracht bij te zetten.

De vlag- en opperofficieren, veelal afkomstig uit de varende vloot, de verbonden wapens of jachtvliegerij, beschikten daarentegen wel over de invloed om bij de verdeling van de middelen de gevestigde belangen, lees vertrouwde hoofdwapensystemen, te prioriteren. Indien verwezenlijking van helikopterwensen te zeer zou uitdraaien op inleveren elders, dan kozen de admiraals en generaals bij voorkeur voor het kleinhouden, uitstellen of temporiseren van met het hefschroefvliegtuig samenhangende verplichtingen en uitgaven. De lager gepositioneerde officieren uit het helikopterdominon praatten op het hoogste besluitvormende niveau niet mee en konden dus eenvoudig worden gepasseerd. Het lag daarom niet voor de hand dat zelfs een goed onderbouwd en beargumenteerd betoog om een helikoptervraagstuk op te lossen op het hoogste beleidsniveau een warm onthaal kreeg. Ten opzichte van het schip, de tank en het jachtvliegtuig stond de helikopter bij voorbaat op achterstand. Om hun wensen gerealiseerd te zien moesten de over meerdere krijgsmachtdelen verspreide pleitbezorgers voor de helikopter een reeks steile *uphill battles* zien te winnen. De context en het krachtenveld waarbinnen dat moest gebeuren, zorgde voor een weinig benijdenswaardige positie.

4.3.2 Groep Lichte vliegtuigen. In de schaduw van de jachtvliegerij

Benijdenswaardig zullen veel helikoptervliegers van de GPLV zich ten opzichte van hun collega's bij jachtvliegsquadrons niet snel hebben gevoeld. De jarenlange praktijk bij de vliegerselectieprocedure van de luchtmacht was dat de fine fleur van de kandidaat-leerlingen met voldoende vliegaanleg werd opgeleid tot jachtvlieger. De meest getalenteerde leerlingen belandden na hun initiële selectie en elementaire vliegopleiding in het opleidingstraject tot jachtvlieger, dat eindigde met een plaatsing bij een van de met gevechtsvliegtuigen uitgeruste operationele squadrons. Een optimale personele vulling van deze eenheden was voor de Koninklijke Luchtmacht van eminente betekenis, omdat deze eenheden de voornaamste slagkracht van de luchtstrijdkrachten vormden. Binnen de luchtmacht werden de jachtvliegers beschouwd als een kleine toplaag, die een cruciaal aandeel had in de operationele output van het krijgsmachtdeel. De belangrijkste wapensystemen uit het luchtmachtarsenaal werden aan de jachtvliegers toevertrouwd. Deze verantwoordelijkheid droeg bij aan hun status. De tijdens hun missies individueel opererende jachtvliegers bevonden zich letterlijk en figuurlijk op eenzame hoogte. Generaals in de Luchtmachtraad, vaak zelf oud-jachtvliegers, konden soms met moeite de neiging onderdrukken hun jongere navolgers in de watten te leggen en stonden pal voor de vliegtuigelage die het luchtvarende personeel een hoger salaris bezorgde dan de grondgebonden ranggenoten.

Voor lang niet iedere leerling-vlieger lag de status van jachtvlieger bij een van de straaljagersquadrons in het verschiep. Kandidaten die minder geschikt bleken voor de snelle straaljagers, maar wel voldoende aanleg hadden, vervolgden het opleidingstraject dat via de Lichte Vliegtuigenopleiding (LVO) en de Helikopter Vliegopleiding (HVO) leidde tot een plaatsing bij de

GPLV.⁴⁹³ In de naoorlogse pioniersjaren telde het leerlingenbestand van de LVO veel dienstplichtigen en afgestudeerde leerlingen van de Rijksluchtvaartschool, maar ook leerling-vliegers die waren afgevallen tijdens de vliegeropleiding op de Lockheed T-33 Shooting Star of Gloster Meteor. Een aantal afgevallen kandidaat-jachtvliegers kreeg zo de gelegenheid zich te kwalificeren voor een vliegende functie bij de GPLV. De in 1959 afgeleverde Alouette II-helikopters voor de *Search And Rescue/Tactical Air Rescue*-vlucht konden tijdens de eerste standby-diensten op Leeuwarden nog niet beschikken over inzetbare boordmonteurs. In plaats daarvan werd gevlogen met afgeteste of afgekeurde straaljagervliegers in de rol van tweede vlieger-*hoist operator*.⁴⁹⁴

De introductie van de helikopter bij de GPLV maakte een volstrekt andere vliegopleiding noodzakelijk. Tegelijk met de komst van de Hillers in 1955 startten GPLV en MLD een gezamenlijke initiële Helikopter Vliegopleiding, toegankelijk voor leerling-vliegers van de luchtmacht en de marine. De HVO werd in eerste instantie verzorgd op Deelen, maar verhuisde met de GPLV eind 1957 naar Ypenburg.⁴⁹⁵ In 1968 keerde de HVO naar Deelen terug, zij het dat de opleiding ondertussen plaatsvond op Alouette III-helikopters. Na het uitfaseren van de laatste vastvleugelige vliegtuigen van de GPLV en de beëindiging van de Lichte Vliegtuigenopleiding bracht de luchtmacht vanaf november 1977 de basisopleiding tot helikoptervlieger deels onder in het buitenland.⁴⁹⁶

Luchtmachthelikoptervliegers volgden bij het *US Army Aviation Center* te Fort Rucker in Alabama ongeveer zeven maanden vlieglessen op de lichte Hughes TH-55 Osage en de zwaardere Bell UH-1H Huey.⁴⁹⁷ Aansluitend vond op Deelen middels een flink aantal vlieguren op de Alouette III de Helikopter Type en Theater Conversie (HTTC) plaats.⁴⁹⁸ De MLD, die wel gebruik bleef maken van de opleidingsfaciliteiten op Deelen, participeerde niet in het Amerikaanse deel van het opleidingstraject.

De meeste kandidaten voor de vliegeropleiding bij de luchtmacht ambieerden een plaatsing als jachtvlieger. Slechts een kleine minderheid gaf te kennen bij voorkeur te willen worden opgeleid tot helikoptervlieger.⁴⁹⁹ In de jaren zeventig werd pas in een latere fase van de vliegopleiding bepaald

⁴⁹³ Willem Helfferich, *100 jaar Luchtmacht. De ontwikkeling van het luchtwapen bij de Koninklijke Luchtmacht van 1913 tot 2013* (Hilversum 2013) 83. Met het uitfaseren van de laatste Super Cubs kwam er in 1976 een einde aan de LVO.

⁴⁹⁴ Kleyn e.a., *50 jaar 298 Squadron*, 33, 41. De hoist operator bedient in de heli de hijslier tijdens het redden van drenkelingen.

⁴⁹⁵ 'HVO produceert 100% heli-vliegers', *De Vliegende Hollander* (mei 1968) 2-4.

⁴⁹⁶ M.E. Peters, *Lichtblauw op de Veluwe. Een geschiedenis van het Vliegveld Deelen 1914-1995* (Den Haag 1996) 73. Door een samenwerkingsverband tussen *US Army* en Koninklijke Luchtmacht konden Nederlandse leerling-vliegers deelnemen aan de Amerikaanse helikopteropleiding.

⁴⁹⁷ 'Eerste "Amerikaanse" KLu-helivliegers op Deelen', *De Vliegende Hollander*, 34 (september 1978) 2-3; 'Een gekleurde pettenschool voor vele luchtmachten', *De Vliegende Hollander*, 35 (juni 1979) 24-26; 'Fort Rucker hart van de helivliegerij', *De Vliegende Hollander* (februari 1985) 4-6; J.J.G. Deurloo, 'Fort Rucker: hart van de helivliegeropleiding', *De Vliegende Hollander* (april 1987) 11-13. De Nederlandse leerling-vliegers maakten samen met Amerikanen, Denen, Duitsers en Noren deel uit van zogenaamde 'Euro-NATO'-klassen.

⁴⁹⁸ Helfferich, *100 jaar Luchtmacht*, 81. De gedeeltelijke basisopleiding voor GPLV-vliegers op Fort Rucker werd in 1988 beëindigd. Door uitfasering van de TH-55 en aanpassingen in de Amerikaanse opleiding besloot de luchtmacht de helikopteropleiding weer geheel in eigen beheer te nemen. Aanvankelijk geschiedde dit op Deelen, vanaf 1989 was dit bij de geherstructureerde vliegeropleiding op Vliegbasis Woensdrecht.

⁴⁹⁹ Kolonel-vlieger b.d. J.R. (Jan) Zijlstra, die het bracht tot commandant GPLV, vertelde in een gesprek met de auteur dat zijn voorkeurskeuze voor het helikoptervliegen bij veel luchtmachtcollega's verwondering wekte: "Vrijwillig je ambitie uitspreken voor het heli-vliegen, dat deed je toen gewoon niet." Een andere GPLV-vlieger Jos Schrama bevestigde dit: "Er werd nooit gesproken over de mogelijkheid dat je helikoptervlieger werd."

welke leerlingen waren uitverkoren voor de opleiding tot jachtvlieger en welke zouden worden opgeleid tot helikoptervlieger. De voorkeur van de leerlingen woog hierbij mee, maar het kwam voor dat niemand zich vrijwillig aanmeldde voor de helikopteropleiding, waarop de kandidaten voor deze opleiding, soms zeer tegen hun zin, door de vlieg instructeurs werden aangewezen.⁵⁰⁰

Om als succesvol helikoptervlieger te kunnen functioneren waren in vergelijking met de jachtvlieger niet exact dezelfde mentale kwaliteiten vereist. In de operationele praktijk was de jachtvlieger meer op zichzelf aangewezen; een helikoptervlieger was “wat behoudender” omdat hij zich ervan bewust was dat hij in een team moest werken.⁵⁰¹ Helikopterbemanningen bestonden gewoonlijk uit twee of meer personen, die tijdens een missie op elkaar waren aangewezen en intensief samenwerkten. Het in al zijn finesses goed beheersen van het helikoptervliegen gold als een “uiterst moeilijke kunst”.⁵⁰² Zeker het uitvoeren van bepaalde tactische missies, zoals het sluipvliegen waarbij gebruikmakend van de terreinomstandigheden zeer laag werd geopereerd, vergde veel van helikopterbemanningen. Het vermogen tot goede onderlinge samenwerking was derhalve van groot belang.⁵⁰³ De perceptie dat de helikoptervliegers bij de GPLV zouden behoren tot een groep vliegers van de tweede garnituur is onjuist.

Het statusverschil tussen de jacht- en heli-vlieger kon zich op verschillende manieren manifesteren. Binnen de vliegergemeenschap namen de jachtvliegers hun collega's bij de GPLV wel eens op ironische of sarcastische wijze de maat. Niet gespeend van enig *dédain* spraken zij dan over GPLV-vliegers als taxichauffeurs en over helikopters als dakaandrijvers, zolderpruttelaars of schietschijven. De Alouette III werd ook wel meewarig aangeduid als boodschappenmandje of vliegende keukenstoel. Terwijl de jetvliegers beschikten over speciale vliegeroveralls en vliegerhelmen, vlogen de GPLV-vliegers nog lange tijd zonder helm “gewoon in battle-dress” met de “pet op het dashboard”. Voor sommige GPLV-vliegers vormde dit een bewijs dat zij niet voor vol werden aangezien.⁵⁰⁴ In de repeterende discussies over de gewenste hoogte van de vliegtoelage en differentiatie op basis van verschillende categorieën vliegers, waren helikoptervliegers de onderliggende partij.⁵⁰⁵ De Nederlandse krijgsmacht was overigens niet uniek in de uiteenlopende waardering van de jacht- en heli-vlieger.⁵⁰⁶

De statusverschillen tussen de GPLV en andere luchtmachteenheden bleven niet beperkt tot het vliegerkorps. Ook tussen de ondersteunende technische diensten waren uiteenlopende appreciaties

⁵⁰⁰ Interview met oud-GPLV-vliegers Hans Gompelman en Jos Schrama, 23 september 2014.

⁵⁰¹ Idem. Helikoptervlieger Jos Schrama onderkende “een andere mentaliteit”. Een heli-vlieger zou veel meer “met de groep” bezig zijn. Schrama beschouwde de GPLV als “één familie”.

⁵⁰² Willem Helfferich, “De hoge kunst... ..van het laag-bij-de-grondsewerk”, *Onze Luchtmacht* (oktober 1982) 136-138, 147.

⁵⁰³ Het vermogen tot intensief samenwerken van de GPLV-vliegers bleek nadien van grote waarde bij de conversie naar de nieuwe helikoptertypes, die allen alleen *dual pilot* inzetbaar waren en waarbij *crew coordination* derhalve een essentieel element was. Schriftelijke informatie generaal-majoor b.d. T.H.W. ten Haaf, 20 december 2022.

⁵⁰⁴ Interview met luitenant-kolonel-vlieger b.d. J.M.N. (Hans) Wobben, 9 mei 2014.

⁵⁰⁵ De discussie over de wenselijkheid en al dan niet gedifferentieerde hoogte van de vliegtoelage speelde ook bij de MLD. Zie o.m.: Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 294-295, 318; Van Rijn, *Overstag en toch op koers*, 122 en opmerking oud-VOMLD Anne van Dijk over de status van boordvliegers.

⁵⁰⁶ Boyne, *How the helicopter changed modern warfare*, 36. Boyne stelt: “aviators in most services not only prefer fixed-wing aircraft to helicopters, but they discriminate against their rotary-wing colleagues. It is a sad truth that the operators of fixed-wing aircraft are treated better in the vital career terms of prestige, rank and promotion than are the operators of helicopters.”

te ontwaren. In 1972 solliciteerde A. (Bert) van Rhijn, na vervulling van zijn dienstplicht bij de landmacht, voor een loopbaan als helikoptertechnicus bij de GPLV. Zijn voorkeur voor een plaatsing bij de GPLV werd bij het Luchtmacht Selectie Orgaan merkwaardig gevonden. Van Rhijn: "In die tijd was het geen aanbeveling als iemand bij de Groep Lichte Vliegtuigen (GPLV) wilde, want na de straaljagers en geleide wapens kreeg je een hele tijd niets en dan pas de GPLV."⁵⁰⁷ Na voltooiing van zijn algemene opleiding tot vliegtuigmonteur volgde een specialisatie voor de Alouette III: "Ik was de enige Monteur Conventionele Vliegtuigen (MCV). De andere drieëntwintig man waren voor de jets voorbestemd als motormonteurs of als systeemmonteurs. Op MCV-ers werd nogal neergekeken. Laatdunkende opmerkingen als "slagroomklopper monteur" werden geregeld gemaakt."⁵⁰⁸ Helikoptertechnici pareerden zulke plagerijtjes door te stellen dat zij nu eenmaal niet graag werkten aan "stofzuigers". Het onderhoud van straalmotoren was wellicht technisch complexer en uitdagender, maar de GPLV-technici zaten niet "min of meer opgesloten in een werkplaats", gingen mee met buitenlandse oefeningen, vlogen als boordmonteur veelvuldig met helikopters mee en functioneerden zelfstandiger dan hun collega's bij de jachtvliegtuigen. Veel helikoptertechnici koesterden deze kanten van hun werk. Ook de financiële prikkel ontbrak niet. Helikoptertechnici ontvingen boven op hun basissalaris voor hun werk tijdens oefeningen een buitenlandse oefentoeelage en een vergoeding voor de gemaakte vliegreizen.

Bescheiden onderkomens voor 'de laagste tak van sport'

De verschillen tussen de jacht- en helikoptervliegerij vertaalden zich ook in de infrastructurele voorzieningen. In de geschiedenis van de GPLV is het verscheidene malen voorgekomen dat een op een vliegbasis genesteld helikoptersquadron moest verhuizen om ruimte te maken voor een squadron straaljagers. Het geschuif met de GPLV-eenheden bracht voor het betrokken personeel veel ongemakken met zich mee en bemoeilijkte de logistieke ondersteuning en voortgang van onderhoudswerkzaamheden. De komst van 306 Tactisch Verkenningssquadron, uitgerust met Republic RF-84F Thunderflash-straaljagers, naar Deelen, bijvoorbeeld, betekende dat twee GPLV-eenheden, 298 en 299 Squadron, in december 1957 naar Ypenburg moesten vertrekken.⁵⁰⁹ Daar gearriveerd bleek het ruimtegebrek dermate nijpend dat beide squadrons noodgedwongen één hangaar ruimte moesten delen. Het luchtmacht personeel van 298 Squadron werd wegens plaatsgebrek niet gelegerd op Ypenburg maar in het ruim vijftien kilometer verder weg gelegen Schefferkamp in De Lier. Nadat 306 Squadron van Deelen was vertrokken, keerden 298 en 299 Squadron eind 1962 terug naar de Gelderse vliegbasis. Een nieuwe GPLV-eenheid, 300 Squadron, bleef op Ypenburg, terwijl de staf van de GPLV en het Onderhoud & Materieel Squadron (O & M-Squadron) in april 1963 neerstreken op Soesterberg.⁵¹⁰ Daarmee was de GPLV opgeknipt over drie vliegbases, een weinig wenselijke verspreiding, die de bedrijfsvoering hinderde en op een of meer locaties tot ernstige onderbezetting leidde. Het op Deelen teruggekeerde 298 Squadron,

⁵⁰⁷ Ongepubliceerde memoires Bert van Rhijn. Adjudant Onderofficier A. van Rhijn diende van 1973 tot 2008 als helikoptertechnicus bij de Koninklijke Luchtmacht. Citaat 14.

⁵⁰⁸ Idem, 18.

⁵⁰⁹ Peters, *Lichtblauw op de Veluwe*, 55-57. Het betrof hier gemengde squadrons met zowel heli's als vastvleugelige lichte vliegtuigen.

⁵¹⁰ Rolf de Winter, *Een eeuw militaire luchtvaart in Nederland 1913-2013. Bakermat Soesterberg* (Amsterdam 2013) 149-152. Het Onderhoud & Materieel Squadron onderging nadien nog twee naamswijzigingen: eerst in Onderhoud en Materieel Dienst Squadron, later in Logistiek Squadron.

bijvoorbeeld, was weliswaar verlost van zijn huisvestingsprobleem, maar kreeg er serieuze moeilijkheden met de onderdelenvoorziening en het technisch onderhoud voor terug.

Pas in de loop van 1968-1969 kwam er een voorlopig einde aan het semi-nomadisch bestaan van de GPLV-onderdelen.⁵¹¹ Een voorgenomen sluiting van Ypenburg noopte tot een verplaatsing van 300 Squadron naar Deelen, waar 298 Squadron andermaal moest vertrekken. Ditmaal zette 298 Squadron koers naar Soesterberg, waar het belandde in de ruimtes van het gedeactiveerde 325 Squadron, dat met Hawker Hunter-straaljagers had geopereerd. In 1969 verhuisde de GPLV-staf van Soesterberg naar Deelen, waarna alle belangrijke GPLV-eenheden tot in de jaren negentig, verspreid over twee vliegbases, op een vaste standplaats bleven gehuisvest.⁵¹²

De faciliteiten op de verschillende vliegbases waren niet uniform en van een gelijk niveau. Dat hield niet alleen verband met de specifieke wapensystemen die vanaf een vliegbasis opereerden, maar ook met de taakstelling die de NAVO aan de bases toekende. Een vliegbasis die in NAVO-verband de status van *Deployment Operating Base* (DOB) kreeg toebedeeld, moest in tijden van crises en bij grootschalige oefeningen bondgenootschappelijke luchtmachtstrijdkrachten kunnen accommoderen. Vliegbases als Volkel, Twenthe en Soesterberg beschikten over relatief kostbare faciliteiten voor militair straalverkeer en verkregen of behielden de status van DOB. Deelen ontbeerde een aantal van dergelijke voorzieningen en verloor in 1973 haar status van DOB; de Luchtmachtraad achtte handhaving van de DOB-status niet langer kosteneffectief. Deelen kreeg in vreedetijd de status van trainingsvliegveld, in oorlogstijd die van reservevliegveld. Dit impliceerde dat een beperkter aantal voorzieningen volstond en investeringen in infrastructuur en militair-operationele faciliteiten achterwege bleven. Na het uitfaseren van de laatste lichte vliegtuigen medio jaren zeventig opereerden alleen nog helikopters vanaf Deelen.⁵¹³

In vergelijking met veel andere luchtmachtonderdelen kwam Deelen er qua infrastructurele voorzieningen bekaaid af. In de eerste naoorlogse periode moest het personeel het zien te stellen met slechte gebouwen en dito bureaus. De GPLV'ers verbleven in door potkachels verwarmde nissenhutten en oude voor de *Luftwaffe* gebouwde legeringsgebouwen.⁵¹⁴ De niet geïsoleerde hangaars, meest daterend uit de bezettingsjaren, waren in plaats van met de gewenste gladde betonnen vloeren, voorzien van tegelvloeren. "Als je een schroefje liet vallen, was je dat meteen kwijt. Als je met de [hij]skraan bezig was, gebeurde het wel eens dat een tegel verzakte en uitgerekend met het werken met een kraan kan je dat niet hebben. Ook de verwarming kon wel wat

⁵¹¹ In de jaren vijftig en zestig groeide de GPLV-organisatie gestaag, wat zich naast de vorming van een Staf GPLV en het Onderhoud & Materieel Squadron manifesteerde in de formatie van drie operationele eenheden: 298 Squadron (maart 1950), 299 Squadron (mei 1956) en 300 Squadron (oktober 1963). Eind jaren zestig had de GPLV een personeelssterkte van circa achthonderd man.

⁵¹² Kleyn e.a., *50 jaar 298 Squadron*, 38-40, 44, 48, 50. Deelen huisvestte van 1969 tot 1993 de GPLV-staf, 299 en 300 Squadron, Soesterberg bood in deze periode onderdak aan 298 Squadron en het Onderhoud & Materieel Squadron. In oorlogstijd zou de GPLV worden uitgebreid met twee mobilisabele eenheden: 301 en 302 Squadron.

⁵¹³ Peters, *Lichtblauw op de Veluwe*, 71-72. In verband met de statuswijziging van de vliegbasis volgde bij Ministeriële Beschikking van 21 juni 1974 een naamwijziging: het luchtmachtonderdeel werd omgedoopt tot Groep Lichte Vliegtuigen/Vliegbasis Deelen. Al in 1971 vond een formele integratie plaats van de GPLV-staf met het commando van de vliegbasis en werden de functies van Commandant Vliegbasis Deelen en Commandant GPLV samengevoegd, een dubbelfunctie die bestond tot de opheffing van de GPLV in 1993.

⁵¹⁴ Interview met luitenant-kolonel-vlieger b.d. J.M.N. (Hans) Wobben, 9 mei 2014.

beter.”⁵¹⁵ Op Soesterberg geplaatste GPLV’ers die voor werk, een cursus of opleiding Deelen bezochten, constateerden grote verschillen in de aanwezige voorzieningen. Na het vertrek van de laatste straaljagers typeerden zij de sfeer op Deelen onder meer als “rustig en gezapig (...) idyllisch (...) een veld met weinig reuring”.⁵¹⁶

Na de introductie van de Bölkow Bo-105 medio jaren zeventig vonden op Deelen tot begin jaren negentig nauwelijks ingrijpende materiële, infrastructurele en organisatorische veranderingen plaats. De jaren 1976-1991 kunnen voor het onderdeel worden getypeerd als een weinig enerverende periode: “Kortom, de tijd verstreek relatief rustig op de eens zo bedrijvige vliegbasis.”⁵¹⁷ Het Gelderse luchtmachtonderdeel, dat zich vanaf medio 1974 tooide met de naam *Groep Lichte Vliegtuigen/Vliegbasis Deelen*, gold in vergelijking met andere vliegbases in deze jaren derhalve niet als het bruisende hart van de Koninklijke Luchtmacht. Terwijl andere luchtmachtonderdelen zich – ook dankzij stevige infrastructurele investeringen – aanpasten aan nieuwe generaties jachtvliegtuigen, moest het GPLV-personeel het op Deelen zien te rooien met beperkte voorzieningen en een verouderende accommodatie.⁵¹⁸ De positie waarin de helikopterbasis verkeerde kan als illustratief worden gezien voor de status van de helikopter binnen de luchtmacht. In meer dan één opzicht was dat er een van sluitpost, ofwel “de laagste tak van sport in de KLu”.⁵¹⁹

In de jaren tachtig bestond de Koninklijke Luchtmacht uit vier los van elkaar opererende pijlers die waren gevormd rond de in gebruik zijnde wapensystemen: jachtvliegtuigen, geleide wapens, vastvleugelige transportvliegtuigen en helikopters. Deze pijlers hadden zich in de decennia van de Koude Oorlog relatief onafhankelijk van elkaar ontwikkeld. De relevantie van elk van de pijlers werd binnen de luchtmacht onderkend en stond formeel niet ter discussie. Hoewel de pijlers in de presentatie naar buiten toe officieel nevensgeschikt waren, werden ze binnen de luchtmacht geenszins als gelijkwaardig beschouwd. In april 1989, een half jaar voor de Val van de Berlijnse Muur, maakte bevelhebber der Luchtstrijdkrachten luitenant-generaal F.J. (Fred) de Jong aan minister van Defensie Frits Bolkestein per brief duidelijk hoe in de optiek van de luchtmachtleiding de verhoudingen lagen: “De hoogste prioriteit voor de jachtvliegtuigen en de daarbij behorende bewapening; de tweede prioriteit voor geleide wapens (...); De derde en vierde prioriteit is toebedeeld aan respectievelijk luchttransport en infrastructuur.”⁵²⁰ Het is veelzeggend dat oud-jachtvlieger De Jong in zijn opsomming van prioriteiten de helikopterpijler niet eens noemt! Helikopters waren voor de luchtmachtbevelhebber klaarblijkelijk zelfs minder belangrijk dan infrastructurele voorzieningen.⁵²¹ Dat de luchtmachttop het jachtvliegtuig als het summum

⁵¹⁵ Interview met oud-onderofficier en GPLV-monteur Ted Heijblom, 9 juli 2014.

⁵¹⁶ Interview met oud-GPLV-vliegers Hans Gompelman en Jos Schrama, 23 september 2014.

⁵¹⁷ Peters, *Lichtblauw op de Veluwe*, 76.

⁵¹⁸ Een kritisch rapport van de Algemene Rekenkamer (zie paragraaf 5.3.2) naar aanleiding van een onderzoek in 1990-1991 stelde dat de luchtmacht beslissingen over de vernieuwing van manschappenonderkomens, wachtverblijven, werkplaatsen, wapenkamers en hangaars telkens vooruitschoof. Sportfaciliteiten, die elders in de krijgsmacht volstrekt gebruikelijk waren, ontbraken op Vliegbasis Deelen.

⁵¹⁹ Brief kolonel KLu A.C. Tjepkema aan Sectie Luchtmachthistorie, 30 april 2001. Omvangrijke infrastructurele investeringen voor Deelen vond de luchtmachtleiding niet urgent. De GPLV zou in oorlogstijd van Deelen vertrekken en compleet te velde gaan om onder commando van 1 Lk te opereren vanaf Duitse locaties.

⁵²⁰ De Ruiters, *Breuklijn 1989*, 94, op citaat: SIB-MvD, Ontwerp-begroting 1990, 26 april 1989, Luchtmachtraad inv.nr. 1487.

⁵²¹ Het onbenoemd laten van helikopters door De Jong kan zijn ingegeven door het feit dat ze eigendom waren van de landmacht. De hybride organisatiestructuur en gedeelde verantwoordelijkheden droegen bij aan het fundamentele probleem dat noch de luchtmacht, noch de landmacht zich eigenaar voelde van de GPLV.

beschouwde, zal niemand uit de helikoptergemeenschap echt hebben verbaasd; de wetenschap dat de helikopter in de bespiegelingen over prioriteiten nog in 1989 geheel onvermeld bleef, zal in die kringen menig wenkbrauw hebben doen fronsen en wellicht zelfs tot een collectief tandenknarsen hebben geleid.

Cultuurverschillen: de hemel is niet groen

Het besluit van minister Kees Staf om binnen de krijgsmacht de helikopterverantwoordelijkheden in 1953 te verdelen over drie krijgsmachtdelen had vergaande en langdurige consequenties. De ‘straf van Staf’ was onder meer dat de behartiging van helikopterbelangen binnen de krijgsmacht niet eenduidig was belegd.⁵²² Een voortvloeiende van diens besluit was de vorming van de atypische Groep Lichte Vliegtuigen met een hybride organisatiestructuur en gemengde personele samenstelling. Meer dan andere defensieonderdelen kreeg de GPLV te maken met de interactie tussen land- en luchtmacht en daarmee met de verschillen in militaire cultuur, esprit de corps, omgangsvormen en attitudes.⁵²³ De samenstellende delen van de GPLV representeerden binnen de krijgsmacht verschillende subculturen die zich ten opzichte van elkaar moesten verhouden. De vereiste samenwerking noodzaakte tot een zekere mate van conformiteit, maar de militair-culturele context waarbinnen de land- en luchtmachtmilitairen waren opgeleid en opgevoed was niet gelijkvormig en kon een voedingsbodem zijn voor wederzijds onbegrip en conflict.⁵²⁴

De integratie van land- en luchtmachtpersoneel liet binnen de GPLV lange tijd op zich wachten. De ‘groene’ en ‘blauwe’ segmenten van de GPLV werkten aanvankelijk niet alleen vaak fysiek gescheiden, ze werden tevens in afzonderlijke legeringsgebouwen ondergebracht. Tot het landmachtsegment van de GPLV behoorden chauffeurs, voertuigmonteurs, waarnemers, verbindingspersoneel en ander niet-vliegtechnisch personeel. De vliegers en het administratief en vliegtechnisch onderhoudspersoneel stonden bij de luchtmacht op de loonlijst. Het landmachtpersoneel was ingedeeld in detachementen die onder leiding stonden van landmachtofficiëren en -onderofficiëren. Deze detachementen werden slechts bij de GPLV-squadrons

⁵²² Op de langdurige en ingrijpende consequenties van initiële besluiten voor militaire organisaties wordt gewezen door de Amerikaanse politicologe Deborah Avant (*Political Institutions and Military Change*, 9, 14-15). Dit fenomeen wordt gemunt onder het begrip “path-depedent” (padafhankelijkheid).

⁵²³ De in deze paragraaf behandelde problematiek concentreert zich op de verschillen tussen de krijgsmachtdelen en raakt aan het begrip *interservice rivalry*, waarover elders meer. Naast de rivaliteit tussen de krijgsmachtdelen, bestond er onderlinge (*intraservice*) rivaliteit tussen de verschillende eenheden van de GPLV. Volgens de op Soesterberg werkzame GPLV’ers kenmerkte de sfeer zich daar door een vliegbasisbreed ‘Wij-gevoel’, in tegenstelling tot de sfeer op Deelen “waar men niet verder komt dan het ‘wei’-gevoel”. Ook binnen de MLD bestond *intraservice rivalry* tussen de Groep Maritieme Helikopters en de Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen.

⁵²⁴ Het door De Ruiter gebruikte model van Builder onderscheidt als een van de grondslagen van de organisatiecultuur het begrip *intraservice distinctions*. Volgens het model bestaan binnen elk krijgsmachtdeel verschillende subculturen, waarvan de dominante subcultuur betere carrièremogelijkheden heeft en daardoor meer invloed op de besluitvorming. De helikoptergemeenschap kende een extra complicatie die niet in het model is verdisconteerd: zij behoorde in geen van de krijgsmachtdelen tot de dominante subcultuur én was daarenboven ook nog eens van een hybride samenstelling. Naast onderliggende subcultuur *binnen* een krijgsmachtdeel, was de helikoptergemeenschap ook nog eens gefragmenteerd *over* drie krijgsmachtdelen.

tewerkgesteld. In de loop van de jaren zestig werden de eerste stappen gezet om tot meer integratie te komen.⁵²⁵

De weg naar een geoliede, hechtere samenwerking bleek lang en was bezaaid met talrijke obstakels, waarvan er enkele direct zijn te relateren aan de onderlinge cultuurverschillen tussen de krijgsmachtdelen. Het GPLV-personeel kreeg hier in al zijn geledingen mee te maken. De GPLV kampte zowel met *interne* (intraservice) cultuurverschillen tussen het lucht- en landmachtpersoneel dat gezamenlijk deel uitmaakte van het onderdeel, als met *externe* (*interservice*) cultuurverschillen waarin de GPLV werd beschouwd als een atypisch luchtmachtonderdeel dat zich moest zien te verhouden tot de operationele landmacht-afnemers van het vliegende GPLV-product. De cultuur- en mentaliteitsverschillen varieerden van subtiel tot tamelijk manifest. De interne en externe cultuurverschillen legden een extra hypotheek op het streven naar betere samenwerkingsvormen. Achtereenvolgens wordt aan de hand van enkele GPLV-percepties ingegaan op de interne en externe cultuurverschillen. Zij illustreren hoe de ‘straf van Staf’ uitpakte in de onderlinge werkverhoudingen en daarmee een voorspoedige ontwikkeling van de GPLV belemmerden.

Eind 1968 stelde scheidend commandant GPLV kolonel Th.N.J. Hoogvliet dat het “typische samenspel” van land- en luchtmachtmensen weliswaar verbeterde, maar hij wilde niet verhelen dat er in de samenwerking ook “wringing” optrad. GPLV’ers kregen soms de indruk de “vergeten groep” te zijn.⁵²⁶ Over hun positie binnen de defensieorganisatie oordeelden GPLV’ers vaak niet gunstig en leken ze enigszins te zijn behept met een calimerocomplex. Tegelijkertijd beleefden zij de GPLV als een enerverende werkomgeving. Luitenant-vlieger Hans Gompelman vloog begin jaren zeventig de Alouette III, nadat hij eerder als jachtvlieger op de NF-5 actief was geweest. Gompelman ervoer bij de GPLV een andere mentaliteit dan bij de jachtvliegerij: “wanneer de GPLV op een meerdaagse oefening ging, waren de vliegers en technuten volledig op elkaar aangewezen. Behalve bij formele aangelegenheden, noemde iedereen elkaar bij de voornaam.” Zijn collega-vlieger Jos Schrama beaamde dit: “Als GPLV te velde ging, was er geen onderscheid in stand of rang.”⁵²⁷ De eerder aangehaalde Bert van Rhijn, die zijn dienstplicht had vervuld bij een geniecompagnie van de landmacht, signaleerde tijdens zijn overstap in 1974 naar 298 Squadron dat de ambiance bij dit GPLV-onderdeel anders was:

“Het was een behoorlijk vrijgevochten bende en afkomstig van de KL wist ik eigenlijk niet wat me overkwam (...) Op het squadron liepen diverse figuren rond wier houding en gedrag absoluut niet overeenkwamen met het idee wat ik had over onderofficieren (...) In die tijd (...) heerste er een redelijk relaxt regime bij de KLu. Er kon veel als het werk maar gedaan werd. In vergelijking met de KL was het luxe.”⁵²⁸

Ontoereikende communicatie en onwetendheid over elkaars werkwijze en procedures leidden soms binnen de GPLV tot spanningen tussen het land- en luchtmachtpersoneel. Landmachtkapitein Peter

⁵²⁵ Kleyn e.a., *50 jaar 298 Squadron*, 40. Het fysiek gescheiden werken hield verband met de verschillende taken die land- en luchtmachtpersoneel binnen de GPLV uitvoerden, zoals onderhoud aan voertuigen of helikopters. De integratieproblematiek komt verder aan de orde in paragrafen 5.3. en 6.3.

⁵²⁶ ‘De secretarie schiet met een bazooka’, *De Vliegende Hollander* (december 1968) 8-10. In dit artikel karakteriseerde de auteur de GPLV als “een Groep die in vele ogen misschien vlees noch vis is, maar waar een hartverscheurend enthousiasme leeft en de toekomst met vertrouwen tegemoet wordt gezien”.

⁵²⁷ Interview met oud-GPLV-vliegers Hans Gompelman en Jos Schrama, 23 september 2014.

⁵²⁸ Ongepubliceerde memoires Bert van Rhijn, citaten 19, 23-24.

Pannekoek, commandant van het verzorgingspeloton, vond dat de onderlinge sfeer en teamgeest voor verbetering vatbaar waren:

“In het begin had ik er wel wat moeite mee die typische luchtmachtmentaliteit, waarbij alles op het vliegen is gericht, te begrijpen. Ik ergerde me eraan dat vliegers het lagere KL-personeel niet kende, totdat men ze nodig heeft (...) Later begreep ik dat het geen kwade wil was toen ik merkte dat vliegers zich gewoon bij de voornaam laten aanspreken door dienstplichtigen die ze wel kennen.”⁵²⁹

De cultuurverschillen tussen de land- en luchtmacht in hun hoedanigheid van twee afzonderlijke krijgsmachtdelen zijn deels te typeren als algemene verschillen en deels direct gerelateerd aan de specifieke inzet van de luchtmacht-GPLV voor landmachtonderdelen, vaak tijdens oefeningen in de Bondsrepubliek. De algemene cultuurverschillen hebben betrekking op militaire verhoudingen, omgangsvormen, mentaliteit en sfeer. Luitenant-kolonel-vlieger b.d. J.M.N. (Hans) Wobben, die in de jaren vijftig, zestig en zeventig verschillende functies bij de GPLV vervulde, constateerde dat er bij de landmacht een grotere afstand bestond tussen officieren en onderofficieren dan bij de luchtmacht. Bij de luchtmacht was er wel afstand “maar geen verwijding”, er zou een “groot respect” voor de onderofficieren bestaan. In zijn beleving bestond bij landmachtofficieren “een beetje de neiging om op onderofficieren neer te kijken”. De landmacht was “eigenlijk best wel jaloers op de KLu vanwege de soepelheid waarmee onderofficieren en officieren met elkaar werkten”.⁵³⁰ Onderhoudstechnicus Ted Heijblom vond de sfeer bij de GPLV amicaler dan bij exclusieve landmachtonderdelen en voelde zich tijdens de oefeningen met de landmacht een “gastarbeider”. Officieren werden verwezen naar de ene en onderofficieren naar de andere tent; “De mannen van GPLV hadden daar toch geen goed gevoel bij en sliepen elke nacht in de Alouette waar de stoelen werden uitgehaald.”⁵³¹ Helikoptermonteur en luchtmachtmilitair Van Rhijn verwoordde de cultuurverschillen op humoristische wijze:

“We keken ondanks alles toch een beetje neer op de KL. Zeker omdat ze altijd wilden vliegen. Ze hadden echter groene uniformen en wij huldigden het standpunt dat wanneer Onze Lieve Heer wilde dat de KL vloog Hij de hemel wel groen geschilderd zou hebben. Logischer wijze hadden wij daarom blauwe uniformen. Soms waren de verstandhoudingen ronduit slecht. Het kwam enerzijds door onze houding en anderzijds door de starre KL houding ten aanzien van rangen en standen. Bij ons was dat veel lossier.”⁵³²

De cultuurverschillen die direct waren gerelateerd aan GPLV-inzet voor oefenende landmachtonderdelen openbaarden zich vooral in een stoeve, soms gebrekkige samenwerking. Uit verschillende interviews met oud-GPLV-militairen komt naar voren dat tot ver in de jaren zeventig de verhoudingen tussen de helikoptereenheden en de landmacht in de operationele praktijk voor verbetering vatbaar waren. De haperende samenwerking kwam niet zozeer voort uit onwil maar eerder uit het wederzijdse gebrek aan kennis over elkaars mogelijkheden en beperkingen. Met de beschikbare GPLV-helikoptervloot kon lange tijd niet bij duisternis worden gevlogen, wat impliceerde

⁵²⁹ ‘Grijs, groen en blauw zij aan zij. 300 Squadron: actief en veelzijdig’, *De Vliegende Hollander* (november 1982) 4-6, aldaar 6.

⁵³⁰ Interview met luitenant-kolonel-vlieger b.d. J.M.N. (Hans) Wobben, 9 mei 2014.

⁵³¹ Interview met oud-GPLV-technicus Ted Heijblom, 9 juli 2014.

⁵³² Ongepubliceerde memoires Bert van Rhijn, citaten 27.

dat als de zon onderging het voor de helikopterbemanningen “einde oefening” was. Dit viel bij de operationele landmachtleiding nooit in goede aarde omdat de helibemanningen “lekker naar hun bedje konden gaan en zij de hele nacht moesten doorvechten”.⁵³³

Een wijdverbreide opinie onder het luchtmachtpersoneel van de GPLV was dat de landmacht eigenlijk niet goed wist wat ze met de beschikbare helikopters moest aanvangen. Dit hield verband met de bescheiden plaats die helikopterinzet in de belangrijkste delen van operatieplannen van de landmacht kreeg toebedeeld. Van Rhijn:

“In hun oefenstukken stond dat er een helikopter aangevraagd diende te worden maar wat er mee moest gebeuren niet. En als dan tot stomme verbazing van betrokken commandant zo’n apparaat toegewezen werd aan de oefening en achter zijn commandopost landde, wisten we bijna al zeker dat we vijftig man rond moesten vliegen voor de camouflage controle. Leuk voor de dienstplichtigen maar strontvervelend voor ons.”⁵³⁴

Hoewel de GPLV vanaf eind jaren zeventig “doorlopend” aandacht besteedde aan de “evolutie van het operationele concept”, vorderde die ontwikkeling traag. In de ogen van de GPLV-gemeenschap kwam dat “vermoedelijk doordat er hier twee bazen aan de touwtjes trekken (...) wij hier moeten altijd twee bazen overtuigen voordat iets kan, waarvan de een te weinig expertise heeft in de vliegerij en de ander soms meer beperkingen inbouwt dan de eerste lief is”.⁵³⁵ De ‘straf van Staf’ bemoeilijkte de optimale inzet van de GPLV-middelen, ook nog in de laatste decennia van de Koude Oorlog.⁵³⁶

Van rondje IJsselmeer naar éducation permanente

Noch de Legerraad, noch de Luchtmachtraad ontwikkelde initiatieven het operationele peil en de inzetmogelijkheden van de GPLV te verbeteren, en van gezamenlijke plannen op dit vlak was al helemaal geen sprake. Als er al van onderaf signalen doorsijpelden die in die richting wezen, reageerden beide krijgsmachtdeeltoppen niet of slechts lauw; hogerop bepaalden andere prioriteiten de agenda. Ook zonder inspiratie van boven vonden evenwel rond 1980 binnen de GPLV-gelederen verschillende initiatieven plaats om via innoverende opleidingen, tactische cursussen en aanvullende scholing het operationele niveau op een hoger plan te brengen. Het ging hier in hoofdzaak om een serie interne verbeterslagen, die weinig uitstraling leken te hebben naar operationele partners van de GPLV. De stiefmoederlijke positie waarin de GPLV nog altijd verkeerde, verhinderde een bredere uitrol. Instemmend applaus van de land- en luchtmachtgeneraals werd niet gehoord.

⁵³³ Interview met oud-GPLV-vliegers Hans Gompelman en Jos Schrama, 23 september 2014.

⁵³⁴ Ongepubliceerde memoires Bert van Rhijn, citaten 19, 23-24. Het vanuit de lucht controleren van gecamoufleerde oefenende eenheden, objecten en voertuigen was een veelvoorkomende opdracht, ook voor de Camouflageschool van de KL te Reek. Dergelijke opdrachten behoorden voor GPLV-bemanningen tot de minst uitdagende uit het oefeningenpalet.

⁵³⁵ ‘GPLV: Luchtmachtonderdeel met landmachttaak. Tweeslachtigheid van Groep Lichte Vliegtuigen leidt soms tot onbegrip’, *De Vliegende Hollander* (april 1977) 8-10.

⁵³⁶ De ontwikkeling van de GPLV werd zo gehinderd door een zekere mate van padafhankelijkheid: het proces waarbij gebeurtenissen of keuzes uit het verleden (in dit geval van minister Staf in 1953) van invloed zijn op de loop van latere ontwikkelingen, vooral doordat bepaalde keuzemogelijkheden moeilijk of uitgesloten zijn.

Reserveofficier-vlieger Jos Schrama, die twee periodes diende bij de GPLV, onderkende grote verschillen tussen zijn eerste (1974-1979) en tweede periode (1981-1985). Over het helikoptervliegen in de eerste periode stelde hij: “We deden maar wat (...) Als je bijvoorbeeld gepland stond voor twee uur vliegen was de vraag wat er zou moeten gebeuren. Dan kwam regelmatig het antwoord: “Doe maar een rondje IJsselmeer”; “Ja maar dat heb ik gisteren al gedaan”; “Hoe heb je gevlogen?”; “Linksom”; “Dan ga je vandaag rechtsom”.⁵³⁷ In zijn tweede periode waaide er een geheel andere wind en kreeg tactische helikopterinzet veel meer aandacht.

De vanaf 1977 deels in de VS ondergebrachte helikoptervliegopleiding bracht een gewijzigd opleidingstraject met zich mee. Na de initiële helikopteropleiding in Alabama en de conversie cursus in Nederland ontvingen de heli-vliegers hun officiële vliegbrevet en werden zij beëdigd als luchtmachtofficier. Aansluitend volgde een zeven weken durende cursus bij de Legerluchtwaarnemingschool (LLWS), waarin een oriëntatie op het samenwerken met de landmacht centraal stond.⁵³⁸ De cursisten deden er landmachtwijsheid op over onder meer artillerie, verbindingen, tactiek en kaartlezen, maar kregen ook onderricht over het optreden en de organisatie van de potentiële vijand. Na de LLWS zetten de heli-vliegers hun opleiding voort met een Elementaire Tactische Helikoptercursus (ETHC), die tien weken vergde. De ETHC besteedde naast theorie aandacht aan laagvliegen, slechtweervliegen, vliegopdrachten naar onbekende velden en vliegen in bergachtige omgeving.

Vliegers met een aantal jaren ervaring en bewezen vliegerkwaliteiten bij een van de operationeel inzetbare squadrons kwamen in aanmerking voor de Voortgezette Tactische Helikoptercursus (VTHC). Deze cursus was opgezet naar Belgisch voorbeeld en geïnspireerd op de daar verzorgde cursus *Vol Tactique* (VolTac). De Belgen hadden al bijna tien jaar ervaring met VolTac toen enkele GPLV-vliegers deze cursus eind zeventiger jaren in de Ardennen volgden.⁵³⁹ Het kijkje in de keuken van de Groepering Licht Vliegwezen van de Belgische landmacht leidde tot aanpassingen in het tactische menu dat de VTHC zijn cursisten voorzette.⁵⁴⁰ De eerdere Nederlandse opzet was vooral geënt op Amerikaanse doctrines, met een zwaar accent op theorie en vliegveiligheid.

De aangepaste VTHC leidde de deelnemers gedurende zestien tot negentien weken in vier fasen op van sluipvlieger tot boordcommandant en patrouillecommandant. Alleen de beste cursisten kregen toegang tot de laatste fase, de opleiding tot patrouillecommandant. In de eerste fase werden de cursisten getraind met hun helikopter zo snel mogelijk beneden boomtophoogte in dekking te gaan, radarsystemen als de Flycatcher te ontwijken en onder hoogspanningskabels door te vliegen. In de

⁵³⁷ Interview met oud-GPLV-vliegers Hans Gompelman en Jos Schrama, 23 september 2014.

⁵³⁸ ‘25-jarige Legerluchtwaarnemersschool: Oog op de toekomst “ten koste van” de artillerie’, *Legerkoerier* (oktober 1979) 27-28; ‘Waar de landmacht het hogerop zoekt. 25 jaar opleiding van legerluchtwaarnemers’, *De Vliegende Hollander* (november 1979) 22-23. De in 1954 opgerichte LLWS gevestigd in Schaarsbergen was een landmachtonderdeel en een subeenheid van het Artillerie Opleidingscentrum (AOC). Haar primaire taak was het opleiden van Legerluchtwaarnemers voor de GPLV. Het aanvankelijk accent op artillerievuurleiding in de opleiding verschoof steeds meer naar tactische verkenningen. Op 12 januari 1984 ging de LLWS op in het Opleidingscentrum Grond-Lucht Samenwerking (OCGLS) en werd de personele sterkte verdubbeld naar zestien man. Zie: ‘Trefpunt voor land- en luchtmacht’, *Legerkoerier* (februari 1984) 22-24.

⁵³⁹ Vanaf de Belgische vliegbasis Saint-Hubert verzorgde de School Licht Vliegwezen tussen 1969 en 1993 jaarlijks de cursus *Vol Tactique* (tactische vlucht), waarbij met Alouette II-helikopters werd getraind in het op lage hoogte vliegen door brandlanen, het wegduiken achter begroeiing en het bespieden van de vijand.

⁵⁴⁰ Joris Janssen Lok, ‘Het Licht Vliegwezen. Army Aviation – op z’n Belgisch’, *Onze Luchtmacht* (augustus-september 1996) 11-17.

latere fasen van de VTHC verplaatste de opleiding zich naar Duitsland, waar in het geaccidenteerde Sauerland, gedekt door het terrein, het sluipvliegen werd beoefend en navigatietechnieken werden vervolmaakt. Aansluitend vond vanuit de vliegbasis Fassberg nabij Bergen-Hohne de opleiding tot boordcommandant plaats. Midden in het toegewezen operatiegebied van 1 Lk kregen het plannen en uitvoeren van tactische opdrachten en laagvlieg navigatie alle aandacht. In de woorden van VTHC-cursusleider kapitein H.C. (Herman) de Jong was deze fase “hondsmoeilijk”, werd uiterste concentratie vereist en was sprake van “het zogenaamde natte ruggenwerk”.⁵⁴¹ In de laatste fase moest de aspirant-patrouillecommandant zich kwalificeren door het tactisch denkwerk voor twee of drie helikopters tegelijk uit te voeren. Tot zijn palet aan mogelijke missies behoorden wegverkenningen voor de hoofdmacht uit of langs parallel lopende nevenroutes, bewakingsopdrachten, het schaduwen van de vijand en specialistische verkenningen zoals het controleren van nucleaire, biologische of chemische besmettingen. Na afronding van de vierde fase werden geslaagde cursisten als “volwaardige helikoptertactici” in staat geacht zelfstandig meerdere helikopters tijdens een tactische missie te commanderen.⁵⁴² Door de cursus, evenals veel oefeningen, te laten plaatsvinden in het verwachte oorlogstheater, kenden de GPLV-vliegers de Noord-Duitse laagvlakte “als hun broekzak”.⁵⁴³

Vanaf de invoering van de VTHC in 1980 onderscheidde de GPLV drie categorieën heli-vliegers: Niet-Operationeel (NO), Beperkt Operationeel (BO) en Operationeel (O). In de eerste categorie vielen vliegers in opleiding, in de tweede bij het squadron ingedeelde vliegers die voor een beperkt aantal opdrachten inzetbaar waren. De volledig operationele status, later aangeduid als “gevechtsgerede” status, verkreeg de vlieger vóór 1980 door het opdoen van vliegervaring middels het bereiken van een uren criterium. Vanaf 1980 moest de heli-vlieger eerst met succes de VTHC doorlopen om de operationele/gevechtsgerede status te verkrijgen.⁵⁴⁴ Ervaring alleen volstond niet langer; het via bijscholing opdoen van tactische kennis en kunde was voortaan een voorwaarde om zich te kwalificeren als volwaardige gevechtsgerede GPLV-vlieger.

De dankzij de VTHC en andere verbeteringen door de GPLV verworven *intellectual mastery* in het tactische helikopter domein drong moeizaam door in de rest van de krijgsmacht. Een *bottom-up* proces waarin de verworven inzichten ook buiten de GPLV postvatten, kwam nauwelijks van de grond. De GPLV-instructeurs van de VTHC waren van oordeel dat het tactisch nut van de helikopter van onschatbare waarde kon zijn. Een enkeling ging zo ver deze overtuiging ook buiten de eigen helikoptergemeenschap uit te dragen. Squadroncommandant majoor-vlieger Anne Tjepkema reisde in de jaren tachtig als een apostel van het tactische helikopterevangelie langs operationele onderdelen om commandanten en hun staven middels lezingen te overtuigen. Zij dienden de GPLV-heli's te benutten voor “tactisch werk en niet om zichzelf rond te vliegen. Wij zijn geen taxi's, maar tactisch!”⁵⁴⁵ Op initiatief van de GPLV namen helikopters vaker deel aan brigadeoefeningen zodat ook infanterie- en cavalerie-eenheden in de oefenpraktijk meer konden worden doordrongen van het tactisch nut en het belang van de in de VTHC opgedane vaardigheden. Dit wierp vruchten af: de

⁵⁴¹ ‘Nieuwe helikoptercursus afgestemd op landmachttaak’, *Legerkoerier* 30 (juli-augustus 1980) 2-4.

⁵⁴² Daniëls e.a., *35 jaar 299 Squadron*, 27-28.

⁵⁴³ Interview met oud-GPLV-vliegers Hans Gompelman en Jos Schrama, 23 september 2014.

⁵⁴⁴ Kleyn e.a., *50 jaar 298 Squadron*, 112-113.

⁵⁴⁵ Janssen Lok, ‘Sluipvliegen met de GPLV’, 279-286. Tjepkema was, vóór zijn opleiding tot helikoptervlieger en overstap naar de luchtmacht, op de KMA opgeleid als landmachtofficier.

interactie tussen de GPLV en landmachteenheden leidde tot aangepaste oefenscenario's waarin de grondgebonden eenheden de tactische helikoptercapaciteit beter benutten.⁵⁴⁶

Veel steun vanuit de luchtmachtleiding voor dergelijke interactie met landmachteenheden was er niet. In de optiek van Tjepkema kon de tactische knowhow zich bij de GPLV ontwikkelen "ondanks een laissez-faire houding van de KLu"; tactische kennis werd opgebouwd "omdat een groepje vliegers daar veel lol in had en niet omdat het werd opgelegd".⁵⁴⁷ De luchtmachtmajoor ondervond vanuit hogere landmachtregio's evenmin veel medewerking. Krijgsmachtdeeloverstijgende verbetertrajecten waren in de verticaal verkokerde krijgsmacht zelfs op het tactische niveau eerder uitzondering dan regel. De 'straf van Staf' frustreerde de verspreiding van de tactische visie en innovaties die de GPLV ontwikkelden.

Lang niet alle GPLV'ers lieten zich hierdoor ontmoedigen; een extra stimulans om door te pakken was de verwachting dat zij binnen redelijk afzienbare termijn zouden kunnen beschikken over vernieuwd helikoptermaterieel. Aanschaf van bewapende helikopters stond, mede ingegeven door de toegenomen doctrinaire urgentie, hoog op de politieke agenda. Terwijl popelend werd gewacht op moderner materieel, keek de GPLV met een begerige blik naar het helikoptermaterieel dat de Duitsers, Britten en vooral de Amerikanen in de strijd konden werpen. Het geduld werd keer op keer op de proef gesteld.⁵⁴⁸

De bijzondere positie waarin de GPLV verkeerde duurde voort tot in de jaren negentig. Medio jaren tachtig constateerde majoor H. (Henk) Rutgers, commandant 298 Squadron, dat het nog altijd ingewikkeld was in te schatten "wie nu waar bij hoort en wie wát moet doen". Hij achtte het beter zijn eenheid óf bij de landmacht, óf bij de luchtmacht onder te brengen "en dan een eigen identiteit te hebben". Een ontwerp-Gezamenlijke Instructie (GI) die samenwerking en verantwoordelijkheden tussen land- en luchtmacht moest regelen, bleek geen panacee. Terwijl de landmacht bij oefeningen wel een toenemend beroep deed op helikopters, bleek het verlangen meer greep te krijgen op de inzet van de GPLV nog niet groot. Volgens Rutgers was voor veel landmachtcommandanten de dimensie waarin helikopters opereerden nog niet grijpbaar: "Het is niet alleen de dimensie tijd-ruimte en het middel waar we mee werken, maar ook het gebrek aan inzicht in wat wij kunnen." Het verkrijgen van *intellectual mastery* bleek andermaal een grillig en traag proces. Rutgers bepleitte meer integratie in de landmachtorganisatie, onder andere door verbindingssystemen beter op elkaar af te stemmen en aanpassing van de landmachtprocedures en het alarmeringssysteem.⁵⁴⁹ Een GPLV-collega van Rutgers, majoor L.J.B.M. (Leo) Jespers, commandant 299 Squadron, verwoordde in 1986 soortgelijke kritiek. Zijn personeel had vaak het gevoel ondergewaardeerd te worden en door het dienen van "twee bazen" vielen veel zaken tussen wal en schip. Daar tussendoor laven bleek "niet zo eenvoudig". Het uitblijven van oplossingen voor de problemen op het personele en materiële vlak zag Jespers als "aanslagen op de loyaliteit".⁵⁵⁰

⁵⁴⁶ Interview met kolonel KLu b.d. Anne Tjepkema, 4 november 2022.

⁵⁴⁷ Brief kolonel KLu A.C. Tjepkema aan Sectie Luchtmachthistorie, 30 april 2001.

⁵⁴⁸ Preluderend op de komst van bewapende helikopters werden enkele GPLV-vliegers in januari 1987 in de Verenigde Staten gedetacheerd om te Fort Rucker het vliegen met de Bell AH-1 Cobra onder de knie te krijgen.

⁵⁴⁹ Willem Helfferich, '35 jaar 298 Squadron', *Onze Luchtmacht* (februari 1985) 2-4.

⁵⁵⁰ J.J.G. Deurloo, 'Motivatie is drijfveer GPLV-eenheid. Deelens 299-Squadron 30 jaar jong', *De Vliegende Hollander* (juni 1986) 8-9.

Tot het einde van de Koude Oorlog werd helikopterinzet tijdens grote NAVO-oefeningen niet in de beoordeling van de betrokken landmachtcommandanten meegewogen. Bij dergelijke oefeningen, die voor deelnemende officieren golden als een vorm van examen doen, stond zodoende geen carrièrebevorderende premie op effectief gebruik van helikopters. De prikkel om heli-expertise te verwerven ontbrak eenvoudigweg. Ook het ontwikkelen van een doctrinaire en tactische visie op helikopterinzet kreeg hierdoor binnen het landmachtofficierskorps geen enkele stimulans en bleef dan ook volledig achterwege (zie paragraaf 4.1.4). Bij de *Field Training Exercise Saxon Drive* in het najaar van 1978 kregen de commandanten voor goede verrichtingen pluspunten, maar de helikopters deden in dat puntensysteem dus niet mee. Volgens deelnemende GPLV'ers bekommerden de landmachtcommandanten zich daarom nauwelijks om helikopter verliezen ("onze veiligheid") en gingen "qua grensoverschrijding [bij het opereren in de frontlinie, RdW] regelmatig te ver". Van optimaal helikopter gebruik was derhalve geen sprake: "Er zijn commandanten die een tank toch veel belangrijker blijven vinden."⁵⁵¹ Vijf jaar later tijdens legerkorps-FTX *Atlantic Lion* was er op dit punt nauwelijks vooruitgang geboekt. Majoor-vlieger Tjepkema, hoofd Operatiën van 299 Squadron dat met 23 Bolköws aan *Atlantic Lion* deelnam, moest tot zijn leedwezen constateren dat de samenwerking met landmachteenheden en de inzet van helikopters niet structureel was geregeld: "Na afloop vindt nooit een operatie-evaluatie plaats die, zeker door het ontbreken van scheidsrechters, plaats zou moeten vinden."⁵⁵² Door deze praktijk werd de stiefmoederlijke positie van de helikopter tot het einde van de Koude Oorlog feitelijk gecontinueerd.

Met de trage acceptatie en ontwikkeling van nieuwe helikopterinzichten was de Koninklijke Landmacht echter bepaald niet uniek. Na de formulering van de *AirLand Battle*-doctrine ondervond de *US Army Aviation* in de oefenpraktijk dat acceptatie van de doctrine door de rest van de landstrijdkrachten moeizaam verliep (zie paragraaf 4.1.2). Commandanten van andere Amerikaanse landmachteenheden hadden moeite met het concept van de helikopter als volwaardig manoeuvrewapen. De situatie in Nederland vertoonde opmerkelijke parallellen: de binnen de GPLV ontwikkelde tactische innovaties en cursussen vonden weinig weerklank bij de belangrijkste operationele afnemer. Het merendeel van de landmachtofficieren ontbeerde tactische expertise die betrekking had op helikopterinzet. Maar er waren extra hordes: in tegenstelling tot de *US Army Aviation* stond de GPLV als atypische hybride luchtmachteenheid op grotere organisatorische, militair-culturele en mentale afstand van de reguliere landmachtonderdelen. Een hecht organisch verband ontbrak en dit beperkte wederzijdse mogelijkheden tot beïnvloeding en bredere acceptatie van binnen de GPLV ontwikkelde expertise. Op lagere operationele niveaus wisten landmachtcommandanten zich onvoldoende raad met de tactische inzetmogelijkheden die de helikopter bood. Omdat binnen de landmacht de animo zich te verdiepen in de mogelijkheden van het hefschroefvliegtuig nauwelijks werd gestimuleerd, verliep het laten indalen van helikoptergerelateerde inzichten nog moeizamer. Pas toen in de jaren tachtig bondgenootschappelijke helikopterinzet in NAVO-oefeningen een prominenter aandeel opeiste en een nieuwe generatie gevechtshelikopters de oefenarena binnenvloog, werden de geesten rijper en leken meer landmachtofficieren bereid de grondgebonden oogkleppen af te leggen. Het waren niet

⁵⁵¹ 'Groep Lichte Vliegtuigen met vijf squadrons op oorlogspad', *De Vliegende Hollander* (november 1978) 12-14.

⁵⁵² 'Atlantic Lion: geallieerde samenwerking bleek groot succes', *Legerkoerier* 33-11 (november 1983) 2-23, aldaar 9; 'Hecht team te velde', *De Vliegende Hollander* (november 1983) 4-6. Ingewijden bij GPLV meenden dat de inzet van de groep voor 1 Lk "verder zou kunnen worden geoptimaliseerd", citaat 6.

zozeer de kleinschalige GPLV-initiatieven, als wel de onloochenbare demonstraties van pantserbestrijdende kracht die de helikopterders in beweging zouden brengen.

4.3.3 Groep Maritieme Helikopters. Vliegen met zout water in de aderen

De positie van de maritieme helikoptergemeenschap week in sommige opzichten af van de situatie bij de GPLV. De MLD kon binnen de Koninklijke Marine worden beschouwd als een niet-dominante subcultuur, die op haar beurt ook weer was opgebouwd uit twee min of meer afzonderlijke entiteiten: de Groep Maritieme Helikopters en de Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen. Binnen de Koninklijke Marine worstelde de maritieme helikoptergemeenschap feitelijk met een dubbele handicap: binnen de MLD werden de helikopterbelangen meer dan eens ondergeschikt gemaakt aan die van de maritieme patrouillevliegtuigen en binnen de gehele marine kregen de belangen van de MLD een lagere prioriteit dan die van de varende vloot.⁵⁵³ Tegenover deze dubbele handicap stond ook een voordeel. Bij de *uphill battles* die de maritieme helikoptergemeenschap moest voeren om haar visie uit te dragen en belangen te behartigen, kon zij de focus volledig richten op het eigen krijgsmachtdeel; de belangenspaak tussen land- en luchtmacht waarin de GPLV moest zien te gedijen, kende de maritieme helikoptergemeenschap niet.

Vooraf aan boord van schepen bleek duidelijk dat de MLD een afzonderlijke entiteit vormde, wat onder andere tot uitdrukking kwam in een specifieke werkwijze, afwijkende werk- en rusttijden, salarissen, vliegtoelagen, gebruiken en mores.⁵⁵⁴ Ten opzichte van de rest van de MLD nam de helikoptergemeenschap een eigen plek in. Oud-vlagofficier MLD commandeur b.d. Anne van Dijk maakte gewag van een “karakteristieke, soms cowboyachtige mentaliteit die heerste bij de *rotorheads* in de MLD”.⁵⁵⁵ Statusverschillen manifesteerden zich minder binnen de maritieme vliegergemeenschap, in tegenstelling tot situatie binnen de luchtmacht, waar tussen jacht- en helivliegers een overduidelijk verschil in aanzien bestond. Als er binnen de KM al sprake was van statusverschil gold dat eerder tussen marinevliegers die vanaf de wal vlogen en de vliegtuig- en helikopterbemanningen die vanaf schepen opereerden. Voor het vliegen vanaf een schip was een hoge vliegvaardigheid een absolute vereiste. Vliegende bemanningen moesten operaties kunnen uitvoeren bij zware zeegang en hoge windsnelheden. Het onder ongunstige weersomstandigheden opstijgen vanaf en landen op een klein en voortbewegend, soms deinend platform was geen sinecure. Tot de uitfasering van Hr.Ms. *Karel Doorman* in 1968 kon de MLD vanaf zee opereren met een gevarieerde luchtvloot waartoe naast helikopters ook patrouille- en jachtvliegtuigen hadden behoord.⁵⁵⁶ Het verlies van het vliegkampschip impliceerde dat de marine voor haar luchtoperaties vanaf zee uitsluitend een beroep kon doen op boordhelikopters. De patrouillevliegtuigen vlogen voortaan uitsluitend vanaf de wal. Boordvliegers die vanaf soms hevig stampende fregatten met een krap bemeten helikopterdek complexe antionderzeebootoperaties uitvoerden en bij slecht weer

⁵⁵³ Zie paragraaf 3.1.

⁵⁵⁴ Van Rijn, *Overstag en toch op koers*, 278.

⁵⁵⁵ Geneste, *60 jaar helikopters bij de Koninklijke Marine*, 9. Commandeur Anne van Dijk vervulde in de periode 1999-2004 als laatste marineofficier de functie van VOMLD.

⁵⁵⁶ In Builders analyse van de organisatiecultuur van de Amerikaanse marine geldt *carrier-based fighter aviation* als de dominante subcultuur. Binnen de impliciete, fijnmazige *intraservice distinctions* bestaat er onder de marinevliegers een nadere pikorde: “carrier (tail-hook) pilots are above land-based fliers”. Zie: Carl H. Builder, *The Masks of War*, 25.

risicovolle reddingsoperaties ondernamen, deden in statuur zeker niet onder voor de walgebaseerde bemanningen van de maritieme patrouillevliegtuigen.⁵⁵⁷

Omdat het hefschroefvliegtuig bij de marine lange tijd een bescheiden positie innam, duurde het ook geruime tijd voordat de boordvliegers hun status konden vestigen. Na de introductie van de helikopter in de jaren vijftig vergde het nog jaren voordat hij “voor vol werd aangezien en werd erkend als een onmiskenbaar middel bij de uitvoering van steeds meer taken”, aldus commandeur b.d. Van Dijk. Hij had als marinevlieger Agusta Bell-, Wasp- en Lynx-helikopters gevlogen: “Tot ver in de jaren '60 bleef de helikopter voor veel luchtvaarders en technisch personeel ‘tweede keus’ (...) Zo waren er vliegers die na enig aandringen ruiterslijk toegaven zelfs hun oude schoenen nog niet mee te durven geven met deze *bunch of spare parts roughly flying in the same direction*”.⁵⁵⁸

In de loop van de jaren zeventig veroverden de maritieme heli-vliegers definitief een gerespecteerde status binnen de MLD. Zij vormden allengs de enige groep vliegers die nog daadwerkelijk vanaf marineschepen vluchten kon uitvoeren. Het exclusieve voorrecht om vanaf zee, deel uitmakend van een scheepsbemanning, taakgroep of vlootverband te kunnen opereren gaf de heli-vlieger aanzien. Hun toegenomen status manifesteerde zich ook in het selectie- en opleidingstraject. Op basis van de opleidingsresultaten viel de beslissing of een marinevlieger helikopter of *fixed-wing* zou gaan vliegen. Een voorkeur indienen was mogelijk, maar als de instructeurs inschatten dat een leerling wat langer moest rijpen ging hij naar de *fixed-wing*, anders mocht hij naar de helikopters.⁵⁵⁹ Deze gang van zaken toonde een markant verschil met de verhoudingen binnen de luchtmacht, waar de torenhoge status van de jachtvlieger tot diep in de jaren negentig onaangetaast bleef.

MLD en KLu: water en vuur?

Een factor waarmee de MLD voortdurend rekening moest houden was haar positie ten opzichte van de Koninklijke Luchtmacht, al was het alleen maar omdat zij altijd in meer of mindere mate een beroep moest doen op de initiële opleidingsfaciliteiten van de luchtmacht. Een immer sluimerend en bij tijd en wijle opflakkerend dispuut over het bestaansrecht van een zelfstandige MLD was al gaande vanaf haar oprichting in augustus 1917. Dat jaar maakte de maritieme vliegdiens zich in organisatorische zin los van de Luchtvaartafdeeling, de op Soesterberg gevestigde vliegdiens van de Koninklijke Landmacht.⁵⁶⁰ Om haar onafhankelijkheid van de andere krijgsmachtdelen te benadrukken droeg de Koninklijke Marine tijdens de Koude Oorlog het operationele en institutionele concept van de harmonische vloot uit. Dit concept behelsde een gebalanceerde marineorganisatie die over alle middelen beschikte om zowel op, onder als boven water zelfstandig het gevecht te kunnen voeren. Een eigen maritieme vliegdiens was in het concept van de harmonische vloot een *conditio sine qua non*.⁵⁶¹ Ook na de introductie van de helikopter werd regelmatig de politieke vraag

⁵⁵⁷ Pas na enkele jaren ervaring en het behalen van een bepaald vliegcriterium kon een MLD'er zich kwalificeren als boordvlieger.

⁵⁵⁸ Geneste, *60 jaar helikopters bij de Koninklijke Marine*, 9.

⁵⁵⁹ Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdiens*, 314.

⁵⁶⁰ Dirk Starink, *De jonge jaren van de luchtmacht. Het luchtwapen in het Nederlandse leger 1913-1939* (Amsterdam 2013) 153-158; Rolf de Winter, *Hendrik Walaardt Sacré 1873-1949. Leven voor de luchtvaart* (Den Haag 1992) 100-102; Van Rijn, *Overstag en toch op koers*, 121-122.

⁵⁶¹ De Ruiters, *Breuklijn 1989*, 78-79.

gesteld of de luchtmacht en MLD niet intensiever met elkaar konden samenwerken. Hoewel evidente raakvlakken en samenwerkingsmogelijkheden niet categorisch werden ontkend, was de marineleiding buitengewoon koersvast in het benadrukken van de verschillende taken, strijdtonelen en wapensystemen die een nauwere samenwerking in de weg zouden staan. Deze verschillen vergden een andere, dat wil zeggen aparte en in ieder geval niet vergaand geïntegreerde aanpak. Eén gezamenlijke krijgsmachtbrede helikoptergemeenschap achtte de marine simpelweg ondenkbaar. In een nota van oktober 1968 aan zijn ambtgenoot voor luchtmachtzaken constateerde staatssecretaris van Defensie voor marinezaken Adri van Es tussen beide krijgsmachtdelen “een groot verschil” in personeelsstructuur alsmede in vakbekwaamheids- en breveteisen die aan de verschillende personeelscategorieën werden gesteld. Afgezien van de initiële vliegopleiding en materiële bevoorrading zag Van Es geen opties voor verdere samenwerking. En zelfs op het vlak van de gezamenlijke elementaire vliegopleiding schuurde het soms flink tussen marine en luchtmacht.⁵⁶²

Zodra beide krijgsmachtdelen op eenzelfde locatie of in dezelfde eenheid moesten samenwerken, rezen er problemen. Dat in de jaren zestig gedurende de geïntegreerde vliegopleiding de meeste marineleerlingen afvielen, leidde tot onvrede bij vlagofficier MLD schout-bij-nacht-vlieger Jacob den Hollander. Dit te meer omdat verscheidene afvallers tijdens hun detachering bij een marinesquadron blijk hadden gegeven van een goede instelling, terwijl ze daar ook al enige vliegvaardigheid hadden opgedaan. In de optiek van Den Hollander was de marinevooropleiding “zeer goed”, terwijl hij de luchtmachtopleiding “weinig flexibel” achtte. Omdat de marine ruim 40% van de opleidingscapaciteit vulde, wenste hij meer invloed. In overleg met de chef Luchtmachtstaf slaagde Den Hollander erin de vliegopleiding meer aan de marinewensen aan te passen. Daarna verliep de samenwerking in de geïntegreerde vliegopleiding enige jaren tot wederzijdse tevredenheid.⁵⁶³ Tussen de leerling-vliegers van beide krijgsmachtdelen was echter geen sprake van enige assimilatie. Tijdens het volgen van de Elementaire Vliegopleiding medio jaren zestig belandde luchtmachtmilitair Hans Gompelman op Woensdrecht in een vliegerklas met een groot contingent marineleerlingen afkomstig van het KIM. De aspirant-beroepsofficieren van de marine zochten in zijn ogen bepaald geen toenadering tot hun klasgenoten van de luchtmacht: “Er was geen homogeniteit in de groep omdat de KIM-officieren zich volledig afzonderden en neerkeken op die “domme sergeant-leerlingvliegers” van de luchtmacht.”⁵⁶⁴

In 1971 besloot de luchtmacht haar jachtvliegopleiding naar Canada te verplaatsen, terwijl de marine haar basis- en voortgezette vliegopleiding bij de Rijksluchtvaartschool (RLS) op vliegveld Eelde onderbracht. Daarmee kwam een tijdelijk einde aan een kwarteeuw samenwerking tussen marine en luchtmacht op het gebied van de initiële vliegopleidingen.⁵⁶⁵ Naar het oordeel van staatssecretaris

⁵⁶² Van Rijn, *Overstag en toch op koers*, 230 en op citaat 557, noot 123: SSA, Stasmar, 101, nota van Stasdefmar aan Stasdefklu van 1 oktober 1968, ‘Coördinatie KLu/MLD-activiteiten’. Van Es, staatssecretaris van Defensie voor personeels- en materieelbeleid in het kabinet-Biesheuvel, sprak zich krachtig uit tegen een voorgestelde samenvoeging van MLD en KLu. Hij beoordeelde dit als “operationeel niet juist”, voorzag geen kostenbesparingen, noch een verhoging van de effectiviteit: “De taak, apparatuur en de bewapening van de MLD-vliegtuigen en -heli’s komen meer overeen met die van een fregat dan van een Starfighter”. Zie: ‘Defensiebegroting in de Tweede Kamer’, *De Vliegende Hollander* (maart 1972) 2-4.

⁵⁶³ Een van de veranderingen betrof een gemengde ‘aftestcommissie’, waarin naast luchtmachtleden voortaan ook een MLD-vlieger zitting nam. Zie: Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 293.

⁵⁶⁴ Interview met oud-GPLV-vliegers Hans Gompelman en Jos Schrama, 23 september 2014. Gompelman was wel zeer positief over zijn van de marine afkomstige vlieg instructeur, sergeant-majoor Frans de Roo.

⁵⁶⁵ Van Loo e.a., *100 jaar luchtvaart tussen Gilze en Rijen*, 73-81, 88-92; Koedijk en Janssen red., *Kroniek van de Koninklijke Luchtmacht*, 446. De gezamenlijke elementaire vliegopleidingen vonden in de periode 1946-1971 afwisselend plaats op de vliegbases Gilze-Rijen en Woensdrecht. Tussen 1961 en 1971 bestond er een

Van Es was het scheiden der wegen illustratief voor het uiteenlopende karakter van de luchtmacht en MLD. Enkele kleinschalige opleidingen behielden overigens wel hun gezamenlijke karakter.⁵⁶⁶ Na sluiting van de Marine Luchtvaart Technische School op De Kooy in 1973, werden de vliegtechnische marineopleidingen geïntegreerd in de Luchtmacht Electronische en Technische School te Schaarsbergen nabij Deelen.⁵⁶⁷ Verder verzorgde de luchtmacht de opleidingen van marineluchtverkeersleiders, meteorologen en brandweerpersoneel.⁵⁶⁸ De typerende attitude in de samenwerking tussen MLD en luchtmacht was er één van nee, tenzij. Bij kleinschalige samenwerkingsverbanden konden evidente overheadkosten worden beteugeld zonder dat de eigen autonomie in het geding kwam; veel verder wensten de krijgsmachtdelen niet te gaan.

MLD-helikoptervliegers bleven in de jaren zeventig zo ook een deel van hun vliegopleiding volgen bij de luchtmacht. Na de eerste fase op de RLS kregen de marinevliegers de beginselen van het helikoptervliegen bijgebracht op Deelen. Dat geschiedde op Alouette III-helikopters die waren ingedeeld bij 300 Squadron van de GPLV.⁵⁶⁹ Onder leiding van gedetacheerde marine-instructeurs volgden MLD-leerlingen de gemiddeld honderd vliegers vergende Helikopter Vliegopleiding. Aansluitend vond op De Kooy bij Vliegtuigsquadron 7 de conversie plaats op de MLD-heli's.⁵⁷⁰ Voordat de MLD-heli-vlieger zich als boordvlieger kon kwalificeren, moest hij in dit walsquadron als tweede vlieger circa 600 vliegers ervaring opdoen, vooral bij de Opsporings- en Reddingsdienst. Pas daarna volgde overplaatsing naar Vliegtuigsquadron 860, het moedersquadron van de vluchteenheden aan boord van de fregatten.⁵⁷¹

Door het verlies van het enige vliegekampschip en opeenvolgende inkrimpingen slonk tussen 1950 en 1980 het personeelsbestand van de MLD van 2900 naar een kleine 1700 functies, een reductie van ongeveer 42%.⁵⁷² Bij het bemannen van de vloot kampte de marine met de voortdurende uitdaging via personeelswerving en -behoud de personele gereedheid op peil te houden. Terwijl dit voor de varende vloot al geen geringe opgave was, hadden personele tekorten bij de MLD nog grotere consequenties. Bij het op peil houden van het aantal helikoptervluchteenheden was, gezien hun

geïntegreerde Nederlands-Belgische vliegeropleiding, waarvan de Elementaire Vliegopleiding in Nederland plaatsvond en de Voortgezette Vliegopleiding in het Belgische Brustem. Gedurende dit gezamenlijke Nederlands-Belgische opleidingstraject behaalden 371 Nederlandse vliegers hun brevet: 273 van de luchtmacht en 98 van de MLD.

⁵⁶⁶ Van Rijn, *Overstag en toch op koers*, 230.

⁵⁶⁷ Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 305; Koedijk en Janssen red., *Kroniek van de Koninklijke Luchtmacht*, 454. De in 1959 gevormde LETS kwam voort uit een fusie van de Luchtmacht Technische School en Luchtmacht Electronische School. Op 1 juli 1999 werd de LETS opgeheven en gingen de technische opleidingen over naar 133 Squadron op Woensdrecht.

⁵⁶⁸ Na het beëindigen van de geïntegreerde vliegopleiding moest de marine in 1974 andermaal een beroep doen op luchtmachtopleidingsfaciliteiten. De uitfasering van de Grumman S2F Tracker leidde tot de beëindiging van de voortgezette marinevliegopleiding op de Antillen. De Aanvullende Militaire Vlieg Opleiding vond daarna plaats op de Fokker F-27 Friendship bij 334 Squadron op Vliegbasis Soesterberg.

⁵⁶⁹ 300 Squadron was onder meer belast met de conversie van alle in Amerika opgeleide helikoptervliegers voor de luchtmacht. Tussen 1977 en 1988 doorliepen deze heli-vliegers een deel van hun opleiding bij de *US Army* te Fort Rucker.

⁵⁷⁰ Tot de komst van de Lynx-helikopter naar De Kooy in 1977 ondergingen de heli-vliegers van de MLD hun conversie op de Agusta Bell 204B.

⁵⁷¹ Geldhof, *70 jaar Marineluchtvaartdienst*, 155.

⁵⁷² Van Rijn, *Overstag en toch op koers*, 531-535. In dezelfde periode 1950-1980 slonk de totale personeelssterkte van de Koninklijke Marine van 28.836 tot 16.257 functies, een reductie van ruim 43%. Begin jaren tachtig omvatte de personeelssterkte van de Maritieme Helikoptergroep ongeveer 700 functies.

geringe omvang, de beschikbaarheid van ieder bemanningslid kritisch. Een ontbrekende heli-vlieger impliceerde een bemanning minder, een extra inzetbare sensoroperator kon een bemanning meer betekenen.⁵⁷³ Om een gekwalificeerde vluchteenheid voor een boordhelikopter operationeel inzetbaar te krijgen, moest deze een langdurig opleidings- en instructieproces doorlopen.⁵⁷⁴ Een te geringe werving van aspirant-helikoptervliegers, een hoog afvalpercentage tijdens de vliegopleiding, of een voortijdige uitstroom van marinevliegers kon zich manifesteren in langdurige personeelstekorten voor deze kritische functies. Een extra complicatie om het lucht varende MLD-personeel kwantitatief op peil te houden vormde het personeelsbeleid van de marine dat vliegers en waarnemers met een KIM-achtergrond verplichtte na een periode bij de MLD terug te keren bij de varende vloot. Met het oog op hun carrièreperspectief dienden zij aan bepaalde vaareisen te voldoen. Een eventuele latere terugkeer naar de MLD vergde een tijdrovend proces van opwerken, om- en bijscholing.⁵⁷⁵ Met dergelijke manco's worstelde de Groep Maritieme Helikopters gedurende de jaren tachtig. Eerder is vermeld dat mede door tekorten aan technisch personeel en reserveonderdelen de MLD in deze periode niet in staat bleek meer dan vier inzetbare helikoptervluchteenheden te leveren. De ondermaatse materiële inzetbaarheid en personeelszorgen bezorgden de maritieme helikoptergemeenschap een berg kopzorgen en frustraties.

4.3.4 Geen eendracht, geen macht

Gedurende de gehele Koude Oorlog bleef het bij helikopterinzet betrokken defensiepersoneel verdeeld in los van elkaar opererende groepen. Er bestond geen ambitie de helikopterbelangen gezamenlijk te bevorderen. Initiatieven om tot krijgsmachtbrede oplossingen te komen waren er nauwelijks en werden vanuit de toppen van de krijgsmachtdelen noch geïnitieerd, noch gestimuleerd. Deel uitmakend van een niet-dominante subcultuur met doelstellingen die niet exclusief samenvielen met de belangen van één krijgsmachtdeel vormde de versplinterde helikoptergemeenschap sowieso een onderliggende partij. Het ontbreken van representanten uit het helikopter domein in de hoogste regionen van de krijgsmacht impliceerde dat de heligemeenschap op het niveau waar de finale beslissingen werden genomen, geen directe invloed kon uitoefenen, laat staan voor haar wenselijk beleid kon forceren.

De relatief geringe omvang van de helikoptergemeenschap leidde ertoe dat de krijgsmachtdelen waar het specialistische technische en initiële vliegopleidingen betrof tot elkaar waren veroordeeld.⁵⁷⁶ In de praktijk maakten de marine en landmacht voor zover nodig gebruik van

⁵⁷³ Idem, 324.

⁵⁷⁴ Tot de vluchteenheid behoorde, naast de helikopterbemanning, ook de zes personen omvattende boordvliegtuigploeg (BVP), die op het schip zorg droeg voor het dagelijks onderhoud en vlieggereed maken van de helikopter.

⁵⁷⁵ Een gevolg was dat tot in de jaren tachtig de meest ervaren MLD-vliegers behoorden tot het onderofficierskorps, horizontaal ingestroomde reserveofficieren en luitenants ter zee van speciale diensten op wie de vaareisen niet van toepassing waren. Deze categorieën MLD'ers belandden in hun latere loopbaan doorgaans niet op invloedrijke posities.

⁵⁷⁶ De omvang van het bij de maritieme helikoptergroep betrokken personeel omvatte in de jaren tachtig circa 700 functies, de GPLV telde eind jaren tachtig in vreedstijd circa 750 functies, in oorlogstijd 1.050. Zie: SIB, inv.nr. 5363, "Army Aviation", december 1994 – april 1995, Algemene Rekenkamer, nr. 463 R, 'Groep Lichte Vliegtuigen', 9 april 1992, Afdeling I, Bureau Defensie, 3, [NL-HaNA, Ministerie van Defensie, Koninklijke Landmacht, Chef Landmachtstaf en Directie Operatiën KL (1973) 1980-1996 (1997), Bloknr. D 4187].

beschikbare luchtmachtfaciliteiten. Tegelijkertijd zochten de afzonderlijke krijgsmachtdelen naar civiele en bondgenootschappelijke partners om te voorzien in specialistische opleidingen, waarbij zij doorgaans opnieuw strikt gescheiden opereerden. De marine bracht een deel van haar basisvliegopleidingen onder bij de Rijksluchtvaartschool en werkte voor wat betreft de opleiding van haar helikopterbemanningen intensief samen met de *Royal Navy*, die net als de MLD opereerde met Wasp- en Lynx-helikopters. De GPLV besteedde haar helikopteropleidingen vanaf eind jaren zeventig deels uit bij het *US Army Aviation Center*. Synergie zochten de krijgsmachtdelen eerder bij belangrijke buitenlandse bondgenoten dan bij elkaar.

Bij initiatieven de operationele standaard op een hoger plan te brengen, vonden de GPLV en de MLD hun inspiratie vooral bij buitenlandse partners. Bij het opzetten van de Voortgezette Tactische Helikoptercurso door de GPLV stond de Belgische cursus *Vol Tactique* model. De MLD vond haar voornaamste operationele inspiratiebron bij de *Fleet Operational Sea Training* van de *Royal Navy*, waarbij vanaf Britse marinevliegkampen werd deelgenomen aan realistische oefenprogramma's. Innovatie van opleidingen, ontwikkeling van gevechtstactieken en tactische bijscholing vonden zodoende vooral in 'eigen kring' plaats, doorgaans zonder inbreng van de overige krijgsmachtdelen. De educatieve inhaal- en verbeterlag die in deze periode inzette was een interne ontwikkeling geënt op criteria en standaarden die bij andere NAVO-partners al tot wasdom waren gekomen. Het waren processen die zich goeddeels parallel voltrokken, een overkoepelende visie die als cement tussen de krijgsmachtdeelgebonden facties van de helikoptergemeenschap kon fungeren was non-existent.

Daar waar noodgedwongen wel moest worden samengewerkt, was geen sprake van assimilatie of waarneembaar synergetisch effect. Een bescheiden instituut als de Legerluchtwaarnemersschool (1954-1984), waar land- en luchtmachtmilitairen tijdens cursussen intensief samenwerkten, stond onder leiding van een subalterne officier en telde een handvol personeel. In haar dertigjarig bestaan kon de LLWS zich niet ontwikkelen tot een relevant expertisecentrum, noch uitgroeien tot een orgaan dat een gezaghebbende bijdrage kon leveren aan een gezamenlijke operationele helikopterfilosofie. De land- en luchtmachtleiding investeerden nauwelijks in de LLWS en ambitieuze officieren ambieerden er geen plaatsing. De schaarse interactie tussen de GPLV en MLD voorkwam het kiemen van een invloedrijk interservice cluster waarin helikopterbelangen gezamenlijk konden worden behartigd. Vertegenwoordigers van de gefragmenteerde helikoptergemeenschap bleken – mede door hun bescheiden posities in de krijgsmachtpiramide – niet in staat hun superieuren naar het gewenste helikopterpad te dirigeren. Gebrek aan eendracht en invloed zorgden ervoor dat helikopterprotagonisten in de jaren tachtig nog altijd geen potten konden breken; ze bleven voorlopig roependen in de woestijn.

4.4. Gegijzelde besluitvorming en ontbrekende prikkels

Nederland verliet de Koude Oorlog zonder pantserbestrijdingshelikopters en met een beperkt aantal inzetbare onderzeebootbestrijdingshelikopters, die onvoldoende waren toegerust voor hun primaire taak. Dit was een opmerkelijke situatie omdat pantserbestrijding en onderzeebootbestrijding behoorden tot de hoofdtaken die de krijgsmacht in NAVO-verband moest uitvoeren. Nieuwe doctrines onderstreepten het toenemende belang van helikopterinzet, zowel bij de uitvoering van land- als maritieme operaties. Deze uitvoering vergde geavanceerde technologie en die was beschikbaar of in vergevorderde staat van ontwikkeling. De combinatie van doctrinaire urgentie en

beschikbare technologie leidde in de jaren tachtig in veel NAVO-landen tot verwerving van aanzienlijke aantallen pantserbestrijdings- en ASW-helikopters. Nederland onderkende deze urgentie eveneens en zette selectie- en verwervingsprocessen in gang. Desondanks kocht het geen enkele antitankhelikopter en werd niet substantieel geïnvesteerd in ASW-outillage. De intrigerende hoofdvraag die in dit hoofdstuk moest worden beantwoord luidt: waarom gebeurde dit niet?

Het antwoord op deze vraag omvat meerdere verklaringen. Hoewel de krijgsmacht de nieuwe doctrinaire concepten op hoofdlijnen onderschreef en met de aanwezige wapensystemen trachtte in te vullen, ontwikkelde zich geen doctrinair discours over helikopterinzet. Geen van de afzonderlijke krijgsmachtdelen kwam tot doctrinaire bespiegelingen waarin helikopteroperaties werden geadresseerd. Hoewel de vernieuwde, door de VS ontwikkelde doctrinaire helikopterinzichten wel doordrongen en zich manifesteerden in aanschafprocessen, vonden zij geen neerslag in eigen doctrines en gevechtshandleidingen en aanvankelijk evenmin in de oefenpraktijk. Zolang er geen voor hun taken geschikte helikopters waren, werd de beschikbare heli-vloot niet of slechts als bescheiden aanhangsel in de operatieplannen en oefeningen opgenomen. Deze wisselwerking was niet uniek voor de Nederlandse krijgsmacht. Zelfs het Amerikaanse leger omarmde de nieuwste doctrinaire helikopterinzichten niet snel in de oefenpraktijk. Een voorwaarde voor *intellectual mastery* van nieuwe inzichten in brede kring lijkt te zijn geweest de operationele beschikbaarheid van op hun nieuwe taken berekende helikopters. Vanaf 1984 begonnen de Amerikanen in het Europese theater met het beoefenen van onderdelen van hun *AirLand Battle*-doctrine. Dergelijke oefeningen in NAVO-verband gingen eind jaren tachtig na de introductie van de AH-64 Apache-gevechtshelikopter qua helikopterinzet crescendo. In de grootschalige NAVO-oefenpraktijk maakten veel Nederlandse militairen via manoeuvres met Amerikaanse, Britse en Duitse antitankhelikopters indringend kennis met het toegenomen belang van helikopteroperaties. Binnen de Nederlandse legerleiding – waar helikopterexpertise nauwelijks was ontwikkeld en prikkels om meer ernst te maken met helikopteroperaties lange tijd ontbraken of konden worden onderdrukt – kwam de antitankhelikopter pas in de laatste jaren van de Koude Oorlog steeds manifester als zeer wenselijke optie op het netvlies.

Een tweede verklaring voor het uitblijven van de aanschaf van antitankhelikopters en investeringen in geavanceerde ASW-apparatuur ligt in het technologische domein. De relatief snel verlopen aanschaf van vroege productievorsies van de Bölkow- en Lynx-helikopter bezorgde de krijgsmacht het dilemma van de remmende voorsprong. De bij aanschaf moderne helikopters bleken in de jaren tachtig over een gering technologisch groeipotentieel te beschikken of waren door aanschaf van verschillende versies moeizaam te standaardiseren. Als doctrinair gewenste pantserbestrijdingshelikopter en *Maritime Warfare Helicopter* waren de Bölkow en Lynx volstrekt ongeschikt, maar moesten door de lage prioritering van de helikopter in combinatie met krappere financiële kaders noodgedwongen wel tot na de eeuwwisseling doorvliegen, alvorens ze technisch konden worden afgeschreven.⁵⁷⁷

De complexiteit en tijdrovendheid van aanschafprocessen, in combinatie met het dikwijls uiteenlopen van politieke en militaire prioriteiten vormden een derde verklaring voor het uitblijven van belangrijke bestedingen op het terrein van de helikopters. De veelvuldige personele wisselingen

⁵⁷⁷ De technologische ontwikkeling van de nieuwe generatie gevechtshelikopters en *Maritime Warfare Helicopter* voltrok zich niet gelijktijdig. Terwijl de AH-64 medio jaren tachtig in operationele dienst kwam, vergde de ontwikkeling van de *NATO Frigate Helicopter* (NH-90) tot ver na de eeuwwisseling.

in de politieke en militaire top droegen evenmin bij aan de voortgang van dergelijke processen. De divergentie van politieke en militaire belangen zorgde meermaals voor uitstel of vertraging van finale besluitvorming. Aan de politieke zijde van het spectrum golden opportuniteit, bredere budgettaire afwegingen, bondgenootschappelijke druk, Europese politieke en industriële samenwerking en het anticiperen op internationale onderzoeken en evaluaties als invloedrijke factoren. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de scheepsbouw kende Nederland geen gevestigde nationale helikopterindustrie, inclusief een daarbij behorende lobby en daaruit voortvloeiende relaties met politici en de krijgsmacht. Daardoor kwam Nederland bij helikopteraanschaf ofwel terecht bij een vanuit politiek opzicht niet altijd wenselijk Amerikaans product, ofwel bij de versnipperde, elkaar fel beconcurrerende Europese helikopterproducenten, alle ronkende pleidooien voor Europese samenwerking ten spijt.

Aan de militaire zijde van het spectrum gold vooral de interne prioriteitstelling binnen de afzonderlijke krijgsmachtdelen als voornaamste richtsnoer voor het handelen bij aanschafprocessen. Karakteristiek voor het interne militaire afwegingsproces was het steevast prioriteren van het onderscheidende hoofdwapensysteem dat was gelieerd aan de core business van het krijgsmachtdeel. Verwerving van geschikte helikopters en moderne helikopteroutillage was militair wenselijk en zelfs urgent maar mocht nimmer ten koste gaan van de geprefereerde hoofdwapensystemen. Dit sentiment was tot het einde van de Koude Oorlog een medebepalende factor in het handelen van de afzonderlijke krijgsmachtdeelleidingen. De vlag- en opperofficieren in de Admiraliteitsraad, Legerraad en Luchtmachtraad zetten ondubbelzinnig in op tijdige vervanging van respectievelijk fregat, rollend materieel en jachtvliegtuig, in de rotsvaste overtuiging dat zij daarmee het voortbestaan van hun krijgsmachtdelen het beste dienden. Dat de helikopter bij geen der krijgsmachtdelen gold als het favoriete hoofdwapensysteem bemoeilijkte de besluitvorming. Tijdige helikopteraanschaf werd in de beleving van de militaire top, ondanks de operationele urgentie, niet ervaren als een halszaak.

Een vierde verklaring voor het uitblijven van verwervingsbesluiten is gerelateerd aan de organisatorische inbedding van het helikopterdomin in de krijgsmacht en de daarmee samenhangende gefragmenteerde ontwikkeling van de militaire helikoptergemeenschap. Het aan de verschillende helikoptereenheden verbonden personeel vormde een in omvang bescheiden militaire subcultuur, die in veel opzichten – zoals status, carrièremogelijkheden, infrastructuur en materiële uitrusting – een stiefmoederlijke behandeling kreeg. In de verkokerde krijgsmacht bestonden drie afzonderlijke krijgsmachtdeelculturen waarbinnen de aan de hoofdwapensystemen gelieerde officieren het meest invloedrijk waren. Binnen de MLD concurreerde het personeel van de Groep Maritieme Helikopters met de Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen en was in de marinestaf ondervertegenwoordigd in de beleidsbepalende regionen. De uit land- en luchtmacht personeel samengestelde Groep Lichte Vliegtuigen bevond zich in organisatorisch opzicht in niemandsland en telde noch in de Landmachtstaf, noch in de Luchtmachtstaf beleidsbepalende representanten. Prikkel tot krijgsmachtdeeloverstijgende samenwerking ontbraken. Bij de zeer bescheiden samenwerking in het helikopterdomin was geen sprake van substantiële integratie of synergie. Beide helikoptervliegdiensden ontwikkelden zich in een nagenoeg gescheiden parallel continuüm. Bij de GPLV verliep de samenwerking tussen land- en luchtmachtmilitairen moeizaam door ontoereikende communicatie en onwetendheid over elkaars werkwijze en procedures. De in de jaren tachtig binnen de GPLV ondernomen initiatieven om via innoverende opleidingen, tactische

cursussen en aanvullende scholing het gezamenlijke operationele niveau daadwerkelijk te verbeteren, vonden weinig weerklank en appreciatie buiten het eigen onderdeel.

Een consequentie van de krijgsmachtbrede versnippering van het helikopterdomain was de ongelijke verdeling van technische helikopterexpertise over de krijgsmachtdelen: de luchtmacht had veel technische expertise in huis, op gepaste afstand gevolgd door de marine. De landmacht ontbeerde deze helikopterexpertise en -kunde. Deze onbalans werkte belemmerend bij selectie- en aanschaftrajecten. In de gesegmenteerde krijgsmacht moest de landmacht in helikopterkwesaties noodgedwongen een beroep doen op luchtmachtexpertise. De hiertoe opgetuigde complexe samenwerkingsverbanden waren in de krijgsmacht eerder uitzondering dan regel. De weinig invloedrijke vertegenwoordigers van de gefragmenteerde helikoptergemeenschap waren veroordeeld tot het voeren van lange vruchteloze *uphill battles*. Het gebrek aan eendracht verhoogde de besluitvormingsdrempel om tot helikopteraanschaf en -investeringen te geraken. Die bleven in de jaren tachtig dan ook uit.

Het antwoord op de hoofdvraag waarom de krijgsmacht in de periode 1980-1990 geen nieuwe helikopters aankocht, noch wezenlijke investeringen pleegde, omvat meervoudige en gelaagde verklaringen die elkaar versterken. Zolang de militaire leiding van de drie krijgsmachtdelen hun onderscheidende hoofdwapensystemen tot voornaamste beleidsprioriteit konden blijven verheffen, reesterde voor de helikopter een secundaire of zelfs tertiaire positie op de prioriteitenlijst; representanten van de helikoptergemeenschap kregen vrijwel geen voet aan de grond. Ondanks de toegenomen operationele noodzaak tot helikopterinzet die tot uitdrukking kwam in vernieuwde en erkende internationale doctrinaire concepten, bleven de krijgsmachtdelen, mede door het uitblijven van politiekambtelijke intercepties, onverminderd vasthouden aan de wapensystemen die zij cruciaal achtten voor het voortbestaan van hun op autonomie gerichte organisaties. Het ontbreken van een behoorlijk geoutilleerde, inzetbare helikoptervloot ging ten koste van de integrale slagkracht benodigd voor de uitvoering van twee primaire bondgenootschappelijke taken. De status en het belang die de Admiraliteitsraad, Legerraad en Luchtmachtraad ontleenden aan de kwantiteit van hun respectievelijke hoofdwapensystemen achtten zij belangrijker dan de kwaliteit van de benodigde gezamenlijke integrale taakvervulling op operationele deelterreinen, zoals het optreden met helikopters. Hiermee maakten zij de uitvoering van de hun opgedragen taken ondergeschikt aan het voortbestaan van hun krijgsmachtdeel. In de jaren tachtig bleef het voor wat betreft de helikopter dossiers bij: 'Kijken, kijken, niet kopen'. Tegelijkertijd groeide het prangende besef dat de Gordiaanse helikopterknop eindelijk moest worden doorgesneden. Wie zou het zwaard ter hand nemen?

5

Een verheffende koers

1990-2000

“De situatie van de Nederlandse krijgsmacht doet denken aan een toneelgezelschap dat jarenlang kon teren op een klassiek kassucces, maar zich voortaan overeind moet houden in een serie heftige eenakters met steeds wisselende decors. Oudere spelers haken geleidelijk af, terwijl jongere graag voor het voetlicht treden om zich breed te ontplooien. Intussen is er ook een andere regisseur, die is overgestapt op een nieuwe strategie voor het gezelschap.”

Jan Willem van Borselen⁵⁷⁸

In het laatste decennium van de twintigste eeuw droegen ingrijpende internationale veranderingen bij aan een stevige koerswijziging in het lange tijd gevoerde defensiebeleid. Op instigatie van het kabinet, dat zich verzekerd wist van een breed parlementair en maatschappelijk draagvlak, diende de krijgsmacht de bakens te verzetten. Geplaagd door omvangrijke bezuinigingen moesten de krijgsmachtdelen zien te anticiperen op onduidelijke dreigingsperspectieven en ongekende personele en materiële reducties. Het besluit tot opschorting van de dienstplicht in mei 1993, sinds mensenheugenis een pijler onder het stelsel van legervorming, betekende bovendien dat de gehele krijgsmacht zou transformeren naar een beroepskrijgsmacht die volledig was opgebouwd uit vrijwillig dienende militairen; een metamorfose die op het gebied van werving, selectie en behoud van personeel voor extra uitdagingen zorgde. Binnen deze context is het opvallend dat de in tal van opzichten uitgedeelde krijgsmacht rond de eeuwwisseling ging beschikken over een nieuwe luchtmobiele brigade en een gevarieerde, meer dan zestig toestellen tellende splinternieuwe helikoptervloot. Met de verwerving en exploitatie van deze wapensystemen waren aanmerkelijke budgetten gemoeid.⁵⁷⁹

Bij de totstandkoming van de koerswijziging grepen de beleidsmakers aanvankelijk deels terug op operationele concepten die al voor het einde van de Koude Oorlog waren ontwikkeld. De eerder onderkende urgentie de krijgsmacht te schoeien op een mobielere leest met daarbij behorende nieuwe wapensystemen en eenheden kon zich nu vertalen in concreet beleid. Al veel langer bestaande wensen op materieelgebied, waarvan de relevantie inmiddels in de NAVO-oefenpraktijk was aangetoond, bleken realiseerbaar. Dat het defensiebeleid vooral werd ingegeven door efficiencyoverwegingen, de politieke wens om op de krijgsmacht te bezuinigen, waarbij

⁵⁷⁸ Jan Willem van Borselen, ‘Op de flanken van de strategie’ in: Victor Enthoven, Gerard Acda en Alexander Bon red., *Een saluut van 26 schoten. Liber amicorum aangeboden aan Ger Teitler* (Amsterdam 2005) 87-97, aldaar 95.

⁵⁷⁹ In de eerste decennia van de 21e eeuw kregen de investeringen in nieuw helikoptermaterieel een vervolg: er kwamen middelen voor de verwerving van twintig maritieme gevechtshelikopters en voor geleidelijke uitbreiding en vernieuwing van de vloot zware transporthelikopters. Zie hiervoor hoofdstuk 6.

vertrouwde hoofdwapensystemen in kwantitatief opzicht vele veren moesten laten, deed niets af aan de opmars van de helikopter. Terwijl de internationaal-politieke ontwikkelingen in sneltreinvaart voortraasden en de NAVO zich beraadde op een nieuwe strategie en een aansluitende doctrinaire visie, bepaalde Nederland zijn eigen koers. Gefaseerd moesten de krijgsmachtdelen vergaande bezuinigingen accepteren op hun gekoesterde fregatten, tanks en jachtvliegtuigen. Tegelijkertijd verwelkomden zij nieuw materieel dat al langer werd geambieerd. In haar gewijzigde samenstelling moest de krijgsmacht beter geëquipeerd zijn voor haar nieuwe, tweede hoofdtaak die begin jaren negentig werd geformuleerd: de breed inzetbare krijgsmacht diende in staat te zijn tot expeditionair optreden, waar ter wereld dit van haar werd gevraagd.

De hoofdvraag die in het voorliggende hoofdstuk moet worden beantwoord is waarom er, in tegenstelling tot voorgaande decennia, vanaf de jaren negentig in het Nederlandse helikopterdomein wel belangrijke stappen konden worden gezet. Deze zouden niet alleen leiden tot forse investeringen, maar bovendien de transformatie in gang zetten naar een hoofdwapensysteem met een bredere taakopvatting. Een hoofdwapensysteem bovendien, dat pregnante, vaak onmisbare bijdragen zou gaan leveren aan de uiteenlopende missies die de krijgsmacht in de post-Koude Oorlogsjaren ging uitvoeren. Hoe was het mogelijk dat de land- en luchtmacht, tot op zekere hoogte ten koste van hun vertrouwde hoofdwapensystemen, ruimte creëerden voor de opbouw van een helikopterwapen, terwijl zij het hefschroefvliegtuig voordien een stiefmoederlijke plek hadden toebedeeld?

De analyse van het meerledige antwoord op deze vragen komt in de drie navolgende paragrafen aan de orde. In paragraaf 5.1, die is gerelateerd aan de onderzoeksfactor 'strategie, doctrine en tactiek', wordt onderzocht in hoeverre de veranderingen in de internationale context, strategieën en doctrines van invloed waren op de koerswijziging in het helikopterdomein. Paragraaf 5.2 analyseert wie op het nationale niveau, op welke gronden en door welke omstandigheden, bepalend waren voor de belangrijkste beslissingen op het gebied van de krijgsmachttaken, de krijgsmachtbouw en, daaruit voortvloeiend, de materieelaanschaffingen. Onderzocht wordt hoe dit leidde tot gunstige ontwikkelingen in het helikopterdomein. Naast de onderzoeksfactor 'politiekambtelijke actoren en besluitvorming' staat hierbij de factor 'taakopvatting en prioritering' en daarmee gelieerde verwervingsproblematiek centraal. In paragraaf 5.3, die vooral is gerelateerd aan de onderzoeksfactor 'organisatorische inbedding en ontwikkeling', wordt bekeken hoe de richtinggevende organisatorische besluiten voor de betrokken helikopteronderdelen in de defensieorganisatie werden geïmplementeerd. Daarbij is bijzondere aandacht voor het fenomeen *interservice rivalry*, in dit geval tussen land- en luchtmacht, en het moeizame transformatie- en opwerkingsproces dat moest uitmonden in een integraal inzetbare *11 Air Manoeuvre Brigade* (11 AMB).

Onder toezien van een internationaal beoordelingsteam behaalden eind oktober 2003 de deelnemende land- en luchtmachteenheden als 11 AMB het jarenlang nagestreefde operationele NAVO-eindexamen. De verzwarende omstandigheden waaronder deze felbegeerde Operationele Gereedstellingsstatus werd bereikt, maakten deze gezamenlijke prestatie zonder meer markant. De krijgsmacht beschikte hiermee over een nieuw hoofdwapensysteem. De ontwikkeling die de helikoptergemeenschap sedert het einde van de Koude Oorlog had doorgemaakt was het *point of no return* voorbij.

5.1 Overwinning zonder toekomst? Bondgenootschappelijke strategische desoriëntatie

De Val van de Berlijnse Muur op 9 november 1989 markeerde het startschot van een reeks gebeurtenissen die de afloop van de Koude Oorlog inluidden. Binnen een jaar kwam er een einde aan de decennialange deling tussen de Duitse Democratische Republiek en de Bondsrepubliek Duitsland; op 3 oktober 1990, nog geen elf maanden na de *Mauerfall*, was de hereniging een feit. Op 1 juli 1991 kreeg in Praag de ontbinding van het Warschaupact haar beslag. Met de tegenhanger van de NAVO verdwenen ook de communistische regimes in de voormalige satellietstaten van de Sovjet-Unie.⁵⁸⁰ In december 1991 werd de voormalige supermacht zelf ten grave gedragen; de Sovjet-Unie viel uiteen in vijftien onafhankelijke staten. Het einde van de Koude Oorlog had ingrijpende gevolgen. De duidelijke scheiding in twee machtsblokken had het voornaamste richtsnoer gevormd voor de wijze waarop internationaal macht en invloed werden uitgeoefend. Niet langer bepaalden de Verenigde Staten en de Sovjet-Unie in belangrijke mate de speelruimte die aan andere staten werd gelaten. De nieuwe situatie, met voorlopig de VS als enige supermacht, kende een complexere en meer diffuse verdeling van macht.⁵⁸¹

De nieuwe internationale en bovendien razendsnel evoluerende situatie had vrijwel onmiddellijk belangrijke consequenties: door het wegvallen van de tegenpartij en daarmee de voornaamste dreiging viel het belangrijkste fundament weg waarop de NAVO was gebouwd. Was er wel bestaansrecht voor de NAVO nu er werd gegist naar nieuwe dreigingsscenario's? Strategische en doctrinaire concepten die jarenlang golden als bondgenootschappelijk bindmiddel voor de opbouw, instandhouding en gezamenlijke oefening van de westerse krijgsmachten verloren snel aan betekenis. Met het verdwijnen van de voornaamste vijand drong zich de vraag op of het op de been houden van een omvangrijke krijgsmacht in bondgenootschappelijk verband nog langer wenselijk was. Na het 'winnen' van de Koude Oorlog bestond onder bondgenoten spoedig brede politieke consensus dat het tijd was het 'vredesdividend' te innen, dat wil zeggen, flink te bezuinigen op de defensie-uitgaven.

Dat de bondgenootschappelijke krijgsmachten in financiële zin langere tijd in zwaar weer belandden, maakte de noodzaak tot een heroriëntatie op de strategische en doctrinaire beginselen niet minder urgent. De NAVO had echter geen panklaar recept voor het politiek-militaire vacuüm waarin zij was beland. In Oost-Europa en in de ten onder gaande Sovjet-Unie volgden de gebeurtenissen elkaar zo snel op dat de jaren 1989-1991 voor de NAVO kunnen worden aangemerkt als een periode van strategische desoriëntatie. Het bondgenootschap maakte als het ware een *surplace*: nieuwe strategische vergezichten werden niet ontwikkeld, doctrinaire kaders bleven vooralsnog ongewijzigd. Een gemeenschappelijk gedragen visie op andere, nieuwe veiligheidsrisico's kon het bondgenootschap zodoende voorlopig niet leveren. Voor een diepgaande strategische analyse bleek

⁵⁸⁰ Nog voor de millenniumwisseling traden in 1999 de drie voormalige Warschaupactleden Polen, Tsjechië en Hongarije toe tot de NAVO; in 2004 gevolgd door Bulgarije, Estland, Letland, Litouwen, Roemenië, Slowakije en Slovenië.

⁵⁸¹ J.M.J. Bosch en G. Teitler, 'Strategisch kader' in: Muller e.a. red., *Krijgsmacht*, 623.

het tempo van de politieke ontwikkelingen die jaren te hoog, de nieuwe wereldorde was nog onvoldoende uitgekristalliseerd. De NAVO hulde zich tijdelijk in een onpeilbaar stilzwijgen.⁵⁸²

De nieuwe NAVO-strategie kwam, na enkele voorlopige versies, begin november 1991 gereed.⁵⁸³ Het bondgenootschap bleef rekening houden met een restdreiging (*residual threat*) van de Sovjet-Unie. Tegelijkertijd moest de NAVO voorbereid zijn op kleinere, moeilijk voorspelbare crises op de flanken van het NAVO-territoir. De strategie van de *Flexible Response* en de doctrine van de *Forward Defense* hadden afgedaan. In haar nieuwe strategisch concept maakte de NAVO gebruik van een hoofdmacht, de *Main Defense Forces* (MDF) voor een grootschalig conflict, van snel inzetbare eenheden, de *Reaction Forces* (RF) voor de bestrijding van crises, en van reserve-eenheden, de *Augmentation Forces* (AF). Met de RF moest het bondgenootschap in staat zijn snel in het hele NAVO-verdragsgebied te reageren op alle denkbare conflicten, ook die in het hoogste geweldsspectrum. In haar nieuwe strategisch concept zei de NAVO impliciet vaarwel aan de lineaire vakverdediging in de Bondsrepubliek, die decennialang als uitgangspunt van de bondgenootschappelijke defensie had gegolden. Een jaar na de Duitse hereniging en vier maanden na de ontbinding van het Warschaupact was de toewijzing van vaste vakken aan legerkorpsen compleet achterhaald. De legerkorpsen van de afzonderlijke NAVO-partners behoorden voortaan tot de MDF en moesten samensmelten tot multinationale korpsen.⁵⁸⁴

Ter vervanging van de *Forward Defense* ontwikkelde de *Supreme Allied Commander Europe* (SACEUR) het *Mobile Counter-Concentration Concept*. Dit concept ging ervan uit dat bij een eventueel conflict in het NAVO-gebied, aanvankelijk zou worden getracht een dergelijke brandhaard te doven op een zo laag mogelijk geweldsniveau. Omdat de NAVO rekening moest houden met minder beschikbare parate strijdkrachten, zou er sprake zijn van een “uitgedund gevechtveld”, waarbij de bondgenoten snel eenheden naar gebieden moesten kunnen sturen waar de tegenstander een doorbraak zou pogen te forceren.⁵⁸⁵ Het nieuwe concept was relevant voor zowel het strategische als het operationele en tactische niveau. Op het strategische niveau werden de snel inzetbare (*Rapid Reaction Forces*) naar het crisisgebied gedirigeerd.⁵⁸⁶ Indien noodzakelijk ontplooiden de MDF in de regio van de brandhaard “to reinforce the rapid reaction forces and counter-concentrate against an adversary”. De inzet van reserve-eenheden in het Europese theater, *Allied Command Europe*, vormde op het strategische niveau het sluitstuk van de *counter-concentration*.⁵⁸⁷

⁵⁸² Rob de Wijk en Frans Osinga, ‘Innovating on a Shrinking Playing Field: Military Change in The Netherlands Armed Forces’ in: Terry Terriff, Frans Osinga en Theo Farrell red., *A Transformation Gap? American innovations and European Military Change* (Stanford, CA 2010) 108-143, aldaar 113.

⁵⁸³ ‘The Alliance’s New Strategic Concept’, met name Part IV – Guidelines For Defense, 34-56, zie: www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_23847.htm (geraadpleegd 13 december 2019).

⁵⁸⁴ De Ruiter, *Breuklijn 1989*, 184-185.

⁵⁸⁵ R. de Wijk, ‘Defensiebeleid in relatie tot veiligheidsbeleid’ in: Muller e.a. red., *Krijgsmacht*, 155; H. Sonneveld, ‘Vierkant Beschouwd: “Defensienota 1991: voorbarig en onvolledig”’, *Carré* 7/8 (1991) 16-17. Of en in welke mate in het *counter-concentration concept* van SACEUR expliciet werd gewezen op het toegenomen belang van helikopteroperaties vergt aanvullend archiefonderzoek.

⁵⁸⁶ Deze eenheden konden zowel afkomstig zijn uit de regio waarin de crisis zich voordeed, uit andere regio’s, of van de *Rapid Reaction Forces* die rechtstreeks onder SACEUR ressorteerden.

⁵⁸⁷ Thomas-Durell Young, ‘Post-Cold War NATO Force Structure Planning and the Vexatious Issue of Multinational Land Forces’ in: Gustav Schmidt red., *A History of NATO. The First Fifty Years III* (New York 2001) 197-218, 203-204. De NAVO had haar nieuwe defensieve concept vastgelegd in MC 400/1.

Niet lang nadat dit nieuwe concept was ontwikkeld, verloor het alweer aan relevantie; door de ontbinding van de Sovjet-Unie verdween de reeds afgenomen dreiging van een grootschalig militair conflict in centraal Europa steeds verder achter de horizon. Met een nieuwe, maar eigenlijk meteen achterhaalde strategie was de NAVO niet in de positie om bij de lidstaten krachtige eisen, zoals de *force goals*, af te dwingen. Bij de stevig bezuinigende partners was voor het vaststellen van het defensiebeleid de nationale agenda en niet de bondgenootschappelijke dominant. De NAVO evolueerde in de loop van de jaren negentig steeds meer van een collectief defensief bondgenootschap naar een organisatie die zich, meestal onder VN-mandaat, vooral ging richten op internationale crisisbeheersing. Daar bleek behoefte aan, temeer omdat door het wegvallen van de strikte oost-westconstellatie tal van onderdrukte, bevroren conflicten ontdooiden en oplaiden. Binnen het bondgenootschap maakten de afzonderlijke lidstaten telkens een interne afweging of en in welke mate zij aan een bepaalde militaire operatie zouden bijdragen.⁵⁸⁸

Het duurde echter tot 1999 voordat de NAVO het strategische concept opnieuw zou aanpassen.⁵⁸⁹ In het eerste decennium na de Val van de Muur ontbeerde het bondgenootschap derhalve een praktisch strategisch raamwerk, waarbinnen de partners bruikbare doctrinaire, operationele en tactische richtsnoeren konden ontwikkelen. Omdat de NAVO op het strategisch-conceptuele vlak achter de feiten bleef aanlopen, kon het bondgenootschap minder invloed uitoefenen op de totstandkoming van het defensiebeleid in de afzonderlijke lidstaten. Nederland vormde hierop geen uitzondering.⁵⁹⁰

Analoog aan de periode van de Koude Oorlog ontwikkelde Nederland zelf ook na 1990 geen eigen militaire strategie. Een zelfstandig ontwikkelde defensiedoctrine liet op zich wachten tot 2005, ruim anderhalf decennium na de Val van de Berlijnse Muur.⁵⁹¹ De hoofdvraag in dit hoofdstuk waarom in de jaren negentig wél belangrijke investeringen in de helikoptervloot plaatsvonden die de weg plaveiden voor de transformatie tot een hoofdwapensysteem met een bredere taakopvatting, laat zich slechts ten dele beantwoorden aan de hand van strategische, doctrinaire en tactische factoren. In de tijdens de Koude Oorlog geformuleerde behoeftstellingen voor nieuwe helikopters werden militair-strategische, doctrinaire en tactische argumenten weliswaar opgevoerd, maar zij gaven toen, ondanks de toegenomen urgentie, niet de doorslag. Pas jaren nadat in Nederland de besluitvorming over de aanschaf van een nieuwe helikoptervloot was afgerond, zou het hefschroefvliegtuig

⁵⁸⁸ P.W.C.M. Cobelens en K.A. Gijsbers, 'Gezamenlijk en gecombineerd optreden van de krijgsmacht' in: Muller e.a. red., *Krijgsmacht*, 669.

⁵⁸⁹ Tijdens de Koude Oorlog waren de strategische concepten van de NAVO geclassificeerd. Vanaf 1991 was dit niet langer het geval. In juli 1997 besloten de regeringsleiders van de NAVO-partners het strategisch concept uit 1991 in heroverweging te nemen, om het uiteindelijk in 1999 te herzien. Het *Strategic Concept* van 1999 stelde dat de wereldgemeenschap sinds het einde van de Koude Oorlog was geconfronteerd met "complex new risks to Euro-Atlantic peace and security, including oppression, ethnic conflict, economic distress, the collapse of political order, and the proliferation of weapons of mass destruction". Zie: https://www.nato.int/cps/en/natohq/declassified_139339.htm?selectedLocale=en.

⁵⁹⁰ Volgens De Wijk en Osinga ('Innovation on a Shrinking Playing Field', 113) poogde de NAVO in de eerste helft van de jaren 90 het transformatieproces in Nederland te vertragen, waardoor "senior military and civilian officers travelled up and down to Brussels to explain The Hague's position".

⁵⁹¹ Marcel de Haas, 'Op weg naar een Nederlandse defensiedoctrine' in: Enthoven, Acda en Bon red., *Een saluut van 26 schoten*, 174-186; M. de Haas, 'De Nederlandse Defensie Doctrine. Schakel tussen defensiebeleid en militaire inzet', *Militaire Spectator* 174-11 (november 2005) 493-502.

geleidelijk meer aandacht krijgen in officiële doctrinaire publicaties van de krijgsmachtdelen (zie paragraaf 5.3.1).

Daarentegen wortelden de nieuwe inzichten over de inzet van helikopters voor een belangrijk deel in de doctrinaire opvattingen van de jaren tachtig en de opgedane ervaringen in de NAVO-oefenpraktijk in de tweede helft van de jaren tachtig (zie paragraaf 4.1). Daarnaast vroeg de snel postvattende overtuiging dat westerse krijgsmachten in staat moesten zijn ver buiten het NAVO-verdragsgebied op te treden om zo internationale stabiliteit te bevorderen, om meer mobiliteit en flexibiliteit. En dat waren juist twee kwaliteiten die behoorden tot de wezenskenmerken van de helikopter.

5.2 Prioriteiten en speerpunten. Een vernieuwde helikoptervloot

Zoals bij eerdere gelegenheden was gebeurd, waren het politiekambtelijke actoren op het Ministerie van Defensie die begin jaren negentig belangrijke helikopter dossiers in beweging brachten. De politieke besluitvaardigheid leidde ditmaal tot ontwikkelingen met ontegenzeggelijk positieve gevolgen voor het helikopter domein. Met de oprichting van een luchtmobiele brigade en de verwerving van een nieuwe helikoptervloot, werden de krijgsmachtdelen gedwongen hun vertrouwde prioritering los te laten en tegelijkertijd nieuwe capaciteiten te ontwikkelen.

5.2.1 Volatiel vredesdividend. De departementale marsroute

Twee dagen voor de Val van de Berlijnse Muur stonden in Den Haag voor Paleis Huis ten Bosch de ministers van het aantredende kabinet-Lubbers III (1989-1994) op het bordes. In het nieuwe kabinet, gevormd door het CDA en de PvdA, bekleedde de sociaaldemocraat A.L. (Relus) ter Beek de post van minister van Defensie. Reeds vanaf de start van zijn ministerschap moest Ter Beek rekening houden met de wens van het kabinet en een Kamermeerderheid om op de defensie-uitgaven te bezuinigen: in het regeerakkoord was overeengekomen dat deze uitgaven niet meer zouden groeien en dat de defensiebegroting een “eenmalige korting” van 1 miljard gulden diende te verwerken. Daarbij zou het in de rest van de kabinetsperiode niet blijven.⁵⁹² De snel afnemende directe dreiging uit het Oosten fungeerde als katalysator om nog meer ernst te maken de kosten van de krijgsmacht te verminderen. De minister moest voortdurend anticiperen op de vermoede gevolgen van de zich snel wijzigende internationale situatie. De fase van desoriëntatie die de NAVO in de eerste jaren van zijn ministerschap doormaakte, ontging Ter Beek niet. In 1995 terugblikkend, karakteriseerde de oud-minister het bondgenootschap niet als “het toonbeeld van voortvarendheid”. Bij het aanpassen van de NAVO-strategie en het formuleren van de daarbij behorende capaciteiten en competenties ervoer Ter Beek “bitter weinig sturing” vanuit het NAVO-hoofdkwartier in Brussel.⁵⁹³

⁵⁹² De Wijk, ‘Defensiebeleid in relatie tot veiligheidsbeleid’, 154. Uiteindelijk verlaagde het kabinet in februari 1991 de defensiebegroting structureel met twee procent. In de planperiode kwam voor Defensie 5,5 miljard gulden minder beschikbaar.

⁵⁹³ Interview met A.L. ter Beek door J. Hoffenaar en B. Schoemaker, 8 mei 1995 (Band IV, Kant A, teller 556). In het interview gaf Ter Beek aan dat hijzelf “eerlijk gezegd nooit zo gevoelig” was voor kritiek van “dé NAVO”.

De passiviteit van NAVO-zijde creëerde bij de lidstaten meer politieke speelruimte om het eigen defensiebeleid vorm te geven. Ter Beek maakte van deze gelegenheid gebruik en zou voor de krijgsmacht een serie verreikende beleidsbeslissingen op zijn conto schrijven zonder zich al te veel te laten sturen door NAVO-richtlijnen.⁵⁹⁴ Noch de nieuwe bewindslieden, noch de ambtelijke en militaire beleidsmakers en -adviseurs op het Ministerie van Defensie hadden het einde van de Koude Oorlog voorzien.⁵⁹⁵ De beleidsmakers opereerden binnen de gebruikelijke denkkaders en hadden zeker aanvankelijk niet de intentie de uitgangspunten van het defensiebeleid ingrijpend te wijzigen. De krijgsmachtdelen hielden geen rekening met alternatieve toekomstscenario's. Als er binnen de defensietop al sprake was van enig anticiperen, dan was het op de verwachte daling van het defensiebudget: "De plannen die ze daarvoor achter de hand hield waren weinig vernieuwend en gebaseerd op het vertrouwde recept van kaasschaven en uitstel van nieuwe investeringen."⁵⁹⁶ Zoals hierna zal worden aangetoond bleek dat de politieke en ambtelijke leiding van het departement van Defensie de knop sneller wist om te draaien dan de leiding van de afzonderlijke krijgsmachtdelen. Terwijl de krijgsmachtdeelleidingen langer vasthielden aan de denkkaders van de Koude Oorlog en zich wilden blijven concentreren op de vertrouwde, klassieke verdedigingstaken van de NAVO, onderkende de politiekambtelijke top sneller dat er tevens nieuwe wegen moesten worden ingeslagen en dat daaraan consequenties waren verbonden.

Ter Beek had bij zijn aantreden geen concrete visie over de toekomst van de krijgsmacht, maar dit weerhield hem niet meteen op zijn eerste werkdag de komst van een nieuwe defensienota aan te kondigen. Het voortouw bij de totstandkoming van deze nota werd, met instemming van de minister, genomen door de Directie Algemene Beleidszaken (DAB) van het Ministerie van Defensie. Door het initiatief te geven aan deze rechtstreeks onder de minister ressorterende en door burgerambtenaren gedomineerde directie, werden de afzonderlijke krijgsmachtdelen de facto buiten de besluitvorming over de toekomst van de krijgsmacht gehouden. Ter Beek stelde twee coördinatoren aan: de plaatsvervangend directeur van de DAB, J.H.M. (Jacques) de Winter en brigadegeneraal der Mariniers H.G.B. (Henk) van den Breemen, die was geplaatst bij de Defensiestaf. Het hoogste besluitvormende orgaan binnen Defensie, het Politiek Beraad, ging, aangevuld met beide coördinatoren, fungeren als Stuurgroep die toezag op de vervaardiging van de defensienota.⁵⁹⁷ De voltallige Stuurgroep telde naast de minister en staatssecretaris van Defensie, drie burgerambtenaren en twee op het ministerie als adviseurs werkzame militairen.

Amper twee maanden na de Val van de Muur kregen de eerste contouren van een nieuwe visie op de krijgsmacht binnen de Stuurgroep vorm. Beide coördinatoren constateerden dat er sprake was van

Dat de minister voortdurend contact met Brussel had, gebruikte hij naar eigen zeggen vooral "voor binnenlandse politieke consumptie".

⁵⁹⁴ De Wijk en Osinga ('Innovation on a Shrinking Playing Field', 113) beschouwen de totstandkoming van het Nederlandse defensiebeleid in de jaren negentig als "largely an internal affair (...) despite objections by NATO".

⁵⁹⁵ Historicus R.M. (Roy) de Ruiter stelt in zijn dissertatie *Breuklijn 1989. Continuïteit en verandering in het Nederlandse defensiebeleid 1989-1993* dat zowel op het ministerie als bij de afzonderlijke krijgsmachtdelen het einde van de Koude Oorlog als een "totale verrassing" kwam.

⁵⁹⁶ De Ruiter, *Breuklijn 1989*, 42, 54, 122-123. Citaat 122.

⁵⁹⁷ Idem, 131-132. Het Politiek Beraad van het Ministerie van Defensie werd gevormd door de volgende functionarissen: de minister (A.L. ter Beek) en staatssecretaris (B.J.M. baron van Voorst tot Voorst) van Defensie, de secretaris-generaal (M. Patijn), de chef Defensiestaf (generaal P.J. Graaff) en de directeur van de Directie Algemene Beleidszaken (D.J. Barth).

een minder acute, maar meer diffuse dreiging, die vroeg om een andere krijgsmacht; een krijgsmacht met kleinere, multifunctionele, mobiele eenheden, die in uiteenlopende, moeilijk te voorziene situaties snel konden worden ingezet, daarbij voorzien van een passende outillage.⁵⁹⁸ De Stuurgroep was van oordeel dat de herstructurering van de krijgsmacht direct in gang moest worden gezet, ongeacht het verdere verloop van internationale ontwikkelingen. Naast personele en materiële reducties bepleitte de Stuurgroep specifieke investeringen die de mobiliteit, flexibiliteit, multifunctionaliteit en interoperabiliteit van de krijgsmacht ten goede moesten komen. De hoofdtaak van de krijgsmacht, de verdediging van het eigen en bondgenootschappelijke grondgebied, stond niet ter discussie, maar zij moest ook geschikt worden gemaakt voor deelname aan vredes- en crisisbeheersingsoperaties, zelfs buiten het NAVO-verdragsgebied. Daarmee zou de krijgsmacht een meer expeditionair, wereldwijd inzetbaar profiel krijgen. De visie van de Stuurgroep combineerde de klassieke met een nieuwe defensietaak en koppelde reducties van het bestaande arsenaal aan investeringen in nieuw materieel. Hoewel de Stuurgroep haar ideeën zelf concipieerde, liet ze zich bijstaan door militaire specialisten uit de afzonderlijke krijgsmachtdelen. De materieelinvesteringen zouden worden gericht op al langer gewenste middelen. Deze visie kon daarom niet worden getypeerd als een totaal nieuwe, zij paarde oude aan nieuwe elementen.

In de fluïde, onvoorspelbare veiligheidssituatie die zich na november 1989 voordeed was het ondoenlijk een scherp beeld te krijgen van toekomstige dreigingsscenario's. Duidelijk was wel dat de vigerende strategie en daarvan afgeleide doctrines waren achterhaald. Van belang is hier nogmaals te onderstrepen dat de Stuurgroep zich bij de formulering van het nieuwe defensiebeleid niet heeft laten leiden door bestaande internationale strategische of doctrinaire concepten. Bij het concipiëren van de defensienota maakte zij bewust geen gebruik van bondgenootschappelijke inbreng. De NAVO werd lange tijd niet geconsulteerd en pas in een laat stadium geïnformeerd over de beleidsvoornemens. De Stuurgroep behield het initiatief en liet zich in niets gelegen liggen aan mogelijke NAVO-desiderata.⁵⁹⁹ Deze *Alleingang* was overigens niet uniek; veel NAVO-partners gingen hun eigen weg en besloten zonder bondgenootschappelijk overleg tot inkrimping en herstructurering van hun krijgsmachten. Terwijl de Stuurgroep haar plannen uitwerkte, namen de defensiebewindslieden al een voorschot op de bezuinigingen; in een brief van 9 maart 1990 aan de Tweede Kamer kondigden zij reducties aan ter grootte van honderden miljoenen guldens, die zouden worden verdeeld over alle krijgsmachtdelen.⁶⁰⁰ Het innen van het vredesdividend en het formuleren van nieuwe accenten in het beleid werden zo nationale aangelegenheden, die weliswaar gelijktijdig, maar geenszins bondgenootschappelijk georkestreerd plaatsgrepen.⁶⁰¹

⁵⁹⁸ SIB, Archief Kabinet van de minister, inv.nr. 22, Directie Algemene Beleidszaken, 'Defensienota 1990', 8 januari 1990; op citaat De Ruiter, *Breuklijn 1989*, 137.

⁵⁹⁹ Directeur van de Directie Algemene Beleidszaken Dirk Barth, lid van de Stuurgroep, meende dat de NAVO-rol bij de totstandkoming van de vorige defensienota in 1984 negatief was geweest en stelde dat "de NAVO-consultatie veel te lang had geduurd en weinig had opgeleverd, behalve negatieve ongefundeerde kritiek". Zie: De Ruiter, *Breuklijn 1989*, 131. Ook Ter Beek zei dat over de defensienota "geen afzonderlijke consultaties met de NAVO" plaatsvonden. Zie: Interview met A.L. ter Beek door J. Hoffenaar en B. Schoenmaker, 13 november 1995 (Band V, Kant B, teller 119).

⁶⁰⁰ TK, 1989-1990, 23 300 X, nr. 48, Brief van de minister en staatssecretaris van Defensie, 9 maart 1990.

⁶⁰¹ De Ruiter, *Breuklijn 1989*, 183-184; H.J. van der Graaf, 'De Nederlandse krijgsmacht: visie of anachronisme?', *Carré* nr. 4 (1992) 23-25. Van der Graaf stelt dat internationale besluitvorming altijd achter de nationale ontwikkelingen aanhinkt. Grotere NAVO-landen wachten in hun planningsproces de NAVO-plannen niet af en vragen kleinere bondgenoten vooraf geen toestemming.

Bij het opstellen van de nieuwe defensienota kon geen gebruik worden gemaakt van een nationale militaire strategie, noch van exclusief Nederlandse doctrinaire concepten (zie paragraaf 5.3.1). Die bestonden simpelweg niet. Financiële overwegingen vormden met de wens tot herstructurering en specifieke investeringen de bepalende factoren. Hoewel de krijgsmacht er een tweede hoofdtak bij kreeg, werd besloten niet over te gaan tot een fundamentele heroverweging van haar opbouw en vereiste capaciteiten. Een vergaande taakspecialisatie met als uiterste consequentie het afstoten van één of meer bestaande taken was derhalve niet aan de orde. Door het debat over taakspecialisatie uit de weg te gaan, wilde de Stuurgroep zoveel mogelijk opties openhouden: met een complete krijgsmacht zou Nederland in principe met alle krijgsmachtdelen aan alle denkbare missies, ook in het hoogste geweldsspectrum, kunnen deelnemen en zich daarmee ten opzichte van de Verenigde Staten en de overige NAVO-partners als trouwe bondgenoot kunnen blijven profileren. Dit impliceerde dat de afzonderlijke krijgsmachtdelen niet rechtstreeks in hun voortbestaan werden bedreigd. De Stuurgroep koos ervoor de pijn min of meer evenwichtig over de krijgsmachtdelen te verdelen, wat naast krijgsmachtbrede personele reducties resulteerde in een materiële kaasschaafoperatie waarbij elk krijgsmachtdeel enkele plakken diende in te leveren. De marine moest fregatten, onderzeeboten en mijnenbestrijdingsvaartuigen afstoten, de landmacht leverde tanks, artillerie en gevechtsvoertuigen in, en de luchtmacht moest het stellen met minder jachtvliegtuigen en een gereduceerd aantal batterijen geleide wapens.⁶⁰²

Evenals de meeste andere NAVO-krijgsmachten kreeg de Nederlandse vanaf 1990 te maken met een reeks ombuigingen, taakstellingen, accentverschuivingen, reallocatie van middelen, herstructureringen, actualisering, herschikkingen en temporisering van investeringen. Dit eufemistische bezuinigingsjargon kwam in de praktijk stevast neer op minder financiële middelen. De verlaging van de defensie-uitgaven was een glasheldere ambitie die niet minder dan een kwarteeuw aanhield. Gedurende de periode 1990-2007 daalden de defensie-uitgaven in reële termen met 15%; uitgedrukt als percentage van het Bruto Nationaal Product slonken deze uitgaven in de periode 1990-2010 van 2,7 naar 1,5%, als percentage van de overheidsuitgaven daalden ze van 8,5 naar 5,1%. Deze trend van krimp zette zich na 2010 nog een aantal jaren door.⁶⁰³

Om recht te doen aan het streven naar een kleinere, minder kostbare, maar ook mobielere en flexibelere krijgsmacht besloot de Stuurgroep dat er naast het zuur van alle reducties ook ruimte moest komen voor zoet in de vorm van nieuwe wapensystemen. En ook daarbij werd geen enkel krijgsmachtdeel vergeten. De marine kreeg een amfibisch transportschip, de landmacht een drie bataljons omvattende luchtmobiele brigade en de luchtmacht twee tankvliegtuigen en meer luchttransportcapaciteit. Om de zelfstandige inzet van de op te richten luchtmobiele brigade mogelijk te maken zouden bovendien zowel bewapende als transporthelikopters worden verworven. De aan te schaffen nieuwe wapensystemen waren geen trouwvulligheden die de Stuurgroep als konijnen uit

⁶⁰² *Defensienota 1991 Herstructurering en verkleining. De Nederlandse krijgsmacht in een veranderende wereld*, HTK 1990-1991, 21 991, nrs. 2-3; R.M. de Ruiter, 'Defensienota 1991: het belang van een visie. De krijgsmacht neemt afscheid van de Koude Oorlog', *Militaire Spectator* 180-2 (februari 2011) 64-76.

⁶⁰³ Kees Homan, 'De Nederlandse krijgsmacht in transformatie', 154.

[clingendael.org/sites/default/files/pdfs/20111000_homan_krijgsmacht<transformatie.pdf](https://clingendael.org/sites/default/files/pdfs/20111000_homan_krijgsmacht%20transformatie.pdf) (geraadpleegd 3 november 2021). Een reconstructie van de jarenlange bezuinigingen op de krijgsmacht gepubliceerd in de *NRC* noemt de volgende percentages van het BBP: 1989 (2,6%), 1998 (1,6%), 2002 (1,4%), 2007 (1,4%), 2012 (1,2%), 2014 (1,2%), 2015 (1,1%). Zie: Tom-Jan Meeus, 'Hoe Defensie zo verzwakte dat "Poetin ervan smulde"', *NRC* 31 december 2022/1 januari 2023, 16-19.

haar hoge hoed te voorschijn toverde. Het ging hier telkens om de verwezenlijking van langgekoesterde wensen, van materiële behoeften die de krijgsmachtdelen al ver voor het einde van de Koude Oorlog kenbaar hadden gemaakt in hun investeringsplannen. De investeringen in nieuwe wapensystemen sloten wel naadloos aan op de samenhangende visie die de Stuurgroep voor de aangepaste taakstelling van de krijgsmacht had ontwikkeld.

Aanvechtbare investeringen?

Het meest controversiële onderdeel uit de *Defensienota 1991* vormde zonder meer de oprichting van een luchtmobiele brigade en de daaraan gekoppelde aanschaf van een nieuwe helikoptervloot, niet in de laatste plaats omdat hiermee omvangrijke investeringen waren gemoeid. Grote investeringen stonden op gespannen voet met het krimpemde defensiebudget en kwamen daarom onder het vergrootglas van de betrokken politici, ambtenaren, militairen en (vak)pers.⁶⁰⁴ Minister Ter Beek, niet op voorhand voorstander van het kostbare luchtmobiele concept, raakte snel overtuigd van het politieke en militaire belang om de brigade te realiseren. Na zijn ministerschap wees Ter Beek op de psychologische betekenis van de Luchtmobiele Brigade. Er zou niet slechts worden gereduceerd, maar ook worden geherstructureerd: “de heilige twee-eenheid”. Zo bracht de defensienota “niet alleen maar dingen in de min, maar ook iets in de plus”. Er moest “iets zichtbaars nieuw zijn”, het was “niet alleen afbraak”. Volgens Ter Beek droegen de investeringen voor de op te richten brigade binnen de krijgsmacht bij aan het verkrijgen van draagvlak voor het op stapel staande defensiebeleid.⁶⁰⁵

In militaire zin onderkende Ter Beek de flexibiliteit en multifunctionaliteit van de op te richten eenheid. De Luchtmobiele Brigade zou in talrijke militaire scenario's inzetbaar zijn: van de klassieke taak, verdediging van het NAVO-grondgebied, tot peace-enforcing-, peacekeeping- en crisisbeheersingsoperaties. Het in de defensienota gepresenteerde luchtmobiele concept bleek goed aan te sluiten op de nieuwe NAVO-strategie die eind 1991 officieel van kracht werd. Het luchtmobiele concept paste ook in een trend die bij grotere NAVO-partners al tijdens de Koude Oorlog was ingezet (zie paragraaf 4.1.2). Het door de *Supreme Allied Commander Europe* ontwikkelde *counter-concentration concept* hield rekening met de afnemende omvang van de NAVO-strijdkrachten. Het concept was geënt op een grotere mobiliteit, “to quickly deploy land forces to break through areas at the border with the former Warsaw Pact” en flexibiliteit, “to fight and win on a thinned battlefield”. Met minder troepen moesten zo grotere gebieden kunnen worden beheerst. Zonder dat er een heldere in NAVO-gelederen overeengekomen taakomschrijving aan ten grondslag lag, paste een snel inzetbare luchtmobiele brigade perfect in het bondgenootschappelijke concept.⁶⁰⁶

De op 7 maart 1991 gepresenteerde nieuwe defensienota verwees weliswaar naar de radicale politieke omwentelingen in Oost-Europa, maar borduurde eigenlijk voort op inzichten die al voor de

⁶⁰⁴ *Defensienota 1991*, 251-255.

⁶⁰⁵ Interview met A.L. ter Beek door J. Hoffenaar en B. Schoemaker, 13 november 1995 (Band V, Kant A, teller 508-612).

⁶⁰⁶ De Wijk en Osinga, ‘Innovating on a Shrinking Playing Field’, 119; Jan Hoffenaar, ‘Een politieke aangelegenheid, en daarmee nooit een uitgemaakte zaak. De ontwikkeling van de hoofdtaken en het ambitieniveau van de Nederlandse krijgsmacht na de Koude Oorlog’ (NIMH ongepubliceerde studie 2009) 28; J. Hoffenaar, ‘De Nederlandse krijgsmacht in historisch perspectief’ in: Muller e.a. red., *Krijgsmacht*, 53.

Val van de Muur waren ontwikkeld. Ofschoon er meer nadruk kwam op vredes- en crisisbeheersingsoperaties stond het vertrouwde takenpakket niet indringend ter discussie. De krijgsmacht ging dan ook niet fundamenteel op de schop; er werd vooral ingeleverd op kwantiteit, niet op kwaliteit. De nieuw aan te schaffen wapensystemen en op te richten onderdelen, die al snel tot speerpunten van het nieuwe beleid werden gebombardeerd, waren zeker niet uitsluitend de resultante van de gewijzigde internationale militaire verhoudingen. Zij vormden, zoals gezegd, eerder de vrucht van tijdens de Koude Oorlog ontwikkelde concepten, die wel zo werden gepresenteerd dat ze ook in de nieuwe veiligheidsconstellatie pasten. De meeste speerpunten betroffen zaken waarover al in de tweede helft van de jaren tachtig werd gesproken in het kader van het mobieler maken van de oorlogvoering. Ze konden, zo benadrukten betrokkenen niet zonder eigen belang, ook worden benut voor de nieuwe expeditionaire hoofdtaak.

Bij het concipiëren van de defensienota nam de Stuurgroep niet alleen het initiatief, zij behield bovendien de regie en had zowel redactioneel als inhoudelijk het laatste woord over de formulering van het nieuwe defensiebeleid. Dat nam niet weg dat er wel degelijk interactie was met de krijgsmachtdelen.

5.2.2 De kikkers in de kruiwagen. De positie van de krijgsmachtdelen

Bij gebrek aan een geactualiseerde NAVO-strategie greep Nederland begin jaren negentig de mogelijkheid geheel eigenstandig de richting van zijn defensiebeleid uit te stippelen. Evenals de politici en ministeriële ambtelijke top, werden de militairen totaal verrast door de gebeurtenissen in Oost-Europa. Bij de afzonderlijke krijgsmachtdelen lagen geen alternatieve revolutionaire deelplannen klaar, die de marine, land-, en luchtmacht op een nieuwe leest konden schoeien. Hiervoor is geschetst hoe elk krijgsmachtdeel tijdens de Koude Oorlog zijn eigen, grotendeels zelfstandige rol vervulde binnen het bondgenootschap. Zij opereerden in verschillende inzetgebieden en voerden een eigen takenpakket uit, daarbij gebruikmakend van onderscheiden commandostructuren en procedures.⁶⁰⁷ *Interservice* samenwerking tussen de krijgsmachtdelen was beperkt of ontbrak geheel; van een doorwrochte gemeenschappelijke visie op de toekomstige krijgsmacht was al helemaal geen sprake. Binnen de krijgsmachtdelen was er doorgaans primair aandacht voor de eigen agenda, de eigen personele, materiële, logistieke en financiële problematiek. De in de Koude Oorlogsperiode uitgekristalliseerde toestand had grote delen van de krijgsmacht gebracht tot een zelf gekozen, tamelijk in zichzelf gekeerde attitude, die zich laat typeren als geïstitutionaliseerd navelstaren.

Met de 1:2:1-budgetverdeling – marine en luchtmacht elk een kwart, landmacht de helft van het defensiebudget – was een werkbare modus gevonden om een zekere balans tussen de krijgsmachtdelen intact te houden en continue onderlinge strijd om een zo groot mogelijk deel van de beschikbare financiële middelen te voorkomen. Het was echter niet gezegd dat deze normering houdbaar zou blijven tijdens de inning van het vredesdividend. In de onoverzichtelijke internationale toestand was het niet uit te sluiten dat de positie van een van de krijgsmachtdelen fundamenteel ter

⁶⁰⁷ Cobelens en Gijsbers, 'Gezamenlijk en gecombineerd optreden van de krijgsmacht', 671-672. De auteurs stellen dat de Nederlandse krijgsmachtdelen vóór 1990 "nooit een operationele relatie" hadden afgezien van nationale taken als rampenbestrijding en kapingen.

discussie zou komen te staan. Dit maakte de vertegenwoordigers van de afzonderlijke krijgsmachtdelen meer dan voorheen tot concurrenten die, ieder voor zich, aasden op een zo groot mogelijk aandeel in de door de politiek beschikbaar gestelde financiële middelen. Wat goed was voor de één (aanschaf van een nieuw wapensysteem), kon immers slecht uitpakken voor de ander (uitstel van investeringen). De nieuwe diffusere context voedde binnen de krijgsmachtdelen niet alleen het wantrouwen jegens de politiekambtelijke top, maar ook jegens de 'concullega's' met een andere kleur uniform. Of, en in welke mate de afzonderlijke krijgsmachtdelen toekomstbestendig waren, moest nog maar worden aangetoond. De dreigende bezuinigingen bemoeilijkten voor de krijgsmachtdelen de vorming van een gesloten front en droegen bij aan een behoudende grondhouding.

De politiek-strategische aardverschuiving leidde binnen de krijgsmachtdelen tot interne discussies en beraadslagingen. De afzonderlijke krijgsmachtdelen smeedden in *splendid isolation* hun eigen plannen, die de relevantie en onmisbaarheid van het eigen krijgsmachtdeel moesten aantonen. De leiding van de marine en luchtmacht waren ervan overtuigd dat hun belangrijkste wapensystemen goed bruikbaar waren in de nieuwe constellatie. De marineleiding had altijd benadrukt dat de KM wereldwijd kon opereren om de Nederlandse belangen te beschermen en bij tijd en wijle gesteld dat de uitvoering van haar regionale NAVO-taken niet haar enige verantwoordelijkheid was. Vanuit dit denken verklaarde zij ook zonder al te grote aanpassingen, maar wel met enkele al veel langer gewenste materiële aanvullingen, te kunnen bijdragen aan de nieuwe hoofdtaak. De luchtmachtleiding beschouwde flexibiliteit, mobiliteit en snelheid als wezenskenmerken van het luchtwapen. Ter versterking hiervan onderstreepte de luchtmacht in haar plannen twee prioriteiten: de aanschaf van tanker-transportvliegtuigen voor de lange afstand en een moderniseringsprogramma voor haar F-16-vloot, de zogeheten *Mid-Life Update* (MLU). Spoedig werd duidelijk dat de gebeurtenissen in Oost-Europa vooral voor de Koninklijke Landmacht ingrijpende consequenties met zich meebrachten. Haar hoofdtaak en de daarop afgestemde organisatie en middelen concentreerden zich op de verdediging van het legerkorpsvak op de Noord-Duitse laagvlakte. De daarvoor bestemde zware gemechaniseerde divisies met hun pantservoertuigen, tanks en artillerie waren minder geschikt voor vredes- en crisisbeheersingsoperaties, die vaak een expeditionair (*out-of-area*) karakter hadden.

De internationale gebeurtenissen en zich aandienende bezuinigingen vormden voor de militaire top van de marine, land- en luchtmacht geen aanleiding om gezamenlijk op te trekken en een breed gedragen, integraal toekomstplan te formuleren. De krijgsmachtdelen namen eerder een afwachtende houding aan en staken behoedzaam richting elkaar en de Defensiestaf hun politieke voelhorens uit. De marine en luchtmacht, die zich beide ogenschijnlijk relatief gemakkelijk leken te kunnen aanpassen aan de gewijzigde internationale toestand, vertrouwden onverminderd op eigen kracht. Maar ook de landmacht, die rigoureuze aanpassingen te wachten stond, zocht geen toenadering om de uitdagingen met een gemeenschappelijke, krijgsmachtbrede aanpak aan te gaan. Als voorheen handelden de krijgsmachtdelen volgens het credo: ieder voor zich, en God voor ons allen.⁶⁰⁸

⁶⁰⁸ De Ruiter, *Breuklijn 1989*, 226-227, 232, 238.

Cadeaus uit de Koude Oorlog

Tijdens de Koude Oorlog vormden voor de afzonderlijke krijgsmachtdelen de NAVO-strategie evenals de bondgenootschappelijke doctrinaire concepten en gevechtstactieken de belangrijkste richtsnoeren voor de uitvoering van hun specifieke taakstellingen. Marine, land- en luchtmacht beschikten dan ook niet over een eigen militaire strategie. De Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Marine ontbeerden tot respectievelijk 1996 en 2005 een eigen krijgsmachtdeelgebonden doctrine. De Koninklijke Landmacht legde tijdens de Koude Oorlog al wel haar doctrinaire inzichten vast, maar ontwikkelde echter tot eind jaren negentig geen grondige visie op de inzet van helikopters (zie paragraaf 5.3.1). Binnen de krijgsmachtdelen bestonden geruime tijd vóór het einde van de Koude Oorlog wel veelomvattende verwervingsplannen op helikoptergebied (zie paragraaf 4.2). De militair-strategische en doctrinaire context waarin deze helikopterplannen waren ontwikkeld was volledig geënt op de bipolaire Oost-West-verhouding. Dat gold zowel voor de verwerving van een nieuwe maritieme gevechtsheli die de Lynx moest gaan vervangen, als voor de tijdens de Koude Oorlog geheel ontbrekende categorieën transport- en bewapende helikopters die de nieuwe Luchtmobiele Brigade vleugels moesten geven. De Koude Oorlogscontext waarin deze plannen tot wasdom kwamen, zorgde ervoor dat de Koninklijke Marine inzette op een optimaal toegeruste onderzeebootbestrijdingshelikopter, die een substantiële bijdrage zou kunnen leveren aan de kerntaak van de marine in de laatste decennia van de Koude Oorlog: *Anti-Submarine Warfare*. Binnen de Koninklijke Landmacht voltrok zich een soortgelijk proces: de grondstrijdkrachten, geconcentreerd in het Eerste Legerkorps, waren gebaat bij mobiele pantserbestrijdingscapaciteit in de vorm van moderne antitankhelikopters. De verwerving daarvan stond al decennialang op de onvervulde materiële verlanglijst van de landmachtleiding. De Koninklijke Luchtmacht, die deze wapensystemen moest gaan vliegen en onderhouden, onderschreef deze helikopterbehoefte. Door de realisatie van deze behoeften jaren na de Val van de Berlijnse Muur kunnen de nieuwe helikopters worden beschouwd als cadeaus uit de Koude Oorlog, die in de nieuwe context voor een breed takenpakket inzetbaar zouden zijn. Het ging hier dus om oude wijn in nieuwe zakken, wijn die bovendien lang houdbaar zou blijken te zijn en kon worden uitgeserveerd bij zowel de oude als nieuwe menukaart.

Koninklijke Landmacht: antitankhelikopters voor het Legerkorps

Al tijdens de Koude Oorlogsjaren was het gebruikelijk dat de krijgsmachtdelen afzonderlijk langetermijnplannen opstelden en deze aan de Defensiestaf voorlegden. Met de afzonderlijke plannen markeerden de krijgsmachtdelen hun positie. Op het departement werden de afzonderlijke plannen vervolgens in overleg op onderdelen geamendeerd en samengevoegd tot één beleidsdocument. Na het aantreden van het kabinet-Lubbers III stonden de besprekingen over de langetermijnplannen in het teken van de aangekondigde nieuwe defensienota. Twee weken na de Val van de Muur, op 23 november 1989, overlegden de departementale top en de landmachtleiding over de langetermijnplannen van de Koninklijke Landmacht. Het overleg tussen de Defensieraad en de Legerraad stond voor een belangrijk deel in het teken van het al lang slepende helikoptervraagstuk. In de gedachtewisseling met de nieuwe bewindslieden en de ambtelijke top sprak de bevelhebber der Landstrijdkrachten, luitenant-generaal der Genie M.J. (Rien) Wilmlink, de verwachting uit dat de taakstelling van de landmacht “geen fundamentele wijziging” zou ondergaan.

Wel voorzag hij een “verminderde nadruk op de voorwaartse verdediging” en “meer flexibiliteit van de inzetmiddelen”.⁶⁰⁹

Op de vraag van minister Ter Beek welke omvangrijke investeringsbeslissingen moesten worden genomen vóór de verschijning van de defensienota stelde Wilmink dat, naast een besluit over de modernisering van het tankbestand in de lente van 1991, niet later dan 1990 moest worden besloten tot verwerving van bewapende helikopters. Ter Beek plaatste vraagtekens bij de urgentie en vroeg waarom zo’n nadruk werd gelegd op bewapende heli’s en niet op andere grondgebonden panterbestrijdingsmiddelen, zoals tanks. In zijn antwoord voerde Wilmink een vijftal redenen aan om prioriteit te verlenen aan de bewapende helikopter: de grotere flexibiliteit, de kortere reactietijd, de grotere afstand waarop de vijand kon worden aangevallen, het relatief grote percentage ‘kills’ en een door het Verenigd Koninkrijk verrichte studie die uitwees dat de bewapende heli het meest effectieve antitanksysteem was.⁶¹⁰

Ter Beek vroeg waarom de korte reactietijd belangrijk was, omdat de waarschuwingstijd door de ontwikkelingen in het Oostblok waarschijnlijk zou oplopen. Wilmink gaf aan dat er een onderscheid bestond tussen enerzijds de politiek-strategische waarschuwingstijd en anderzijds de operationeel-tactische reactietijd, waarbij tijdens het gevecht bewapende helikopters nodig zouden zijn om bijvoorbeeld “een dreigende penetratie tijdig af te stoppen”. Staatssecretaris van Defensie B.J.M. (Berend-Jan) baron van Voorst tot Voorst (CDA) plaatste vraagtekens bij de kwetsbaarheid van de bewapende helikopter, temeer daar het gevecht “niet keurig op een lijn” zou plaatsvinden. Wilmink relativeerde deze vermeende kwetsbaarheid door te wijzen op een aantal tactische randvoorwaarden: tijdige verkenning van de *killing grounds* en selectie van de beste vuurposities, het plannen van zoveel mogelijk “kanalisatie” door grondgebonden eenheden en, “zeer belangrijk”, coördinatie tussen de betrokken eenheden. Volgens de bevelhebber der Landstrijdkrachten was de bewapende heli in elk denkbaar gevechtsterrein goed bruikbaar, indien maar gebruik werd gemaakt van de mogelijkheden die het terrein bood.⁶¹¹

In het concept-langetermijnplan van de landmacht was geen alternatieve beleidsoptie voor bewapende helikopters uitgewerkt. Dit markeerde het belang dat de landmachtleiding eind 1989 hechtte aan de verwerving hiervan. Waarom dit zo was komt hierna aan de orde. In het overleg kwam voorts de specifieke materieelkeuze aan de orde: een bewapende helikopter van Frans-Duitse dan wel van Amerikaanse makelij, waarover later meer. Wilmink drong aan op daadwerkelijke verwerving door Nederland. Het eventueel leasen van Duitse *Panzerabwehrhubschrauber* van het type Bölkow Bo-105 PAH1 beoordeelde de bevelhebber als een “arme-lui’s oplossing”; deze toestellen beschikten niet over nachtzichtapparatuur en waren derhalve beperkt operationeel inzetbaar.

De directeur Algemene Beleidszaken D.J. (Dirk) Barth achtte het “ongerijmd” dat de verwerving van transporthelikopters uit het langetermijnplan van de landmacht was verdwenen. Hij wees op het

⁶⁰⁹ SIB, (films) Archief Legerraad, inv.nr. 810, Legerraad, ‘Verslag Overleg Defensieraad – Legerraad op 23 november 1989 m.b.t. het Contouren Lange Termijn Plan 1991-2005’, 2. Zie voorts: NL-HaNA, Ministerie van Defensie, Legerraad 1945-1994, 2.13.182.

⁶¹⁰ SIB, (films) Archief Legerraad, inv.nr. 810, Legerraad, ‘Verslag Overleg Defensieraad – Legerraad op 23 november 1989 m.b.t. het Contouren Lange Termijn Plan 1991-2005’, 2-3.

⁶¹¹ Idem, 3.

belang van de transporthelikopter op een uitgedund gevechtsveld en legde een verband tussen de flexibiliteit van de bewapende helikopter door inzet van transporthelikopters. Wilmink vond de primaire keuze voor bewapende heli's een "kwestie van prioriteitsstelling". De transportheli was bestemd voor verplaatsing van lichtbewapende eenheden, eventueel met antitankwapens. Het betrof eenheden die veelal ongepantserd waren en daardoor kwetsbaar voor artillerie. "Het is een kwestie van afwegen van de ingeschatte bijdrage aan de gevechtskracht", zo motiveerde Wilmink zijn voorkeurskeuze voor de bewapende heli. Barth vond dat er geen gefundeerde afweging was gemaakt tussen de transport- en bewapende helikopter en was niet overtuigd van de juiste prioriteitstelling. De transportheli was naar zijn oordeel een goed planalternatief voor de bewapende helikopter.⁶¹²

Met zijn stellingname ten faveure van de bewapende helikopter bleef Wilmink trouw aan de positie die de landmacht reeds voor de Val van de Muur had betrokken. Zonder eigen bewapende helikopters en zonder heli-steun van bondgenoten zou het Nederlandse legerkorpsvak op de Noord-Duitse laagvlakte in de optiek van Wilmink "weleens de zwakste schakel" in de verdediging van het NAVO-territorium kunnen worden. Alle andere bondgenoten beschikten immers al geruime tijd over zulke helikopters. Door ondubbelzinnig in te zetten op pantserbestrijdingscapaciteit in de vorm van bewapende helikopters leek Wilmink vast te houden aan het Koude Oorlog-concept en voorbij te gaan aan de recente gebeurtenissen in Oost-Europa. Het militaire nut van bewapende heli's mat hij vooral af aan het Koude Oorlog-scenario waarin doorbrekende vijandelijke tankformaties met antitankhelikopters dienden te worden afgestopt.⁶¹³

De visie die Wilmink als hoogste landmachtautoriteit aan de nieuwe bewindslieden ontvouwde bleek vooral te zijn geënt op de oude NAVO-strategie van de voorwaartse verdediging en de daarvoor ontwikkelde doctrinaire kaders. Uit geen enkel woord van Wilmink over helikopterinzet op operationeel-tactisch niveau bleek dat hij rekening hield met fundamentele veranderingen in de militair-strategische verhoudingen, zij het dat hij wel begreep dat juist helikopters in het toekomstige uitgedunde Europese gevechtsterrein een belangrijke rol konden spelen. In hoeverre Wilminks visie was gebaseerd op een rotsvaste overtuiging dat het oude recept nog altijd op de actuele situatie van toepassing was, is niet precies vast te stellen. De stellige opvattingen die hij in het overleg te berde bracht zullen ook deels zijn ingegeven door zijn vrees voor overhaaste, ondoordachte beslissingen, die, mocht dat onverhoopt nodig zijn, niet meer zouden kunnen worden hersteld. Hoewel Wilmink de aanschaf van bewapende helikopters de hoogste prioriteit gaf, betekende dit niet dat hij geen rol zag weggelegd voor transporthelikopters. De geharnaste stellingname van de landmachtbevelhebber ademde weliswaar de geest van de Koude Oorlog, maar zal tegelijkertijd een politiek oogmerk hebben gehad: pas op voor het te snel weggooien van de oude schoenen.

Het standpunt dat Wilmink innam was in de hogere gelederen van de Koninklijke Landmacht geenszins uitzonderlijk. Wilminks opvolger, luitenant-generaal H.A. (Hans) Couzy, schreef in zijn memoires over deze jaren dat de militaire leiding maar moeilijk kon wennen aan de nieuwe situatie: "Het probleem werd eerder ontkend. Wie voorzichtig opperde dat de bakens moesten worden

⁶¹² Idem, 4-5.

⁶¹³ Idem, 7. Dat Wilmink met zijn visie binnen de landmacht niet alleen stond werd onderschreven door generaal b.d. A.K. (Arie) van der Vlis, tussen 1987 en 1994 achtereenvolgens plaatsvervangend bevelhebber der Landstrijdkrachten, commandant van het Eerste Legerkorps en chef Defensiestaf. Zie: interview met A.K. van der Vlis door M. Elands en B. Schoenmaker, 23 september 1997.

verzet, kon voor zijn carrière vrezende (...) In elke discussie bleek opnieuw, hoe vastgeroest de organisatie was en hoe star werd gedacht.”⁶¹⁴

In het overleg van 23 november 1989 kwam de mogelijke oprichting van een luchtmobiele brigade niet ter sprake. Dat was merkwaardig omdat er binnen de top van de landmacht al lang over werd nagedacht en bevelhebber der Landstrijdkrachten Wilmink zich nadien zou manifesteren als een fervente, zo niet de meest fervente, voorstander van de oprichting van een dergelijke brigade.⁶¹⁵ In de zomer van 1989 had Wilmink zelf al het initiatief genomen zich met enkele opperofficieren van de Koninklijke Landmacht te beraden op de toekomst van zijn krijgsmachtdeel. Het gezelschap, waarvan behalve Wilmink ook de generaals G.J. (Jan) Folmer, R.R. (Ruurd) Reitsma en A.K. (Arie) van der Vlis deel uitmaakten, filosofeerde over twee kwesties: een grotere bijdrage van de landmacht aan vredesoperaties en de oprichting van een luchtmobiele brigade.⁶¹⁶ De landmachtgeneraals bleken weinig geïnteresseerd in deelname aan vredesoperaties: de landmacht diende zich te blijven concentreren op de algemene verdedigingstaak en daarmee op de instandhouding van het Eerste Legerkorps. Over de oprichting van een luchtmobiele brigade waren de generaals enthousiast.⁶¹⁷ Niet alleen stond de verwerving van transport- en bewapende helikopters al jarenlang in de defensieplannen, ook waren inmiddels in NAVO-verband positieve ervaringen opgedaan met luchtmobiel optreden. De verwachte uitkomst van de internationale onderhandelingen over de reductie van conventionele strijdkrachten in Europa, de CSE-onderhandelingen, zou leiden tot een uitdunning van het gevechtsveld met gereduceerde aantallen artillerie, tanks en pantservoertuigen.⁶¹⁸ In dat scenario kwam een gemakkelijker te verplaatsen luchtmobiele brigade uitstekend van pas: de mobiliteit van het Eerste Legerkorps zou hierdoor toenemen én de landmacht ging daarbij naast de transportheli's ook nog eens beschikken over extra pantserbestrijding in de vorm van felbegeerde antitankhelikopters.

Terugblikkend op deze periode haalde generaal b.d. Van der Vlis zich in 1997 “zeer verhitte discussies” over de wenselijkheid van een luchtmobiele brigade voor de geest:

⁶¹⁴ H.A. Couzy, *Mijn jaren als bevelhebber* (Amsterdam/Antwerpen 1996) 12.

⁶¹⁵ In interviews met verschillende topfunctionarissen, onder wie Ter Beek en Van der Vlis, wordt Wilmink aangewezen als voornaamste pleitbezorger voor de Luchtmobiele Brigade. Ook Wilmink's opvolger als bevelhebber der Landstrijdkrachten Couzy noemt het in zijn memoires de “verdienste” van Wilmink “dat hij het voor elkaar wist te krijgen dat de luchtmobiele brigade een plaats kreeg in de Defensienota en daarom werd opgericht”. Citaat: Couzy, *Mijn jaren als bevelhebber*, 78. In een interview op 13 november 1995 (Band V, Kant B, teller 79) vertelde Ter Beek over de brigade: die “heb ik natuurlijk niet zelf verzonnen, want die kwam vanuit de landmacht (...) Wilmink was écht de man die het wilde”.

⁶¹⁶ Op de Haagse Landmachtstaf werd in het najaar van 1989 onder leiding van kolonel Jan Willem Brinkman “diepzinnig gestudeerd” op de taken en samenstelling van een luchtmobiele brigade. Brinkman, die in de jaren 1993-1995 de functie van commandant 11 Luchtmobiele Brigade zou bekleden, zette de plannen op papier. De KL stak haar licht op bij bondgenootschappelijke luchtmobiele eenheden in Duitsland, Frankrijk, het VK en de VS. Zie: Paul Hartman en Arthur ten Cate, *Garde zonder grenzen. 175 jaar Grenadiers en Jagers 1829-2004* (Den Haag 2004) 149-150.

⁶¹⁷ De Ruiter, *Breuklijn 1989*, 107-108.

⁶¹⁸ P.J.R. Baeten, ‘CFE: een jaar onderhandelen over conventionele-wapenvermindering’, *Militaire Spectator* 159-6 (juni 1990) 246-249. De onderhandelingen werden gekenmerkt door snelheid en een “positief karakter”. De lidstaten van de NAVO en het Warschaupact ondertekenden op 19 november 1990 in Parijs het Verdrag inzake de Conventionele Strijdkrachten in Europa (CSE). Aantallen helikopters waren in de CSE-plafonds niet opgenomen.

“Dat idee van die Luchtmobiele Brigade speelde dus al lang. Ik herinner mij dat we daar al eindeloos mee bezig waren (...) Toen waren we natuurlijk nog heel sterk gericht op het legerkorpsoptreden en voor mij was de Luchtmobiele Brigade in eerste instantie een eenheid die een rol kon gaan spelen in een meer mobiel optreden van het legerkorps (...) het is natuurlijk begonnen (...) met een hele sterke nadruk op de antitankcapaciteit (...) het was voor ons in eerste instantie een middel dat heel erg in dat “legerkorpsdenken” paste, maar we hebben ons in het achterhoofd altijd gerealiseerd dat er een veel bredere context mogelijk was. En dat is ook in de benamingen tot uitdrukking gekomen. De “antitankhelikopter”, daar sprak in het begin iedereen over. Daarna is het geworden de “bewapende helikopter” of de “gevechtshelikopter”, gewoon een andere focus op dat middel.”⁶¹⁹

Het antwoord op de vraag waarom landmachtbevelhebber Wilmink het concept van de Luchtmobiele Brigade omarmde is meerledig. In de eerste plaats beoordeelde hij de brigade als een versterking van het Eerste Legerkorps, die zeker op een flink uitgedund gevechtsveld van waarde zou kunnen zijn als een snel inzetbare mobiele gevechtseenheid, geschikt om in geval van een crisis een gebied veilig te stellen. In de tweede plaats zag hij de totstandkoming van de brigade als een instrument om eindelijk de bewapende helikopters te verwerven, daarmee de beschikking krijgend over flexibel inzetbare pantserbestrijdingscapaciteit. Ten slotte bood deze nieuwe loot aan de landmachtstam een uitdagend toekomstperspectief voor een organisatie die, veel meer dan voorheen, van haar in beton gegoten zekerheden dreigde te worden beroofd.⁶²⁰ Dat de Luchtmobiele Brigade, als expeditiecapaciteit, ook een rol zou kunnen spelen in vredes- en crisisbeheersingsoperaties lijkt in het afwegingsproces een ondergeschikte rol te hebben gespeeld. Folmer was zelfs van mening dat de brigade minder geschikt voor peacekeeping-operaties zou zijn, omdat deze alleen in “een initiële fase” kon worden ingezet en niet was geëquipeerd voor langdurige vredesoperaties.⁶²¹

De komst van een luchtmobiele brigade werd binnen de landmacht lang niet door iedereen van harte toegejuicht. Directeur Materieel KL generaal-majoor Couzy betwijfelde tijdens een bezoek van de Legerraad aan het NAVO-hoofdkwartier in Brussel medio februari 1990 of kostbare bewapende helikopters wel pasten in de komende “jaren vol onzekerheid”. Couzy, die in september 1992 zou aantreden als bevelhebber der Landstrijdkrachten, stond binnen de landmachttop bepaald niet alleen in deze gereserveerde houding.⁶²²

Nadat de plannen over de oprichting van de brigade en de verwerving van helikopters eenmaal in de *Defensienota 1991* waren vastgelegd, luwde het debat geenszins. In *Carré*, het ledenmagazine van de Nederlandse Officieren Vereniging, vroegen verschillende auteurs zich af of de keuze voor een luchtmobiel concept voor de krijgsmacht wel een juiste was. Luitenant-kolonel der infanterie F.J.D.C. (Freek) Egter van Wissekerke beëindigde zijn bijna achttien jaren omvattende docentschap aan de Hogere Krijgsschool in oktober 1991 met een afscheidscollege. Hij stelde dat hij het “hartgrondig” eens was met de kritische conclusie van vier cursisten over de luchtmobiele brigade, die luidde: “dit

⁶¹⁹ Interviews met A.K. van der Vlis door M. Elands en B. Schoenmaker, 3 juni, 5 augustus en 23 september 1997.

⁶²⁰ De Ruiter, *Breuklijn 1989*, 147.

⁶²¹ Idem, 149.

⁶²² SIB, (films) Archief Legerraad, inv.nr. 817, Legerraad, ‘Concept (informeel) verslag van het bezoek van de Legerraad aan de PV NAVO’, 1 maart 1990, 3. (Toegangsnummer NA 2.13.182).

paradepaard is eigenlijk al kreupel voordat het nog maar de stal uit is. Erger nog, het lijkt eigenlijk meer op een lamme eend, hij vliegt langzaam en op de grond komt hij helemaal niet vooruit.”⁶²³

Oud-docent militaire geschiedenis aan de KMA, luitenant-kolonel van de verbindingdienst b.d. J.W.M. (Jan) Schulten, die vijftien jaar strategie en militaire geschiedenis had gedoceerd, beoordeelde de oprichting van de luchtmobiele brigade als “het schoolvoorbeeld van een paniecreactie” van een organisatie die zich in haar bestaan bedreigd voelde. Met de brigade had de landmacht zich “aan achterhaalde opvattingen uit het verleden vastgeketend”. Volgens Schulten was de brigade niet “het toonbeeld van moderniteit”, maar in wezen een concept van veel oudere datum; “het is en blijft een normale infanteriebrigade (...) echter van haar zwaardere wapens ontdaan en daardoor beperkt inzetbaar, de rode baretten en speciale rugzakken waarmee de brigade is uitgerust, ten spijt.”⁶²⁴

Het tempo van politieke omwentelingen in Europa lag zo hoog en de draagwijdte ervan was zo verstrekkend dat de beleidsvoornemens uit de *Defensienota 1991* al snel bijstelling behoefden. Binnen twee jaar leidde dit tot een nieuwe beleidsnotitie, de *Prioriteitennota. Een andere wereld, een andere defensie*. In deze op 12 januari 1993 gepresenteerde nota werd definitief afscheid genomen van de Koude Oorlog. Een grootschalig conflict op NAVO-territoir werd nog onwaarschijnlijker en het accent op internationale vredes- en crisisbeheersingsoperaties navenant groter. Hoewel de krijgsmacht verder werd verkleind en de druk op het defensiebudget nog meer toenam, hield het Ministerie van Defensie koers waar het ging om de vorming van een luchtmobiele brigade en de verwerving van een nieuwe helikoptervloot.

In de kolommen van *Carré* bleek dat binnen het officierskorps van de Koninklijke Landmacht de meningen over de brigade nog altijd flink waren verdeeld. In de zomer van 1993 vroegen drie majoors der infanterie zich af of de capaciteiten van de luchtmobiele brigade niet werden overschat. Was de brigade “een paradepaardje of een stokpaardje?” De majoors gaven weliswaar hoog op van de gevechtswaarden van bewapende helikopters, maar constateerden in de toekomstige landmacht “een schrijnend gebrek aan gemechaniseerde eenheden”. Zij stelden onder andere voor de inmiddels opgerichte 11 Luchtmobiele Brigade om te vormen tot een parate gemechaniseerde brigade en een pantserinfanteriebataljon van deze brigade aan te wijzen voor luchtmobiele inzet. Dat bataljon moest dan via specialisatie voor een dergelijke inzet worden opgeleid (“dual purpose”). Indien het landmachtbudget nog verder onder druk kwam, dan pleitten zij voor het opgeven van de gevechtshelikopter. Het in luchtmobiel optreden gespecialiseerde pantserinfanteriebataljon moest bij gebrek aan eigen gevechtsheli's in dat geval een beroep doen “op de ervaring en de middelen van onze bondgenoten”.⁶²⁵

⁶²³ F.J.D.C. Egter van Wissekerke, ‘Terugkijken en vooruitzien’, *Carré* nr. 1 (1992) 11-18, aldaar 18. De cursisten, A.J.A. Beukering, S.M.M. van Hoof, R.H.C.M. Luijten en O.P. van Wiggen, verzorgden voordrachten op de Themadag “Luchtmobiele Brigade” op 2 oktober 1991.

⁶²⁴ J.W.M. Schulten, ‘De toekomst van de Nederlandse krijgsmacht’, *Carré* nr. 1 (1993) 13-16.

⁶²⁵ M.C. de Kruif, H.J. Mayers en O.P. van Wiggen, ‘De luchtmobiele brigade: met beide benen op de grond’, *Carré* nr. 9 (1993) 9-13. Twee van de auteurs klommen nadien op tot de generaalsrangen: Mart de Kruif bracht het tot commandant Landstrijdkrachten (2011-2016), Otto van Wiggen werd later commandant 11 Luchtmobiele Brigade (2010-2012). In hun visie stonden de landmachtmajoors niet alleen; in de *Carré*-rubriek ‘Vierkant beschouwd’ stelde de redactie in een artikel onder de kop ‘Nota zonder prioriteiten’ (*Carré* nr. 4 (1993) 4-8) dat zowel op operationele als op financiële gronden in plaats van een luchtmobiele brigade beter

Een felle reactie op het voorstel van de majoors liet niet lang op zicht wachten. De commandant van 11 Luchtmobiele Brigade, brigadegeneraal J.W. (Jan Willem) Brinkman, schuwde daarbij niet het voorstel te kwalificeren als “ondoordacht, eenzijdig en onbruikbaar”. In *Carré* bekritiseerde Brinkman de luchtmobiele nevenrol van een pantserinfanteriebataljon: “Gevechtstechniek, bewapening, uitrusting, organisatie, wijze van commandovoering etc. zijn geheel anders”; plaatste vraagtekens bij de brede inzetbaarheid van gemechaniseerde eenheden, en relativeerde de bruikbaarheid van de tank – “inmiddels technologisch gesproken qua mobiliteit en vuurkracht ‘uitontwikkeld’” – ten opzichte van de gevechtshelikopter: “overtreft de tank nu reeds op al diens sterke punten”. Brinkman hekelde het gemak waarmee de majoors de gevechtsheli’s onder budgettaire druk lieten vallen en bestempelde het lenen van schaarse helikopters van bondgenoten als een illusie: “In tijden van crisis c.q. conflict denkt elk land eerst aan zichzelf en stelt zeker niet zijn beste middelen spontaan ter beschikking van een bondgenoot.” De commandant van 11 Luchtmobiele Brigade was van oordeel dat de KL tot dusver kon worden gekarakteriseerd door een “volstrekt unieke, eenzijdige gerichtheid op het gemechaniseerde optreden”. Er moest een “grote ommezwaai” naar luchtmobiliteit worden gemaakt. De majoors leverden daar met hun artikel geen bijdrage aan. Brinkman kon er geen visie in onderkennen, “maar vooral oude vooroordelen en misverstanden”, die uitmondde in een voorstel dat neerkwam op een forse stap terug in de tijd. De scribenten moesten zich richten op oplossingen, “zonder de vooruitgang tegen te houden”. De brigadegeneraal eindigde zijn reactie met een oproep die klonk als een dienstbevel: “Majoors: benen van de grond en bijtrekken!”⁶²⁶

De resolute stellingname van brigadegeneraal Brinkman nam de twijfel over de juistheid van het ingeslagen luchtmobiele pad bij een deel van het officierskorps niet weg. Daarmee vertoonde de Nederlandse verdeeldheid een parallel met de situatie in de VS, waar *US Army Aviation* bij andere legeronderdelen op weerstand stuitte om de helikopter als volwaardig manoeuvrewapen geaccepteerd te krijgen (zie paragraaf 4.1.2). Vooral landmachtofficieren bleven, óók na de verschijning van de *Prioriteitennota*, nog jarenlang lucht geven aan hun zorgen over de “peperdure” luchtmobiele brigade en pleitten voor behoud van gemechaniseerde eenheden. Nu er geen dreiging meer uitging van de voormalige Sovjet-Unie, was het *Mobile Counter-Concentration Defense Concept* feitelijk achterhaald en verviel de “operationele onderbouwing” van de luchtmobiele brigade.⁶²⁷ In de *Prioriteitennota* was bovendien nog minder financiële ruimte dan in de *Defensienota 1991*. De criticasters van de brigade vreesden voor een “heel onevenwichtig samengestelde” landmacht, die het “serieuze risico” liep “onder deze kostbare brigade te bezwijken”.⁶²⁸

een gemechaniseerde brigade kon worden aangehouden. Tot eenzelfde conclusie kwam majoor der Cavalerie D.M. Brongers, ‘Luchtmobiele brigade: met beide benen op de grond?’, *Carré* nr. 12 (1993) 16.

⁶²⁶ J.W. Brinkman, ‘Reactie op “De luchtmobiele brigade: met beide benen op de grond?”’, *Carré* nr. 9 (1993) 14-15.

⁶²⁷ Het *Mobile Counter-Concentration Concept* kan worden beschouwd als een tijdelijk plan in de periode na de Val van de Muur toen het Sovjet-leger in de voormalige satellietlanden nog enkele jaren nodig had om zich te kunnen terugtrekken.

⁶²⁸ ‘Vierkant beschouwd. Nota zonder prioriteiten’, *Carré* nr. 4 (1993) 4-8, aldaar 7. Het artikel trok ook de betere geschiktheid van de Luchtmobiele Brigade voor crisisbeheersingsoperaties in twijfel en plaatste vraagtekens bij haar “strategische mobiliteit”, die was “nauwelijks beter dan een gemechaniseerde eenheid”. Nog in 2000 bepleitte J.W.M. Schulten in de *Militaire Spectator* omvorming van de Luchtmobiele Brigade tot “een gewone infanteriebrigade”, al besepte hij dat de “grote materiële investeringen in dit zogenaamde paradepaardje van de Koninklijke Landmacht” dat vermoedelijk onmogelijk maakten. Zie: J.W.M. Schulten,

De Luchtmobiele Brigade, ook na verschijning van de *Prioriteitennota* het meest controversiële element van het uitgestippelde defensiebeleid, stond symbool voor de tweeslachtige toestand waarin de Koninklijke Landmacht na 1989 kwam te verkeren. Terwijl de landmachtleiding de brigade vooral als versterking van het Eerste Legerkorps beschouwde, zagen anderen binnen de landmacht haar als een grote bedreiging voor het voortbestaan van legeronderdelen met de vertrouwde hoofdwapensystemen.⁶²⁹ De politiekambtelijke top op het Ministerie van Defensie zag de Luchtmobiele Brigade, inclusief transport- en gevechtshelikopters, steeds meer als de belangrijkste troefkaart van de herstructurende landmacht die wereldwijd kon worden ingezet voor crisisbeheersings- en vredesoperaties: onmiddellijk inzetbaar, want grotendeels paraat en gevormd uit louter beroepsmilitairen.⁶³⁰

Koninklijke Marine: wederom geen amfibische heli's

De marineleiding was ervan overtuigd dat de KM-organisatie en het beschikbare materieel zonder grote aanpassingen geschikt zouden zijn voor het aanstaande post-Koude Oorlog-tijdperk. De marine, van oudsher ingesteld op expeditionair optreden kon, zo was de overtuiging binnen het krijgsmachtdeel, probleemloos deelnemen aan crisisbeheersingsoperaties en vredesmissies. Dat onderzeebootbestrijding, de kerntaak van de marine tijdens de laatste decennia van de Koude Oorlog, snel aan relevantie verloor, vormde voor de Admiraliteitsraad geen aanleiding een fundamenteel andere koers te gaan varen. Het uiteenvallen van de Sovjet-Unie werd onderstreept door haar evident tanende militaire capaciteiten. De in de jaren tachtig, zeker in kwantitatief opzicht, imposante Sovjet-vloot verschrompelde na 1990 zienderogen. Roestende marineschepen lagen verwaarloosd in de havens en werden op grote schaal verschroot. Het onderzeebootwapen, lange tijd de trots van de Russische zeestrijdkrachten, bleef evenmin verschoond van een verregaande teloorgang.⁶³¹ Naast een radicale neergang in omvang markeerde een reeks calamiteiten met onderzeeboten de kwijnende maritieme status, met als dramatisch dieptepunt de ondergang van de nucleair aangedreven K-141 *Kursk* in de Barentszee op 14 augustus 2000.

De Koninklijke Marine anticipeerde nauwelijks op het veranderende maritieme dreigingsbeeld. Ook na de Val van de Muur bleef de Admiraliteitsraad onverminderd vasthouden aan het concept van de harmonische vloot: een zo compleet mogelijke, evenwichtige zeemacht met oppervlakteschepen, onderzeeboten, maritieme vliegtuigen en helikopters. Zowel Schoonoord als De Ruiters, beiden historicus én marineofficier, stellen dat de marineleiding voor de periode na de Koude Oorlog geen alternatief toekomstscenario had ontwikkeld: “een visie over de veranderde internationale

‘Militaire Doctrine. Minder nieuw dan het er uitziet’, *Militaire Spectator* 169-9 (september 2000) 464-468, aldaar 468.

⁶²⁹ Als uitvloeisel van de *Prioriteitennota* werd het Eerste Legerkorps op 18 juli 1995 ontbonden. Ervoor in de plaats kwam het, gezamenlijk met de Bondsrepubliek Duitsland opgezette, Eerste Duits-Nederlandse Legerkorps (1 (GE/NL) Corps).

⁶³⁰ Een belangrijk beleidsvoornemen in de *Prioriteitennota* was de opschorting van de opkomstplicht. Met de aanvaarding van de nota door de Tweede Kamer in mei 1993 was de weg vrijgemaakt voor een Nederlandse beroepskrijgsmacht zonder dienstplichtige militairen.

⁶³¹ ‘Russische vloot roest stilaan weg’, *de Volkskrant* 15 augustus 2000, www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/russische-vloot-roest-stilaan-weg~bb4cd00d/ (geraadpleegd 16 januari 2020).

veiligheidssituatie bleef achterwege”, aldus verwoordt Schoonoord.⁶³² Op het vlak van doctrinevorming kwam de marine eveneens pas jaren na de land- en luchtmacht in beweging en publiceerde niet eerder dan 2005 de eerste editie van haar *Leidraad Maritiem Optreden*, waarin op tamelijk bescheiden wijze aandacht werd besteed aan maritieme helikopters en helikopteroperaties.⁶³³

In de *Defensienota 1991* en de *Prioriteitennota* zag de marine in ieder geval één lang gekoesterde wens in vervulling gaan: de verwerving van een voor helikopteroperaties toegerust amfibisch transportschip (ATS).⁶³⁴ Deze wens was volledig geënt op het Koude Oorlog-scenario waarin de marine, en met name het Korps Mariniers, een rol vervulde in de bescherming van Noord-Noorwegen. Hiervoor is reeds ingegaan op het belang dat de NAVO in het laatste decennium van de Koude Oorlog hechtte aan amfibische operaties op de Noordflank (zie paragraaf 4.1.3). Het uitzicht op de verwerving van eigen amfibische transportcapaciteit maakte de Koninklijke Marine minder afhankelijk van de tot dan toe onontbeerlijke steun van de *Royal Navy*. Het ATS paste uitstekend in de gezamenlijke *UK/NL Landing Force*, die tot de indienststelling van het schip volledig van Britse *sea-lift*-schepen afhankelijk was. Als primaire taak van het ATS gold het ondersteunen van amfibische operaties, operaties op de grens van land en water.⁶³⁵

Hoewel op voorhand niet beoogd, bleek het amfibisch transportschip een gevarieerde bijdrage te kunnen leveren aan uiteenlopende humanitaire, crisisbeheersings- en vredesoperaties.⁶³⁶ Het schip sloot goed aan op het expeditionaire profiel dat de marine zich graag toedichtte en uitdroeg. In het kielzog van de *Royal Navy* verlegde de Koninklijke Marine het accent van *blue-* (Atlantische Oceaan) naar *brown water*-operaties (kustwateren) en naar zeeën buiten het NAVO-verdragsgebied. De in de Koude Oorlog karakteristieke taken op volle zee, zoals onderzeebootbestrijding, oppervlakte oorlogvoering en luchtverdediging verdwenen steeds meer naar de achtergrond, wat zich ook manifesteerde in een kwantitatieve inperking van het arsenaal waarover de marine kon beschikken. Bij de meeste *brown water*-operaties was een taak weggelegd voor het Korps Mariniers. Indien het korps zou hebben beschikt over eigen amfibische helikopter capaciteit dan zou dat fors hebben

⁶³² Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 302; De Ruiter, *Breuklijn 1989*, 107, 122, citaat 107. Beide historici troffen tijdens hun onderzoek in de defensiearchieven geen bronnen aan die verwezen naar enige post-Koude Oorlog-visie bij de marineleiding.

⁶³³ *Leidraad Maritiem Optreden. De Bijdrage van het Commando Zeestrijdkrachten aan de Nederlandse krijgsmacht* (Eerste Editie; Den Helder 2005) 81-85, 125-126, 142-147.

⁶³⁴ In 1981 stelde de marinestaf een stafdoelstelling voor een amfibisch transportschip op. Met het oog op de interoperabiliteit in de *UK/NL Landing Force* vond in 1986 afstemming met de Britse marine plaats. In een lijst van *commonality in design* werd onder meer als “essential” opgenomen een helikopterdek met “starting and refuelling-capacity and control of sea and air movements during landing phase”. Een heli-hangaar zelf werd op deze lijst niet als essentieel maar als “useful” gecategoriseerd. Zie: Dick Schoonoord, ‘De erfenis van vice-admiraal A.S. Pinke’ in: Enthoven, Acda en Bon red., *Een saluut van 26 schoten*, 234-247.

⁶³⁵ Het amfibisch transportschip, of *Landing Platform Dock* (LPD), Hr.Ms. *Rotterdam*, werd in 1998 in gebruik genomen. De marine kreeg in 2007 de beschikking over een tweede, wat groter LPD, Hr.Ms. *Johan de Witt*, die beschikte over een zwaarder helikopterdek dat ook Chinook-helikopters kon dragen. De LPD’s beschikken over landingsvaartuigen en een dek waarop twee helikopters tegelijk kunnen landen. Beide schepen kunnen maximaal zes heli’s vervoeren. De schepen kunnen zonder havengebruik personeel en goederen aan land brengen en daarnaast dienst doen als varend commandocentrum bij amfibische en maritieme operaties.

⁶³⁶ Vanaf 1999 namen de amfibische transportschepen deel aan verschillende van dergelijke operaties, zoals *Allied Harbour* voor de kust van Albanië (1999), de VN-operaties UNMEE voor de kust van Eritrea (2000) en UNMIL voor Liberia (2003) en twee antipiraterij-operaties *Atalanta* (EU) en *Ocean Shield* (NAVO) rond de Hoorn van Afrika en Somalië.

kunnen bijdragen aan de operationele slagkracht, niet alleen in de kuststreken, maar ook bij operaties verder landinwaarts. Dat mocht niet zo zijn.

In de jaren rond het einde van de Koude Oorlog zat er weinig schot in het voornaamste maritieme helikopter dossier, de *NATO Helicopter for the 1990's* (NH-90). Nederland, dat samen met Frankrijk, Duitsland en Italië het Europese NH-90-project bleef steunen, moest ervaren dat het afleggen van de gezamenlijke route van ontwerpen, ontwikkelen en produceren van een geschikte en betaalbare helikopter bepaald geen pad zonder doornen was.⁶³⁷ In talloze dossierstukken blijkt vertraging een van de repeterende sleutelwoorden. Allengs werd duidelijk dat de te verwerven helikopters pas geruime tijd na de eeuwwisseling zouden arriveren.⁶³⁸ Uiteindelijk tekende Nederland pas in 2000 een contract voor de aanschaf van twintig NH-90 *NATO Frigate Helicopters* (NFHs), waarover meer in het volgende hoofdstuk.⁶³⁹ Hier is van belang vast te stellen dat de marine in haar behoeftestelling voorlopig ondubbelzinnig vasthield aan de verwerving van een nieuwe, zwaardere helikopter voor haar fregatten met als primaire taak onderzeebootbestrijding. In een brief van 1 oktober 1990 aan de Tweede Kamer over het NH-90-project schreef staatssecretaris baron van Voorst tot Voorst weliswaar dat de nieuwe helikopter naast onderzeebootbestrijding ook voor andere aspecten van de maritieme oorlogvoering bruikbaar moest zijn, maar hiermee doelde hij op de rol van vroegtijdige waarschuwing en doelbepaling die de helikopter kon vervullen bij een vijandelijke aanval met vliegtuigen of geleide wapens. Verder noemde hij de inzet voor zee reddingstaken.⁶⁴⁰ Over een mogelijke amfibische heli-inzet voor het Korps Mariniers repte de staatssecretaris met geen woord.

Bijzonder is dat er ook gedurende de rest van de jaren negentig in het zich voortslepende NH-90-dossier geen verband werd gelegd met het toegenomen belang van amfibische inzet bij *brown water*-operaties. De in het oog springende verknochtheid van de marineleiding aan de onderzeebootbestrijdingstaak bleek dermate hardnekkig dat zij de geplande helikoptercapaciteit zoveel mogelijk voor deze taak wenste te behouden, zelfs toen het aantal fregatten werd gereduceerd. Toen in april 1998 het gloednieuwe amfibisch transportschip Hr.Ms. *Rotterdam* in dienst werd gesteld, beschikte het over een helikopterdek met twee helikopterspots, een hangaar met capaciteit voor vier grote of zes middelgrote helikopters en faciliteiten voor het leiden van luchtverkeer.⁶⁴¹ Geschikte eigen amfibische helikopters waren echter nog nergens aan de einder te bekennen. Het aanschafproces van de helikopters bevond zich nog altijd niet in de eindfase, wat impliceerde dat het moment van introductie steeds verder naar de toekomst doorschoof. De eind november 1999 gepresenteerde *Defensienota 2000* kondigde de komst aan van een tweede, soortgelijk voor helikopteroperaties geëquipeerd amfibisch transportschip. Bij de ceremoniële

⁶³⁷ Zie paragraaf 4.2.3. De haalbaarheidsstudie en voor-definitiefase (*feasibility and pre-definition study*) werd in november 1986 afgesloten. In 1990 werd de studiefase van het NH-90-project beëindigd en in september 1992 tekenden de in het *Nato Helicopter Management Agency* (NAHEMA) verenigde opdrachtgevers een contract met het industriële consortium *Nato Helicopter Industries* (NHI) voor de ontwikkeling van de NH-90.

⁶³⁸ SIB, Archief Directoraat-Generaal 2/DGM-2, inv.nr. 365, Nota van directeur-generaal Materieel aan minister van Defensie en staatssecretaris van Defensie, 'Dossier NH-90 helikopter project', 19 mei 1998, 2.

⁶³⁹ Zie paragrafen 6.2.2. en 6.3.3.

⁶⁴⁰ SIB, Archief Koninklijke Marine/MARSTAF, inv.nr. 2972, Brief aan voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, 'Navo helikopterproject NH-90', 1 oktober 1990, 2.

⁶⁴¹ Een eis binnen de *UK/NL Landing Force* was dat er gelijktijdig vier infanteriecompagnieën konden debarkeren: twee *heliborne* en twee *seaborne*. Dat vereiste een helikopterdek dat groot genoeg was om gelijktijdig twee heli's te laten afvliegen. Voorts was het wenselijk dat er helikopters konden worden meegevoerd. Zie: Schoonoord, 'De erfenis van vice-admiraal A.S. Pinke', 241.

indienststelling van dit schip, Hr.Ms. *Johan de Witt*, eind november 2007 beschikte de Koninklijke Marine nog altijd niet over een nieuwe maritieme helikoptervloot.

In februari 1999, ruim na de tewaterlating van de *Rotterdam*, gaf de souschef Plannen bij de marinestaf, commandeur J. (Co) van der Aa, aan dat in relatie tot de wijziging in de vlootsamenstelling, namelijk minder fregatten, maar wel twee amfibische transportschepen, bij het totale aantal te verwerven NH-90-helikopters moest worden uitgegaan van eenzelfde basisconfiguratie. De souschef stelde dat voor maritieme helikopters de dekcapaciteit op de vloot de beperkende factor was, wat bij de voor 2007 voorziene vlootsamenstelling neerkwam op ruimte voor in totaal 28 middelzware helikopters als de NH-90. Maximaal twaalf stuks konden op de fregatten worden ondergebracht, vier op de bevoorradingsschepen en twaalf op de amfibische transportschepen. Hiermee erkende de marine impliciet dat de twintig aan te schaffen NH-90's in oorlogstijd niet meer allemaal tegelijkertijd voor onderzeebootbestrijding zouden kunnen worden aangewend. De marine hield bij inzet in vredetijd ook rekening met andere taken voor haar aan te schaffen helikopters: "Een verandering van rol van bijvoorbeeld oppervlakteoorlogvoering naar transport, moet te verwezenlijken zijn", aldus Van der Aa.⁶⁴²

In een nota aan de bevelhebber der Zeestrijdkrachten van 9 februari 1999 was het uiteindelijk de chef Defensiestaf, luitenant-admiraal L. (Luuk) Kroon, die de aanhoudende preoccupatie met onderzeebootbestrijding van de marine enigermate bijstelde. Bijna tien jaar na de Val van de Berlijnse Muur achtte Kroon het "nu verantwoord minder helikopters te verwerven die volledig zijn toegerust voor de onderzeebootbestrijdingstaak". De toegenomen behoefte aan strategische transportcapaciteit had zich inmiddels vertaald in de voorgenomen verwerving van een tweede amfibisch transportschip.⁶⁴³ Mede daardoor voorzag de hoogste militaire autoriteit "een grotere operationele behoefte om troepenverplaatsingen vanuit zee naar land met helikopters uit te voeren". Terwijl Kroon vasthield aan een totaal van twintig aan te schaffen NH-90-helikopters, moest nu worden ingezet op veertien heli's die werden uitgerust met een volledig missiepakket, geschikt voor onderzeeboot- en oppervlaktebestrijding en zes heli's die alleen over "provisions for" een dergelijk pakket beschikten. Dat laatste was overigens ook nodig om de projectkosten binnen de perken te houden.⁶⁴⁴

Twee maanden later gaf Kroon in een nota voor de directeur-generaal Materieel een onderbouwing van de operationele behoefte aan twintig NH-90's. De maritieme helikopter, stelde de chef Defensiestaf, was een "onmisbare eenheid" voor de drie taken van de krijgsmacht: "verdediging van het eigen en bondgenootschappelijk gebied (onderzeeboot- en oppervlaktebestrijding), bescherming van de internationale rechtsorde (crisisbeheersingsoperaties, embargo- en blokkadecontrole door boardings, inzet op boorplatformen) en (inter)nationale ondersteuning en hulpverlening (search en rescue (SAR), humanitaire steunverlening, evacuatie en luchttransport)". Kroon achtte de maritieme

⁶⁴² SIB, Archief Koninklijke Marine/MARSTAF, inv.nr. 2973, Brief souschef Plannen bij de Marinestaf aan souschef Nationale Plannen Defensiestaf, 'Configuratie en aantallen NH-90', 4 februari 1999.

⁶⁴³ Naast de behoefte aan transportcapaciteit onderstreepte het tweede ATS het toenemende belang van amfibische operaties. Het voortzettingsvermogen nam toe (aflossing, onderhoudscyclus) en er kon van Nederlandse zijde een substantiëlere materiële bijdrage worden geleverd aan de *UK/NL Amphibious Force*.

⁶⁴⁴ SIB, Archief Koninklijke Marine/MARSTAF, inv.nr. 2973, Nota chef Defensiestaf aan BDZ, 'Aantallen en configuratie NH-90', 9 februari 1999. NH-90's (NFH's) *zonder* missiepakket kwalificeerden zich niet als volwaardige transporthelikopter, daarvoor was juist de TTH-versie van de NH-90 speciaal ontwikkeld.

helikopter “vanaf ieder beschikbaar dek” flexibel inzetbaar bij verschillende operaties.⁶⁴⁵ Door de toegenomen behoefte aan strategische transportcapaciteit lag het primaat niet langer exclusief bij de onderzeebootbestrijdingsrol. Doordat de *Royal Navy* had aangegeven dat Nederland niet permanent kon blijven rekenen op Britse helikopterondersteuning voor de *Rotterdam* en er een tweede amfibisch transportschip op komst was, moesten de bakens noodgedwongen worden verzet. De Koninklijke Marine diende op termijn zelf in zulke ondersteuning te voorzien. Daarvoor waren eigen geschikte maritieme heli’s onontbeerlijk.

De aanmerkelijke vertragingen in het NH-90-project hadden tot gevolg dat de marine langer dan was voorzien met de Lynx-helikopter bleef opgescheept. De Duitse en Franse marine, die eveneens de Lynx-helikopter in hun gelederen hadden, kampten met hetzelfde probleem. Afgezien van de niet geringe operationele tekortkomingen op het vlak van missieduur, laadvermogen, sensoren en bewapening, naderde de Lynx-vloot het einde van haar technische levensduur. Hoewel het Directoraat-Generaal Materieel van het Ministerie van Defensie aangaf dat een langere instandhouding van de Lynx geen grote extra investeringen vergde, bleven de operationele zwakheden onverminderd voortbestaan.⁶⁴⁶ Voor de Lynx-vloot, die tussen november 1976 en april 1981 in gebruik was genomen, lag een behoorlijk lange periode van nadienen in het verschiet. Nadat de drie verschillende Lynx-types UH-14A, SH-14B en SH-14C vanaf 1993 allemaal waren gestandaardiseerd in één *multi-role*-versie, de SH-14D, moest de standaardhelikopter van de marine uiteindelijk doorvliegen tot 2012.⁶⁴⁷ Op 11 september van dat jaar, ruim twee jaar na de overdracht van de eerste NH-90, maakte de Lynx zijn laatste vlucht in dienst van de KM.⁶⁴⁸ Alle levensduurverlengende maatregelen ten spijt kampte de Lynx-vloot met een gestaag teruglopende beschikbaarheid. De gevarieerde internationale *brown water*-missies waarin de marine in de jaren na de Koude Oorlog participeerde, gingen gepaard met een toenemende vraag naar helikopterinzet. De Lynx kon die steeds minder leveren en de geschiktere NH-90 liet lang op zich wachten. In sommige gevallen leidde dit tot creatieve oplossingen, zoals het herhaaldelijk inzetten van een niet-maritieme Cougar-helikopter van de Koninklijke Luchtmacht als boordhelikopter tijdens antipiraterijmissies voor de kust van Somalië.⁶⁴⁹

⁶⁴⁵ SIB, Archief Koninklijke Marine/MARSTAF, inv.nr. 2973, Nota chef Defensiestaf aan DGM, ‘Operationele behoefte aantal NH-90 helikopters’, 13 april 1999. Ook in deze nota wordt heli-ondersteuning van amfibische operaties nog niet expliciet vermeld. Dat gebeurde voor het eerst in een nota van 12 mei 1999; zie hiervoor: SIB, Archief Koninklijke Marine/MARSTAF, inv.nr. 2973, Nota waarnemend directeur-generaal Materieel aan staatssecretaris, ‘Algemeen Overleg NH-90’, 12 mei 1999, Bijlage ‘Spreekpunten staatssecretaris voor het algemeen overleg over het helikopterproject NH-90 op 19 mei 1999’, 1.

⁶⁴⁶ SIB, Archief Directoraat-Generaal 2/DGM-2, inv.nr. 365, Nota van directeur-generaal Materieel aan minister van Defensie en staatssecretaris van Defensie, ‘Dossier NH-90 helikopter project’, 19 mei 1998, 3.

⁶⁴⁷ Zie paragraaf 4.2.3. Het eerder behandelde STAMOL-project kreeg in de jaren negentig een vervolg in het ROSL-project (Realisatie Overige Stafeisen Lynx).

⁶⁴⁸ Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 408. Deze jubileumpublicatie meldt dat de Lynx-heli’s tijdens hun bijna 36 jaar omvattende dienstverband gezamenlijk 161.812 vliegreuren hadden gemaakt.

⁶⁴⁹ www.parool.nl/nieuws/marine-pakt-bij-somalie-zeven-piraten~bf5ad97f, 11 oktober 2012, (geraadpleegd 31 januari 2020); www.trouw.nl/nieuws/militairen-niet-piraten-enteren-schip-somalie~b0e95a26, 19 januari 2014 (geraadpleegd 31 januari 2020); www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2017/11/08/piraterijbestrijders-richten-zich-meer-op-somalische-vasteland, 8 november 2017 (geraadpleegd 31 januari 2020); www.parool.nl/nieuws/cougar-ingezet-bij-reddingsactie~b8d6a110, 7 oktober 2013 (geraadpleegd 31 januari 2020).

Hoewel het dreigingsbeeld er steeds minder aanleiding toe gaf, bleef de Koninklijke Marine nog jaren lang aansturen op een zo groot mogelijk aantal nieuwe, compleet toegeruste onderzeebootbestrijdingshelikopters. Terwijl de samenstelling van de varende vloot daadwerkelijk meer werd toegesneden op *brown water*-operaties en de marine zich zo beter kon specialiseren in het optreden in kuststreken en het uitvoeren van amfibische operaties, gebeurde dat op maritiem helikoptergebied nog niet. Zoals de landmachttop ook na 1989 een tijd bleef aansturen op antitankhelikopters voor de pantserbestrijdingstaak van het Eerste Legerkorps, zo hield de marineleiding lange tijd de focus op de verwerving van ASW-heli's voor haar fregatten. Bij de slepende helikoptervraagstukken bleek het vasthouden aan verdedigingsconcepten uit de Koude Oorlog hardnekkiger dan bij andere kwesties. De wijze waarop de marine- en landmachtleiding de helikopterinvesteringen trachtten te kanaliseren, verraadde een reflex die primair was gericht op de versterking van de vertrouwde, bestaande hoofdwapensystemen. Dat ASW- en antitankhelikopters er steeds minder toe deden, vormde voor de Admiraliteitsraad noch voor de Legerraad aanleiding snel te wijzigen naar een koers die tegemoet kwam aan de toenemende behoefte aan amfibische en luchtmobiele helikoptertransportcapaciteit. Dat een dergelijke koers toch werd ingezet, was meer de verdienste van departementale druk vanuit de politiekambtelijke top, inclusief de chef Defensiestaf. De afzonderlijke krijgsmachtdelen namen geen initiatieven.

Koninklijke Luchtmacht: ambivalente betrokkenheid, gedeeld belang

Terwijl de opstelling van de leiding van de marine en landmacht in de respectievelijke helikoptervraagstukken zich lange tijd kenmerkte door het vasthouden aan onderzeebootbestrijdingscapaciteit en legerkorpsdenken, was de attitude van de luchtmacht ambivalenter. De Koninklijke Luchtmacht volgde de perikelen rond het NH-90-dossier met interesse, zij het op gepaste afstand. De marine beschouwde zichzelf als dé autoriteit op het gebied van *Maritime Airpower* en had met de MLD een organisatie die kon bogen op een rijke geschiedenis en een schat aan operationele ervaring. Luchtmachtbemoeyenis met het maritieme helikopterdomain vond de marineleiding onnodig en onwenselijk.

De relatie tussen de landmacht en de luchtmacht in het helikopterdomain was van andere aard. Eerder is ingegaan op de ontwikkeling van de GPLV met haar gemengde personele samenstelling en organisatorische inbedding. Deze samenstelling en organisatiestructuur overleefden de Koude Oorlog slechts korte tijd. Gedurende de Koude Oorlog had de hybride organisatiestructuur van de GPLV met een gedeelde verantwoordelijkheid tussen de land- en luchtmacht voor aanhoudende problemen gezorgd die hun invloed niet misten op het effectief functioneren, het werkklimaat en de inzetbaarheid van het onderdeel. Door het uitblijven van aanschafbesluiten hadden de departementale leiding en Leger- en Luchtmachtraad een reorganisatie van de GPLV niet als een urgente kwestie beoordeeld en was zij een onderwerp van langdurige studie en voortslepend overleg gebleven.

Een onderzoek dat de Algemene Rekenkamer in het voorjaar van 1992 uitbracht hekelde dit beleid. De Rekenkamer concludeerde dat het Ministerie van Defensie er al meer dan twintig jaar niet in was geslaagd noodzakelijke maatregelen te treffen, ondanks het feit dat de ernst van de problematiek bij

de bevelhebbers van de land- en luchtmacht én op het departement “genoegzaam bekend” was.⁶⁵⁰ In haar analyse bekritiseerde de Rekenkamer de complexe organisatorische structuur van de GPLV, die veel onduidelijkheid veroorzaakte en op elk terrein, “hoe klein soms ook”, verschillende procedures van beide krijgsmachtdelen met zich meebracht: “Veel problemen die om concrete oplossingen vroegen werden telkens op de lange baan geschoven.” De gedeelde verantwoordelijkheid, die in 1966 was vastgelegd in een Gemeenschappelijke Instructie, was volgens de Rekenkamer gepaard gegaan met negatieve repercussies die in de gehele GPLV doorwerkten. De bestaande toestand vormde een “bron van ergernis” voor betrokkenen, wat afbreuk deed aan de werksfeer en motivatie bij de GPLV. Pogingen om de dualistische organisatiestructuur te verbeteren waren keer op keer gestrand. Vanaf medio jaren zestig moest de Tweede Werkgroep Lichte Vliegtuigen voor afstemming zorgen tussen land- en luchtmacht. Deze interservice werkgroep kreeg vanaf 1975 een Stuurgroep Lichte Vliegtuigen boven zich onder roulerend voorzitterschap van een landmacht- en luchtmachtofficier. Bij herhaling onderkenden beide gremia dat de GPLV-structuur “op korte termijn” diende te worden herzien, maar het kwam er niet van, vooral door de problematiek van de kostentoerekening en door het voortdurend vooruitschuiven van de beslissingen over de invoering van bewapende helikopters. Het GPLV-personeel ervoer de continuering van de status-quo jarenlang als een gebrek aan betrokkenheid, belangstelling en waardering vanuit beide krijgsmachtdelen, wat, volgens het rapport van de Rekenkamer, leidde tot “gevoelens van onzekerheid en onvrede”.⁶⁵¹ Door de stiefmoederlijke positie die de Koninklijke Luchtmacht de GPLV tijdens de Koude Oorlog toebedeelde, was er binnen de GPLV een stroming die niet onwelwillend stond tegen een overgang naar de landmacht.⁶⁵² Een aantal GPLV’ers trok de ultieme consequentie en zocht zijn heil buiten de defensieorganisatie.

Door de discussie over de vorming van een luchtmobiele brigade belandde de positie van de GPLV hoog op de agenda van de beleidsmakers van het Ministerie van Defensie. Waaronder zou die het beste kunnen ressorteren? Toen eind jaren tachtig een besluit over de aanschaf van antitankhelikopters in de lucht hing (zie paragraaf 4.2.2), overwoog de Defensiestaf de GPLV volledig onder te brengen bij de Koninklijke Landmacht. Dit sloot aan op de landmachtvisie om met een geheel ‘groene’ GPLV een *army aviation* te creëren waarin bewapende en transporthelikopters met lichte infanterie een luchtmobiel manoeuvre-element zouden vormen.⁶⁵³

Tijdens de conceptie van de in november 1989 aangekondigde defensienota organiseerde de Afdeling Toekomstvisie van de Defensiestaf medio februari 1990 een colloquium voor de belangrijkste planners van de krijgsmachtdelen en de Defensiestaf over de toekomst van de

⁶⁵⁰ SIB, inv.nr. 5363, “Army Aviation”, december 1994 – april 1995, nota President van de Algemene Rekenkamer, nr. 463 R, ‘Groep Lichte Vliegtuigen’, 9 april 1992, 13, [NL-HaNA, Ministerie van Defensie, Koninklijke Landmacht, Chef Landmachtstaf en Directie Operatiën KL (1973) 1980-1996 (1997), Bloknr. D 4187].

⁶⁵¹ SIB, inv.nr. 5363, “Army Aviation”, december 1994 – april 1995, Algemene Rekenkamer, nr. 463 R, ‘Groep Lichte Vliegtuigen’, 9 april 1992, Afdeling I, Bureau Defensie, 4-7, [NL-HaNA, Ministerie van Defensie, Collectie Koninklijke Landmacht, Chef Landmachtstaf en Directie Operatiën KL (1973) 1980-1996 (1997), Bloknr. D 4187].

⁶⁵² Van Loo, *Crossing the Border*, 238.

⁶⁵³ De Ruiter, *Breuklijn 1989*, 92, 104. Op citaat SIB-MvD, Defensieplan 89-98; prioriteiten, 6 april 1988, Defensiestaf inv.nr. S88/023/-, Archief Defensiestaf nr. 20; Projectenoverzicht 1989, defensie-materieelkeuzeproces, 24 januari 1989, 25/LR809.025, Legerraad, inv.nr. 775; SIB-MvD, KL-plan 1989-1998, 17 september 1987, 293/LR807.239, Legerraad, inv.nr. 723.

krijgsmacht. Om “vrij te kunnen discussiëren” vond deze vierdaagse brainstormsessie plaats zonder aanwezigheid van de politieke en ambtelijke leiding in de luwte van landgoed De Zwaluwenberg.⁶⁵⁴ Souschef Plannen van de landmacht Folmer brak een stevige lans voor de oprichting van een luchtmobiele brigade, vooral om de flexibiliteit van het Eerste Legerkorps te vergroten. Terwijl de afgevaardigden van de krijgsmachtdelen zich beperkten tot pleidooien voor behoud van de eigen hoofdwapensystemen en organisatiestructuren, sprak souschef Plannen van de luchtmacht commodore W. (Bill) Breeschoten zijn steun uit voor het landmachtvoornemen transport- en bewapende helikopters te verwerven voor de luchtmobiele brigade.⁶⁵⁵ Tegelijkertijd bepleitte hij wel een volledige onderbrenging van de GPLV, inclusief de nieuwe heli-vloot, bij de luchtmacht. Tijdens de brainstormsessie was de luchtmachtsteun voor de oprichting van de luchtmobiele brigade de uitzondering op de regel. De dynamiek tussen de krijgsmachtdelen liet zich verder eerder typeren als ieder voor zich en terughoudend waar het ging om het doen van concrete toezeggingen of het formuleren van alternatieve beleidsopties. De krijgsmachtdelen wantrouwden elkaar en hielden hun kaarten – lees: de intern afgestemde kaasschaafopties – strak tegen de borst. Kennelijk waren Folmer en Breeschoten tot de conclusie gekomen dat zowel de land- als luchtmacht kon profiteren van de komst van een luchtmobiele brigade, in die zin bestond er een gedeeld belang. De samenwerking tussen beide krijgsmachtdelen in de steun voor het luchtmobiele concept bracht de oprichting van de brigade dichterbij.

De door Folmer en Breeschoten bepleite luchtmobiele samenwerking ontmoette overigens zowel binnen de land- als luchtmacht stevige kritiek. In landmachtgelederen heerste het angstbeeld dat de exclusieve operationele zeggenschap over de helikopters verloren ging, omdat de luchtmacht de heli's ook kon claimen voor zelfstandige luchtmachttaken of beschikbaar zou stellen aan het Korps Mariniers.⁶⁵⁶ Binnen de luchtmacht werd gevreesd dat de aanzienlijke kosten die waren gemoeid met de nieuwe heli's andere luchtmachtprioriteiten als de modernisering van de F-16-vloot en de verwerving van *fixed-wing* luchttransportcapaciteit in de wielen zouden rijden.

Deze interne weerstand verhinderde niet dat de oprichting van de Luchtmobiele Brigade, inclusief de verwerving van transport- en bewapende helikopters, een prominente plaats kreeg in de defensieplannen van Ter Beek. De Stuurgroep, bezig met het concipiëren van de op stapel staande defensienota, besloot een half jaar na de brainstormsessie dat het Eerste Legerkorps moest worden versterkt met een luchtmobiele brigade. Hoewel veel beslissingen, bijvoorbeeld over aantallen en type helikopters, nog moesten worden genomen, bepaalde de Stuurgroep dat de GPLV bij de Koninklijke Luchtmacht zou worden ondergebracht. Doorslaggevend bij de afweging om de GPLV-nieuwe stijl als Groep Helikopters KLu (GPHKLu) geheel bij de luchtmacht onder te brengen was de bij de KLu aanwezige expertise op het gebied van de introductie van nieuwe vliegtuigtypen alsmede op het gebied van opleiding en training van vliegend personeel en de kennis en ervaring met vliegoperaties. Voorts speelde de overweging mee dat de nieuwe heli-vloot mogelijk ook voor andere

⁶⁵⁴ De Ruiter, *Breuklijn 1989*, 148-153.

⁶⁵⁵ Het optreden van Breeschoten kan worden beschouwd als “een zeldzame uitzondering tussen de luchtmachtleiders van die tijd”. Zijn visie oversteeg deelbelangen en “behoudend denken”. Schriftelijke informatie generaal-majoor b.d. T.H.W. ten Haaf, 20 december 2022.

⁶⁵⁶ In de luchtmachtplannen voor een gevarieerde luchttransportvloot ter vervanging van de Fokker F-27-vloot stonden transporthelikopters (als categorie C) in de de behoeftestelling. Zie: TK 1991-1992, 21 800 X, nr. 56, 29 augustus 1991.

eenheden en krijgsmachtdelen kon worden ingezet.⁶⁵⁷ In een nota van 18 september 1990 aan de defensietop en de krijgsmachtdeelleidingen maakte chef Defensiestaf generaal der Genie P.J. (Peter) Graaff dit belangwekkende principiële besluit bekend. Het ging diametraal in tegen de bedoeling van de Legerraad, die een maand eerder in haar Concept Lange Termijn Plan KL juist een organieke indeling van de helikopters bij de luchtmobiele brigade, dus Koninklijke Landmacht, had bepleit.⁶⁵⁸ Deze vurige wens van bevelhebber der Landstrijdkrachten Wilmink vond geen gehoor bij diens wapenbroeder Graaff.⁶⁵⁹

Per 1 januari 1993 transformeerde de GPLV tot de GPHKLu en werd volledig opgenomen in de luchtmachtorganisatie, waarmee een belangrijke verandering in de organisatorische inbedding van het onderdeel eindelijk haar beslag kreeg. Met nieuw te verwerven transport- en gevechtshelikopters moest de GPHKLu de Luchtmobiele Brigade gaan ondersteunen. Terwijl de verantwoordelijkheid voor de nieuwe helikoptervloot evolueerde naar een exclusieve luchtmachtaangelegenheid, hadden land- en luchtmacht een gezamenlijk belang: het welslagen van het luchtmobiele concept. Zonder helikopters zou de Luchtmobiele Brigade als nieuw landmachtonderdeel letterlijk en figuurlijk vleugellam zijn en zonder Luchtmobiele Brigade zou de voornaamste reden vervallen aanzienlijke investeringen te plegen in nieuwe helikopters, die de luchtmacht moest gaan exploiteren. Over het besluit van de Stuurgroep was het laatste woord echter nog niet gesproken (zie paragraaf 5.3.2).⁶⁶⁰

Voor de luchtmachtleiding vormden het realiseren van het F-16 MLU-moderniseringsprogramma en de aanschaf van tanker-transportvliegtuigen belangrijke prioriteiten die zij op eigen kracht moest zien veilig te stellen. Bij de verwerving van nieuwe transport- en gevechtsheli's was gezamenlijk optrekken met de landmacht een belangrijke vereiste. Terwijl de komst van de Luchtmobiele Brigade binnen het officierskorps van de landmacht voor tweespalt zorgde, was dit binnen de luchtmachtgelederen geen controversiële zaak. De totstandkoming van deze brigade bezorgde de luchtmacht nieuwe wapensystemen en daarmee een gevarieerder arsenaal. Evenals de marine en landmacht moest de luchtmacht als uitvloeisel van de *Defensienota 1991* en de *Prioriteitennota* in kwantitatief opzicht veren laten. De slinkende F-16-vloot en het krimpend aantal batterijen geleide wapens beknotten de slagkracht en daarmee de relevantie van de luchtmacht. Tegen die achtergrond was de incorporatie van transport- en gevechtshelikopters in de luchtmachtorganisatie van niet te onderschatten betekenis. Zolang de nieuwe helikoptervloot geheel in de ('blauwe') luchtmachtorganisatie zou worden ondergebracht, werd de vorming van de ('groene') Luchtmobiele Brigade op geen enkele wijze door de Koninklijke Luchtmacht betwist. Dat de helikopterinzet bij oefeningen en internationale missies onder operationeel commando van een landmachtofficier kwam te staan, ervoer de luchtmacht evenmin als een groot probleem. Het kwam immers overeen

⁶⁵⁷ SIB, inv.nr. 5363, "Army Aviation", december 1994 – april 1995, notitie van hoofd Plannen Defensiestaf aan souschef Plannen, plaatsvervangend chef Defensiestaf en chef Defensiestaf, 'Army Aviation', 6 december 1994, [NL-HaNA, Ministerie van Defensie, Koninklijke Landmacht, Chef Landmachtstaf en Directie Operatiën KL (1973) 1980-1996 (1997) Bloknr. D 4187].

⁶⁵⁸ SIB AR, Pak 1C.4, 1990 inv.nr. 159, Concept Lange Termijn Plan KL (1991) 1992-2006, LR/90.243/Geh, 17 augustus 1990, Bijlage H Luchtmobiele Brigade, interservice aspecten, punten 36-37 en Bijlage I BPE Groep Lichte Vliegtuigen, blad 4-6; Nota Chef Defensiestaf, S90/241/2489, Concept Lange Termijn Plan KL (1991) 1992-2006, 18 september 1990.

⁶⁵⁹ Van Loo, *Crossing the Border*, 237. Zowel Wilmink als Graaff behoorden tot het wapen der Genie.

⁶⁶⁰ Amper anderhalf jaar na de vorming van de GPHKLu vond andermaal een naamswijziging plaats: vanaf 7 juli 1995 is er sprake van de Tactische Helikopter Groep KLu (THGKLu).

met de internationale praktijk, waarin helikopters onder operationeel bevel van legerofficieren grondoperaties ondersteunden, en ook met de nationale praktijk, waarbij GPLV-eenheden onder operationeel bevel van landmachteenheden werden geplaatst. Daarenboven was de luchtmacht er in de voorbije decennia mee vertrouwd geraakt, zowel in vredes- als in oorlogstijd, volledig onder NAVO-commando te opereren.

De Koninklijke Luchtmacht benaderde de helikopter dossiers ook nog vanuit een andere invalshoek. De verwerving van helikopters beschouwde zij als een gecompliceerde zoektocht, waarin aan de hand van een veelvoud van operationeel-technische criteria een gedegen afweging moest worden gemaakt. Het ontwikkelen van doctrinair gedachtengoed stond hierbij niet op het eerste plan, dat liet zij goeddeels over aan de landmacht, die de operationele inzet van de heli's zou bepalen zodra de Luchtmobiele Brigade in actie kwam. De luchtmacht diende zorg te dragen voor de invulling van de vliegtechnische, materiële, personele en logistieke randvoorwaarden. In de luchtmachtoptiek was de Luchtmobiele Brigade de belangrijkste operationele afnemer van helikopterinzet, maar de Koninklijke Luchtmacht beschouwde de brigade niet per definitie als enige klant. Ook helikopterinzet voor het Korps Mariniers, het Korps Commandotroepen, of zelfstandige humanitaire inzet hield de luchtmacht uitdrukkelijk als opties open.⁶⁶¹

5.2.3 Verwerving versus vertraging

Als speerpunten van de *Defensienota 1991* en de *Prioriteitennota* kregen de oprichting van 11 Luchtmobiele Brigade en de verwerving van transport- en bewapende helikopters politieke prioriteit. De defensietop bepaalde dat de aankoop van transporthelikopters voorrang kreeg op de verwerving van bewapende heli's.⁶⁶² Zij schatte in dat de aankoop van transportheli's sneller kon worden afgerond, waardoor ook de oefening van de luchtmobiele infanterie letterlijk van de grond kon komen. Tot de komst van deze heli's bleef het behelpen en maakten de eenheden bijvoorbeeld gebruik van mock-ups van helikopters, containers waarmee de infanteristen hun in- en uitstapdrills moesten beoefenen.⁶⁶³ De besluitvorming over bewapende helikopters ontwikkelde zich tot een politiek gevoelig dossier, waarbij niet op onvoorwaardelijke parlementaire goedkeuring kon worden gerekend. Het uiteindelijke verwervingsbesluit zou door het volgende kabinet worden genomen. De nieuwe politieke context van andere coalitiepartners, nieuwe bewindslieden, verschillende materiële voorkeuren en de gewijzigde internationale toestand maakten het nemen van dit besluit niet eenvoudiger. De bij publicatie al krap bemeten financiële houdbaarheid van de *Prioriteitennota* bleek spoedig achterhaald. Het nieuwe kabinet-Kok I (1994-1998), steunend op een coalitie van PvdA, VVD

⁶⁶¹ De bredere inzetbaarheid van helikopters dan alleen voor de LMB werd ook door de defensiebewindslieden bepleit. Zie: TK, vergaderjaar 1991-1992, 22 327, nr. 2, Oprichting luchtmobiele brigade, 20 november 1991, 13. Zo moesten de te verwerven transportheli's, ook buiten het NAVO-verdragsgebied, geschikt zijn voor verlening van humanitaire noodhulp, voor algemene transportsteun "binnen de krijgsmacht als geheel" en inzetbaar vanaf het amfibisch transportschip van de KM.

⁶⁶² De landmachtleiding had de voorkeur voor primaire aanschaf van bewapende helikopters. Zie paragraaf 5.2.2.

⁶⁶³ Bert Bommels, 'De indianendans van de rode baretten', *Elsevier* 27 mei 1995, 36-38. Naast de in- en uitstapdrills moesten luchtmobiele infanteristen ook helikoptergerelateerde vaardigheden opdoen met betrekking tot beladings- en noodprocedures. Zie: Hartman en Ten Cate, *Garde zonder Grenzen*, 202-203.

en D66, besloot vele honderden miljoenen gulden extra op de krijgsmacht te bezuinigen.⁶⁶⁴ Dat na de aanschaf van de transporthelikopters door het vorige kabinet onder deze omstandigheden desondanks een besluit tot de kostbare verwerving van dertig AH-64D Apache-gevechtshelikopters werd genomen, was op zijn minst opmerkelijk. Terwijl de land- en luchtmacht zich instelden op de spoedige komst van een compleet vernieuwde heli-vloot, zag de Koninklijke Marine de invoering van haar nieuwe maritieme gevechtshelikopter steeds verder achter de horizon verdwijnen. Ondanks de aanhoudende politieke druk op het defensiebudget, bleef de departementale leiding koersvast in haar streven naar een nieuwe helikoptervloot met grotere relevantie voor de taakuitvoering van elk van de afzonderlijke krijgsmachtdelen.

Kopen, kopen, kopen!

De voorspoedige vorming van 11 Luchtmobiele Brigade kreeg haar beslag tussen februari 1992 en september 1995. De circa 2300 militairen omvattende brigade telde drie infanteriebataljons en enkele gevechtsondersteunende compagnieën.⁶⁶⁵ Ze werd in vreedstijd opgehangen aan het in 1995 opgerichte Eerste Duits-Nederlandse Legerkorps, de opvolger van het exclusief Nederlandse Eerste Legerkorps. Om de brigade snel van vleugels te voorzien was in de *Defensienota 1991* aangekondigd dat Defensie vanaf 1995 veertig bewapende heli's zou verwerven en dat in afwachting van de instroom van deze nieuwe toestellen in eerste instantie een aantal bewapende heli's zou worden geleased.⁶⁶⁶

Zoals vermeld, kreeg de aanschaf van transporthelikopters voorrang; het moesten er voldoende zijn om in één keer het operationele deel van een infanteriebataljon te kunnen verplaatsen.⁶⁶⁷ Na een in oktober 1991 gestarte kandidatenvergelijking leek Defensie aanvankelijk af te koersen op de aanschaf van achttien zware Chinook-transportheli's. Voor alle alternatieve opties gold dat er veel grotere aantallen toestellen nodig waren. In oktober 1992 meldden de chef Defensiestaf en de directeur-generaal Materieel echter in een vertrouwelijke, mondelinge toelichting aan de Tweede Kamer dat zij op grond van operationele overwegingen een mix van lichte en zware

⁶⁶⁴ De Ruiters, *Breuklijn 1989*, 311. De 'actualisering' van de *Prioriteitennota* die in november 1994 werd bekend gemaakt, moest 2,5 miljard gulden aan extra bezuinigingen opleveren.

⁶⁶⁵ Tijdens de parlementaire behandeling van de *Defensienota 1991* werd het voornemen tot oprichting van een luchtmobiele brigade geaccepteerd, maar de besluitvorming over de samenstelling en kosten – zeker voor wat betreft de te verwerven helikopters – was nog niet afgerond. In februari 1992 ging de Tweede Kamer akkoord met de personele samenstelling van de brigade, zodat kon worden begonnen met personeelswerving.

⁶⁶⁶ TK, vergaderjaar 1990-1991, 21 991, nr. 3, *Defensienota-1991*, 115-116.

⁶⁶⁷ Naast de verwerving van helikopters voor 11 LMB liep er voor de KLu een afzonderlijk en meer bescheiden helikopterverwervingsdossier dat betrekking had op de vervanging van de Alouette III SAR-helikopters. De afhandeling van dit dossier, wat in oktober 1992 resulteerde in de aanschaf van drie Agusta-Bell AB-412SP SAR-heli's, was feitelijk het eerste van een serie succesvol afgeronde verwervingstrajecten. De betrokken KLu-functionarissen beschouwden de ervaring die ze met de verwerving van deze nieuwe SAR-heli opdeden als buitengewoon waardevol en leerzaam. In de woorden van oud-directeur Materieel KLu D. Starink werkte dit project als "een katalysator op de besluitvorming" en vormde het voor het Projectbureau Helikopters van de Directie Materieel KLu "de fiets waarop men leerde rijden". Zie: Wiek Noldus, 'Helikopterprojecten in de jaren tachtig en negentig', *Eervol* nr. E-7 (december 2022) 6-11; Van Loo, *Crossing the Border*, 226-229 en schriftelijke informatie luitenant-generaal b.d. D. Starink, 7 november 2022.

transporthelikopters prefereerden.⁶⁶⁸ Dat zorgde wel voor een financiële complicatie omdat een dergelijke mix de begrootte investeringsruimte van één miljard gulden flink zou overschrijden.⁶⁶⁹ Kort daarop vernam de Tweede Kamer per brief dat er een mogelijkheid bestond van Canada zeven tweedehands Chinooks over te nemen. Defensie verzocht Chinook-producenten Agusta en Boeing om prijsopgaven voor nieuwe toestellen; tegelijkertijd benaderde Defensie ook vier fabrikanten van lichte transportheli's voor prijsopgaven en levertijden.⁶⁷⁰

De begin 1993 gepubliceerde *Prioriteitennota* zorgde voor aanvullende bezuinigingen en strak aangehouden budgettaire kaders. Dat nam niet weg dat de vorming van de Luchtmobiele Brigade speerpunt van het defensiebeleid bleef en bij de bezuinigingen goeddeels werd ontzien; er kwam zelfs een concreet tijdpad voor de aanschaf van helikopters.⁶⁷¹ Tijdens de behandeling van de nota in de Tweede Kamer zochten de coalitiepartijen alternatieven om de investeringskosten voor de gewenste helikoptervloot te drukken. Parlementariërs M.B.M.J. (Thijs) van Vlijmen (CDA) en M. (Maarten) van Traa (PvdA) stelden per motie voor te onderzoeken of de aanschaf van multipurpose-helikopters die zowel transport- als gevechtstaken konden uitvoeren, uitkomst kon bieden.⁶⁷² Belangrijkste oogmerk van deze door de Kamer aangenomen motie was een besparing van honderden miljoenen gulden in de verwervingskosten, maar de aanschaf van één type alleskunner kon bovendien leiden tot een vereenvoudigd en goedkoper opleidings-, onderhouds- en instandhoudingstraject.⁶⁷³ Het ministerie liet daarop drie onderzoeksinstituten, TNO, NLR en NIVR, studie verrichten naar alternatieve samenstellingen van de luchtcomponent van de Luchtmobiele Brigade.

Dit onderzoek liet geen spaan heel van de optie om met multipurpose-heli's invulling te geven aan het beoogde luchtmobiele concept. Vooral de inzet van zulke helikopters in het hogere geweldsspectrum zou fnuikende operationele consequenties met zich meebrengen. Het ombouwen van een multipurpose-helikopter van de ene naar de andere configuratie vergde 2,5 tot 5,5 uur, een tijdspanne die onder gevechtsumstandigheden vaak zou ontbreken. Het nuttig laadvermogen van de transportversie zou afnemen, terwijl er meer personeel nodig was om de ombouw uit te voeren. Het gewicht van de sensor- en wapensystemen maakte een gelijktijdige inzet voor transport- en

⁶⁶⁸ Vanuit de KL werd eveneens aangedrongen op een mix van lichte en zware transportheli's. Dit was een uitdrukkelijke eis van bevelhebber der Landstrijdkrachten Couzy, die geen zware Chinooks in het voorterrein wenste. Het leverde hem de bijnaam 'Generaal Cougar' op. Schriftelijke informatie luitenant-generaal b.d. D. Starink, 4 november 2022 en Noldus, 'Helikopterprojecten in de jaren tachtig en negentig', 8-9.

⁶⁶⁹ De mix van transportheli's vergde een budgetverhoging van 1,0 naar 1,2 miljard. Dit betekende dat, binnen het totale budget voor helikopters van 3 miljard, het budget voor bewapende helikopters slonk van 1,7 naar 1,5 miljard.

⁶⁷⁰ SIB, Archief DMKLu, inv.nr. 1329, diverse brieven van onder andere directeur Materieel KLu, directeur-generaal Materieel, Staatssecretaris van Defensie, periode februari 1992-maart 1993. De tweedehands Canadese CH-47C's waren al begin 1992 in beeld, de zeven in 1975 in gebruik genomen toestellen hadden, op een na, meer dan 7000 vliegreuren, maar waren in "goede conditie (geen corrosie)".

⁶⁷¹ *Prioriteitennota* (Kamerstuk 22 975, nr. 2), 48. De gefaseerde instroming van dertig transporthelikopters en veertig bewapende helikopters was in de nota voorzien tussen 1994 en 2001.

⁶⁷² Volgens Starink was de motie ingegeven door de aanschaf in 1992 van drie Agusta-Bell 412's voor de SAR-vlucht van de KLu en "verkooppraatjes" van de fabrikant, alsmede door het feit de Canadese strijdkrachten de Bell 412 trachtten te gebruiken als multipurpose-helikopter. Schriftelijke informatie luitenant-generaal b.d. D. Starink, 4 november 2022.

⁶⁷³ De motie Van Vlijmen/Van Traa (Kamerstuk 22 975, nr. 20) werd op 25 mei 1993 aangenomen. Zie verder: Van Loo, *Crossing the Border*, 250-251.

bewapende taken onmogelijk. Door het ontbreken van een nachtzicht-, doelopsporings- en vuurgeleidingssysteem was een multipurpose-heli 's nachts extra kwetsbaar en beperkt in staat gevechtsoperaties uit te voeren. Het ontbreken van een draaibaar kanon in dergelijke helikopters beperkte de bestrijding van vijandelijke hefschroefvliegtuigen op korte afstand: de reactietijd en daarmee de onveiligheid van de bemanning namen hierdoor toe. Door het grotere silhouet en oppervlak van multipurpose-helikopters bestond er meer kans op vroegtijdige detectie. Daarnaast waren ze in vergelijking met gevechtshelikopters minder wendbaar en beschikten over minder bepantsering. Afgezien van hun grotere kwetsbaarheid hadden de multipurpose-helikopters een geringere actieradius en missieduur. Hierdoor kon aan grondgebonden eenheden in het inzetgebied en daar opererende transporthelikopters minder bescherming worden geboden.

Hoewel het waarschijnlijk technisch mogelijk was, moest de multipurpose-helikopter bovendien nog worden ontwikkeld; geen enkele westerse luchtmobiele eenheid had ze in gebruik. De ontwikkeling bracht hoge risico's met zich mee en zou "onaanvaardbaar duur" zijn, zeker als Nederland de enige behoeftesteller zou zijn. Bovendien zou het de geplande instroom van de nieuwe heli-vloot met jaren vertragen. Mogelijkheden voor internationale samenwerking met een multipurpose-helikopter waren niet voorhanden. Op bondgenootschappelijke helikopterondersteuning hoefde niet te worden gerekend, die zou er "slechts incidenteel" zijn, alleen wanneer de bondgenoot zelf geen behoefte had aan de inzet van de eigen helikopters. De afhankelijkheid van de eventuele bereidheid van derden betekende onzekerheid over de inzetbaarheid van de eigen Luchtmobiele Brigade en deed sterk afbreuk aan de vrijheid van handelen.⁶⁷⁴ De uitkomsten van het onderzoek van de drie onderzoeksinstituten kwamen overeen met de bevindingen van het *Aviation Centre* in Fort Rucker, het expertisecentrum van het Amerikaanse leger op het gebied van luchtmobiel optreden. De Amerikanen experimenteerden uitvoerig met de Black Hawk als multipurpose-helikopter en zagen van verdere ontwikkeling af.

De onderzoeksuitkomsten zonden de bewindslieden in juli 1993 naar de Tweede Kamer. Ze vormden niet minder dan een compleet demasqué van de multipurpose-helikopter, niet alleen door de talrijke operationele handicaps maar ook door de geringere financiële voordelen die een keuze voor zulke helikopters zou opleveren. Coalitiepartners CDA en PvdA lieten daarop de voorstellen voor een multipurpose-heli varen, zij het onder voorwaarde dat het geplande aantal van veertig gevechtshelikopters moest worden verminderd. Het belangrijkste obstakel om de gewenste mix van zware en lichte transporthelikopters te verwerven was in ieder geval van de baan. Nog voor de jaarwisseling slaagde Defensie er met parlementaire goedkeuring in verwervingscontracten te ondertekenen voor dertien zware en zeventien lichte transporthelikopters.

Als eerste gaf minister Ter Beek zijn fiat de zeven gebruikte Canadese Chinooks te verwerven. De zeventien jaar oude toestellen waren niet alleen wat goedkoper, ze kwamen na hun modernisering ook sneller beschikbaar dan nieuwe. Met de grondige opknapbeurt en ombouw naar de CH-47D-versie door Boeing was een bedrag van 353 miljoen gulden gemoeid. Daarbij inbegrepen waren reserveonderdelen, gereedschappen, testapparatuur, de conversie van bemanningen en scholing van

⁶⁷⁴ Brief van de minister en staatssecretaris van Defensie aan voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, Kamerstuk 22 327, Oprichting luchtmobiele brigade, nr. 13, 12 juli 1993; zie: https://repository.overheid.nl/frbr/sgd/19921993/0000013427/1/pdf/SGD_19921993_0002985.pdf. (geraadpleegd 6 oktober 2021).

onderhoudstechnici. Nadat de Tweede Kamer akkoord was gegaan met de modernisering van de zeven occasions, werd op 2 juli 1993 op Vliegbasis Eindhoven het contract met Boeing ondertekend. Onderdeel van dit contract was ook een optie tot aanschaf van zes nieuwe CH-47D's. Vlak voor het aflopen van deze optieregeling ging de Tweede Kamer andermaal akkoord en tekende de directeur Materieel van de luchtmacht eind december het contract met Boeing. De zes nieuwe Chinooks verwierf Nederland voor een totaal van 366 miljoen gulden.

De verwervingsvoorbereiding en invoering van de helikopters was in de Directie Materieel KLu sedert 1983 ondergebracht bij een projectbureau dat vanaf 1990 het Projectbureau Helikopters (PBH) was genaamd. Het aanvankelijk uit slechts 4 medewerkers bestaande PBH groeide uit tot een formatie van 35 personen die in verschillende teams de invoering van de verschillende helikoptertypen gingen begeleiden.⁶⁷⁵ De aflevering van de eerste gemoderniseerde Chinook stond gepland voor eind januari 1995. Vertraging in de ontwikkeling van hard- en software voor het *Avionics Control and Management System* (ACMS) en het *Health and Usage Monitoring System* (HUMS) stak tijdelijk een spaak tussen de wielen.⁶⁷⁶ In augustus nam de luchtmacht op het fabrieksterrein van Boeing in Philadelphia de eerste omgebouwde occasion in ontvangst. Tussen december 1995 en augustus 1996 arriveerden de zeven Canadese Chinooks op hun nieuwe thuisbasis Soesterberg, waar ze werden ondergebracht bij 298 Squadron. De zes nieuwe CH-47D's, die nagenoeg over exact dezelfde outillage beschikten als de tweedehands toestellen, rolden vanaf het voorjaar van 1998 druppelsgewijs van de assemblagelijin in Philadelphia. Na een Atlantische overtocht per schip landde de laatste nieuwe Chinook op 5 maart 1999 op de Soesterbergse thuishaven. Daarmee was de nieuwe transporthelikoptervloot geheel gecompleteerd, want de aflevering van de laatste lichte transportheli had reeds plaatsgevonden.⁶⁷⁷

Terwijl Defensie bij de bepaling van de keuze van een zware transporthelikopter vrij snel uitkwam op de beproefde CH-47 Chinook, was het keuzeprocés voor een geschikte lichte transportheli ingewikkelder. Op het internationale speelveld waren aanvankelijk vier verschillende helikoptertypes kandidaat. Na het afvallen van de Britse EH-101 van European Helicopter Industries en de transportversie van de NH-90 van het consortium van Duitse, Franse, Italiaanse en Nederlandse industriële partners, resteerden twee sterke, min of meer gelijkwaardige kanshebbers: de Sikorsky UH-60 Black Hawk en de Eurocopter AS 532-Mk 2 Cougar.⁶⁷⁸ Beide kandidaten voldeden zowel aan de technische als operationele eisen en de compensatieorders die de Amerikanen en Fransen aanboden ontlieden elkaar nauwelijks. Land- en luchtmacht hadden een voorkeur voor de Black

⁶⁷⁵ Het Project Bureau Helikopters stond vanaf medio jaren tachtig tot het voorjaar van 1995 onder leiding van luitenant-kolonel G. (Frits) Verschuur. Projectleider Verschuur speelde een belangrijke rol in de onderhandelingen en verwervingsvoorbereidingen van de SAR-, transport- en gevechtshelikopters. In 1995 werd het PBH omgevormd tot een breder georiënteerde Projectgroep Helikopters, die kwam te ressorteren onder de souschef Projecten van de Directie Materieel KLu, commodore Dirk Starink, een nieuw gecreëerde functie die Starink vanaf september 1994 bekleedde. Zie: Van Loo, *Crossing the Border*, 251-254.

⁶⁷⁶ Het ACMS, de zogenaamde *glass cockpit*, draaide om vier beeldschermen (twee per vlieger), die computergestuurd alle noodzakelijke informatie verstrekten. Het verving de conventionele cockpitinstrumenten met 'ouderwetse' meters. Het HUMS verschaftte inzicht in de conditie van de toestellen en was een parameter voor het onderhoudsprogramma van de helikopter. Hiermee weken de verworven toestellen af van de standaard *US Army* CH-47D. De Amerikaanse Chinooks hadden in tegenstelling tot de Nederlandse ook geen weerradar in de neus.

⁶⁷⁷ De Winter, *Bakermat Soesterberg*, 217-219.

⁶⁷⁸ De firma Eurocopter kwam voort uit een fusie in 1992 van het Franse Aérospatiale en het Duitse Messerschmitt-Bölkow-Blohm.

Hawk, een degelijk militair ontwerp met sterkere motoren.⁶⁷⁹ De onder operationele omstandigheden beproefde transportheli bood bovendien inzittenden een betere bescherming en kon ruim twintig procent meer gewicht torsen dan de andere gegadigden. De Cougar daarentegen beschikte over een laadoppervlak dat ruim een derde groter was, waardoor de Franse kandidaat meer militairen kon vervoeren.⁶⁸⁰

Om de order in de wacht te slepen haalden vooral de Fransen alles uit de kast. Naast een sterke industriële was er ook een krachtige politieke lobby; zo poogde op 14 juni 1993 premier E. (Édouard) Balladur zijn ambtgenoot Lubbers in een persoonlijk gesprek voor de Franse zaak te winnen. In september nodigde de Vaste Commissie voor Defensie van de Tweede Kamer beide fabrikanten uit om hun product aan te prijzen, een primeur in de parlementaire geschiedenis. Diezelfde maand kozen de bewindslieden van Defensie voor de Cougar.⁶⁸¹ Minister Ter Beek en met name staatssecretaris A.B.M. (Ton) Frinking (CDA), die begin juni baron Van Voorst tot Voorst was opgevolgd, wensten een Europees product omdat samenwerking op materieelgebied zou bijdragen aan de ontwikkeling van een Europese defensie-identiteit. Naast de vorming van Europese multinationale eenheden was daarbij ook de ontwikkeling en het gebruik van eigen Europees materieel van belang.⁶⁸² Eind oktober gingen de coalitiepartijen in de Tweede Kamer akkoord met de keuze van Defensie en kon een contract met Eurocopter voor de levering van zeventien Cougars worden ondertekend.

Bij de keuze voor de Franse helikopter wogen politieke en in mindere mate economisch-industriële beweegredenen zwaarder dan de strikt militair-operationele criteria.⁶⁸³ De krijgsmachtdelen, die de Cougar overigens als een aanvaardbaar alternatief beschouwden, kregen deze keer niet hun favoriete helikoptertype. De politieke visie van de staatssecretaris gaf ditmaal de doorslag. In het keuzeproses van de bewapende helikopter zou het debat over een Amerikaanse dan wel Europese kandidaat een reprise krijgen. Zoals hierna zal worden aangetoond, waren de visie en standvastigheid van de Defensiebewindslieden en departementale ambtelijke leiding opnieuw een factor van belang.

De AS 532-U2 Cougar, een verdere ontwikkeling van de Puma, Super Puma L-1 en Cougar Mk 1, was een nagelnieuw hefschroefvliegtuig, waarvoor Nederland de eerste bestelling plaatste. De betrokken luchtmachtfunctionarissen realiseerden zich dat de kans op kinderziektes reëel was. Van meet af aan was daarom bij de productie in het Zuid-Franse Marignane een liaisonteam aanwezig dat de contractuitvoering ondersteunde, nauwgezet toezicht hield op de productie en zorg droeg voor de afname. Eurocopter France duidde het productieprogramma voor Nederland aan met de naam

⁶⁷⁹ SIB, Archief DMKLu, inv.nr. 1330, Brief van DOPKLu aan DMKLu, 22 april 1993 en inv.nr. 1331, Brief DOPKLu aan DMKLu, 11 mei 1993. Directeur Operatiën KLu generaal-majoor W. (Bill) Breeschoten had een uitgesproken voorkeur voor de Black Hawk en drong bij de directeur Materieel KLu meermaals aan op een keuze in die richting.

⁶⁸⁰ SIB, Archief DMKLu, inv.nr. 1290, Brief Directeur Materieel KLu aan Staatssecretaris Defensie, 'Aanbieding DMP-document D Transporthelikopters', 25 mei 1993.

⁶⁸¹ Idem, Brief D-GM aan Staatssecretaris Defensie, 8 september 1993. De directeur-generaal Materieel Jan Fledderus adviseerde – ondanks “een lichte voorkeur” vanuit operationele optiek voor de Black Hawk – de Cougar aan te schaffen op basis van de volgende argumentatie: goedkoper, gunstiger afleverschema, kwalitatief betere compensatie, bijdrage aan Europese defensie-industriële basis.

⁶⁸² 'Frinking verkiest Franse helikopter om “Europese defensie-identiteit”', *Trouw* 7 oktober 1993. Zie: <https://www.trouw.nl/nieuws/frinking-verkiest-franse-helikopter-om-europese-defensie-identiteit~b2d60028/> (geraadpleegd 7 oktober 2021).

⁶⁸³ Helfferich, *100 jaar Luchtmacht*, 153-154; Noldus, 'Helikopterprojecten', 8-9.

Tournesol (zonnebloem), een verwijzing naar de wereldberoemde schilderijen van Vincent van Gogh, de kunstenaar die zowel Nederland als Frankrijk rekenen tot de absolute grootheden van de schilderkunst en die in beide landen zijn artistieke sporen naliet. Het liaisonsteam stond bekend als het Netherlands Tournesol Projectoffice en werd, na aanvankelijke Franse scepsis ten opzichte van de bemoeizuchtige externen, volledig geaccepteerd op de productielijn. Zelfs het meedenken om vastgestelde tekortkomingen bij de helikopters, maar ook in de productietekeningen en werkinstructies, te verhelpen wisten de Fransen na verloop van tijd te appreciëren.⁶⁸⁴ De overdracht van de eerste Cougar aan de luchtmacht vond begin april 1996 plaats. Het laatste toestel arriveerde eind 1997. Alle toestellen kregen onderdak bij 300 Squadron op Soesterberg.⁶⁸⁵

Van speerpunt naar sluitstuk

Met de Cougar-order ter waarde van 418 miljoen gulden was de verwerving van de gewenste mix lichte en zware transportheli's in kannen en kruiken. Van het totale taakstellende budget voor de luchtcomponent van de Luchtmobiele Brigade, groot 2,7 miljard gulden, was nu ruim 1,1 miljard gulden aan transporthelikopters gespendeerd.⁶⁸⁶ Het restant van 1,6 miljard gulden was bestemd voor de aanschaf van de bewapende helikopters.⁶⁸⁷ In paragraaf 4.2.2 kwam het verwervingstraject van de bewapende helikopter tot de Val van de Berlijnse Muur aan de orde. Van de drie geëvalueerde sporen bleek rond 1990 het Italiaanse (A-129 Mangusta) doodlopend, het Duitse (PAH2) risicovol en het Amerikaanse (AH-64 Apache) veelbelovend. De val van het kabinet-Lubbers II en het concipiëren van de *Defensienota 1991* zorgden ervoor dat een herstart van het spoorzoeken pas vanaf eind 1991 mogelijk was, maar het kabinet-Lubbers III gaf voorrang aan de transporthelikopter dossiers. Hoewel Defensie eveneens vooruitgang boekte in het verwervingstraject van de bewapende helikopter bleek het hier te gaan om een "moeilijker te kraken noot", die moest worden doorgeschoven naar het volgende kabinet en op het bord belandde van de nieuwe bewindslieden, minister J.J.C. (Joris) Voorhoeve (VVD) en staatssecretaris J.C. (Jan) Gmelich Meijling (VVD).⁶⁸⁸ Ondanks forse nieuwe bezuinigingsrondes handhaafde het kabinet-Kok I de verwerving van een nieuwe helikoptervloot voor de Luchtmobiele Brigade als speerpuntproject.

Dat een fors deel van het eerder verrichte huiswerk over moest, had te maken met de primaire focus op de transportheli's en recente ontwikkelingen bij verscheidene helikopterfabrikanten. Het ministerie benaderde in december 1991 vijf helikopterfabrikanten voor offerteaanvragen. Van de gevraagde partijen vielen Agusta (A-129), Boeing-Sikorsky (RAH-66A Comanche) en Bell (AH-1W

⁶⁸⁴ De intensieve betrokkenheid van het liaisonsteam ten spijt, werd de pioniersfase van de Cougar in Nederlandse dienst gekenmerkt door een flink aantal technische mankementen, zoals scheurtjes in de bevestigingspunten van de schuifdeuren, niet altijd goed afsluitende luchtinlaten en een constructiefout in het brandstofreservoir. Deze mankementen werden nadien verholpen.

⁶⁸⁵ De Winter, *Bakermat Soesterberg*, 220-223; Van Loo, *Crossing the Border*, 268-282. In 1996 arriveerden tien Cougars op Soesterberg, in 1997 nog eens zes. Eén toestel bleef tot medio 1998 in Marignane voor het ondergaan van een serie testen.

⁶⁸⁶ Souschef Projecten van de DMKLu commodore Starink meldt in de *Militaire Spectator* van mei 1996 dat het aandeel in het budget van de Chinook 825 miljoen en dat van de Cougar 460 miljoen gulden bedroeg, inclusief alle bijkomende uitrusting, BTW en invoerrechten bijeen 1,285 miljard gulden. Zie: D. Starink, 'De aanschaf van Apache bewapende helikopters', *Militaire Spectator* 165-5 (1996) 204-209.

⁶⁸⁷ Onder het vorige kabinet was 1,7 miljard gulden voor bewapende helikopters gereserveerd.

⁶⁸⁸ Starink, 'De aanschaf van Apache bewapende helikopters', 205.

Super Cobra) om uiteenlopende redenen buiten de prijzen. Ontwikkelingen rond de twee overgebleven kandidaten, de AH-64 Apache van McDonnell Douglas en de inmiddels tot Tigre omgedoopte PAH2 van het Frans-Duitse Eurocopter, zorgden voor een harde concurrentiestrijd, ongekende lobbyactiviteiten, verdeeldheid binnen het kabinet-Kok I en de nodige media-aandacht die het finale besluitvormingsproces extra onder druk zette.

Uit het stafadvies dat de luchtmacht in november 1994 voor de bewindslieden van Defensie had afgerond sprak een duidelijke voorkeur voor de Apache. Terwijl de luchtmacht de nog in ontwikkeling zijnde Tigre “met beperkingen geschikt” beoordeelde, kreeg de AH-64D de kwalificatie: “in ruime mate geschikt”. Niet alleen zou de Apache eerder beschikbaar zijn en was de interim-oplossing, het tijdelijk leasen van twaalf standaard-Apaches tegenover tien Bölkow PAH1's of Gazelles, verkieslijker. Ook zou de Amerikaanse heli beter voldoen aan de technische en operationele eisen. De Apache kon voor alle voorziene taken gelijktijdig bewapening meevoeren, was minder kwetsbaar voor vijandelijk vuur en kon bogen op een ruimere vluchtduur en de identificatie van doelen op grotere afstand.⁶⁸⁹ Een zeer zwaarwegend punt in de luchtmachtvisie waren de grotere technische risico's die kleefden aan een geheel nieuw helikoptertype als de Tigre met slechts enkele vliegende prototypes en de omstandigheid dat noch Frankrijk, noch Duitsland al productiecontracten hadden afgesloten. Op het Ministerie van Defensie adviseerde de directeur-generaal Materieel de bewindslieden in dezelfde lijn: de Apache leverde “meer operationele waarde voor het schaarse geld” en bezorgde de Luchtmobiele Brigade een snellere inzetbaarheid van bewapende helikopters. Binnen het budget dekte de aanschaf van 34 Tigres 85% van de operationele behoefte, terwijl 30 Apaches 91% van de operationele behoefte leverden.⁶⁹⁰ Voorhoeve en Gmelich Meijling namen het advies over.⁶⁹¹

De overige betrokken ministeries maakten echter een andere afweging: Economische Zaken toonde een duidelijke voorkeur voor het Franse compensatiepakket, Buitenlandse Zaken achtte het pas ingezette pro-Europese beleid van het nieuwe kabinet van groot belang en ook Sociale Zaken en Werkgelegenheid verwachtte meer heil van Franse zijde waar het arbeidsjaren en structurele werkgelegenheidseffecten op de lange termijn betrof.⁶⁹² Het daarop volgend interdepartementaal ambtelijk overleg zorgde niet voor consensus, eerder werden de tegenstellingen vergroot. Ook in de

⁶⁸⁹ Rond 1994 had de AH-64 in de operationele praktijk een sterke staat van dienst opgebouwd met inzetten in Panama (1989-1990), acties tegen Hezbollah in Zuid-Libanon (1992) en vooral gedurende de Golfoorlog (1991). Zie: James W. Bradin, *From hot air to Hellfire: The History of Army Attack Aviation* (Novato CA 1994) 1-23, 157-231.

⁶⁹⁰ Starink, ‘De aanschaf van Apache bewapende helikopters’, 208-209; SIB, Archief Directoraat-Generaal Materieel (DGM-2), inv.nr. 222, Stafadvies bewapende helikopter van mr. J. Fledderus aan het Politiek Beraad, 10 december 1994.

⁶⁹¹ De voorkeur van Gmelich Meijling voor de Apache moet zijn gesterkt door zijn bezoeken aan achtereenvolgens de VS, waar hij overtuigd raakte van de kwaliteiten van de Apache, en Frankrijk, waar een demonstratie van een prototype van de Tigre zeer onfortuinlijk verliep. Een eerste startpoging moest wegens een mankement worden afgebroken en bij de tweede poging kon de staatssecretaris, die meevloog als passagier, door slechte weersomstandigheden niet op de beoogde plaats van bestemming worden afgeleverd. Hij moest vervolgens, gehuld in vliegeroverall, over de weg in een Renault 25 naar zijn bestemming worden gereden. De Eurocopter-medewerkers herinnerden zich later “een buitengemeen ontstemde Meijling”. Zie: Martijn Delaere, ‘Treuriger voor Europa dan voor Eurocopter’, *Economisch jaaroverzicht. Management Team* 15 december 1995, 36-38.

⁶⁹² Bram den Ouden, ‘De aanschaf van de AH-64D Apache. Een wervelwind van belangen...’, *Militaire Spectator* 27 juni 2016, <https://www.militairespectator.nl/thema/geschiedenis/artikel/de-aanschaf-van-de-ah-64d-apache> (geraadpleegd 9 oktober 2021).

laatste ministerraad van 1994, op 16 december, kwam het kabinet niet tot een besluit. Ondertussen poogden niet alleen de in overdrive lobbyende fabrikanten hun helikopter bij verschillende ministeries en media te promoten, ook buitenlandse politici als bondskanselier H. (Helmuth) Kohl en de Franse ministers van Buitenlandse Zaken A.M. (Alain) Juppé en van Defensie F. (François) Léotard trachtten tijdens hun bezoeken aan Nederland, per brief of telefonisch het kabinet tot een Europese koers te bewegen.⁶⁹³ Het kerstreces bracht geen uitkomst, eind januari 1995 stelde de ministerraad de keuze opnieuw uit. Half februari ontbood premier W. (Wim) Kok (PvdA) de meest betrokken ministers voor een Torentjesoverleg over de kwestie. Kok stelde dat de kwaliteitsvraag primair was, maar dat compensatieorders, buitenlandpolitieke overwegingen en werkgelegenheid eveneens meewogen. Defensie moest het kwaliteitsverschil ten gunste van de Apache duidelijker aantonen.

Beschikkend over de hiervoor benodigde expertise en geschraagd door talrijke technische rapporten van vermaarde onderzoeksinstituten was dit voor Defensie geen onoverkomelijke uitdaging. Commodore D. (Dirk) Starink, die als souschef Projecten van de directie Materieel KLu nauw betrokken was bij het besluitvormingsproces, meende dat er sprake was van een “belangrijke onbalans in het interdepartementaal overleg”. Het onder meer in de DMP-procedure formeel binnen Defensie vastgelegde besluitvormingsproces kende vele fasen en verliep via tientallen, zo niet honderden personen, waarbij aan het einde van het stafproces de bewindslieden de balans opmaakten en hun keuze bepaalden. De andere betrokken ministers werden door een enkele of hooguit een paar ambtenaren geadviseerd, die zich, aldus Starink, “zeer oppervlakkig in het onderwerp hadden verdiept en zich op basis van hun overtuiging of politieke voorkeur uitspraken”. Als pregnant voorbeeld memoreerde de souschef Projecten dat een topambtenaar van Buitenlandse Zaken de technische en operationele evaluatie van de Apache en Tigre “op een A4-tje, in de vorm van een consumentengidstabeltje nog eens overdeed”. Daaruit moest blijken dat beide helikopters even goed waren en dat andere argumenten “dus” de doorslag konden geven. Defensie moest dit pareren door ook een soort consumentengidstabel in te brengen, maar dan één waarin de kwaliteitsverschillen op basis van de NLR- en TNO-rapporten zichtbaar waren.⁶⁹⁴ Die inbreng, gevoegd bij de inmiddels respectabele operationele staat van dienst van de Amerikaanse kandidaat, bleek uiteindelijk overtuigender.⁶⁹⁵

⁶⁹³ SIB, Archief DGM-2, inv.nrs. 388-393, diverse brieven, aantekeningen, memoranda en nota's, januari 1994-juli 1995; Ben van der Velden, 'Laatste Frans Duitse poging voor verkoop Tigre-helikopter', *NRC Handelsblad* 14 december 1994. Zie: nrc.nl/nieuws/1994/12/14/laatste-frans-duitse-poging-voor-verkoop-tiger-helikopter-7249489-a847841 (geraadpleegd 3 november 2022); Ward op den Brouw, 'Lobbyisten voor gevechtshelikopters zetten slotoffensief in', *NRC Handelsblad* 19 januari 1995. Zie: nrc.nl/nieuws/1995/01/19/lobbyisten-voor-gevechtshelikopters-zetten-slotoffensief-7253504-a220493 (geraadpleegd 3 november 2022); Marc Chavannes, 'Franse fabrikant speelt laatste kaarten uit in keuze voor helikopters; "Kies je voor kinderziektes of ouderdomskwalen?"', *NRC Handelsblad* 18 maart 1995. Zie: nrc.nl/nieuws/1995/03/18/franse-fabrikant-speelt-laatste-kaarten-uit-in-keuze-7260600-a250885 (geraadpleegd 3 november 2022); Ben van der Velden, 'Eindeloos gevecht tussen Apache- en Tigre-helikopters blijft nevelig', *NRC Handelsblad* 23 maart 1995. Zie: nrc.nl/nieuws/1995/03/23/eindeloos-gevecht-tussen-apache-en-tigre-helikopters-7261188-a541157 (geraadpleegd 3 november 2022).

⁶⁹⁴ Starink, 'De aanschaf van Apache bewapende helikopters', 209; schriftelijke informatie luitenant-generaal b.d. D. Starink, 4 november 2022. Het genoemde A4-tje was, zo bleek volgens Starink uit de niet verwijderde kopregel van de fax, rechtsteeks afkomstig uit de Eurocopterfabriek.

⁶⁹⁵ Waarnemend secretaris-generaal van Defensie D.J. Barth schreef op 6 maart 1995 een uitgebreide notitie waarin werd ingegaan op alle militair-technische minpunten van de Tigre ten opzichte van de Apache. Bij alle voorziene taken (escorteren, beveiligen, verkennen en vuursteun) was de Apache de sterkste kandidaat. Op

Wat de voorstanders van de Tigre ook niet hielp was de vanaf februari 1995 gestaag dalende dollarkoers. Terwijl eerdere kostenramingen voor de Apache waren uitgegaan van een dollarwaarde van 1,80 gulden, dook de koers onder de 1,60 gulden. De dalende dollarkoers werkte ook gunstig door in de aanschaf van termijndollars waarmee de Apache-verwerving zou worden betaald. Met een substantieel voordeliger aanschaf van de Amerikaanse helikopter kwam er geld vrij voor de bestrijding van het structurele tekort op de defensiebegroting, een toevallige meevaller.⁶⁹⁶ In de felle concurrentiestrijd met Eurocopter bleek McDonnell Douglas bovendien bereid de waarde van de geboden compensatiepakketten te verhogen tot 120% van de contractwaarde.⁶⁹⁷ Dat klonk niet alleen verschillende departementen, maar ook de coalitiepartijen als muziek in de oren.

In de ministerraad van 7 april kwamen de bewindslieden tot de conclusie dat voor wat betreft de compensatiepakketten de voorstellen van beide fabrikanten tegen elkaar opwogen. Ongeacht het politieke draagvlak in de Tweede Kamer volhardde minister Voorhoeve in het standpunt dat de Tigre vanwege de enorme ontwikkelingsrisico's een onverantwoorde keuze zou zijn. Daarin gingen de overige ministers uiteindelijk mee en was de kogel door de kerk: het kabinet koos voor de aanschaf van dertig nieuwe AH-64D Apaches. Deze keer gaven militair-operationele factoren bij de finale besluitvorming de doorslag: de Amerikaanse kandidaat gaf meer zekerheid, was kwalitatief beter, eerder beschikbaar en had zich inmiddels operationeel waargemaakt als *combat proven*. Dat de lagere dollarkoers de keus voor de Apache vergemakkelijkte was mooi meegenomen maar niet doorslaggevend; ook niet voor premier Kok, die in het vorige kabinet nog de post van minister van Financiën had bekleed. Aan de pers verklaarde hij na de ministerraad: "voor een goed verhaal hoef je je niet te schamen".⁶⁹⁸ Over de Tigre meldde de minister-president: "Ondanks alle verhalen over goed nabuurschap, dat is allemaal best, maar wij staan in ons hemd als die dingen niet goed vliegen."⁶⁹⁹ Nederland was na de Verenigde Staten het eerste land dat de Delta-versie van de Apache aanschafte. Enkele maanden later koos ook het Verenigd Koninkrijk voor de Amerikaanse kandidaat.⁷⁰⁰

citaat: NL-HaNA, Directie Algemene Sociaal-Economische Aangelegenheden van het Ministerie van Algemene Zaken en Werkgelegenheid (1976) 1995-2001 (2002), 2.15.88, inv.nr. 88, Notitie van de SG van Defensie aan de betrokken bewindspersonen, 6 maart 1995.

⁶⁹⁶ Den Ouden, 'De aanschaf van de AH-64D Apache'; Van Loo, *Crossing the Border*, 284. Eerder had minister van Defensie Voorhoeve aangegeven dat hij verwachtte er niet in te zullen slagen de opgelegde bezuinigingen op zijn begroting geheel te kunnen realiseren. Met de goedkopere Apache zou dat wel lukken.

⁶⁹⁷ Starink, 'De aanschaf van de Apache bewapende helikopters', 210; 'Ministers zwakken verzet tegen Apache af', *NRC Handelsblad* 5 april 1995. McDonnell Douglas was bereid tot een gunstige prijsstelling en compensatiepakketten omdat het verwachtte bij een gunstig Nederlands besluit ook het VK gemakkelijker over de streep te kunnen trekken. Dat land zou kort na het Nederlandse verwervingsbesluit ook beslissen over de aanschaf van gevechtshelikopters. De Britten schaften vervolgens metterdaad de AH-64 aan.

⁶⁹⁸ Den Ouden, 'De aanschaf van de AH-64D Apache', op citaat: Ministerie van Algemene Zaken, Notulen Ministerraad Nr. 15489 P, 7 april 1995, 2-7, 11; "'Woelige tijden' leiden tot keuze Apache-helikopter', *de Volkskrant* 8 april 1995, 3; Menno Steketee, 'Vliegende Rambo met een groot incassersvermogen', *NRC Handelsblad* 8 april 1995.

⁶⁹⁹ 'Kabinet kiest voor helikopter die al vliegt', *Trouw* 8 april 1995. Zie: trouw.nl/nieuws/kabinet-kiest-voor-helikopter-die-al-vliegt~b6829cfb/ (geraadpleegd 12 oktober 2021).

⁷⁰⁰ A. Stemerding, 'Keuze voor Apache politiek onvoldoende gemotiveerd', 485-489; Bert Bommels, 'De indianendans van de rode baretten', 36-38; Delaere, 'Treuriger voor Europa dan voor Eurocopter', 36-38; 'Britten keizen Apache en negeren boos Parijs', *NRC Handelsblad* 14 juli 1995. Zie: nrc.nl/nieuws/1995/07/14/britten-kiezen-apache-en-negeren-boos-parijs-7274323-a356551?t=1667479949 (geraadpleegd 3 november 2022).

Met het kabinetsbesluit was de verwerving van de Apache in de Tweede Kamer nog geen hamerstuk geworden. De bewindslieden van Defensie moesten niet minder dan 113 Kamervragen beantwoorden, een tijdrovend proces dat weken in beslag nam.⁷⁰¹ Parallel aan de beantwoording van dit vragenvuur organiseerde de Vaste Kamercommissie voor Defensie op 24 april een extra hoorzitting waarin Eurocopter en McDonnell Douglas duidelijkheid konden verschaffen over de inzetbaarheid, veiligheid, levensduurkosten en prijs-kwaliteitverhouding van hun beider producten.⁷⁰² Nadat een forse Kamermeerderheid zich op 23 mei uiteindelijk achter de keuze van het kabinet had geschaard, kon staatssecretaris Gmelich Meijling, door de media tot *Mister Apache* gedoopt, een dag later namens de regering op Gilze-Rijen het koopcontract van zijn handtekening voorzien.⁷⁰³ Met de order was een bedrag van 1,3 miljard gulden gemoeid, een aanzienlijk lagere som dan de 1,7 miljard die in de plannen van de voorgaande kabinetten-Lubbers II en III voor de verwerving van bewapende helikopters was gereserveerd. Voor wat betreft de operationele beschikbaarheid van de Tigre was de keuze voor de Apache in retrospectief meer dan verantwoord. De Tigre bleek pas in 2010 in Afghanistan operationeel inzetbaar.⁷⁰⁴ De Nederlandse Apaches hadden er toen al uitzendingen opzitten naar de Balkan, Afrika, het Midden-Oosten en Afghanistan, waar ze een wezenlijke rol vervulden in de ondersteuning van *Task Force Uruzgan* (2006-2010) en de waarde van hun multi-inzetbaarheid overtuigend werd aangetoond.

Ter overbrugging naar de komst van de fabrieksnieuwe AH-64D's kreeg de luchtmacht tijdelijk de beschikking over twaalf AH-64A Apaches afkomstig van het *7th Army* van het *US Army Europe* in Duitsland. Hoewel er geen leasekosten behoeften te worden betaald, zou de luchtmacht wel de exploitatiekosten voor haar rekening nemen. In november 1996 landden de Apache-Alphas op Gilze-Rijen, waar ze onderdak kregen bij het in januari 1997 heropgerichte 301 Squadron.⁷⁰⁵ Tussen september 2000 en februari 2001 retourneerde de luchtmacht de AH-64A's aan de Amerikanen. Inmiddels was de aflevering van de nieuwe Delta-versie in mei 1998 gestart, een proces dat eindigde met de levering van de dertigste AH-64D in mei 2002. De nieuwe toestellen belandden in eerste instantie bij 302 Squadron.⁷⁰⁶ Terwijl er geleidelijk in totaal 22 AH-64D's op hun thuisbasis Gilze-Rijen

⁷⁰¹ SIB, Archief Politieke Leiding II (PL II minister), pak 1175, D170 14-15 en pak 1766; Tweede Kamer der Staten-Generaal, Vergaderjaar 1994-1995, Kamerstuk 22 327. Oprichting luchtmobiele brigade, nr. 32, Lijst van vragen en antwoorden, Vastgesteld 10 mei 1995.

⁷⁰² 'Apache-helikopter wankelt niet door eindsprint Tigre', *Trouw* 25 april 1995. Zie: trouw.nl/nieuws/apache-helikopter-wankelt-niet-door-eindsprint-tigre~bc12d87d/ (geraadpleegd 12 oktober 2021).

⁷⁰³ De aanschaf werd geformaliseerd als *Foreign Military Sales* (FMS)-overeenkomst, aangekleed met de toezegging dat Nederland rechtstreeks werd betrokken in de onderhandelingen tussen *US Army* en de leveranciers van het airframe, de motor en doelzoekapparatuur. In de praktijk werd dit een FMS+-overeenkomst genoemd.

⁷⁰⁴ Bij de ontwikkeling van de Tigre is vastgehouden aan twee afzonderlijke types, een ondersteuningsversie en een antitankversie. Het resulteerde in een gebrek aan multi-inzetbaarheid die de Tigre lang achtervolgde.

⁷⁰⁵ 301 Squadron was op 22 februari 1965 opgericht als mobilisabel GPLV-squadron dat alleen in oorlogstijd zou worden gevuld met reservisten, die hun vaardigheden in vreedstijd op peil zouden houden bij de operationele GPLV-squadrons. Met de opheffing van de GPLV in 1993 kwam een einde aan dit papieren bestaan. Bij de heroprichting in januari 1997 kreeg 301 Squadron een operationele status.

⁷⁰⁶ 302 Squadron had evenals 301 Squadron tot de opheffing van de GPLV een zuiver mobilisabele status. Het werd officieel heropgericht op 15 september 1998. Nadat beide Apache-squadrons in Nederland waren samengevoegd, werd 302 Squadron, nu als trainingseenheid, permanent gestationeerd op de Amerikaanse legerbasis Ford Hood.

arriveerden, bleven 8 toestellen permanent voor opleidings- en trainingsdoeleinden op Fort Hood in Texas.⁷⁰⁷

Nadat in het laatste decennium van de Koude Oorlog in het helikopterdominain geen enkel verwervingsbesluit de eindstreep haalde, ondertekende Defensie tussen oktober 1992 en mei 1995 een serie verwervingscontracten die 4 nieuwe helikoptertypen en in totaal 63 toestellen aan het krijgsmachtarsenaal zouden toevoegen. Naast drie Agusta-Bell AB-412SP-reddingshelikopters voor de *Search and Rescue*-vlucht op Leeuwarden, zouden vooral de dertien Boeing CH-47D Chinooks, de zeventien Eurocopter AS 532-U2 Cougars en de dertig Boeing AH-64D Apaches de militaire helikoptervloot een compleet ander aanzien geven.⁷⁰⁸ De verwerving van de hypermoderne Amerikaanse gevechtshelikopter vormde het materiële sluitstuk van het luchtmobiele speerpuntproject. Hiermee zou Nederland als eerste Europese land bij internationale uitzendingen kunnen beschikken over een superieur multifunctioneel verkennings- en wapensysteem. Opeenvolgende kabinetten en bewindslieden bleken in de jaren negentig, in tegenstelling tot voorafgaande periodes, koersvast in de afronding en implementatie van het omvangrijke helikopterwervingsvraagstuk. Dat was zonder meer opmerkelijk, gelet op de voortdurende krimp van het defensiebudget, de veelvoud van alternatieve bestedingsopties en binnen de krijgsmachtdelen levende concurrerende investeringswensen. De aanschaf van een moderne helikoptervloot markeerde de vertraagde entree van het hefschroefvliegtuig als hoofdwapensysteem in de krijgsmacht en daarmee tegelijkertijd het afnemende relatieve belang van de bestaande, vertrouwde wapensystemen, die de afzonderlijke krijgsmachtdelen nog immer als wezenlijk beschouwden voor het voortbestaan van hun organisatie. Terwijl de nieuwe helikopters onderweg waren naar hun thuisbases in Leeuwarden, Soesterberg en Gilze-Rijen, moest gefaseerd afscheid worden genomen van aanzienlijke aantallen schepen, tanks, artillerie, jachtvliegtuigen en geleide wapens.

De verklaring van het in de eerste helft van de jaren negentig geëntameerde materiële transformatieproces is viervoudig. Zij ligt in de gewijzigde taakstelling van de krijgsmacht, in de ondubbelzinnige regie die de politiekambtelijke leiding van Defensie naar zich toe trok en in het gedeelde belang dat de betrokken krijgsmachtdelen hadden in het welslagen van het in veel opzichten controversiële luchtmobiele project. Ten slotte sloot het transformatieproces aan op het doctrinaire denken en de operationele wensen die al in de loop van de jaren tachtig waren ontwikkeld. Dat politieke voorkeuren in de materiële sfeer er in dit verband wel degelijk toe deden, bleek zowel bij de keuze voor de Franse Cougar als bij die voor de Amerikaanse Apache. Hoewel het parlement trachtte een bepalende invloed uit te oefenen op het materieelkeuzeproces, wogen de in de krijgsmacht verankerde militaire expertise en de in de politiekambtelijke top van het departement uitgezette koers uiteindelijk zwaarder.

De publieke en politieke reuring zou na de genomen aanschafbesluiten weliswaar luwen, binnen de krijgsmacht was van een kalme invoering van het nieuwe helikoptermaterieel geen sprake. Rond de organisatorische inbedding van de wentelwieken, hun specifieke taakstelling en internationale

⁷⁰⁷ Van Loo, *Crossing the Border*, 292-295. Over de acht Apaches die in de VS bleven hoefden geen BTW en invoerrechten te worden betaald.

⁷⁰⁸ Vliegtuigfabrikant McDonnell Douglas vormt sedert 1997 onderdeel van Boeing, dat de levering van de AH-64D-helikopters aan Nederland overnam.

inzetbaarheid woedden uiteenlopende controverses. De weg naar een operationeel inzetbare *Air Manoeuvre Brigade*, samengesteld uit de Luchtmobiele Brigade en de helikoptercomponent, was lang en bezaaid met valkuilen.

5.3. De luchtmobiele spagaat. Het helikopterwapen in wording

5.3.1. Nederlandse doctrinevorming na de Koude Oorlog

In paragraaf 4.1.4 is gesteld dat er in de krijgsmacht tijdens de Koude Oorlog op het vlak van doctrinevorming weinig tot geen aandacht was voor helikopterinzet. De marine en luchtmacht ontbeerden een eigen krijgsmachtdedoctrine en in de gevechtshandleiding van de landmacht kwam helikopterinzet onvoldoende uit de verf. In de eerste jaren na de Val van de Berlijnse Muur veranderde er op dit punt weinig. Vanaf medio jaren negentig kan worden gesproken van een geleidelijke kentering in het doctrinair discours. Na de Koninklijke Landmacht ging ook de Koninklijke Luchtmacht werk maken van een eigen krijgsmachtdeelgebonden doctrinevorming, met als oogmerk de significantie van de luchtstrijdkrachten zowel binnen de luchtmacht als in bredere kring te benadrukken.⁷⁰⁹ In 1996 lanceerden zowel de land- als de luchtmacht een eigen krijgsmachtdedoctrine. Voor de landmacht ging het om een “vernieuwde” *Militaire Doctrine*, noodzakelijk geworden na een periode van “herbezinning en heroriëntering” na het einde van de Koude Oorlog.⁷¹⁰ Voor de luchtmacht betrof het de eerste geformaliseerde doctrine in haar bestaan: de *KLu Air Power doctrine voor het basis- en operationele niveau*.⁷¹¹

Er werden vrijwel meteen na hun verschijning kritische kanttekeningen geplaatst bij het al dan niet vernieuwende karakter van deze doctrinepublicaties. De eerder aangehaalde oud-docent militaire geschiedenis aan de KMA Schulten betwijfelde of de *Militaire Doctrine* van de landmacht werkelijk iets nieuws was of “een symptoom van een krampachtig vasthouden aan het verleden bij gebrek aan nieuwe ideeën en durf”. Zijn eindconclusie luidde dat de nieuwe landmachtdoctrine “eerder een hinderpaal dan een stimulans” was voor de vernieuwing van de Koninklijke Landmacht.⁷¹² Schulten beschouwde de doctrine niet “als het toppunt van het moderne militaire denken in de Koninklijke Landmacht”; in zijn woorden was het voorschrift “niet meer dan een taalkundig bijgestelde versie van de ouderwetse gevechtshandleidingen en overeenkomstige voorschriften die vanaf het begin van de twintigste eeuw de inzet en daarmee ook de omvang van de Koninklijke Landmacht bepaald hadden”.⁷¹³ De vernieuwde doctrine liep “geheel in de pas” met de reacties van de landmacht op het

⁷⁰⁹ De Ruiter (*Breuklijn 1989*, 224-225) brengt de ontwikkeling van de eerste KLu-doctrine in verband met een onderzoek dat de Luchtmachtraad in 1991 liet verrichten naar het imago van de luchtmacht en naar de vraag hoe de openbare meningsvorming over de luchtmacht kon worden beïnvloed. Doel van de doctrine was te zorgen dat luchtmacht personeel de waarde van luchtstrijdkrachten onderkende en benadrukte. Hiermee werd voor de luchtmacht de doctrine “vooral een communicatiemiddel” om “daarmee een groter deel van het defensiebudget te krijgen en de dreigende ongecontroleerde neergang van het aantal F-16's te voorkomen”.

⁷¹⁰ *Landmacht Doctrinepublicatie, deel I: Militaire Doctrine*, (LDP I) (Den Haag 1996); Schulten, ‘Militaire Doctrine’, 464-468.

⁷¹¹ *KLu Airpower Doctrine* (Den Haag 1996); Anrig, *The Quest for Relevant Air Power*, 247-250.

⁷¹² Schulten, ‘Militaire Doctrine’, 464, 468.

⁷¹³ Jan Schulten, ‘De mars van de Lichte Brigade’ in: Enthoven, Acda en Bon red., *Een saluut van 26 schoten*, 248-259, citaat 256-257.

einde van de Koude Oorlog: “Niet het inslaan van nieuwe wegen was het streven, maar het blijven voortgaan op de oude beproefde weg was de dominerende gedachte. Hoe kunnen we met minder mensen hetzelfde blijven doen.” Dit was naar Schultens oordeel de (verkeerde) vraag waarmee de “militaire denkers” van de landmacht zich bezighielden.⁷¹⁴

De eerste *airpower*-doctrine van de Koninklijke Luchtmacht bleek bij nadere beschouwing evenmin over een hoog originaliteitgehalte te beschikken. De Zwitserse wetenschapper Christian F. Anrig, die de ontwikkelingen binnen een aantal Europese luchtmachten in het post-Koude Oorlog-tijdperk bestudeerde, stelde vast dat de Koninklijke Luchtmacht in haar eerste doctrinepublicatie uit 1996 “many traditional concepts” had omarmd. De binnen dit krijgsmachtdeel opererende Doctrine Advies Groep, verantwoordelijk voor het opstellen van een *airpower*-doctrine, had zwaar geleund op het doctrinaire gedachtegoed dat aan de overzijde van het Kanaal door collegae van de *Royal Air Force* was vastgelegd. Anrig oordeelde dat de opzet en structuur van de eerste KLu-doctrine een grote mate van overeenkomst vertoonde met haar Britse pendant: “Its chapter structure is almost identical to that of the first and second editions of the RAF’s AP 3000 air power doctrine manuals published in 1991 and 1993, respectively.”⁷¹⁵

In de eerste versie van de *KLu Air Power doctrine* kregen helikopters, helikopterinzet en helikopteroperaties slechts marginale aandacht. Zij was voor het leeuwendeel geënt op het jachtvliegtuig.⁷¹⁶ In latere versies vonden aanpassingen plaats en verwierven helikopteroperaties geleidelijk een wat prominentere plaats. De *Militaire Doctrine* van de landmacht kreeg een verdere uitwerking in vervolpublicaties. In maart 1998 stelde bevelhebber der Landstrijdkrachten luitenant-generaal M. (Maarten) Schouten de volgende *Landmacht Doctrinepublicatie* (LDP) vast. LDP II ging, in drie afzonderlijke delen, in op het thema *Gevechtsoperaties* en verving de uit 1988 daterende gevechtshandleiding, Voorschrift 2-1386 (zie paragraaf 4.1.4). In LDP II, Deel B, dat handelde over *reguliere gevechtsoperaties*, was er structurele aandacht voor helikopteroperaties; in afzonderlijke hoofdstukken werd ingegaan op luchtmobiele operaties en luchtgemechaniseerde operaties.⁷¹⁷ Samengevat: pas rond de eeuwwisseling werd de helikopter een serieus onderdeel van het doctrinaire discours bij de land- en luchstrijdkrachten. Ter zee bleef in doctrinaire zin alles volkomen rimpelloos tot de publicatie van *Leidraad Maritiem Optreden* in 2005.⁷¹⁸

⁷¹⁴ Jan Schulten, ‘Een aangename herinnering’ in: Allard Wagemaker en Frans van Nijnatten red., *Minuutschoten. Liber amicorum voor Hans Bosch* ([Den Haag] 2013) 87-89, aldaar 88.

⁷¹⁵ Anrig, *The Quest for Relevant Air Power*, 249. Volgens Anrig was de Britse *airpower*-doctrine niet een-op-een door de Koninklijke Luchtmacht overgenomen; het hoofdstuk over *airpower* bij humanitaire en vredesoperaties beoordeelde hij als “genuinely Dutch”.

⁷¹⁶ De Doctrine Advies Groep (DAG), verantwoordelijk voor de samenstelling van de KLu-doctrine, was een niet-permanente commissie. De leden van de DAG waren luchtmachtofficieren afkomstig uit de jachtvliegerij, de geleidewapeneenheden, de logistiek en de administratie. In de DAG ontbraken leden met een helikopterachtergrond.

⁷¹⁷ *Gevechtsoperaties. LDP II – Deel B reguliere gevechtsoperaties* (Den Haag 1998) 385-409. De Nederlandse krijgsmacht kreeg na de eeuwwisseling haar zaken in doctrinaire zin steeds meer op orde, wat resulteerde in een groeiende reeks doctrinepublicaties. NAVO-invloed op de Nederlandse doctrinevorming is evident.

⁷¹⁸ Zie paragraaf 5.2.2.

5.3.2 Groen of blauw? *Interservice rivalry*-achterhoedegevecht in de polder

Het besluit tot oprichting van een luchtmobiele brigade zorgde ervoor dat de GPLV plotsklaps een metamorfose te wachten stond van ondergeschoven en misdeeld onderdeel naar een modern uitgeruste helikoptereenheid met een potentieel dat het middelpunt zou worden van een, zeker voor Nederlandse begrippen, verbeterd *interservice rivalry* tussen land- en luchtmacht. Nog voor de *Defensienota 1991* was gepubliceerd gaf chef Defensiestaf generaal der Genie P.J. (Peter) Graaff een richtlijn uit waarin land- en luchtmacht opdracht kregen de toekomstige indeling van de GPLV bij de luchtmacht voor te bereiden. De Werkgroep Opheffing Gemengde KL/KLu Structuur GPLV (WOGS-GPLV), ingesteld eind november 1990, moest het pad van deze reorganisatie plaveien en de personele, materiële en financiële consequenties in kaart brengen.⁷¹⁹ In het een jaar later gepubliceerde eindrapport concludeerde de WOGS-GPLV, in lijn met het besluit van de Stuurgroep, dat zowel het personeel als het materieel volledig moest overgaan naar de Koninklijke Luchtmacht.⁷²⁰ Alhoewel zowel de Legerraad als de Luchtmachtraad uiteindelijk instemde met de conclusies van de werkgroep, waarna de nieuwe situatie met ingang van 1 januari 1993 haar beslag kreeg, bleven binnen de landmacht reserves bestaan tegen een indeling van de heli's bij de luchtmacht. Was de GPLV wel capabel genoeg om als luchtcomponent voor de Luchtmobiele Brigade te functioneren?

Tijdens de internationale oefening *Certain Shield* in september 1991 had de GPLV de kans gekregen te tonen dat zij in staat was een luchtmobiele missie tot een goed einde te brengen. In de omgeving van het Duitse Paderborn beoefenden vier NAVO-partners het concept van een *Multinational Air Mobile Division*, die geheel door de lucht diende te worden getransporteerd. Met haar beschikbare helikoptermaterieel moest de GPLV een *scout-weapon squadron* simuleren, waarbij de Bölkows als verkenners en de Alouettes als gevechtshelikopters optraden. "Het was alsof je met een Volkswagen een tank nadeed", aldus de toenmalige commandant 298 Squadron, majoor F.A. (Ferdinand) Schuering. Ondanks het hoge improvisatiegehalte presteerde de GPLV tijdens *Certain Shield* tot volle tevredenheid van de waarnemers en slaagde met glans voor de opgedragen taak. De betrokken GPLV-officieren beschouwden deze oefening nadien als een ijkpunt.⁷²¹

De landmachtleiding legde zich echter niet voetstoots neer bij de onderbrenging van de nieuwe helikoptervloot bij de luchtmacht, die ondertussen officieel zwart op wit in de *Defensienota 1991* tot beleidsbeslissing was verheven.⁷²² In het eerder aangehaalde kritische rapport van de Algemene Rekenkamer naar de inzetbaarheid van de GPLV (zie paragraaf 5.2.2) vond de landmachttop voldoende argumenten om de overgang naar de luchtmacht opnieuw ter discussie te stellen. Nu er met de oprichting van een luchtmobiele brigade en de verwerving van bewapende en transporthelikopters grote organisatorische veranderingen op komst waren, vond de Rekenkamer

⁷¹⁹ SIB AR, Pak 1C.4, 1990 inv.nr. 159, Nota Voorzitter Legerraad, LR/90.371/Geh, Afronding DLTP 1992-2006, 5 december 1990.

⁷²⁰ Van Loo, *Crossing the Border*, 235. In 1991 stond de WOGS-GPLV onder leiding van luitenant-kolonel C. (Cees) Scheurwater, voormalig commandant 299 Squadron.

⁷²¹ Idem, 234-235; Interview Sectie Luchtmachthistorie met luitenant-kolonel F.A. Schuering te Den Haag, 14 juni 2001. Volgens kolonel b.d. A.C. Tjepkema was *Certain Shield* een test om te bezien of de KLu in staat was de luchtmobiele-missie naar behoren uit te voeren. Viel de GPLV bij *Certain Shield* "door de mand", dan zou de KL het beheer over de helikoptercapaciteit claimen; interview met kolonel KLu b.d. Tjepkema, 4 november 2022. Het belang van deze oefening werd ook onderschreven door de latere commandant van 301 Squadron en DHC Ten Haaf; schriftelijke informatie generaal-majoor b.d. T.H.W. ten Haaf, 20 december 2022.

⁷²² *Defensienota 1991*, 116.

het opmerkelijk dat Nederland als enige NAVO-land koos voor een organisatorische onderbrenging van de luchtcomponent bij de luchtmacht. Gezien de ervaringen met de GPLV in het verleden had zij twijfels over de gekozen dualistische verantwoordelijkheidsstructuur binnen de Luchtmobiele Brigade. De verwachte krappe budgettaire ruimte kon leiden tot “een problematische situatie rond de toewijzing van de beperkt beschikbare financiële middelen”, niet alleen tussen de krijgsmachtdelen, maar ook binnen de afzonderlijke krijgsmachtdelen. Binnen een krijgsmachtdeel, waarschuwde de Rekenkamer, kon een “natuurlijke neiging” ontstaan om prioriteit te verlenen aan die activiteiten en wapensystemen die in hun primaire taak voorzagen. Zij betwijfelde of de in de defensienota vastgelegde koers voldoende garanties bood spanningen tussen de land- en luchtmacht over de GPLV in de toekomst te voorkomen. De defensienota bepaalde dat de investeringsuitgaven onder beheer van de landmacht in een apart beleidsterrein multiservice projecten op de Defensiebegroting werden opgenomen. Apart daarvan zouden de exploitatie-uitgaven van de luchtcomponent van de luchtmobiele brigade onder beheer van de luchtmacht op de luchtmachtbegroting worden verantwoord. Hiermee introduceerde Defensie naar het oordeel van de Rekenkamer een “nieuwe gedeelde verantwoordelijkheid en verantwoordingstraject” tussen de land- en luchtmacht.⁷²³

De handschoen toegeworpen

Met het voorzien van spanningen tussen land- en luchtmacht over de toekomstige Groep Helikopters KLu had de Rekenkamer, die uiteraard op de hoogte was van de in de defensienota te berde gebrachte beleidsvoornemens, in april 1992 een profetische analyse gemaakt. Bevelhebber der Landstrijdkrachten luitenant-generaal Couzy leek zich aanvankelijk neer te leggen bij de in de *Defensienota 1991* uitgestippelde en in de *Prioriteitennota* bevestigde koers ten aanzien van de organisatorische ophanging van de luchtcomponent van de Luchtmobiele Brigade bij de Koninklijke Luchtmacht. Begin december 1994, ruim vier jaar nadat het principiële besluit door de chef Defensiestaf bekend was gesteld, achtte hij onder het mom van voortschrijdend inzicht de tijd rijp de knuppel in het hoenderhok te gooien. Couzy ging daarbij vol op het orgel en zijn timing was bijzonder: de Groep Helikopters was op dat moment al bijna twee jaar bij de luchtmacht ondergebracht, alle transporthelikopters waren besteld en de afronding van het verwervingsbesluit voor de gevechtshelikopters naderde haar spannende ontknoping. Wat Couzy ongetwijfeld mede inspireerde tot zijn actie waren de recente personele wisselingen in de politiekambtelijke top van het Ministerie van Defensie. Minister Ter Beek was in augustus 1994 opgevolgd door de liberaal

⁷²³ Idem, 14-15. In zijn reactie op het onderzoek van de Rekenkamer gaf minister van Defensie Ter Beek aan haar analyse niet op alle punten te delen. In tegenstelling tot de landstrijdkrachten van veel andere NAVO-partners beschikte de Nederlandse landmacht niet over ruime organisatorische ervaring met helikopters. De nieuwe helikoptervloot zou niet uitsluitend voor de Luchtmobiele Brigade worden ingezet, er werd uitgegaan van “een veel breder en flexibeler gebruik”; met krimpende defensiebudgetten moest doelmatigheid en optimaal gebruik van aanwezige expertise een essentiële rol spelen en “juist om die reden” was gekozen voor onderbrenging bij de Koninklijke Luchtmacht. De landmacht stelde de “operationele eisen” en zou deze toetsen tijdens oefeningen van de Luchtmobiele Brigade. Bij die oefeningen en bij een daadwerkelijk optreden maakte de GPLV integraal deel uit van de brigade. Daarom was er in Ter Beeks optiek door het onderbrengen van de GPLV bij de KLu geen “dualistische verantwoordelijkheidsstructuur” ontstaan. Zie: Brief minister van Defensie aan President van de Algemene Rekenkamer, nr. F/92/224/1218, ‘Onderzoek Groep Lichte Vliegtuigen’, 11 mei 1992.

Voorhoeve; chef Defensiestaf generaal Van der Vlis had diezelfde maand uit onvrede met de defensiebezuinigingen in het regeerakkoord van het nieuwe kabinet-Kok I zijn functie neergelegd en was opgevolgd door generaal der Mariniers Van den Breemen; en de invloedrijke directeur-generaal Economie en Financiën J.C. (Hans) Kombrink (PvdA) had het departement in april 1994 verlaten om wethouder te worden in Rotterdam.

Gelet op de nieuwe departementale krachtsverhoudingen maakte de landmachtbevelhebber de inschatting 'nieuwe ronde, nieuwe kansen' en zond op 1 december een brief met als onderwerp "Army Aviation" naar de chef Defensiestaf. Couzy betoogde dat de onderbrenging van de helikopters in de luchtmachtorganisatie, zoals eerder was geschied met de lichte vliegtuigen, voornamelijk historisch van aard was. Destijds waren de taken die hefschroefvliegtuigen voor de landmacht uitvoerden weliswaar van belang, maar niet essentieel van aard. Er waren geen speciale luchtmobiele grondstrijdkrachten en de rol van de GPLV behoorde niet tot de kerntaken van de landmacht. Dit verklaarde het jarenlange uitblijven van een wijziging in de organisatorische ophanging; die was niet noodzakelijk, hooguit wenselijk. Voor de Luchtmobiele Brigade waren de helikopters echter een essentieel deel van de gevechtskracht: terwijl de drie luchtmobiele bataljons hun operationele nut vooral ontleenden aan hun grote mobiliteit waarvoor zij geheel afhankelijk waren van de beschikbaarheid van transportheli's, vormden de bewapende helikopters voor de brigade een "hoofdwapensysteem". Omdat de Luchtmobiele Brigade een kerntaak van de KL ging vervullen, claimde de landmachtbevelhebber de integrale verantwoordelijkheid voor deze eenheid: "net zo min als de tanks los zijn te denken van een tankbataljon, zijn helikopters in de nieuwe situatie operationeel los te denken van de luchtmobiele brigade". Bij belangrijke NAVO-partners als de VS, Duitsland, Frankrijk en België waren bewapende en transporthelikopters ingedeeld bij de landmacht.⁷²⁴ De landmachtbevelhebber beseftte dat bij een overgang van de helikopters naar de landmacht vele praktische problemen moesten worden opgelost, maar dat was in zijn ogen geen reden om "een principiële onjuiste situatie" te laten voortbestaan. Voordat een nog meer onomkeerbare toestand zou ontstaan, verzocht hij daarom deze kwestie te agenderen in een vergadering van het Comité van Chefs van Staven en Bevelhebbers (COCB).⁷²⁵

Bij de Luchtmachtstaf sloeg Couzy's brief in als een bom. Het ontlokte bij bevelhebber der Luchtmachtstaf luitenant-generaal H.J.W. (Heinz) Manderfeld een felle, zelfs enigszins emotionele, reactie. De landmachtbevelhebber was onaangenaam getroffen door het oprakelen van het debat over de organisatorische onderbrenging van de Groep Helikopters omdat er na een intensieve en doorwrochte discussie in 1990-1991 een eenduidig besluit over was genomen. Sedertdien waren de omstandigheden en randvoorwaarden onveranderd gebleven en daarom kwam het voorstel van Couzy neer op het ter discussie stellen van de overeengekomen kerntaken van de krijgsmacht, wat potentieel "verwoestende" meningsverschillen tussen de krijgsmacht zou kunnen oproepen. In het nieuwe tijdsgewricht, waarin ontschotting en interservice-samenwerking publiekelijk hoog in het vaandel waren geplaatst, zou een nieuwe verscherpte discussie de "onderlinge solidariteit onder zware druk" zetten en uiteindelijk uitdraaien op het

⁷²⁴ In het VK waren de transportheli's ondergebracht bij de *Royal Air Force* en het *Royal Navy Marine Corps*, de gevechtshelikopters bij het Britse leger in het *Army Air Corps*.

⁷²⁵ SIB, inv.nr. 5363, "Army Aviation", december 1994 – april 1995, Brief Bevelhebber der Landstrijdkrachten aan Chef van de Defensiestaf, nr. CP/8796, "Army Aviation", 1 december 1994, [NL-HaNA, Ministerie van Defensie, Koninklijke Landmacht, Chef Landmachtstaf en Directie Operatiën KL (1973) 1980-1996 (1997), Bloknr. D 4187].

aanwijzen van een verliezer; het hogere defensiebelang kon daarmee op geen enkele wijze gediend zijn.⁷²⁶ Zonder nieuwe argumenten aan te voeren laadde de KL met de gewenste toeëigening van de luchtcomponent de verdenking op zich te streven naar minder samenwerking, minder efficiency, meer egoïsme en meer afbakening, aldus Manderfeld.⁷²⁷

De luchtmachtbevelhebber reflecteerde op de verschillen tussen de oude GPLV en de toekomstige GPHKLu. Zijn bespiegeling over de GPLV was zowel onverbloemd als ontluisterend. Hij gaf toe dat de GPLV qua middelen en ondersteuning door alle betrokken partijen nooit een voldoende hoge prioriteit was toegekend: “Het produkt bestond in de praktijk voornamelijk uit een min of meer veredelde taxidienst waar de klanten slechts zeer beperkte aandacht voor en betrokkenheid bij hadden.” Manderfeld betoogde dat de toekomst van de Groep Helikopters op een totaal andere leest zou zijn geschoeid; daar was het de KLu alles aan gelegen. Zij had immers bij alle bezuinigingsacties het budget voor de helikopters steeds door dik en dun verdedigd, had bij het behoeftestellings- en verwervingsproces ingezet op de beste middelen en had suggesties weerstaan om aan de kwaliteit of kwantiteit onnodige concessies te doen. Naast alle materiële inspanningen schonk de luchtmacht haar volle aandacht aan het tot stand brengen van een zo effectief mogelijke organisatie. De GPHKLu-organisatie doorstond “iedere vergelijking met teleurstellende ervaringen met het ‘taxiprodukt’”. Ten slotte schetste Manderfeld de luchtmachtintenties om de KL in operationele zin in alle opzichten tegemoet te komen. De helikoptervliegers van de luchtmacht zouden zo volledig mogelijk worden geschoold in het gezamenlijk tactisch optreden met de grondstrijdkrachten. In nauw overleg met de landmacht was een nieuwe Gemeenschappelijke Instructie (GI) opgesteld, die een operationele uitwerking had gekregen in een Aanvullende GI waarin de voorwaarden waren geschapen voor “een sterke KL-verbondenheid met de GPH”. Vastgelegd was dat de KL-opleidings- en oefenfilosofie zou worden gevolgd. Er werd onderzocht in hoeverre het vliegend personeel gezamenlijk met landmachtpersoneel kon worden opgeleid. Het oogmerk hiervan was tweeledig: kruisbestuiving van kennis en ervaring en vergroting van wederzijds begrip voor onderlinge cultuurverschillen, met name over houding en gedrag. Naast deze constructieve handreikingen adviseerde Manderfeld de chef Defensiestaf zeer dringend de opgelaaide discussie “eenduidig te neutraliseren” tot een nader vast te stellen moment waarop de GPHKLu werkelijk de toets der kritiek kon aangaan.⁷²⁸

Het organisatorische indelvraagstuk leidde vanaf januari 1995 in het COCB meerdere malen tot heftige discussies. Binnen de Land- en Luchtmachtstaf werd gescheiden gezwoegd om een zo sterk mogelijk beargumenteerd pleidooi voor de gewenste koers te formuleren. Vanuit het ministerie stelde plaatsvervangend chef Defensiestaf luitenant-generaal der Genie Schouten aan de bevelhebbers van land- en luchtmacht een aantal kernvragen om tot een goede afweging over de verdeling van verantwoordelijkheden te kunnen komen. Bij de beantwoording van deze vragen, groeven de krijgsmachtdeelstaven zich verder in. Het hoofd van de Afdeling Conceptuele Planning van de landmacht, kolonel M.P. (Mees) Dekker, trachtte de luchtmachtargumentatie te fileren en puntsgewijs te ontcrachten: samenwerking was een middel, geen doel. Hij herhaalde het feit dat de

⁷²⁶ Idem, Brief bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, nr. BDL 95.012.336, ‘Groep Helikopters’, 16 februari 1995.

⁷²⁷ Idem, kopie van slides gebruikt tijdens briefing in het COCB, 16 januari 1995.

⁷²⁸ SIB, inv.nr. 5363, “Army Aviation”, december 1994 – april 1995, Brief Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, nr. BDL 95.012.336, ‘Groep Helikopters’, 16 februari 1995; Bijlage A, behorende bij Brief nr. BDL 95.012.336, 17 februari 1995, [NL-HaNA, Ministerie van Defensie, Koninklijke Landmacht, Chef Landmachtstaf en Directie Operatiën KL (1973) 1980-1996 (1997), Bloknr. D 4187].

meeste landen hadden gekozen voor *army aviation* – “zijn wij nu gek, of is de rest van de wereld gek?” – en vreesde dat “cultuurelementen” van de oude GPLV zouden worden overgenomen in de GPHKL. Het was dan ook niet aannemelijk dat de serviceverlening snel zou verbeteren: “Feit is dat de klant, KL, ontevreden blijft. De leverancier is tevreden over zichzelf, maar het oordeel van de klant is naar mijn mening de ultieme maatstaf.” Juist de “jachtvliegconforme benadering” die de KLu voorstond in de luchtmobiele samenwerking maakte naar Dekkers oordeel een effectieve inzet in het kader van het gevecht van de verbonden wapens op de grond onmogelijk.⁷²⁹

Salomon oordeelt

Eind april 1995 stelde de Defensiestaf een beschouwing op die trachtte rekening te houden met de wensen van beide bevelhebbers. Gezien de opgelaaide emoties en tegenovergestelde visies was een salomonsoordeel geboden. De chef Defensiestaf, generaal Van den Breemen, oordeelde dat slechts zware argumenten ertoe konden leiden de ingeslagen weg te verlaten, eerder had immers al besluitvorming plaatsgevonden. Omdat de luchtmacht zich inmiddels geheel had ingesteld op de instroom van nieuwe heli's en zowel organisatorisch als op het gebied van materieel en personeel met de opbouw van de Groep Helikopters was begonnen, zou het overbrengen naar de landmacht leiden tot “vergroting van de coördinatieproblemen en niet ten goede komen aan de overzichtelijkheid en beheersbaarheid van de introductie en operationeelstelling van de GPH”. Op grond van deze pragmatische overwegingen achtte de chef Defensiestaf het onverstandig het eerder genomen besluit terug te draaien. Hij ontkende niet dat de door de landmacht opnieuw op gang gebrachte discussie fundamenteel van aard was. Kern van de discussie was het streven naar een maximale operationele effectiviteit, maar ook emotionele aspecten en culturele factoren speelden een belangrijke rol. Bezien moest worden hoe aan de landmachtargumenten om de operationele effectiviteit te verbeteren tegemoet kon worden gekomen. Dat vond de chef Defensiestaf van groot belang als signaal van “daadwerkelijke integratie en van ontschotting tussen de krijgsmachtdelen”.⁷³⁰

Uit de discussies in het COCB waren als belangrijkste twee knelpunten onderkend de luchtmachtachtergrond van vliegers en commandanten binnen de GPH en de twee naast elkaar bestaande logistieke concepten voor ondersteuning onder operationele omstandigheden. Op het gebied van de operationele logistiek dienden land- en luchtmacht tot nadere afstemming te komen. Doeltreffendheid en het uitgangspunt *train as you fight* dienden hierbij de leidende principes te zijn. Voor de helikopterbemanningen vond de chef Defensiestaf ruime ervaring en inzicht in het optreden van de landstrijdkrachten onontbeerlijk. Het louter volgen van opleidingen volstond niet, de gewenste attitude moest idealiter worden verkregen door het opdoen van ervaring tijdens plaatsing op niet-vliegende functies binnen de KL. Tegelijkertijd werd onderkend dat het essentieel was binnen de GPH een bredere expertise van het vliegbedrijf voorhanden te hebben. Er moest worden

⁷²⁹ Idem, Brief plaatsvervangend chef Defensiestaf, nr. S95/242/570, ‘ARMY AVIATION’, 8 februari 1995; Intern Memorandum Hoofd Conceptuele Planning Koninklijke Landmacht aan bevelhebber der Landstrijdkrachten, nr. CP/9038, 17 februari 1995. Het onderwerp ‘Army Aviation’ kwam in ieder geval aan de orde in de COCB-vergaderingen van 9 januari, 16 januari, 20 februari en 1 mei 1995.

⁷³⁰ Idem, Aantekening Defensiestaf, nr. S95/242/1787, ‘Army Aviation’, 26 april 1995. In de overweging van de chef Defensiestaf, afkomstig uit het Korps Mariniers, kan hebben meegewogen dat de transporthelikopters ook het Korps Mariniers goede diensten konden bewijzen. De KLu stond daar positiever tegenover dan de KL.

gestreefd naar een combinatie van deze kwaliteiten en expertise. Dat kon door helikoptervliegers en commandanten zowel uit de KLu als uit de KL te rekruteren. De chef Defensiestaf droeg de bevelhebbers op gezamenlijk te bezien hoe ze dit konden vormgeven, bijvoorbeeld via opleidingen, loopbaanpatronen en wisselfuncties binnen de GPH en bij de land- en luchtmacht.⁷³¹ Daarmee moesten de antagonisten het doen.

Zonder de eerdere besluitvorming terug te draaien, verordonneerde Van den Breemen een compromis, waarin deels tegemoet werd gekomen aan de bij de KL levende zorgen. Bevelhebber der Landstrijdkrachten Couzy moest zijn knopen tellen. Gelet op de standpunten van de chef Defensiestaf en de bevelhebber der Luchtstrijdkrachten leken verdere harde discussies weinig zinvol. Couzy wist zich bovendien niet verzekerd van de steun van minister Voorhoeve en met het langer vasthouden aan zijn principiële standpunten zette hij een goede werkrelatie met Van den Breemen en Manderfeld op het spel. Adviseurs in de Landmachtstaf wezen op de billijkheid van de pragmatische argumenten van de chef Defensiestaf.⁷³² De KL was ondergedompeld in een ongekend ingrijpend reorganisatieproces en worstelde met de overgang van een dienstplichtig leger naar een vrijwilligerskrijgsmacht. Door de *Prioriteitennota* vermeerderde het aantal gelijktijdige reorganisatieprojecten bij de landmacht van tweehonderd naar ruim vijfhonderd.⁷³³ Hoe handig was het onder die omstandigheden op hoge toon de gelijktijdige overheveling van complexe wapensystemen te bepleiten? Ten tijde van de introductie van transport- en gevechtshelikopters ontbeerde de KL de kennis, vaardigheden en ervaring om deze wapensystemen onder haar hoede te nemen. Het was niet uit te sluiten dat een radicale overgang van de helikoptervloot naar de KL zich zou ontwikkelen als een recept voor tegenslag en zelfs mislukking. De chef Defensiestaf veegde dit recept van tafel. Op voorwaarde dat de luchtmacht voldoende rekening hield met landmacht-ingredienten mocht zij doorgaan met het vervaardigen van het helikoptermenu. De Defensieraad besloot dat de KLu tot het begin van de 21e eeuw gelegenheid kreeg zich in het luchtmobiele helikopterdomenein te bewijzen.⁷³⁴

In retrospectief oogt Couzy's handelwijze als een bij voorbaat kansloos achterhoedegevecht. Toch was zijn actie niet zonder betekenis: het dwong de luchtmachtleiding scherp focus te houden op de operationele desiderata van de landmacht. De herbevestiging van de organieke indeling van de GPH bij de KLu zorgde voor een catharsis in de betrekkingen tussen land- en luchtmacht; de van hogerhand afgedwongen operationele integratie in het helikopterdomenein klaarde op termijn de lucht voor een intensievere samenwerking. Zowel land- als luchtmacht had een groot en gedeeld belang in het welslagen van het luchtmobiele project. Het was evenwel zeker niet zo dat de organisatorische ontwikkeling van de Groep Helikopters zich voortaan zou voltrekken onder een wolkeloze hemel. Niet alleen bleef de discussie doorsluimeren, ook de verbetering van de onderlinge werkrelaties tussen land- en luchtmachtmilitairen was een proces van lange adem.

⁷³¹ Ibidem. De vliegopleiding werd nadien opengesteld voor landmachtofficiëren. In december 1998 ontvingen de eerste drie landmachtluitenanten, in opleiding tot Apache-vlieger, hun *Initial Entry Rotary Wing*. Na verloop van tijd verruilden alle helikoptervliegers van de landmacht de KL voor de KLu. Zie: Monique van Rijen, 'Drie groene Apache-vliegers naar THG. Landmachers schrijven geschiedenis', *De Vliegende Hollander* (februari 1999) 13.

⁷³² SIB, inv.nr. 5363, "Army Aviation", december 1994 – april 1995, Intern Memorandum Directie Operatiën Koninklijke Landmacht, nr. CP/9196, 'Army Aviation', 27 april 1995.

⁷³³ De Ruiters, *Breuklijn 1989*, 287.

⁷³⁴ Van Loo, *Crossing the Border*, 238.

Dat ondervond ook kolonel A.C. (Anne) Tjepkema, die in 1994 het commando van de Groep Helikopters op zich nam. In deze functie werkte hij intensief samen met zijn operationele landmachtcommandanten en was betrokken bij de planning van alle oefeningen van de Luchtmobiele Brigade.⁷³⁵ Tjepkema stelde vast dat de luchtmachtreputatie in landmachtgelederen ronduit slecht was. Andersom was dit ook het geval: “Er was een sterk wantrouwen over en weer.” Door zijn operationele landmachtsuperieuren en -collega’s inzicht te verschaffen in de problemen van de GPHKLu-in-wording en mogelijke oplossingen aan te dragen ontstond aan landmachtzijde meer begrip. Mede door de operationele landmachtbelangen meestal te laten prevaleren slaagde Tjepkema er tijdens zijn commandantschap in goede contacten met de operationele en brigadecommandanten te onderhouden, “zozeer zelfs dat mijn KLu-chefs wantrouwen begonnen te krijgen”.⁷³⁶ Een voorstel van Tjepkema om een in zijn ogen geschikte landmachtofficier te benoemen tot zijn plaatsvervanger werd dan ook door de luchtmachtleiding resoluut van de hand gewezen.⁷³⁷

Nadat het departementale salomonsoordeel over de organisatorische ophanging was geveld, verbeterden de betrekkingen tussen de land- en luchtmachtleiding in de loop van 1995. In een brief aan de chef Defensiestaf van eind juli 1995 stelde Couzy voor om de verdere verantwoordelijkheid voor de projectorganisatie van het luchtmobiele project te beleggen bij de bevelhebber der Luchtstrijdkrachten. Terwijl alle grondgebonden eenheden van 11 Luchtmobiele Brigade inmiddels waren opgericht, moest er voor de instroom van de nieuwe heli-vloot nog veel werk worden verricht. De luchtmacht, zo schreef Couzy, diende daar nu het voortouw in te nemen. Afstemming en coördinatie kon plaatsvinden in bilaterale besprekingen. De Luchtmachtraad reageerde bijna juichend op Couzy’s draai. Scheidend luchtmachtbevelhebber Manderfeld schreef aan zijn opvolger zeer content te zijn met de positieve brief van Couzy: “Aan ons thans de taak om van dit project een succes te maken.” Plaatsvervangend bevelhebber der Luchtstrijdkrachten generaal-majoor B.A.C. (Ben) Droste, die Manderfeld in september zou opvolgen, was eveneens verheugd over de opvallend constructieve brief van de landmachtbevelhebber.⁷³⁸ Tijdens zijn eerdere functie als souschef Plannen op de Defensiestaf was Droste wel anders gewend en had hij indringend kennis gemaakt met de “energieverslindende competitie tussen de krijgsmachtdelen”.⁷³⁹

5.3.3 Personele, organisatorische en materiële knelpunten

De verwervingsbesluiten en van hogerhand verordonneerde samenwerking schiepen voor de Koninklijke Luchtmacht meer duidelijkheid over de koers naar het gewenste einddoel: een efficiënt helikopterwapen dat primair inzetbaar moest zijn voor een geïntegreerd optreden met 11 Luchtmobiele Brigade (11 LMB) in een volledig operationele *11 Air Manoeuvre Brigade* (11 AMB). Het proces naar dit einddoel vergde grote inspanningen en kenmerkte zich door onvoorziene

⁷³⁵ Na aflevering van de eerste Chinooks werd met 11 LMB in mei 1996 begonnen met de opwerking naar de operationele status. Bij de internationale oefening *Agile Impact* stond een *Air Move* op het programma waarbij militairen en materieel naar een inzetgebied werden overgevlogen. Commandant Tjepkema maakte tijdens deze oefening zijn debuut als *Air Mission Commander*, een primeur.

⁷³⁶ Brief kolonel KLu A.C. Tjepkema aan Sectie Luchtmachthistorie, 30 april 2001.

⁷³⁷ Interview met kolonel KLu b.d. Anne Tjepkema, 4 november 2022.

⁷³⁸ SIB, Verslagen vergaderingen Luchtmachtraad 1992-2004, inv.nr. 402, 1375e Vergadering LUMARA, 8 september 1995, ‘Wijziging projectorganisatie Luchtmobiele Brigade’, 2 augustus 1995.

⁷³⁹ De Winter en Van Loo, *Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd*, 303.

verstoringen, personele en materiële tegenslagen, een ontoereikende organisatiestructuur en een operationeel-logistieke filosofie die onvoldoende was toegesneden op helikopterinzet. De introductie van transport- en gevechtshelikopters kreeg haar beslag onder omstandigheden die verre van optimaal waren. Een versturende factor die een min of meer reguliere vorming van een helikopterwapen flink belemmerde was de deelname van helikopterdetachementen aan uiteenlopende internationale missies. Dat desondanks het, enigszins bijgestelde, einddoel uiteindelijk in de herfst van 2003 werd behaald, mag worden geboekstaafd als een markante prestatie.

Binnen het vakgebied van de militaire sociologie zijn modellen ontwikkeld die de herstructurering van militaire organisaties trachten te duiden en verklaren. De Belgische socioloog Philippe Manigart, bijvoorbeeld, onderscheidt vanuit een vergelijkend perspectief vijf variabelen die de ontwikkeling van een militaire organisatiestructuur beïnvloeden. Naast vier exogene variabelen – economische ontwikkeling, bestaande technologie, sociaal-culturele omgeving en geopolitieke omgeving – is dat een intermediaire variabele: de missie van de organisatie. Tezamen bepalen deze variabelen het profiel van de krijgsmacht, de vorm die de militaire organisatiestructuur aanneemt. Manigart ontleedt vervolgens het hervormingsproces dat bij het einde van de Koude Oorlog binnen militaire organisaties werd ingezet en identificeert daarbij vijf karakteristieken. Ten eerste *Downsizing*, de reductie van militaire uitgaven, arsenalen, wapenproductie en militair personeel, een ontwikkeling die voor praktisch alle NAVO-strijdkrachten opgeld deed. Ten tweede *Professionalization*, waarbij Manigart doelt op de transformatie naar beroepskrijgsmachten, waaruit dienstplichtige militairen verdwenen. Ten derde *Reserve Forces-Civilianization-Outsourcing*, doelend op ondersteunende functies en kritische of schaarse vaardigheden, zoals taalkundigen en medici. Ten vierde *Interservice Integration*, de ‘paarse trend’, onder andere door de vorming van geïntegreerde staven, waarmee door een gezamenlijke organisatiecultuur effectievere samenwerking tussen verschillende krijgsmachtdeelculturen moet worden bevorderd. Als vijfde karakteristiek onderscheidt Manigart *Multinationalization*, die niet alleen kenmerkend is voor de tijdelijke multinationale interventie-eenheden, die het merendeel van de recentere militaire operaties voor hun rekening nemen, maar ook van toepassing is op de vorming van permanente multinationale strijdkrachten, zoals het Eurocorps.⁷⁴⁰ Voor een beter begrip van de context waarin in de jaren negentig de nieuwe helikopterorganisatie moest worden opgebouwd, zijn het model en de karakteristieken van Manigart relevant en lijken goed aan te sluiten op de gewijzigde taakstelling en evoluerende taakopvatting van de Nederlandse krijgsmacht. *Alle vijf de karakteristieken waren in meer of mindere mate op de Nederlandse situatie van toepassing. Welke implicaties had een wijziging van de taakstelling, de missie van de krijgsmacht, op de personele, organisatorische en materiële ontwikkelingen in het helikopterdomain?*

Het kernprobleem voor de KLu was dat zij met nieuwe wapensystemen een nieuwe helikopterorganisatie moest opbouwen, die een veel uitgebreider en in tal van opzichten volstrekt nieuw takenpakket moest gaan uitvoeren. De Luchtmachtstaf, gepokt en gemazeld in het aansturen van een organisatie waarvan de jachtvliegerij al decennia de core business vormde, maakte in het voor haar tamelijk onontgonnen helikopterdomain verschillende organisatorische inschattingfouten. Kolonel Tjepkema, die tot april 1997 aan het hoofd stond van de nieuwe helikopterorganisatie, was van oordeel dat het stafwerk inzake helikopters begin jaren negentig “van

⁷⁴⁰ Philippe Manigart, ‘Restructuring of the Armed Forces’ in: Guiseppe Gaforio red., *Handbook of the Sociology of the Military* (New York 2003) 323-343.

bedroevend slechte kwaliteit” was geweest. Het resulteerde onder andere in een gemankeerde bevelvoeringsorganisatie en een “veel te krappe” personeelsbezetting.⁷⁴¹

Bij de oprichting van de GPHKLu was de commandant tevens commandant van Vliegbasis Deelen geworden, een dubbelfunctie die voor een groot luchtmachtonderdeel in wording eigenlijk veel te zwaar was. Vooruitlopend op de aanstaande opheffing van deze vliegbasis verhuisden de commandant en staf van de GPHKLu naar Gilze-Rijen.⁷⁴² Medio 1995 vonden de eerste ingrijpende organisatorische wijzigingen plaats. Op 7 juli kreeg commandant GPHKLu Tjepkema tevens het commando over Gilze-Rijen. Met ingang van diezelfde datum werd een naamsverandering van kracht: de Groep Helikopters KLu heette voortaan Tactische Helikopter Groep Koninklijke Luchtmacht (THGKLu), een naam die de samenhang met 11 LMB moest benadrukken.⁷⁴³ Naast Gilze-Rijen vormde Soesterberg het andere belangrijke helikopteronderdeel van de nieuwe organisatie.⁷⁴⁴ De commandant van Soesterberg werd tevens vicecommandant THGKLu, een tot op dat moment niet-bestaande functie. De commandant THGKLu en zijn vicecommandant vormden tezamen met hun beider beperkte staven de bovenste bestuurlijke laag, met daaronder de vliegende en ondersteunende squadrons.

De talrijke reorganisaties gingen gepaard met onzekerheden en omvangrijke personele verplaatsingen, die een zware wissel trokken op het betrokken personeel. Sommige squadrons kregen te maken met motivatieproblemen. In deze roerige pioniersjaren was er grote behoefte aan een ervaren onderdeelcommandant. Door de voorheen ondergeschoven positie van de GPLV en de beperktere carrière mogelijkheden (zie paragraaf 4.3) waren er, afgezien van Tjepkema, in de oude GPLV-gelederen geen stafgebrevetteerde helikoptervliegers in de rang van kolonel met aantoonbare ervaring als onderdeelcommandant. In de speurtocht naar ervaren onderdeelcommandanten besloot de luchtmachtleiding in de tweede helft van de jaren negentig een drietal stafgebrevetteerde jachtvliegers op belangrijke functies in de THGKLu te benoemen. Deze officieren genoten weliswaar het vertrouwen van de Luchtmachtraad, maar hadden geen wortels en ervaring in het helikopterdomain. Kolonel D.H.W. (Dick) Bos, die in april 1997 het commando over de THGKLu van

⁷⁴¹ Brief kolonel KLu A.C. Tjepkema aan Sectie Luchtmachthistorie, 30 april 2001.

⁷⁴² Na sluiting van de vliegbasis kreeg Deelen in december 1995 de status van Militair Luchtvaartterrein en ressorteerde, zonder vaste personele bezetting, onder Soesterberg. Met deze gedevalueerde status diende het behalve als oefenlocatie voor de KLu ook als trainingslocatie voor drill- en veiligheidsoefeningen van 11 LMB, waarvan twee bataljons waren gelegerd in het nabijgelegen Schaarsbergen. De op helikopteroperaties afgestemde geluidszonering van Deelen ontlastte de andere helikoptervelden, waardoor Soesterberg en Gilze-Rijen minder geluidsoverlast genereerden.

⁷⁴³ De nieuwe naam was bedacht door de commandant kolonel Tjepkema, waardoor in de wandelgangen ook wel werd gesproken over ‘Tjepkema Helikopter Groep’ of ‘Tjepkema Heeres Gruppe’, een verwijzing naar diens landmachtverleden en zijn voor luchtmachtbegrippen bovenmodale militaire instelling. Tjepkema stelde voor het onderdeel alleen Tactische Helikopter Groep te noemen, zonder de toevoeging ‘KLu’. Dat laatste vond echter geen genade bij de luchtmachtleiding (interview met kolonel KLu b.d. Anne Tjepkema, 4 november 2022).

⁷⁴⁴ Aan de definitieve aanwijzing van Soesterberg als thuisbasis voor de transporthelikopters ging een jarenlange parlementaire discussie vooraf. Het leidde tot een *Beleidsstudie Uitplaatsing Militaire Oefenterreinen* en een vervolgonderzoek waarin verschillende (verhuis)scenario’s werden beschouwd. Met een vestiging in de noordelijke provincies zou Soesterberg worden ontlast en de werkgelegenheid in Noord-Nederland worden bevorderd. Verhuizing naar het noorden bleek uiteindelijk financieel minder gunstig. Het debat over de vestigingsplaats had als consequentie dat de realisatie van de voor de transportheli’s benodigde infrastructurele aanpassingen op Soesterberg vertraging opliep. Zie: Van Loo, *Crossing the Border*, 299-302.

Tjepkema overnam, stelde een half jaar na zijn aantreden vast dat de personele problemen binnen zijn onderdeel voortduurden: “Het is rumoerig, het rommelt, er is onrust en soms ook onbegrip. Niet iedereen is even gelukkig met wat er moet gebeuren en hoe dat uitgevoerd moet worden.”⁷⁴⁵

De THGKLu zou de organisatiestructuur stapsgewijs aanpassen; in 1998 werd de functie van commandant THGKLu losgekoppeld van de functie van commandant vliegbasis en verdween de atypische functie van vicecommandant THGKLu.⁷⁴⁶ Op Gilze-Rijen kreeg de commandant THGKLu met ingang van 1 april 1998 een eigen planningsstaf, die verantwoordelijk was voor de planning, voorbereiding en uitvoering van de operationele inzet van alle helikopters. Splitsing van verantwoordelijkheden bracht meer duidelijkheid en ontlastte enkele topfuncties binnen het onderdeel. Tot dat moment was er een flink beroep gedaan op het incasseringsvermogen van de leidinggevenden. Een aantal THGKLu-officieren liep bij tijd en wijle op zijn tandvlees.⁷⁴⁷

Groeipijnen

De personele problemen bleven niet beperkt tot de smalle top van leidinggevenden. Er was behoefte aan een bedrijfsvoeringsmodel dat beter aansloot op de minder statische omstandigheden na het einde van de Koude Oorlog. De Luchtmachtstaf ontwikkelde daarvoor een nieuwe operationeel-logistieke filosofie die vooral was geënt op de vliegbases met F-16-onderdelen. Door de squadrons een grotere zelfstandigheid toe te kennen kon op de overhead worden besnoeid en er een tussenlaag tussenuit worden gehaald. Hierdoor ontstond een plattere organisatie die met minder personeel toekon. Het door de Werkgroep Operationeel-Logistieke Filosofie (WOLF) bedachte model moest leiden tot een efficiëntere en in personele zin afgeslankte luchtmacht. De luchtmacht voerde vanaf 1994 het WOLF-bedrijfsvoeringsmodel in bij alle luchtmachtonderdelen, zo ook bij de THGKLu. De WOLF-filosofie hield echter onvoldoende rekening met de wijze waarop de THGKLu met zijn nieuwe wapensystemen zou gaan opereren. Dat was doorgaans niet vanaf een vliegbasis; het zwaartepunt lag bij operationele inzet te velde. De geringe ervaring van de Luchtmachtstaf met beheer en inzet van transport- en gevechtshelikopters wreekte zich in een veel te lage inschatting van het benodigde aantal functies in het helikopterdomain. Gevolg was een jarenlange worsteling met het opzetten van een optimale bedrijfsvoering binnen de door de Luchtmachtstaf vastgestelde kaders. In 1993 was berekend dat een totaal van circa 1250 functies moest volstaan. Door nagenoeg al het ondersteunende personeel uit de organisatietabellen te schrappen, ontstond binnen de THGKLu een schreeuwend tekort aan onder meer chauffeurs en monteurs. Dit betekende in de operationele praktijk niets minder dan vleugellamme helikoptersquadrons.⁷⁴⁸

⁷⁴⁵ D.H.W. Bos, ‘Op Weg naar 2003’, *Helipost* nr. 97/32 (7 november 1997) 2-3.

⁷⁴⁶ Soesterberg kreeg per 1 april 1998 weer de status van zelfstandig onderdeel, de commandant een aangepast takenpakket. Zie: ‘Bakermat weer op eigen benen’, *De Vliegende Hollander* (augustus/september 1998) Blaudruk No 48, 1-2.

⁷⁴⁷ De Winter, *Bakermat Soesterberg*, 215-217; Brief kolonel KLu A.C. Tjepkema aan Sectie Luchtmachthistorie, 30 april 2001.

⁷⁴⁸ Van Loo, *Crossing the Border*, 245-246; Ed Roelofs, ‘75 jaar 298 Squadron’, *Onze Luchtmacht* 72-2 (april/mei 2020) 2-6. Roelofs wees op de geringe omvang van de technische dienst van 298 Squadron: “een vergelijkbaar Brits Chinook-squadron beschikte over ca. 30% meer technici en bovendien waren die niet belast met het uitvoeren van fase-inspecties (298 wel).”

In de aanloop naar oefeningen met 11 LMB bleek glashelder dat de THGKLu ernstige personeelstekorten had, vooral op het logistieke vlak. Een door de THGKLu opgestelde inventarisatie wees uit dat, indien de luchtmacht de logistieke ondersteuning geheel zelfstandig ter hand zou nemen, er niet minder dan 1200 extra militairen nodig waren, wat neerkwam op een additionele kostenpost van zo'n 600 miljoen gulden. De Luchtmachtstaf, geplaagd door talrijke bezuinigingen en personeelsreducties elders, wees de forse meerbehoefte resoluut van de hand. Na rijp beraad maakten land- en luchtmacht de afspraak dat de eerste de externe logistiek ging verzorgen en de luchtmacht de interne logistiek, wat zich concentreerde op het transport in het inzetgebied zelf. Dit impliceerde dat de THGKLu desondanks een behoefte had aan 600 extra militairen.⁷⁴⁹ Vanaf de tweede helft van de jaren negentig zou fasegewijs in deze behoefte worden voorzien. Bij de presentatie van de *Actualisatie van de Prioriteitennota* in september 1997 mocht de THGKLu de personeelssterkte met 179 functies uitbreiden. Met eerder toegezegde versterkingen groeide het onderdeel tot een formatie van 1818 militairen en 114 burgers. De *Defensienota 2000* trok deze opwaartse lijn verder door; om de operationele inzetbaarheid en het voortzettingsvermogen van de THGKLu te verbeteren, nam het aantal functies in de periode 2001-2003 met 300 toe. Daarmee kwam de geautoriseerde sterkte van het onderdeel op ongeveer 2200 functies. Deze saillante personeelstoename van bijna 1000 functies in amper tien jaar krijgt nog meer betekenis als zij wordt afgezet tegen de algehele personele krimp waarmee de defensieorganisatie in het algemeen en de krijgsmachtdelen in het bijzonder in diezelfde periode werden geconfronteerd.⁷⁵⁰

Terwijl er krijgsmachtbreed ingrijpende reorganisaties plaatsvonden, waarin materiële krimp en personele afslanking voorop stonden, moest er gelijktijdig een nieuwe helikopterorganisatie worden opgebouwd waarin drie compleet nieuwe wapensystemen parallel werden ingevoerd. Hoewel de selectie en verwerving van de nieuwe helikoptervloot bij de Koninklijke Luchtmacht in goede handen bleek te zijn, betekende dit niet dat de vertrouwde luchtmachtaanpak ook automatisch een panacee vormde voor het creëren van een doelmatig opgezette helikopterorganisatie.

Binnen een integraal luchtmobiel operationeel concept moest de THGKLu garant staan voor een luchtcomponent waarin inzetklare helikopters hun taken naar behoren uitvoerden. Dat was immers waarop de Koninklijke Landmacht moest kunnen rekenen. Als belangrijkste afnemer van de THGKLu had 11 LMB in principe voorrang boven taken die buiten het luchtmobiele concept vielen, zoals taken die de luchtmacht onder eigen regie verrichtte en helikopterinzet voor het Korps Mariniers. De beschikbaarheid van de nieuwe transportheli's gaf de eerste jaren aanleiding tot wrijving tussen de land- en luchtmacht. De luchtmacht was van oordeel dat de helikopters te zeer werden opgeëist voor 11 LMB, de landmacht vond juist dat de toestellen, cruciaal voor de opleiding en training van de luchtmobiele infanteriebataljons, voor te veel andere opdrachten werden gebruikt. Om de krijgsmachtbrede bruikbaarheid van de transporthelikopters en daarmee de specifieke luchtmachtinbreng te onderstrepen hechtte de luchtmachtleiding er belang aan ook andere taken voor het voetlicht te brengen. Dit kwam onder meer tot uitdrukking in een *mission statement* dat commandant THGKLu Tjepkema in augustus 1995 presenteerde. Daarin stond dat de THGKLu

⁷⁴⁹ Herman Roozenbeek red., *In dienst van de troep. Bevoorrading en transport bij de Koninklijke Landmacht* (Amsterdam 2008) 307-309. Bij de landmacht was 11 LMB de enige operationele eenheid die over eigen logistieke middelen beschikte. De brigade omvatte eigen compagnieën voor bevoorrading, herstel en geneeskundige hulp. Grote personele tekorten in het logistieke domein kende 11 LMB in tegenstelling tot de THGKLu niet.

⁷⁵⁰ Van Loo, *Crossing the Border*, 55, 68-69, 245-246.

weliswaar primair opereerde met 11 LMB, maar dat zij haar heli's ook zelfstandig kon inzetten dan wel in samenwerking met andere onderdelen van de krijgsmacht of in internationaal verband. Die inzet begon bij calamiteiten dicht bij huis, maar kon zich ook uitstrekken tot mondiale humanitaire hulpverlening of optreden in crisis- en oorlogssituaties.⁷⁵¹

De beschikbaarheid van de nieuwe helikopters was, afgezien van enkele ervaringen, ondermaats. Doordat de luchtmacht te weinig had besteed om te beschikken over een minimaal aanvaardbare voorraad prijzige reserveonderdelen, ontstond er een toestand met veel onnodig gemonteerd en gedemonteerd.⁷⁵² De problemen werden vergroot door het krapper wordende bestand aan helikoptertechnici, omdat een aantal ervaren monteurs zich liet omscholen tot de nieuwe vliegende functie van boordmonteur/loadmaster (BML). De uitdagende functie van BML, vast bemanningslid in de nieuwe transporthelikopters, trok veel onderofficieren aan en was financieel lucratiever dan hun oude job. Hoewel de beschikbaarheid te wensen overliet, kwamen de geproduceerde vliegreuen niet altijd ten goede aan de primaire operationele klant, 11 LMB. De luchtmacht zette haar transportheli's bewust ook voor andersoortige inzet in de etalage. Zeven Cougars waren speciaal uitgerust om vanaf schepen te kunnen opereren. Medio 1998 vonden met de inzet van twee Cougars de eerste trainingsmissies plaats vanaf het kort daarvoor in gebruik genomen Amfibisch Transportschip Hr.Ms. *Rotterdam*.⁷⁵³ Een Chinook vloog in juni 1999 tijdens de verhuizing van de Luchtmacht Elektronische en Technische School een als sleutelkist dienstdoende F-16 van Schaarsbergen naar Woensdrecht. De sleutelkist hing als externe lading onder de helikopter, bevestigd aan zijn drie *cargo-hooks*. Zowel de Chinook als de Cougar was, met een met water gevulde *bambi bucket*, zelfstandig inzetbaar voor (bos)brandbestrijding. Met maritieme inzet, unieke transportvluchten en spectaculaire blusvluchten maakte de THGKLu voor de luchtmacht goede sier.

Dergelijke inzetten zag de landmacht met lede ogen aan. Gevoegd bij de geringe beschikbaarheid kwam het traject naar een volledig operationeel inzetbare 11 AMB in gevaar, zo was de heersende opinie binnen de landmacht. De ontstane frictie leidde er uiteindelijk toe dat de bevelhebbers van land- en luchtmacht bijeenkwamen om afspraken te maken. Dat bleek nodig, temeer omdat er gaandeweg verschillen in arbeidscultuur aan het licht waren gekomen, bijvoorbeeld over werk- en rusttijden, de omgangsvormen, die binnen de luchtmachtgelederen lossier waren, en de onbekendheid met elkaars werkzaamheden. De verschillen openbaarden zich vooral tijdens de gezamenlijke planning van oefeningen.

Daar waar land- en luchtmachtmilitairen intensief moesten samenwerken kon een steile leercurve ontstaan, die leidde tot meer wederzijds begrip. Anticiperend op de aanstaande invoering van de Apache doorliepen de staven van 11 LMB en THGKLu in september 1996 op Fort Hood bij de *US Army Combat Aviation Training Brigade* een *battle staff*-oefening. Voor de in opleiding zijnde Nederlandse Apache-bemanningen moest als eindoefening een *air assault* worden gepland. De Nederlanders stelden een plan samen met een sterk landmachtaccent, dat vervolgens met computerberekeningen kon worden beoordeeld. Tot grote verrassing van de deelnemende land- en luchtmachtmilitairen toonden de berekeningen aan dat vrijwel alle helikopters, nog voordat ze op locatie arriveerden,

⁷⁵¹ 'De missie van: Tactische Helikopter Groep KLu', *De Vliegende Hollander* (juni 1996) Blauwdruk, 4.

⁷⁵² Brief kolonel KLu A.C. Tjepkema aan Sectie Luchtmachthistorie, 30 april 2001.

⁷⁵³ Helfferich, *100 jaar Luchtmacht*, 154; Monique van Rijen, 'Cougar aan boord. Transporthelikopter voor het eerst in maritieme rol', *De Vliegende Hollander* 54-7 (november 1998) 24-25.

zouden worden neergeschoten. De Nederlanders waren zich vanaf dat moment bewust dat zij de plank hadden misgeslagen. Door zich te zeer te concentreren op afzonderlijke deelaspecten van de operatie en het ontbreken van voldoende interactie was de oefening op een mislukking uitgedraaid. Met Amerikaanse assistentie kreeg het aspect van *mission rehearsal* meer aandacht. Dit hield in dat alle deelnemers bijeenkwamen en iedere speler de oefening vanaf het begin tot het eind vanuit het eigen perspectief doorliep. Dit garandeerde niet alleen dat alle aspecten aan bod kwamen, maar ook – en dat was cruciaal – dat iedereen hetzelfde scenario in zijn hoofd had. Zulke gedeelde ervaringen bevorderden inzicht in elkaars visie en competenties en legden een fundament voor integrale samenwerking tussen de betrokken land- en luchtmachtmilitairen.⁷⁵⁴

Oefenen versus uitzenden: AMB behaalt OGS

De hierboven geschetste organisatorische problemen binnen de THGKLu, de aanvankelijk moeizame en daardoor frustrerende samenwerking met 11 LMB en de technische kinderziektes die samenhangen met de gelijktijdige introductie van drie nieuwe helikoptertypen, zetten het tijdspad naar het bereiken van het einddoel, een volledig operationeel inzetbare 11 Air Manoeuvre Brigade, ernstig onder druk.⁷⁵⁵ Daar kwam nog een extra versturende factor bij: zowel eenheden behorende tot 11 LMB als talrijke helikopterdetachementen werden in het kader van internationale humanitaire, vredes- en crisisbeheersingsoperaties uitgezonden. Gedurende de jaren negentig belandden helikopterdetachementen in het Midden-Oosten, Zuidoost-Azië, voormalig Joegoslavië, Albanië en Kosovo. De eerste jaren na de eeuwwisseling nam de uitzenddruk in het helikopterdomen eerder toe dan af. Terwijl de THGKLu uitzendingen naar de Balkan voortzette, voerde zij eveneens internationale missies uit in Eritrea, Djibouti en Irak. Bij deze internationale missies werd overigens niet alleen een beroep gedaan op de nieuwe helikoptervloot, ook de Alouettes III en de Bölkows uit de oude GPLV-inventaris kwamen van stal. Op weg naar de uitfasering ondersteunden tussen juni 1992 en oktober 1993 vijf opeenvolgende Alouette-detachementen bij de *United Nations Transitional Authority for Cambodia* een Nederlands mariniersbataljon in Cambodja. Bölkow-detachementen waren tussen 1994 en 2000 voor VN-missies onder meer actief in Bosnië-Herzegovina, Macedonië en Kosovo.⁷⁵⁶ Dat de betrokken helikoptersquadrons door deze reeks missies een schat aan waardevolle internationale ervaringen rijker werden, behoeft geen betoog; dat de bijna onafgebroken uitzendingen tegelijkertijd een zware hypotheek legden op het geplande operationele opwerkingsprogramma van de *Air Manoeuvre Brigade* was evident.⁷⁵⁷ Vermeldenswaard is hier dat eenheden behorend tot 11 LMB en THGKLu-detachementen lange tijd niet in gezamenlijk verband deelnamen aan internationale missies, zij vertrokken gescheiden naar

⁷⁵⁴ Interview Sectie Luchtmachthistorie met kolonel ir. J.W.E.N. Kaelen, 14 maart 2003; Van Loo, *Crossing the Border*, 242.

⁷⁵⁵ Technische tekortkomingen en kinderziektes deden zich voor bij alle nieuwe helikoptertypes. In de introductiefase kampte vooral de Cougar met veel technische tegenslag. Zie: De Winter, *Bakermat Soesterberg*, 222-223; Van Loo, *Crossing the Border*, 267-268, 280, 297.

⁷⁵⁶ Alouette-detachementen waren tevens actief in Irak (1991) en op de Balkan (1991-1996). Zie: Van Loo, *Crossing the Border*, 819-824; Helfferich, *100 jaar Luchtmacht*, 149-151.

⁷⁵⁷ Oud-luchtmachtbevelhebber Starink merkte hierover op: “De politieke leiding en de defensietaf wilden de helikopters, zodra beschikbaar – en soms nog voordat ze helemaal waren opgewerkt – inzetten bij de kleinere detachementen. De kans dat daarvoor de volledige 11 AMB moest optreden was vrijwel nihil.” Zie: schriftelijke informatie luitenant-generaal b.d. D. Starink, 5 november 2022.

uiteenlopende internationale brandhaarden. Hierdoor konden zij tijdens deze uitzendingen geen gestalte geven aan de intensievere samenwerking van de specifieke land- en luchtmachteenheden die in het opwerkingstraject van de AMB zo broodnodig was.⁷⁵⁸

Het politieke ambitieniveau van Nederland om militair bij te dragen aan dergelijke internationale missies was in de jaren negentig en daarna hoog en kon doorgaans rekenen op een breed parlementair en maatschappelijk draagvlak. In het politieke afwegingsproces kreeg de deelname aan internationale (vredes)missies steevast voorrang op de implementatie van het oefenprogramma. De grote behoefte aan helikopterinzet bij het merendeel van deze internationale uitzendingen onderstreepte weliswaar de relevantie van het wapensysteem, maar doorkruiste evenzeer een min of meer reguliere fasegewijze ontwikkeling volgens de gezamenlijk vastgestelde lucht mobiele concepten. De impact op het niet-uitgezonden deel van een helikoptersquadron was onmiskenbaar; soms moest het met een of slechts enkele inzetbare toestellen vanaf de thuisbasis het reguliere trainingsprogramma uitvoeren en was tegelijkertijd belast met de opwerking van het volgende uit te zenden helidetachement.⁷⁵⁹ Gevoegd bij de hiervoor geanalyseerde belemmerende factoren was bijstelling en temporisering van het operationele einddoel onontkoombaar.

Het plan de THGKLu met de daaronder ressorterende helikoptersquadrons als geheel op te bouwen tot een volledig operationele eenheid zou diverse keren worden aangepast. Nadat was gebleken dat de tijdsplanning naar het behalen van het eerste doel, de *Initial Operational Capability* (IOC), te krap was om aan de gestelde eisen te voldoen, werd ingezet op een minder ambitieus doel, de *Limited Initial Operational Capability* (LIOC). Hiervoor moesten alle squadrons zich afzonderlijk kwalificeren. Een squadron met de LIOC-status kon, zij het onder beperkte voorwaarden, deelnemen aan oefeningen en worden ingezet bij *out-of-area*-operaties. LIOC betekende dat aan 11 LMB slechts beperkte ondersteuning kon worden verleend. Pas indien een squadron volledig was uitgerust met onder andere zelfbeschermingsmiddelen kon de IOC worden behaald. Het einddoel, de *Full Operational Capability* (FOC), lag pas in het verschiet zodra zonder verdere beperkingen kon worden voldaan aan alle eisen die in de operationele concepten waren vastgelegd.

Nadat 301 Squadron zich met zijn Apaches als laatste afzonderlijke eenheid had gekwalificeerd, bereikte de gehele THGKLu op 1 september 1997 de LIOC-status. Hoewel de transporthelikoptersquadrons daarna nog wel de IOC-status in de wacht sleepten, lukte dat niet meer voor de gehele THGKLu.⁷⁶⁰ Door de talrijke uitzendingen bleek het bereiken van de IOC (gepland voor januari 2000) en de FOC (gepland voor juli 2003) onhaalbaar. Op advies van een interservice Stuurgroep Helikopters besloten de bevelhebbers van land- en luchtmacht het bereiken van de FOC los te laten en het einddoel te wijzigen in het behalen van de Operationele Gereedstellingsstatus (OGS) van de *Air Manoeuvre Brigade*, die in de herfst van 2003 moest zijn

⁷⁵⁸ Pas tijdens de uitzendingen naar Afghanistan werkten in de periode 2006-2010 uitgezonden eenheden van 11 LMB samen met helikopterdetachementen van de KLu, dat was vijftien jaar na de oprichting van 11 LMB. In een bijlage zal een overzicht worden gepresenteerd van de helikopterdetachementen die sedert het einde van de Koude Oorlog hebben deelgenomen aan internationale humanitaire missies en vredes- en crisisbeheersingsoperaties.

⁷⁵⁹ Roelofs, '75 jaar 298 Squadron', 2-6.

⁷⁶⁰ 298 Squadron (Chinooks) behaalde de IOC-status in januari 1999, 300 Squadron (Cougars) verkreeg de IOC-status in januari 2000.

gerealiseerd.⁷⁶¹ Hoewel de in de OGS vastgestelde operationele aspiraties minder ambitieus waren dan bij de FOC, stuurden zij wel aan op een inzetbaarheid die in bondgenootschappelijk verband acceptabel was en voldeed aan alle NAVO-standaarden en -criteria.⁷⁶²

Het originele opwerkingsprogramma voorzag in steeds grootschaliger geïntegreerd optreden van 11 LMB en eenheden van de THGKLu. Tussen 1995 en 1997 namen beide partijen deel aan een serie kleinere manoeuvres in binnen- en buitenland. In 1997 vonden op het grondgebied van voormalig Warschaupactland Polen twee grootschalige oefeningen plaats waaraan 11 LMB en de THGKLu met vrijwel al het beschikbare materieel deelnamen. Aan de eerste oefening *Rhino Drawsko* (of 'Polen-I') in april namen 5000 landmachtmilitairen, 530 luchtmachtmilitairen, ruim 250 voertuigen en 20 THGKLu-heli's deel. Hoogtepunten van het oefenprogramma, dat ook nachtelijke oorlogsmissies omvatte, waren twee bij daglicht uitgevoerde *air assault*-missies. Naast tevredenheid over de uitvoering, openbaarden zich ook tekortkomingen bij de THGKLu, die hoofdzakelijk verband hielden met personeelstekorten.⁷⁶³ De verwerving van de LIOC-status voor de THGKLu volgde in september na deelname aan oefening *Indian Falcon* ('Polen-II').⁷⁶⁴ De volgende grootschalige oefening, *Cold Grouse*, waaraan de THGKLu met 800 militairen en al haar helikoptertypen deelnam, vond plaats in oktober 1998 op het Deense eiland Seeland.⁷⁶⁵ *Cold Grouse*, waarin de nauwe samenwerking tussen grondeenheden en gevechtshelikopters centraal stond, bleek voorlopig de laatste grootschalige oefening voor de Nederlandse *Air Manoeuvre Brigade*. Door uitzendverplichtingen naar de Balkan en Afrika kon drie jaar achtereen niet op grote schaal gezamenlijk worden geoefend.

Het laatste deel van het traject naar het eindexamen van 11 AMB omvatte vijf grote oefeningen. In oktober 2001 moesten bij oefening *Falcon Hradiste* in Tsjechië de transporthelikopters van de THGKLu vanwege deelname aan verschillende VN-uitzendingen verstek laten gaan. Tsjechische en Slowaakse Mil Mi-17-helikopters namen hun rol bij deze gelegenheid over. In 2002 stonden de oefeningen *Falcon Spring* vanaf *Truppenübungsplatz Kliez* en *Dutch Falcon* in Nederland op het programma. Bij de laatste, naar Nederlandse maatstaven zeer grootschalige oefening, vloog de THGKLu 2300 militairen van 11 LMB van Deelen naar Noord-Nederland. Bij de voorlaatste test, *Polish Falcon*, in april 2003 voerden zo'n 4000 land- en luchtmachtmilitairen met 32 helikopters rond Zagan in het zuidwesten van Polen onder andere een *air assault* uit waarbij een *Forward Operating Base* (FOB) moest worden ingenomen. In het oefenscenario trad 11 AMB op als *Initial Entry Force* (IEF),

⁷⁶¹ De in juni 1992 ingestelde interservice Stuurgroep Helikopters was de opvolger van de Stuurgroep Lichte Vliegtuigen. Zie: SIB, Archief DMKLu, inv.nr. 1277, Instellingsbeschikking Stuurgroep Helikopters GPLV, 4 juni 1992.

⁷⁶² Van Loo, *Crossing the Border*, 244-245. Afgezien van een uiteenlopende reeks van kleinschaliger oefeningen in onder andere Noorwegen (*Snow Falcon*) en Spanje (*Spanish Falcon*) moest voor het behalen van de OGS ten minste vijf maal door 11 LMB en de THGKLu gezamenlijk aan een grootschalige oefening worden deelgenomen.

⁷⁶³ Evert Brouwer, "'We zijn bijna constant in de lucht geweest'" Tactische Helikoptergroep slaat vleugels uit bij Rhino-Drawsko', *De Vliegende Hollander* 53-2 (juni 1997) 4-6; Hartman en Ten Cate, *Garde zonder grenzen*, 204-206.

⁷⁶⁴ Monique van Rijen, 'Indian Falcon bouwt aan fundament. THG en Luchtmobiel groeien naar elkaar toe', *De Vliegende Hollander* (oktober 1997) 8-13.

⁷⁶⁵ Leo de Rooij, 'Samen sterk in Cold Grouse. Tactische Helikopter Groep en 11 Luchtmobiele Brigade oefenen in Deense modder', *De Vliegende Hollander* (december 1998) 28-30.

een rol waarbij de eenheid zou worden gevolgd door grondstrijdkrachten die het veroverde gebied moesten overnemen.⁷⁶⁶

Onder het toezien van een internationaal team van 170 *evaluators* nam 11 AMB tussen 10 en 30 oktober 2003 deel aan *Field Training Exercise Gainful Sword*. Deze door het hoofdkwartier van het *NATO Rapid Deployable Corps-Germany Netherlands* in Polen georganiseerde FTX, waaraan 7000 militairen van 12 nationaliteiten deelnamen, vormde de laatste horde om de OGS te behalen. THGKLu nam deel met 31 helikopters, waaronder drie Britse Chinooks. Dat laatste was een door de internationale uitzendpraktijk ingegeven improvisatie: een aantal Nederlandse Chinooks was tijdens *Gainful Sword* uitgezonden naar Irak. In het complexe oefenscenario draaide het om het herstellen van de integriteit van een neutrale staat die was aangevallen door een agressor. In de eerste fase moest 11 AMB als IEF een *forced entry* uitvoeren en bedreigde internationale waarnemers bevrijden. Vervolgens kreeg de brigade opdracht tot het inrichten van een FOB om daarvandaan diepe operaties uit te voeren om de voortgang van andere divisies te begunstigen. 11 AMB speelde een essentiële rol in het succesvolle verloop van *Gainful Sword*, waarbij internationale samenwerking alsook *joint* en *combined* optreden centraal stonden.⁷⁶⁷ Na afloop van de FTX verklaarde de NAVO 11 AMB *Operational Ready*, waarmee de OGS was behaald. De eenheid voldeed nu voor wat betreft trainingsniveau en geïntegreerde inzetbaarheid aan de hoogste operationele eisen.⁷⁶⁸

Het bereiken van de operationele gereedheid van de ‘groenblauwe’ 11 AMB was een mijlpaal en toonde aan dat land- en luchtmacht het optreden in het *air manoeuvre*-concept beheersten: “De Nederlandse krijgsmacht beschikt hiermee over een unieke flexibele en snel inzetbare joint capaciteit die geschikt is voor vele inzetopties in het gehele crisisbeheersingsspectrum.” 11 AMB, een voor Europa “unieke Initial Entry Capability”, was gezamenlijk inzetbaar met de strijdkrachten van Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en de VS.⁷⁶⁹ De commandant 11 AMB, brigadegeneraal der Grenadiers P.J.M. (Peter) van Uhm, constateerde na afsluiting van *Gainful Sword*: “We hebben de hoogste sport van de militaire ladder bereikt.”⁷⁷⁰ Het behaalde eindexamen was uiteraard een momentopname; talrijke internationale uitzendingen naar onder andere Irak en Afghanistan, in combinatie met voortgaande bezuinigingen met dreigende afstoting van helikoptermaterieel,

⁷⁶⁶ Van Loo, *Crossing the Border*, 302-307. In retrospectief bleek *Polish Falcon* de enige grootschalige oefening waarop 11 AMB met de volle geplande helikoptersterkte paraat was, rekening houdende met de omstandigheid dat altijd een aantal toestellen in onderhoud is of voor opleidingsdoelinden elders, zoals acht Apaches op Fort Hood in Texas.

⁷⁶⁷ *Joint* optreden is een operatie waarin onderdelen van ten minste twee krijgsmachtdelen participeren; *Combined* optreden heeft betrekking op operaties waarin twee of meer bondgenoten gezamenlijk streven een missie te volbrengen. Zie: *Joint Doctrine Publicatie 5 Commandovoering*. Ministerie van Defensie ([Den Haag 2012] 156-158, www.defensie.nl/binaries/defensie/documenten/publicaties/2012/03/16/joint-doctrine-publicatie-5-commandovoering-nl (geraadpleegd 16 maart 2022)).

⁷⁶⁸ Helfferich, *100 jaar Luchtmacht*, 157-159; M.J.H.M. Bastin, W.C.G.J. Gerdsen en C.J. Matthijssen, ‘11 Air Manoeuvre Brigade operationeel gereed. Een “joint” eenheid bij uitstek’, *Militaire Spectator* 172-12 (december 2003) 629-641, aldaar 638.

⁷⁶⁹ Bastin, Gerdsen en Matthijssen, ‘11 Air Manoeuvre Brigade operationeel gereed’, 639. Ook was het mogelijk 11 AMB aan te vullen met nationale eenheden van het Korps Commandotroepen en het Korps Mariniers. Met 11 AMB toonde de krijgsmacht aan dat zowel bij dag als bij nacht het *air assault*-optreden werd beheerst. Daarmee was Nederland, naast de VS en het VK, een van de weinige NAVO-partners die over zo’n nichecapaciteit beschikte; zie: schriftelijke informatie generaal-majoor b.d. T.H.W. ten Haaf, 20 december 2022.

⁷⁷⁰ Hartman en Ten Cate, *Garde zonder grenzen*, 226-230, aldaar 229.

zorgden ervoor dat in de jaren na 2003 niet aan grootschalige oefeningen als FTX *Gainful Sword* zou worden deelgenomen. Pas acht jaar later, in de herfst van 2011, vond de eerstvolgende grootschalige oefening, *Falcon Autumn*, plaats waarin 11 AMB van zich deed spreken.

5.4 Voorbij het *point of no return*

De hoofdvraag van dit hoofdstuk luidde: waarom kon in het laatste decennium van de twintigste eeuw de helikopter in de Nederlandse krijgsmacht, gedragen door forse investeringen, transformeren naar een hoofdwapensysteem met een bredere taakopvatting? Deze hoofdvraag is vanuit verschillende invalshoeken onderzocht, wat resulteert in een meerledig antwoord.

Gebaseerd op in de jaren tachtig opgedane inzichten en ervaringen in de bondgenootschappelijke oefenpraktijk formuleerde Nederland begin jaren negentig een nieuwe visie op de taakstelling van de krijgsmacht. De ingrijpend wijzigende internationale context fungeerde als katalysator in dit proces. Noch de NAVO, noch de politiekambtelijke top, noch de leiding van de afzonderlijke krijgsmachtdelen beschikten over een panklaar antwoord over de wijze waarop moest worden gereageerd op het einde van de Koude Oorlog. Het was de politiekambtelijke top van het Ministerie van Defensie die, gesteund door enkele militaire adviseurs en de in de krijgsmacht aanwezige expertise, de regie naar zich toetrok en het voortouw nam in het formuleren en concretiseren van een gewijzigde taakstelling en samenstelling van de krijgsmacht. Een opmerkelijk aspect is dat reeds in de jaren tachtig ontwikkelde doctrinaire concepten in combinatie met de nieuwe visie, dat een mobielere en meer flexibele krijgsmacht expeditionaire taken ver buiten het NAVO-verdragsgebied moest kunnen uitvoeren, tezamen de voornaamste bouwstenen aanleverden voor de opmars van de helikopter. Het belangrijkste resultaat van dit geforceerde proces was een sterk verkleinde, mondiaal inzetbare krijgsmacht, waarin de helikopter ten koste van de kwantiteit van de vertrouwde, door de afzonderlijke krijgsmachtdelen geprefereerde wapensystemen ondubbelzinnig tot hoofdwapensysteem promoveerde.

De doctrinaire urgentie van toenemende helikopterinzet was eerder weliswaar krijgsmachtbreed onderkend, maar gaf begin jaren negentig niet de doorslaggevende prikkel tot verandering. Beschikbare geavanceerde technologie in de vorm van transport- en later ook gevechtshelikopters vormde evenmin het breekijzer tot een gewijzigde visie op de taken en samenstelling van de krijgsmacht, en met name de plaats van de helikopter daarin. Terwijl er van het in strategische desoriëntatie verkerende NAVO-bondgenootschap amper sturing uitging, hielden de afzonderlijke krijgsmachtdelen, zeker waar het hun helikoptervisie betrof, lang vast aan tijdens de Koude Oorlog opgedane inzichten. Helikoptercapaciteit diende in hun visie eerst en vooral te worden aangewend om de primaire taken uit een inmiddels afgesloten tijdperk uit te voeren: in de marinevisie was dat onderzeebootbestrijding, in de landmachtvisie pantserbestrijding, twee taken die na de Koude Oorlog duidelijk aan relevantie inboetten. Met deze insteek trachtten de marine- en landmachtleiding impliciet vast te houden aan de hun vertrouwde wapensystemen, respectievelijk helikopterdragende fregatten en grondgebonden pantserbestrijdingssystemen, die aangevuld met antitankhelikopters voor een mobielere en krachtiger Eerste Legerkorps moesten zorgen.

Het waren de politiekambtelijke actoren die, middels twee kort op elkaar volgende defensienota's, de bakens richting een nieuwe koers verzetten. Een koers waarmee beter kon worden ingespeeld op de veranderende, diffusere veiligheidsrisico's en in alle denkbare scenario's een bijdrage kon worden geleverd aan humanitaire missies en crisisbeheersingsoperaties. Primair gedreven door financiële overwegingen en zonder taken af te stoten of taakspecialisatie af te dwingen, ging het mes diep in de kwantiteit van de vertrouwde hoofdwapensystemen en werd het aantal fregatten, tanks en jachtvliegtuigen drastisch gereduceerd, evenals de personele omvang van de krijgsmacht. De stevige accenten op mobiliteit, flexibiliteit, multifunctionaliteit en interoperabiliteit pasten de eindelijk tot topprioriteit verheven helikopter als een handschoen, zozeer zelfs dat dit, ondanks aanhoudende budgettaire krapte, grote investeringen rechtvaardigde. Opeenvolgende kabinetten en bewindslieden volhardden gedurende de jaren negentig consistent in deze koers, waardoor de entree van de helikopter als nieuw hoofdwapensysteem was gewaarborgd. Pogingen vanuit het parlement, de NAVO en de krijgsmachtdelen om de uitgestippelde materiële koers bij te stellen of zelfs om te buigen, wisten de bewindslieden van Defensie grotendeels te verijdelen. Zij steunden hierbij op de binnen de krijgsmacht verankerde en door wetenschappelijke onderzoeksinstituten gevalideerde expertise. Het politiekambtelijke primaat manifesteerde zich duidelijk bij de keuze voor een Franse transporthelikopter en een Amerikaanse gevechtshelikopter.

Hoewel de vergeefs protesterende krijgsmachtdelen de decimering van hun vertrouwde hoofdwapensystemen met lede ogen aanschouwden, verwelkomden zij, als de vervulling van reeds langer bestaande wensen, de investeringen in het nieuwe materieel. Dit waren onder andere een amfibisch transportschip geschikt voor helikopteroperaties, een parate luchtmobiele brigade en een nieuwe vloot transport- en gevechtshelikopters. Het gedeelde belang dat land- en luchtmacht hadden in het welslagen van het controversiële luchtmobiele project vormt eveneens een verklarende factor in het onomkeerbare materiële transformatieproces.

De binnen de NAVO atypische organisatorische inbedding van de nieuwe helikoptervloot zorgde voor hoogoplopende spanningen tussen de land- en luchtmachtleiding. Met een pragmatisch besluit, waarvoor realistische alternatieve opties ontbraken, dwong de departementale top een betere en intensievere samenwerking af: de luchtmacht kreeg de verantwoordelijkheid voor de opbouw van de helikoptercomponent die tezamen met de Luchtmobiele Brigade de *Air Manoeuvre Brigade* ging vormen. De daarbij door de luchtmacht gemaakte organisatorische en personele inschattingfouten, de gelijktijdige invoering van drie verschillende helikoptertypen, de voortsudderende verschillen van inzicht met de landmacht over de taakopvatting en de talrijke internationale uitzendingen van helikopterdetachementen verstoorden het operationele opwerkingsproces in ernstige mate. Dat de land- en luchtmacht er in 2003 ondanks alle verzwarende omstandigheden in slaagden te voldoen aan de bondgenootschappelijke criteria van operationele gereedheid, markeerde de transformatie van de helikopter tot hoofdwapensysteem. De met vastberadenheid ingezette koers had een historische mijlpaal bereikt.

6

Groeiende vraag, gecoördineerd aanbod

2000-2020

“Met de vorming van het DHC zet Nederland een belangrijke stap voorwaarts op het gebied van militaire helikopteroperaties, niet alleen nationaal, maar ook internationaal. Internationaal behoort Nederland tot de top drie in helikopteroperaties en vervult het een voortrekkersrol.”

Commodore-vlieger Theo ten Haaf bij de oprichting van het Defensie Helikopter Commando⁷⁷¹

Het waren geen helikopters maar gekaapte passagiersvliegtuigen die zich op 11 september 2001 in de Twin Towers van het *World Trade Center* in New York en het Pentagon in Washington boorden. De hallucinante terreuraanslagen vormden de directe aanleiding voor de lancering van de door de Verenigde Staten geïnitieerde *Global War on Terrorism*. Kort na de start van de door president George W. Bush afgekondigde *War on terror* besloot de Nederlandse regering haar belangrijkste bondgenoot niet alleen in morele en politieke zin te steunen, maar ook militair bij te dragen aan verschillende operaties die de vernietiging van internationale terroristische organisaties en netwerken als primair oogmerk hadden. Dit leidde onder andere tot een langdurige en omvangrijke betrokkenheid bij militaire operaties in Afghanistan. In een tijdvak van bijna twintig jaar dienden in totaal niet minder dan 30.000 militairen in Afghanistan. Dankzij de in de jaren negentig ingezette ingrijpende koerswijziging bleek de krijgsmacht voldoende toegerust voor deze nieuwe werkelijkheid; in de talrijke missies werd vaak een beroep gedaan op de nieuwe helikoptervloot. Het accent bij de helikopteroperaties lag niet op het grootschalige luchtmobiele concept dat als richtsnoer gold voor inzet van de *Air Manoeuvre Brigade*, maar meer op een scala van kleinschaligere missies. Daarin behoorde naast logistieke, transport-, verkennings-, bewakings- en escortevluchten ook gewapende inzet met onder andere Nederlandse *special forces* tot de operationele praktijk. Deze van het AMB-concept afwijkende helikopteroperaties hadden meteen ingrijpende consequenties voor de verdere ontwikkeling van het helikopterwapen en leidden tot bijgestelde kortetermijndoelstellingen. De talrijke pragmatische, aan de uitzendingen gerelateerde aanpassingen in het helikopterdomain vonden plaats in een tijd van steeds krappere budgetten. De toegenomen vraag naar helikopterinzet en onder druk staande budgetten veroorzaakten een operationele spagaat.

Naast de missie in Afghanistan continueerde Nederland zijn in de jaren negentig ingezette koers om, waar mogelijk, militaire bijdragen te leveren aan vredesmissies, crisisbeheersingsoperaties en humanitaire hulpverlening en interventies. De politieke wens, doorgaans gefundeerd op een breed parlementair draagvlak, militair bij te dragen aan dergelijke missies bezorgde de krijgsmacht een mondiaal operatieterrein en een zeer gevarieerd takenpakket. De krijgsmachtdelen deden een schat

⁷⁷¹ Kees van der Mark, ‘Oprichting DHC’, *Onze Luchtmacht* 60-4 (2008) 37-38.

aan operationele ervaringen op met een geografische reikwijdte waarbij het voormalige legerkorpsvak van het Eerste Legerkorps op de Noord-Duitse laagvlakte verbleekte tot een uit de kluiten gewassen trapveldje. Het internationale blikveld van de Nederlandse militair verruimde zich van de Duitse legerplaats Seedorf tot ongedachte operatieterrainen als Sishophon (Cambodja), Diyarbakir (Turkije), Goma (Zaire), Dek'emhäre (Eritrea), Al-Muthanna (Irak) en Mazar-e-Sharif (Afghanistan), slechts een kleine greep uit de onafzienbare reeks exotische inzetgebieden waar de krijgsmacht vanaf de jaren negentig actief was. Bij veel van deze missies, niet in de laatste plaats de maritieme, was helikopterinzet een *conditio sine qua non*.

Het door het kabinet vastgestelde en door de volksvertegenwoordiging onderschreven ambitieniveau voor de krijgsmacht leek eveneens bijkans grenzeloos. Naast bijdragen aan de NAVO in het kader van de algemene verdediging van het bondgenootschappelijk territorium, moesten de strijdkrachten *gelijktijdig* kunnen deelnemen aan maximaal vier vredesbewarende operaties met eenheden van bataljonsgrootte of een equivalent daarvan en dat "zo nodig gedurende een periode van drie jaar".⁷⁷² Ruim voordat de Twin Towers in elkaar zegen, stelde de eind november 1999 verschenen *Defensienota 2000* onomwonden dat de krijgsmacht drie hoofdtaken kende. Naast de aloude, eerste hoofdtak (bescherming van de integriteit van het eigen en bondgenootschappelijk grondgebied) en de sedert begin jaren negentig nagestreefde tweede hoofdtak (bevordering van de internationale rechtsorde en stabiliteit door betekenisvolle bijdrage aan vredesoperaties), formuleerde de nota zelfs een derde hoofdtak: "ondersteuning van civiele autoriteiten bij rechtshandhaving, rampenbestrijding en humanitaire hulp, zowel nationaal als internationaal". Deze derde hoofdtak werd nadien ook wel kortweg aangeduid als de nationale hoofdtak.⁷⁷³ Hierbij dacht het kabinet aan een specifieke defensiebijdrage gericht op de handhaving van de nationale rechtsorde en veiligheid (civiele politietaken van de Koninklijke Marechaussee en militaire bijstand).

De derde hoofdtak had onder meer betrekking op kustwachttaken in Nederland en de Nederlandse Antillen, civiele luchtverkeersleiding, beveiliging van waardetransporten, uitvoering van het vreemdelingenbeleid, explosievenopruiming, bestrijding van binnenlands terrorisme, drugsbestrijding, rampenbestrijding, inzet bij zware ongevallen, spoedeisende medische hulpverlening en urgentiegeneskunde. Ook bij de uitvoering van een aantal nationale taken kwam de helikopter uitdrukkelijk in beeld. Militaire helikopters leverden een belangrijke capaciteit op het gebied van *search & rescue*, alsook voor het transport van zieken en gewonden in noodgevallen. Ze konden ook worden ingezet bij de bestrijding van bosbranden en andere branden die niet uitsluitend met reguliere middelen konden worden bestreden.

In de jaren negentig waren in het helikopterdomin domein belangrijke investeringen gedaan en was de krijgsmacht een nieuwe vloot transport- en gevechtshelikopters rijker geworden. Rond de eeuwwisseling was het introductie-, transformatie- en opwerkingsproces volop gaande, terwijl tegelijkertijd uitgezonden helikopterdetachementen een aandeel namen in vredesoperaties en

⁷⁷² *Defensienota 2000*, Kamerstuk 26900 nr. 2, Vergaderjaar 1999-2000, 29 november 1999, 1.3.5 'Consequenties voor de krijgsmacht: taken en ambitieniveau', 40-42. Het ambitieniveau dat was vastgelegd in de *Prioriteitennota* van 1993 bleef daarmee gehandhaafd.

⁷⁷³ De derde hoofdtak kwam op instigatie van minister van Defensie F.H.G. de Grave in de defensienota met als oogmerk het draagvlak voor de krijgsmacht in de samenleving te vergroten. Binnen de krijgsmacht was weinig enthousiasme voor een extra taak, die zou de uitvoering van de andere hoofdtaken bemoeilijken. Zie: Hoffenaar, 'Een politieke aangelegenheid', 53.

humanitaire missies. In dit hoofdstuk wordt onderzocht hoe de paradoxale trend van krappe budgettaire kaders in combinatie met hoge ambities, vertaald in ‘uitzendingbereidheid’, zich verhiel tot de ontwikkeling van het nieuwe hoofdwapensysteem. De politiekambtelijke leiding van Defensie had zich in de jaren negentig vasthoudend getoond de beleidsvoornemens in het helikopterdomin domein daadwerkelijk tot uitvoering te brengen. In paragraaf 6.1 wordt ingegaan op de toenemende budgettaire druk, de stijgende exploitatielasten en afnemende investeringsruimte. Deze budgettaire druk zorgde voor drie ontwikkelingen die verder in dit hoofdstuk centraal staan. Dat is in de eerste plaats het zwabberbeleid dat het resultaat was van allerlei ad-hocbeslissingen van de bewindslieden en politiekambtelijke leiding (paragraaf 6.2). In de tweede plaats de wijze waarop de krijgsmacht delen, soms met zeer drastische beslissingen en keuzes, op dit beleid reageerden. En in de derde plaats de opmerkelijke wijze waarop de krijgsmacht delen er in toenemende mate gezamenlijk in slaagden een samenhangende visie op het helikopterwapen te ontwikkelen en die te concretiseren in steeds nauwere samenwerkingsvormen (paragraaf 6.3). Terwijl de eerste twee ontwikkelingen diepe sporen en littekens achterlieten in de krijgsmacht, zorgde de laatste ontwikkeling voor een lonkend perspectief en een stevige verankering van het nieuwe hoofdwapensysteem in de defensieorganisatie.

6.1 Expeditionaire exploitatiekosten versus dalende investeringsquote

In de jaren negentig was reeds duidelijk geworden dat de grote ambities verwoord in de opeenvolgende defensienota's zich slecht verhiel met de krappe financiële randvoorwaarden die het defensiebudget schiep. Ook na de eeuwwisseling continueerden kabinetten, gestoeld op coalities met een variërend politiek pluimage, de paradoxale trend waarbij een toenemend beroep op de krijgsmacht gepaard ging met strakker wordende budgettaire kaders, vooral waar het de investeringsruimte voor wapensystemen betrof. Terwijl de internationale uitzendingen in aantal, geografische reikwijdte en gevarieerdheid toenamen, kreeg Defensie te maken met steeds krappere budgetten. Onder de kabinetten Kok II, Balkenende I, II, III en IV en Rutte I en II slonk het aandeel van de defensiequote geleidelijk naar een magere één procent van het bruto binnenlands product (BBP) in 2014, het laagste percentage sinds de vorming van het Koninkrijk der Nederlanden in 1814. Deze dalende trend van defensie-uitgaven uitgedrukt als percentage van het BBP was begin jaren negentig ingezet en zou pas na 2015 omslaan in een stijgende.⁷⁷⁴ Door de gestage groei van het BBP en de totale overheidsuitgaven konden de absolute defensie-uitgaven weliswaar stijgen van 5,5 miljard euro in 2000 tot ruim 8 miljard in 2010, maar die stijging was onvoldoende, omdat de behoeften van het defensieapparaat sneller groeiden dan verwacht.⁷⁷⁵

⁷⁷⁴ De in 2014 ingezette bescheiden groei van de defensie-uitgaven tijdens het kabinet-Rutte II werd gecontinueerd tijdens het kabinet-Rutte III. In het coalitieakkoord van het kabinet-Rutte IV is – voor het eerst in decennia – sprake van een forse stijging van de defensie-uitgaven, ook in structurele zin. Na de Russische inval in Oekraïne zette het kabinet met extra miljarden koers naar het bereiken van de NAVO-norm van 2% in 2024. Gevoegd bij de omstandigheid dat tussen 2010 en 2014 ook de absolute defensie-uitgaven daalden, geldt 2014-2015 in meerderlei opzicht als het moment van een financiële trendbreuk.

⁷⁷⁵ Martin Bos, ‘200 jaar geld voor defensie’, DefensieFotografie. De Koninklijke Landmacht, Luchtmacht en Marine in beeld, 16 december 2019. Zie: defensiefotografie.nl/nieuws/200-jaar-geld-voor-defensie (geraadpleegd 21 januari 2022). De cijfers zijn gepubliceerd door het CPB: in 1988 nog 2,4% BBP, in 1993 voor het eerst onder de NAVO-norm van 2%. Internationaal gezien raakte ‘trouwe bondgenoot’ Nederland afgemeten aan zijn in BBP-percentage uitgedrukte defensie-uitgaven achterop bij de meeste NAVO-partners.

Een nadere analyse van de defensie-uitgaven leert dat, naast een grote post aan loonkosten, pensioenen en wachtgeld, bij elkaar ruwweg de helft van de defensiebegroting, de exploitatielasten toenamen. Mede door de talrijke internationale uitzendingen stegen de kosten voor onderhoud en reparatie van het sneller slijtende materieel. Ook de personele exploitatielasten voor werving, opleiding, training en behoud van de nu louter uit vrijwillig dienende militairen bestaande krijgsmacht, namen door het expeditionaire optreden toe. Gevolg van de stijgende kosten van de operationele inzet was dat de ruimte voor investeringen in wapensystemen, reserveonderdelen en munitie slonk. De invoering van wapens en munitie nam hierdoor jarenlang af.⁷⁷⁶ Omdat de stijging van de kosten van materieelinvesteringen, bijvoorbeeld voor verbeterde outillage en modificaties van de helikoptervloot, de inflatie oversteeg, kon met de afnemende investeringsmiddelen ook nog eens minder worden aangeschaft. De toenemende scheefgroei tussen stijgende exploitatiekosten en een afnemende investeringsquote zette een uithollingsproces in gang waarin de krijgsmacht zichzelf dreigde op te eten.⁷⁷⁷

Of de bewindsliedenploeg nu onder aanvoering stond van een sociaaldemocratische, christendemocratische dan wel liberale minister-president, het veranderde weinig aan de nauwe budgettaire kaders die voor de krijgsmacht in opeenvolgende regeerakkoorden werden vastgesteld. Afgezet tegen de na de eeuwwisseling wel substantieel groeiende overheidsuitgaven op terreinen als volksgezondheid, sociale zekerheid en onderwijs kan worden gesteld dat in financiële zin Defensie in de politieke pikorde geleidelijk steeds meer afzakte. In electorale zin was er voor politieke partijen weinig garen te spinnen bij verhoging van de defensie-uitgaven; bij de stemgerechtigde belastingbetaler ontbrak daarvoor het draagvlak en, in de woorden van de Nederlandse Officieren Vereniging, het "urgentiebesef".⁷⁷⁸ Wat ook na 2000 nog doorwerkte was dat door de aanhoudende geopolitieke ontspanning in de internationale verhoudingen de behoefte op de defensie-uitgaven te bezuinigen politiek en maatschappelijk manifest bleef; de inning van het vredesdividend was nog altijd niet geheel voltooid. De geïntensiverde strijd tegen het internationale terrorisme zorgde in dat opzicht niet voor een ommekeer: indien er diende te worden bezuinigd op de overheidsuitgaven, dan moest Defensie steevast meedoen.

Het samenstel van stijgende exploitatielasten, beperktere investeringsmogelijkheden en budgettaire kortingen op de defensiebegroting zorgde ervoor dat het voeren van consistent defensiebeleid in combinatie met een hoog militair ambitieniveau allengs moeizamer was te realiseren. Dat kwam vooral tot uitdrukking in de materiële component van het beleid, meer nog dan bij personele en organisatorische zaken. De context waarin het materieelbeleid vorm kreeg droeg daaraan bij. Het over vele fasen uitgesponnen bureaucratische verwervingsproces neergelegd in de ambtelijke DMP-procedures, de langdurige zoektocht naar het meest geschikte materieel, de vanuit politieke

Nederland gaf ook minder uit dan de gemiddelde defensie-uitgaven in de Europese Unie en behaalde in de 21e eeuw tot 2024 nimmer de NAVO-norm van twee procent.

⁷⁷⁶ 'Nederland importeert steeds minder wapens en munitie', CBS 11 september 2015. Zie: [cbs.nl/nl-nl/nieuws/2015/33/Nederland-importeert-steeds-minder-wapens-en-munitie](https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2015/33/Nederland-importeert-steeds-minder-wapens-en-munitie) (geraadpleegd 21 januari 2022).

⁷⁷⁷ Hoffenaar, 'Een politieke aangelegenheid', 79.

⁷⁷⁸ 'Twee procent? Hoezo twee procent?', *Carré* Zie: [nederlandsofficierenvereniging.nl/twee-procent-hoezo-twee-procent](https://www.nederlandsofficierenvereniging.nl/twee-procent-hoezo-twee-procent) (geraadpleegd 21 januari 2022). De na 2000 opkomende populistische politieke partijen hadden weinig op met hoge defensie-uitgaven. Tijdens de regeringsdeelname van de LPF (kabinet-Balkenende I) en het door de PVV gedoogde kabinet-Rutte I kreeg de defensiebegroting met de omvangrijkste bezuinigingen te maken.

opportunititeit aantrekkelijke optie om investeringen uit te stellen evenals de optie eerder dan gepland materieel af te stoten, de onvoorziene vertraging van geplande materieelvervangingen en de krijgsmachtbrede (en overigens zeer verdedigbare) neiging om eerder dan een operationele eenheid stil te zetten te beknibbelen op de aanleg van voldoende voorraden dure reserveonderdelen en munitie, het waren alle uiteenlopende factoren die een zware hypotheek konden leggen op de tijdige verwerving, introductie en exploitatie van nieuwe wapensystemen. Een hoge beschikbaarheid van goed defensiematerieel vergde veel tijd en uithoudingsvermogen. De jarenlange tijdspanne tussen een verwervingsbesluit en de daadwerkelijke operationele inzetbaarheid van een geselecteerd wapensysteem, de zogenaamde *lead time*, stond meer dan eens op gespannen voet met vluchtige politieke dagkoersen en actuele externe ontwikkelingen waarop het kabinet noodgedwongen snel moest reageren.⁷⁷⁹ Het helikopterwapen, dat rond de eeuwwisseling zijn entree maakte als hoofdwapensysteem, zou niet verschoond blijven van deze problemen.

6.2 Beperkte houdbaarheid. Het helikopter-materieelbeleid

Voor de bruikbaarheid van een geavanceerd wapensysteem als het hefschroefvliegtuig vormen de specifieke materieelkeuze (type én outillage), de beschikbaarheid en het voortzettingsvermogen altijd cruciale componenten van een consistent materieelbeleid.⁷⁸⁰ In hoeverre slaagden de beleidsbepalende actoren bij Defensie erin de ingezette koers in het helikopterdomen na de eeuwwisseling voort te zetten?

6.2.1 Zigzaggend voorwaarts. Naar een helikopterharmonicavloot?

De aanhoudende politieke druk op de defensie-uitgaven zou in het eerste decennium van de 21e eeuw de materiële ontwikkeling van de helikoptervloot beïnvloeden. Opeenvolgende financiële afspraken maakten de uitvoering van het eerder overeengekomen materieelbeleid deels onmogelijk. In het helikopterdomen mondde dit uit in een materieel jobbeleid waarin een vaste koers, zoals in de jaren negentig nog wel het geval was, moeilijk was te ontwaren. De houdbaarheid van het materieelbeleid overtrof zelden de publicatiedatum van de eerstvolgende beleidsnotitie die het ministerie concipieerde naar aanleiding van de laatste financiële inzichten. Een blik op de helikoptergerelateerde plannen in de *Defensienota 2000* en hun uitvoering maakt dit duidelijk. Deze op 29 november 1999 verschenen nota omvatte de plannen en beleidsvoornemens voor het komende decennium, zo kondigden de minister van Defensie F.H.G. (Frank) de Grave (VVD) en die

⁷⁷⁹ *Lead time* wordt gedefinieerd als de periode tussen het besluit tot ontwikkeling en aanschaf van bepaald groot materieel en het moment van operationele gereedheid van dit materieel bij de eenheden. Rosen (*Winning the Next War*, 105) wijst erop dat het, zeker in vreedstijd, jaren vergt om een innovatie om te vormen tot een operationeel inzetbare capaciteit: “involving helicopter aviation, at least eleven years from 1954 to 1965, were required for the idea of airmobile divisions to be turned into a functioning combat capability”.

⁷⁸⁰ Voortzettingsvermogen (*sustainability*) is een grondbeginsel van militair optreden en te definiëren als het vermogen van een krijgsmacht om de gevechtskracht tijdens de uitvoering van een operatie tot het behalen van de doelstelling op niveau te houden. Binnen de NAVO heeft het begrip betrekking op materiële en personele logistiek en andere vormen van ondersteuning. Voortzettingsvermogen wordt geleverd door het naast-hogere, nationale niveau van de operationele eenheid in het operatiegebied. Zie: *Koninklijke Landmacht, Landoperaties, Doctrine Publicatie 3.2. Land Warfare Centre (Amersfoort 2014) 4-5.*

van Buitenlandse Zaken J.J. (Jozias) van Aartsen (VVD) in een korte begeleidende brief met enig aplomb aan. Door een periode van tien jaar als uitgangspunt te nemen, pretendeerde de nota een onontbeerlijke richtinggevende visie voor het defensiebeleid, die “houvast” moest bieden.⁷⁸¹

Volgens de defensienota zou de Koninklijke Marine vanaf 2007 de Lynx-helikopters vervangen door twintig NH-90's, die vanaf fregatten en twee amfibische transportschepen moesten kunnen worden ingezet voor onderzeebootbestrijding en bestrijding van oppervlakteschepen, maar ook amfibische operaties moesten kunnen ondersteunen. De NH-90 zou tevens een aandeel gaan leveren in het voldoen aan de toenemende vraag naar transportcapaciteit. Door verschillende problemen bij de helikopterproducent Nato Helicopter Industries (NHI) zou de levering van de nieuwe maritieme helikopter echter herhaaldelijk worden verschoven. De groeiende vraag naar transportcapaciteit zorgde, enige tijd na publicatie van de defensienota, voor een gewijzigde behoeftestelling die moest uitmonden in een aanpassing van het in juni 2000 ondertekende productiecontract met NHI. De vertragingen en gewijzigde behoeftestelling hadden aanzienlijke consequenties voor de consistentie van het materieelbeleid en de samenstelling van de helikoptervloot. Deze problematiek komt in latere paragrafen (zie 6.2.2 en 6.3.3) van dit hoofdstuk uitvoeriger aan de orde.

De *Defensienota 2000* formuleerde voor de Tactische Helikoptergroep van de Koninklijke Luchtmacht enkele heldere materiële richtpunten: de resterende 27 Bölkow- en 4 Alouette-helikopters zouden worden vervangen door 14, mogelijk 16, *light utility helicopters* (LUH's), die vanaf 2003 beschikbaar moesten zijn.⁷⁸² De aanschaf van deze nieuwe, moderne heli's zou bijdragen aan meer mobiliteit; ze konden tijdens (vredes)operaties worden ingezet voor verkenning, bewaking en personenvervoer. Ook pasten ze in het nieuwe concept voor medische zorg dat meer was gebaseerd op gewondentransport door de lucht en dat beter aansloot bij de nieuwe taken van de krijgsmacht, met name de derde, nationale hoofdtaak. De reeds ingevoerde Chinooks en Cougars beschikten niet over voldoende elektronische zelfbeschermingsmiddelen. Internationale inzet van deze helikopters gaf volgens de defensienota aanleiding de verwerving van deze middelen te versnellen: alle transportheli's moesten er in 2004 mee zijn uitgerust. Voor de Apache-gevechtshelikopters stelde de nota vanaf 2003 de verwerving van de Longbow-radar in het vooruitzicht. In navolging van de VS en het VK wenste Nederland het Longbow-systeem. Dit stelde de Apache niet alleen in staat doelen op grotere afstand en bij slecht zicht uit te schakelen, maar ook de capaciteiten op het gebied van gevechtveldbewaking en tactische informatievoorziening te vergroten. Het radarsysteem zorgde ervoor dat de Apache van achter een dekking kon opereren, waardoor de operationele effectiviteit toenam en het risico voor de vliegers beduidend verminderde.⁷⁸³ Afgezien van de verwerving van een gedeelte van de zelfbeschermingsmiddelen voor de transportheli's kwam er niets terecht van al deze beleidsvoornemens: de aanschaf van de LUH verdween spoedig geheel achter de horizon en ook het Longbow-systeem voor de AH-64 kwam er niet. De inkt van het lijstje met concrete beleidsambities

⁷⁸¹ Kamerstuk 26900, Vergaderjaar 1999-2000, *Defensienota 2000*, nr. 1, Brief van de ministers van Defensie en van Buitenlandse Zaken en de staatssecretaris van Defensie, 29 november 1999 en nr. 2 *Defensienota 2000*, 58.

⁷⁸² Het te verwerven aantal van 14-16 LUH's was bijna de helft minder dan in de *Prioriteitennota* van 1993 was aangekondigd. (Zie: Hoffenaar, 'Een politieke aangelegenheid', 57). Na de *Prioriteitennota* werd in 1996 zelfs een operationele behoefte van 45 LUH's gesteld: 29 voor de landmacht, 6 voor de luchtmacht en 10 specifiek voor medische evacuatie.

⁷⁸³ *Defensienota 2000*, Kamerstuk 26900 nr. 2, Vergaderjaar 1999-2000, 29 november 1999, 2.7 'Mobiliteit', 53; 6.3.2 'De Groep maritieme helikopters', 119; 8.3.2 'De Tactische helikoptergroep', 156 en 8.3.3 'De vervanging van de lichte helikopters', 157.

in het materiële helikopterdomen kreeg amper tijd te drogen voordat er nieuwe aanpassingen in het vooruitzicht werden gesteld.⁷⁸⁴

Het in juli 2002 aangetreden kabinet-Balkenende I kondigde een grote defensiereorganisatie aan, maar kwam in oktober van dat jaar ten val. Voor zijn politieke aftocht publiceerden minister A.H. (Benk) Korthals (VVD) en zijn staatssecretaris C. (Cees) van de Knaap (CDA) in november 2002 een *Najaarsbrief*, waarin zij, onder gelijktijdige verlaging van het ambitieniveau van vier naar drie gelijktijdige deelnames aan crisisbeheersingsoperaties, nieuwe forse bezuinigingen op de defensie-uitgaven aankondigden. Die leidden onder meer opnieuw tot ingrepen in de operationele capaciteiten: minder fregatten, pantserhouwitsers en jachtvliegtuigen. Ook introduceerden zij twee nieuwe speerpunten voor het defensiebeleid. Naast de bestrijding van terrorisme was dat de versterking van de Europese militaire capaciteiten in EVDB- en NAVO-verband.⁷⁸⁵

Hoewel de NAVO en Europese Unie het belang van en het Europese tekort aan middelzware transporthelikopters onderstreepten, konden er op korte termijn niet meer toestellen instromen. Want, zo stelde de *Najaarsbrief*, dan zouden de kosten van de materieexploitatie verder toenemen. Wegens de krappe budgettaire ruimte zou daarom voorrang worden gegeven aan het verhogen van de inzetbaarheid van de bestaande vloot. Daarmee was de versterking van snel inzetbare Europese militaire capaciteiten beter gediend. De verwerving van extra middelzware transporthelikopters zou aan de orde komen in het eerste gezamenlijke defensieplan dat de periode 2004-2013 besloeg.⁷⁸⁶ Zonder ook maar een enkel woord te wijden aan eventuele vervanging, schraptten de bewindslieden met één pennenstreek een complete categorie lichte helikopters uit het defensiearsenaal: de operationeel verouderde Bölkow 105-helikopters werden afgestoten.⁷⁸⁷ Terwijl de *Defensienota 2000* nog aankondigde dat de resterende Bölkows en Alouettes zouden worden vervangen door 14 à 16 LUH's, repte de *Najaarsbrief* hier met geen woord meer over.⁷⁸⁸ De gereserveerde gelden zouden uiteindelijk gaan naar extra middelzware transporthelikopters, waarover later meer.

⁷⁸⁴ Voor de transporthelikopters waren er na de verwervingsbesluiten aanvullende eisen geformuleerd die onder meer betrekking hadden op boordmachinegeweren (*doorguns*), radioverbindingen, weerradars, zand- en stoffilters, ballistische bescherming en zelfbeschermingsmiddelen. Afgezien van de zelfbeschermingsmiddelen waren deze eisen allen in 2004 gerealiseerd. De gewenste plaatsing van zelfbeschermingsmiddelen in de transportheli's zouden in 2005-2006 worden afgerond. Het betrof hier het *Integrated Self Protection System* (ISPS), dat bestond uit een *Missile Approach Warning System* (MAWS) gekoppeld aan lichtkogels (*flares*) en een *Radar Warning Receiver* (RWR) gekoppeld aan strookjes radarreflecterend zilverpapier (*chaff*).

⁷⁸⁵ Brief van de minister en staatssecretaris van Defensie (Vergaderjaar 2002-2003) Kamerstuk 28600 X, nr. 10, 8 november 2002, 2. EVDB staat voor Europees veiligheids- en defensiebeleid en vormde een onderdeel van het gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid van de Europese Unie. Later werd EVDB herdoopt tot Gemeenschappelijk veiligheids- en defensiebeleid (GVDB).

⁷⁸⁶ Het *joint* plan zou in de plaats komen van de afzonderlijke krijgsmachtdeelplannen en werd daarmee het belangrijkste interne planningsdocument van Defensie. De regierol van de CDS als corporate planner werd hierbij belangrijker.

⁷⁸⁷ Brief van de minister en staatssecretaris van Defensie (Vergaderjaar 2002-2003) Kamerstuk 28600 X, nr. 10, 8 november 2002, 8-9. Het afstoten van de Bo-105's in 2003 moest 3,9 miljoen euro opleveren.

⁷⁸⁸ Opmerkelijk is dat een halfjaar na publicatie van de *Defensienota 2000* de CDS een LUH-studie afrondde (S20011007199, 8 juni 2001) waarin de voor de Nederlandse krijgsmacht relevante hoofdtaken van dit helikoptertype waren verwoord. De CDS onderscheidde vier hoofdtaken die "essentieel zijn voor het welslagen van AMB-operaties in het hogere geweldsspectrum". Voor omschrijving van deze hoofdtaken én overige taken die aan de LUH werden toegeschreven (te weten vredesoperaties en nationale taken) zie: Studie Integrale Helikoptercapaciteit, 8-9, noot 8.

Amper twee maanden na publicatie van de *Najaarsbrief* viel reeds het doek voor 299 Squadron, waarbij alle Bölkows waren ondergebracht. Op 13 januari 2003 gaf de commandant van 299 Squadron zijn commando formeel terug aan de bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, luitenant-generaal D.L. (Dick) Berlijn. De eerste zichtbare stap van de laatste bezuinigingsoperatie typeerde Berlijn bij die gelegenheid als “pijnlijk en ingrijpend”. Met het oog op later dat jaar af te leggen examens voor het behalen van de Operationele Gereedstellingsstatus van de *Air Manoeuvre Brigade* moest overigens een vlucht van vijf of zes Bölkows nog enige tijd inzetbaar worden gehouden (zie paragraaf 5.3.3).⁷⁸⁹ Door de snelle afstoting van de lichte verkenningshelikopters leverde de krijgsmacht een capaciteit in die slechts ten dele door de rest van de helikoptervloot kon worden opgevangen.

Rigoureuze besluitvaardigheid

Minister Korthals werd op 12 december 2002 opgevolgd door zijn partijgenoot H.G.J. (Henk) Kamp, de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Kamp combineerde beide demissionaire ministerschappen tot het aantreden van het kabinet-Balkenende II, “’s Morgens Defensie, ’s middags VROM”.⁷⁹⁰ In de kabinetten Balkenende II en III bleef hij minister van Defensie en drukte tot zijn vertrek in 2007 een stevig stempel op het defensiebeleid. Bij zijn aantreden had de minister geen doorwrochte visie op de koers die de krijgsmacht moest gaan varen, maar toonde zich direct vastberaden en besluitvaardig waar het ging om het realiseren van de afgesproken bezuinigingen. Hoewel hij niet beschikte over een defensieachtergrond, kon de minister wel bogen op de nodige ervaring in verschillende politiek-bestuurlijke functies. Oud-fiscaal onderzoeker bij de FIOD Kamp hechtte aan regels en procedures, stond bekend als rechtlijnig en had een recht-toe-recht-aan manier van leiding geven, die veel ambtenaren en militairen op zijn departement aansprak. De minister luisterde weliswaar goed naar zijn adviseurs, maar was na een eenmaal genomen besluit weinig bereid tot dialoog. Dat Kamp de touwtjes duidelijk in handen had en velen binnen de krijgsmacht hem ten opzichte van zijn voorgangers beschouwden als een verademing, nam niet weg dat de minister een serie onomkeerbare beslissingen nam die diepe sporen zou nalaten in het defensielandschap. Tijdens zijn ministerschap trad Kamp rigoureuze op en schuwde pijnlijke maatregelen allermindst. In de woorden van professor Rob de Wijk, destijds verbonden aan het Nederlands Instituut voor Internationale Betrekkingen Clingendael: “Je sloopt de boel en toch word je geprezen. Dat is een prestatie van formaat.”⁷⁹¹

De sloperskwaliteiten van minister Kamp kwamen in de zomer van 2003 aan het licht toen hij met staatssecretaris C. (Cees) van der Knaap het defensiebeleid van het kabinet-Balkenende II

⁷⁸⁹ Van Loo, *Crossing the Border*, 256-257. Naar aanleiding van de Tweede Kamermotie Slob (ChristenUnie 28600 X, nr. 24) was nog onderzocht om 299 Squadron om te zetten in een opleidingseenheid voor helikoptervliegers. Daarvan werd na onderzoek “om financiële en operationele redenen” afgezien. Later kreeg het heropgerichte 299 Squadron alsnog een rol in de helikopteropleidingsfeer.

⁷⁹⁰ Floris van Straaten, ‘Een rechtlijnig leider met een moordend tempo’, *NRC Handelsblad* 6 september 2004. Zie: nrc.nl/nieuws/2004/09/06/een-rechtlijnig-leider-met-een-moordend-tempo-7700633-a1377601 (geraadpleegd 9 december 2021). Oppositie-Kamerlid Timmermans (PvdA) stelde in het *Reformatorisch Dagblad* (14 september 2004): “Kamp is niet iemand met wie je normaal kunt discussiëren. Hij blijft hardnekkig zijn eigen standpunt verkondigen.”

⁷⁹¹ Ibidem.

presenteerde. Bovenop de door het vorige kabinet overeengekomen bezuinigingen kreeg Defensie andermaal flinke extra kortingen op de begroting te verwerken. Om de begroting sluitend te krijgen overwoog de inmiddels goed ingewerkte minister bij het aantreden van het nieuwe kabinet radicale voorstellen die grofweg neerkwamen op een halvering van de gehele krijgsmacht.⁷⁹² Naast de afnemende budgettaire ruimte waren er andere belangrijke factoren die de minister aanzetten radicalere beleidskeuzen na te streven. In lijn met het hoge politieke ambitieniveau nam de krijgsmacht deel aan verschillende internationale vredes- en crisisbeheersingsoperaties, in 2003 onder meer op de Balkan, in Irak en Afghanistan. Niet alleen waren zulke operaties van een toenemende complexiteit, ze gingen ook gepaard met een snellere slijtage en soms verlies van het materieel.⁷⁹³ De kosten van de bijdragen die voortvloeiden uit deelname aan deze missies stegen navenant. Dat gold niet alleen voor de materiële, maar zeker ook voor de personele exploitatiekosten; militairen op missie ontvingen bovenop hun reguliere salaris een uitzendtoelage, en expeditie-inzet veroorzaakte opeenvolgende kosten voor werving, opleiding en behoud van personeel. Deze omstandigheden hadden er mede toe geleid dat de investeringsmogelijkheden voor de krijgsmacht slonken (zie paragraaf 6.1). Op de defensiebegroting voor 2003 was het investeringspercentage gedaald tot 16,1%, terwijl 20% als het absolute minimum werd beschouwd om in de toekomst nog over een relevant arsenaal te kunnen beschikken. Preluderend op hun definitieve plannen en ingrijpende maatregelen vatten Kamp en Van der Knaap eind juni hun belangrijkste beleidsdoelstelling in één zin samen: “een nieuw evenwicht tussen omvang en middelen enerzijds en het budget anderzijds, en de verdere verbetering van de kwaliteit van de krijgsmacht en van de inzetbaarheid bij crisisbeheersingsoperaties, ook ver van Nederland”.⁷⁹⁴

Op 16 september 2003, Prinsjesdag, ontving de Tweede Kamer een 34 pagina's tellende brief waarin de bewindslieden hun defensieplannen ontvouwd, het vervaardigen van een geheel nieuwe defensienota vonden zij niet nodig. In deze *Prinsjesdagbrief* deed Kamp tot op zekere hoogte hetzelfde als zijn voorgangers: de kwantiteit offeren ter behoud van de kwaliteit. Opnieuw ging het mes in de resterende aantallen fregatten, tanks en jachtvliegtuigen en werd het daarop geënte ambitieniveau enigermate getemperd. Zo zouden de zeestrijdkrachten in hoge delen van het geweldsspectrum niet langer opereren met een taakgroep met zes tot acht fregatten maar maximaal vijf; de luchstrijdkrachten moesten voor dergelijke operaties niet drie maar twee squadrons met elk achttien jachtvliegtuigen kunnen inbrengen.⁷⁹⁵ Ten koste van de omvang van de krijgsmacht zouden de inzetbaarheid van militairen en de effectiviteit van wapensystemen worden vergroot. Door de krijgsmacht op smallere leest te schoeien werden de exploitatiekosten meer beheersbaar en zou voldoende investeringsruimte zijn gewaarborgd. Die smallere leest had ook grote consequenties voor de personeelsomvang, een totale reductie van niet minder dan 11.700 functies, én voor een aantal iconische defensielocaties. De landmacht moest legerplaats Seedorf verlaten, de marine verloor marinevliegkamp Valkenburg en de luchtmacht diende naast Vliegbasis Twenthe (F-16's) ook haar

⁷⁹² Hoffenaar, 'Een politieke aangelegenheid', 65. De extra bezuinigingen vloeiden voort uit het regeerakkoord (het 'Hoofdlijnenakkoord') van het kabinet-Balkenende II (mei 2003 – juli 2006), dat steunde op de coalitiepartners CDA, VVD en D66.

⁷⁹³ Ook het langer aanhouden van materieel, zoals de Lynx-helikopter, vergde extra onderhoudsinspanningen en dreef de exploitatiekosten op.

⁷⁹⁴ Kamerstuk 28600-X, nr. 49, Vergaderjaar 2002-2003, Brief van de minister en staatssecretaris van Defensie, 30 juni 2003.

⁷⁹⁵ Kamerstuk 29200-X, nr. 4, Vergaderjaar 2003-2004, Brief van de minister en staatssecretaris van Defensie ('Prinsjesdagbrief'), 16 september 2003, 17, 20.

bakermat en helikopterbasis Soesterberg te sluiten. Het direct betrokken personeel ervoer deze verreikende beleidsvoornemens als een tot op dat moment ongekende vorm van kaalslag in het defensielandschap. Minister Kamp ging op sommige terreinen duidelijk verder dan zijn ambtsvoorgangers. Tot de meest drastische maatregelen behoorde de definitieve opheffing van het omvangrijke mobilisabele bestand van de Koninklijke Landmacht. Hierdoor kon Nederland voortaan geen eigen divisie meer in het veld brengen en werd definitief afscheid genomen van het oude, tegen een grootschalige aanval gerichte verdedigingsconcept. Drastisch en controversieel was zeker ook de complete opheffing van de Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen van de Koninklijke Marine, waarover later meer (zie paragraaf 6.3.1).

De aangekondigde maatregelen zouden tot in de haarvaten van de krijgsmacht voelbaar zijn; ook het helikopterdomein bleef niet verschoond van stevige ingrepen. Aan de vanaf 2007 geplande komst van twintig NH-90's maakte de brief weinig woorden vuil. Door de NH-90-helikopter met capaciteiten voor onderzeebootbestrijding, transport en maritieme interdictie zou het operationele vermogen van de resterende fregatten en andere schepen met een helikopterdek toenemen. Opvallend was wel de opmerking dat deze maritieme helikopter in de toekomst, mogelijk in combinatie met *Unmanned Aerial Vehicles* (UAV's), een gedeelte van de benodigde patrouillecapaciteit boven zee en in de kustwateren moest gaan leveren. Lang voordat de nieuwe schoenen zouden worden afgeleverd, werden de oude, de P-3C Orion maritieme patrouillevliegtuigen, al afgedankt.⁷⁹⁶

De beleidsvoornemens ten aanzien van de helikoptervloot van de Tactische Helikopter Groep waren zonder meer ingrijpend. Alle transporthelikopters werden van Soesterberg naar Gilze-Rijen verplaatst. Dat moest de operationele synergie binnen de THG ten goede komen. Voordat het zover was moest op de Brabantse vliegbasis de infrastructuur flink worden aangepast. Hiermee waren omvangrijke investeringen gemoeid. Gilze-Rijen, dat met het oog op de komst van de Apache-gevechtshelikopters juist een groot bouwprogramma had voltooid, veranderde opnieuw in een bouwput, ditmaal voor de accommodatie van de Chinook- en Cougar-vloot. De investering in infrastructurele aanpassingen zou zeker op langere termijn aanzienlijke doelmatigheidswinst moeten opleveren. Met de sluiting van Soesterberg vervielen circa 250 functies. Gemakshalve ging de brief voorbij aan de recente infrastructurele aanpassingen die waren gedaan voor de concentratie van de transporthelikopters op Soesterberg, waartoe in het vorige decennium was besloten. Om onderdak te kunnen bieden aan de Chinooks en Cougars waren op de bakermat in de tweede helft van de jaren negentig niet alleen bestaande complexen verbouwd maar was ook een nieuwbouwprogramma gerealiseerd. Dit omvatte onder meer een forse Chinook-hangaar, twee *flightlines* voor beide transporthelikoptersquadrons, een squadrongebouw en een was- en corrosiehangaar.⁷⁹⁷ Het nieuwe squadrongebouw voor het van Deelen overgekomen 300 Squadron werd in mei 2000 officieel opgeleverd, dat was amper drie jaar voordat minister Kamp tot sluiting van Soesterberg besloot.⁷⁹⁸

⁷⁹⁶ Idem, 22-23. Een in 2002 overeengekomen omvangrijk en honderden miljoenen euro's kostend moderniseringsprogramma, het zogeheten *Capability Upkeep Program* (CUP), voor de resterende tien Orions van de MLD vond, ondanks de voorgenomen afstoting, 'gewoon' doorgang. De kosten van het CUP-programma bedroegen ruim 20 miljoen euro per vliegtuig. Eind 2004 kocht Duitsland acht gemoderniseerde Orions voor 295 miljoen euro. Portugal nam voor 70 miljoen euro drie eerder afgestoten ongemoderniseerde en twee gemoderniseerde Orions van Nederland over.

⁷⁹⁷ Een *flightline* is een (vlucht)platform waarop luchtvaarttuigen kunnen worden geparkeerd en onderhouden.

⁷⁹⁸ De Winter, *Bakermat Soesterberg*, 216-217.

Onder het mom van toekomstige efficiencywinst werden deze recent verwezenlijkte investeringen tenietgedaan, een vorm van kapitaalvernietiging die de minister voor lief nam.

In navolging van de Verenigde Staten, die hun Apache-gevechtshelikopters moderniseerden, vonden de bewindslieden een modernisering van de Nederlandse AH-64D-vloot eveneens gewenst. Dit zou niet alleen de veiligheid van het eigen personeel verbeteren, maar door middel van internationale standaardisatie ook de materiële exploitatielasten kunnen drukken. Door verwerving van een *Modernized Target Acquisition and Designation System* (MTADS), een verbeterde infraroodkijker en *laserdesignator*, werden de doelopsporing, -identificatie en eigen veiligheid verbeterd. De aanschaf van *Aircraft Survivability Equipment* (ASE) en de eerdergenoemde Longbow-radar zouden verder de zelfbescherming van de gevechtshelikopters verbeteren tegen geavanceerde dreiging. Maar ook voor de Apache-vloot school er een addertje onder het gras. Onder het credo kwaliteit boven kwantiteit koos de minister voor “de verbetering van de inzetbaarheid van minder toestellen boven de instandhouding van alle, slechts gedeeltelijk gemoderniseerde toestellen”. Om die reden besloot Kamp zes AH-64D’s in 2004 af te stoten. Door deze inkrimping, er resteerden 24 hoogwaardige Apaches, kon worden bespaard op exploitatiekosten en investeringen in toekomstige programma’s. Bovendien verdwenen er zo in de eerstvolgende jaren ongeveer 50 functies, ergo minder personeelslasten. De twee bestaande Apache-squadrons, 301 en 302 Squadron, werden op 1 april 2004 samengevoegd tot één, dertig procent omvangrijker, 301 Squadron.⁷⁹⁹ De materiële inkrimping ging ditmaal niet over de afstoting van sterk verouderde of versleten hefschroefvliegtuigen; de laatste Apache was in mei 2002 aan de luchtmacht afgeleverd, nog geen anderhalf jaar voor publicatie van de *Prinsjesdagbrief*.⁸⁰⁰ Veel militairen die zich inspanden de Apache-vluchten operationeel inzetbaar te krijgen, moeten dit besluit met afgrijzen hebben vernomen. Met het afstoten van de recent gerealiseerde infrastructuur op Soesterberg en de voorgenomen inkrimping van de nieuwe Apache-vloot toonden de bewindslieden aan dat zij ook in het helikopterdomein kapitaalvernietiging niet schuwden.

De passage over de gevechtshelikopters in de *Prinsjesdagbrief* sloten de bewindslieden af met de stellige, maar verder op geen enkele wijze onderbouwde, constatering dat de vermindering met zes Apaches de operationele inzetbaarheid van de *Air Manoeuvre Brigade* niet in de weg stond. De AMB stond op dat moment aan de vooravond van het belangrijke afsluitende eindexamen in FTX *Gainful Sword* (zie paragraaf 5.3.3.) en zou derhalve vrijwel meteen na afloop een vijfde van haar gevechtshelikopters kwijtraken. In het traject dat leidde tot de aanschaf van de Apaches was lang uitgegaan van veertig bewapende helikopters, benodigd om de Luchtmobiele Brigade effectief te kunnen inzetten en om opleidingstoestellen en een logistieke en operationele reserve te hebben. Onder parlementaire druk was de aanschaf uiteindelijk beperkt tot dertig toestellen (zie paragraaf 5.2.3). Voor wat betreft het aantal inzetbare gevechtshelikopters zat de AMB al bij haar vorming in een (te) krappe jas.⁸⁰¹ In retrospectief zou het besluit zes gloednieuwe toestellen af te stoten een

⁷⁹⁹ Het Nederlands trainingsdetachement in Fort Hood behield zijn acht toestellen, 301 Squadron zou na de samenvoeging met 302 Squadron over zestien Apaches gaan beschikken.

⁸⁰⁰ Kamerstuk 29200-X, nr. 4, Vergaderjaar 2003-2004, Brief van de minister en staatssecretaris van Defensie ('Prinsjesdagbrief'), 16 september 2003, 30-31.

⁸⁰¹ De qua aantallen krappe jas gold eveneens voor de voor AMB-inzet verworven mix van transporthelikopters. Bij het aantal aangeschafte Chinooks en Cougars was vanwege financiële beperkingen alleen rekening gehouden met een beperkte logistieke reserve (10%) en niet met een opleidingsbehoefte, een ruimere operationele reserve en eventuele gevechts- en vredesverliezen.

driemaal groter verlies hebben betekend dan de twee AH-64D's die gedurende ruim twintig jaar operationele inzet tijdens internationale missies verloren zouden gaan. Dat de ambtsopvolger van minister Kamp de voorgenomen afstoting niet alleen terugdraaide maar later bovendien besloot ook die zes toestellen alsnog te moderniseren, was mogelijk het resultaat van voortschrijdend inzicht. Het was zeker illustratief voor het materiële zwabberbeleid dat kenmerkend was voor het helikopterdomain in het eerste decennium van de 21e eeuw.⁸⁰²

6.2.2 Een nieuw ankerpunt. De Studie Integrale Helikoptercapaciteit

Hoewel de Tweede Kamer op een aantal punten een nadere beschouwing van de minister verlangde, kreeg Kamp ruime parlementaire steun voor de meeste van zijn concrete beleidsvoornemens. Op enkele gebieden hield de minister een slag om de arm en maakte verdere besluitvorming afhankelijk van de uitkomsten van op handen zijnde studies. Dat gold ook voor het helikopterdomain, en dan met name waar het de transporthelikopters betrof. De *Prinsjesdagbrief* onderstreepte de krijgsmachtbrede betekenis van de transporthelikopters. In lijn met de wensen van de NAVO en EU en ter versterking van de Europese capaciteiten kondigde de brief aan het aantal middelzware transporthelikopters te willen vergroten. Behalve de helikopters van de THG zouden ook de in bestelling zijnde NH-90's worden betrokken in een studie integrale militaire helikoptercapaciteit. Dat was opportuun gelet op het afnemende aantal fregatten enerzijds en de toegenomen totale transportbehoefte anderzijds. De impact van deze studie zou veel verder reiken dan aantallen alleen; ze onderzocht de krijgsmachtbrede concentratie op minder helikoptertypen, de versterking van de Europese helikoptercapaciteit, de invulling van de *light-utility*-taken, de luchtmobiele en maritieme transportbehoefte en de oprichting van een defensiebreed helikoptercommando. De uitkomsten van deze studie verwachtte minister Kamp in 2004.⁸⁰³ De Studie Integrale Helikoptercapaciteit (SIH) zou in deze periode van zwabberbeleid en ad-hocbeslissingen gaan fungeren als een centraal baken dat de weg wees naar een intensievere samenwerking tussen de krijgsmachtdelen.

Een jaar na de *Prinsjesdagbrief* zonden de bewindslieden de eindversie van de SIH naar de Tweede Kamer. Bij de aanbieding benadrukten minister Kamp en staatssecretaris Van der Knaap dat er vooraf

⁸⁰² Frappant is dat Kamps ambtsopvolger Eimert van Middelkoop (CU) ten tijde van Kamps ministerschap een Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) voorzat, dat studie verrichtte naar de mogelijkheden tot Europese taakspecialisatie. In dat verband werd onder meer de totale afschaffing van de Nederlandse Apache-vloot bepleit, zie: IBO, "Taakspecialisatie: het schiet niet echt op" (Den Haag 2003). Tijdens zijn eigen ministerschap (2007-2010) draaide Van Middelkoop het besluit van Kamp tot afstoting van zes Apaches dus juist terug. Dat gebeurde in twee stappen: in zijn beleidsbrief *Wereldwijd Dienstbaar* (Kamerstuk 31 243, nr. 1) van september 2007 maakte Van Middelkoop bekend dat hij afzag van het besluit Apaches te verkopen; voorlopig werden ze "in reserve gehouden". Na een door CDA, VVD en PvdA ingediende en aangenomen motie (Kamerstuk 31 200 X, nr. 50, Motie van het lid Knops c.s., 22 november 2007) om geld vrij te maken de reservetoestellen weer op operationele standaard te brengen, liet Van Middelkoop studie verrichten en meldde staatssecretaris van Defensie J.G. (Jack) de Vries (CDA) in mei 2008 dat de reservetoestellen werden gemoderniseerd (Kamerstuk 27 830, nr. 54, Brief staatssecretaris van Defensie, 29 mei 2008). Een in Afghanistan door een ongeval in augustus 2004 verloren Apache werd echter niet vervangen.

⁸⁰³ Kamerstuk 29200-X, nr. 4, 31. Naast de studie Integrale helikoptercapaciteit kondigde de *Prinsjesdagbrief* een studie aan over 'Grote oppervlakteschepen Koninklijke Marine' en een over 'Samenwerking van het Korps Mariniers, het Korps Commandotroepen en 11 Air Manoeuvre Brigade'. Deze drie studies werden op 21 september 2004 gelijktijdig aan de Tweede Kamer aangeboden. Zie: Kamerstuk 29800-X, nr. 3, Vergaderjaar 2004-2005, Brief van de minister en van de staatssecretaris van Defensie, 21 september 2004.

geen beperkingen aan de studie waren gesteld, maar gaven zij wel aan dat ze onveranderd vasthielden aan de doelstellingen en kaders van de *Prinsjesdagbrief*. Daarom hoefde het geen verbazing te wekken dat sommige wensen uit de studie niet of niet geheel konden worden gehonoreerd.⁸⁰⁴

Minister Kamp zou inderdaad op enkele punten besluiten nemen die afweken van de aanbevelingen uit de studie. Dat neemt niet weg dat de SIH om meerdere redenen als een zeer belangwekkend document moet worden beschouwd. Hoewel het specifieke beleid ten aanzien van de gevechtshelikopters geen deel uitmaakte van het onderzoek, was de SIH het eerste echte krijgsmachtbrede onderzoek dat de problematiek in het helikopterdomenein integraal trachtte te analyseren. Er werd afgestapt van de decennialange usance om op basis van door de afzonderlijke krijgsmachtdelen geconcipeerde deelplannen tot een gemeenschappelijk beleid te komen. Zonder directe inmenging van de politieke leiding ontwikkelden de militaire en ambtelijke defensiespecialisten krijgsmachtdeeloverstijgende voorstellen die de basis moesten vormen voor een integraal helikopterbeleid. Na de belangrijke besluiten die begin jaren negentig waren genomen, vormde de SIH een nieuw ankerpunt voor de verdere ontwikkeling van het helikopterwapen. De belangrijkste bevindingen van de SIH gingen over de gewenste materiële samenstelling van de helikoptervloot, de dislocatie van de helikopteronderdelen (vliegveldbelegging) en de aansturing van het helikopterdomenein.⁸⁰⁵ De studie analyseerde meerdere keuzemogelijkheden, schetste opties inclusief de daaraan verbonden operationele en financiële consequenties. De opstellers beschouwden de SIH, en terecht, als een herijking van de taken, kwaliteitseisen en behoeften in het helikopterdomenein. De studie leverde de voornaamste elementen voor een blauwdruk, die bepalend zou zijn voor de toekomst van het helikopterwapen. Voordat in de paragraaf 6.3 zal worden ingegaan op de organisatorische ontwikkelingen, wordt hieronder eerst de materiële component nader geanalyseerd met de focus op de gewenste samenstelling van de helikoptervloot.

De materiële behoefte die de SIH formuleerde was geënt op een herijking van de helikoptertaken. Ofschoon de studie ervan uitging dat er geen fundamentele wijziging zou optreden in de toekomstige taken die de helikoptervloot diende uit te voeren, constateerde zij wel veranderingen en nieuwe uitgangspunten die een herijking noodzakelijk maakten. Het belang van de taken en druk op de helikoptercapaciteit waren in de voorbije jaren sterk gegroeid. De praktijk van de crisisbeheersingsoperaties onder expeditieaire omstandigheden, conceptuele en doctrinaire ontwikkelingen en de te verwachten groei in nationale taken, wezen in de richting van een structureel toenemend beroep op helikopterinzet. De studie voorzag zowel in land- als maritieme scenario's een grotere rol voor transporthelikopters bij de inzet van speciale eenheden. Bij de bestrijding van (internationaal) terrorisme en in geval van bijzondere militaire bijstand zouden *special forces* tijdens infiltratie- en extractieoperaties meestal aangewezen zijn op helikoptersteun. Recente ervaringen in Afghanistan en Irak duiden eveneens op een stijgend belang van door *special forces* uitgevoerde operaties.⁸⁰⁶ Nederland had in het verleden geen rekening gehouden met de voor speciale eenheden benodigde helikopteruitrusting. Tijdens crisisbeheersingsoperaties nam voorts het belang van medische evacuatie toe. Tijdens uitzendingen moest een gewonde militair binnen een

⁸⁰⁴ Kamerstuk 29800-X nr. 3, Brief van de minister en de staatssecretaris van Defensie, 21 september 2004.

⁸⁰⁵ Een kwestie waaraan de SIH een apart hoofdstuk wijdde was de Opsporings- & Reddingsdienst (OSRD)/vip-transporttaken van de Koninklijke Marine en de SAR-taak van de Koninklijke Luchtmacht.

⁸⁰⁶ Het militaire personeel voor de *special forces* werd geleverd door het Korps Commandotroepen van de KL en het Korps Mariniers van de KM.

uur, het zogenaamde *Golden Hour*, passende medische zorg krijgen. Vanwege de vaak uitgestrekte operatiegebieden en ruwe, ontoegankelijke terreinomstandigheden waren helikopters hierbij onmisbaar.⁸⁰⁷

De herijking van de helikoptertaken maakte duidelijk dat, zelfs onder grote budgettaire druk en tijdens ingrijpende reorganisaties, de krijgsmacht zich ook nog eens moest gaan instellen op nieuwe taken. De toenemende helikopterondersteuning voor *special forces* en het groeiend belang van MEDEVAC was bij de vorming van de Luchtmobiele Brigade niet voorzien, maar weerhield de samenstellers van de SIH er niet van deze helder in een actuele visie te formuleren. Ook voor de maritieme taakuitvoering schuwde de SIH bepaald niet een nieuwe koers uit te stippelen.

In het maritieme helikopterdomin domein constateerde de SIH een verminderde dreiging van onderzeeboten en grotere oppervlakteschepen en een toenemend optreden in, boven en nabij kustwateren, zogenaamde *brown water operations*, ook wel aangeduid als *littoral warfare*. Operaties bij Albanië, Eritrea en Liberia onderstreepten de behoefte aan transporthelikopters die in staat waren vanaf de amfibische transportschepen, nu aangeduid als *Landing Platform Docks* (LPD's), te opereren. Beide LPD's van de KM konden behalve voor hun primaire amfibische taakstelling ook worden ingezet om steun vanuit zee te leveren voor *joint*-operaties. Door toevoeging van transporthelikopters zou de krijgsmacht met haar LPD's over een nichecapaciteit beschikken en een significantere bijdrage kunnen leveren aan internationale operaties. De helikoptertaken in maritieme scenario's lagen op het vlak van transport van geëmbarkeerde mariniers of andere lichte infanterie-eenheden, infiltratie-extractie van *special forces*, gewondentransport, transport van evacués en logistieke ondersteuning vanuit zee en binnen vlootverbanden, het zogeheten *vertical replenishment*.⁸⁰⁸ De krijgsmacht bezat echter nog steeds geen transporthelikopters die geschikt waren voor zulke maritieme operaties. De verouderde Lynx was te licht en de Cougar en Chinook waren hiervoor minder goed geëquipeerd. Ze konden slechts bij beperkte zeegang en gunstige weerscondities landen en opstijgen van de LPD's, waren niet ingesteld op scheepsbewegingen, het zoute milieu en de relatief hoge mate van elektromagnetische straling van scheepssystemen op de helikopterelektronica in de onmiddellijke nabijheid van het schip. De herijking wees uit dat er beslist behoefte was aan transporthelikopters die doeltreffend in maritieme scenario's inzetbaar waren.⁸⁰⁹

Ten slotte zouden in het kader van de, recent vastgestelde, derde hoofdtaak helikopters inzetbaar kunnen zijn voor een groot aantal nationale taken, zoals gewondenevacuatie, brandbestrijding, kustwachttaken en urgent personenvervoer. De SIH verwachtte dat de helikopterinzet voor nationale taken zou stijgen en stelde onverbloemd dat dergelijke inzet zou bijdragen aan het draagvlak voor Defensie binnen de samenleving.

⁸⁰⁷ *Aero Medical Evacuation* (MEDEVAC) is het invliegen van traumahulp en vervolgens onder medische begeleiding evacueren van zwaargewonden en ernstig zieken, zowel vanuit het voorterrein als tussen de geneeskundige inrichtingen te velde.

⁸⁰⁸ *Vertical replenishment* (VERTREP) is een methode om zeeschepen per helikopter te bevoorraden, waarbij (interne en/of externe) vrachten tussen schepen worden overgevoerd.

⁸⁰⁹ Kamerstuk 29800-X nr. 3 b5, Studie Integrale Helikoptercapaciteit, 14-18.

Chinooks en Marinised Tactical Transport Helicopters: het ei van Columbus?

Uit de herijking van de taken vloeiden nieuwe kwaliteitseisen voort alsook een bijgestelde kwantitatieve behoefte. De studie constateerde een kloof tussen de operationele helikopterbehoeften en praktische mogelijkheden, een toestand die ook veel NAVO-bondgenoten parten speelde.⁸¹⁰ Om met 11 AMB een peace-enforcement-scenario in een grootschalig conflict te kunnen uitvoeren, waarbij de bestaande Cougar-vloot de LUH-taken voor haar rekening zou nemen, stelde de studie de transportbehoefte op 20 tot 21 Chinooks. Met dat aantal konden in lijn met het bijgestelde ambitieniveau ook de peacekeeping-operaties lager in het geweldsspectrum worden afgedekt. Het geheel ontbreken van *light utility helicopters*, het krappe aantal verworven Chinooks en Cougars en de onder zware druk staande vredesbedrijfsvoering tijdens uitzendingen van helikopterdetachementen, vergden een structurele uitbreiding van de helikoptertransportcapaciteit.⁸¹¹

De geringere behoefte aan *NH-90 NATO Frigate Helicopters* (NFHs) kwam voort uit de afgenomen dreiging van onderzeeboten en grote oppervlakteschepen en het gereduceerde aantal helikopterdragende fregatten. Volgens de SIH kon de behoefte verder worden teruggebracht van veertien naar twaalf NFHs. Voor ontbrekende maritieme transporthelikopter capaciteit moest de KM tot dan toe terugvallen op Britse helikopters. Het VK had echter aangegeven dat die steun zou afnemen door het tekort aan Britse transportheli's. De urgentie om zelf over maritieme transporthelikopters te beschikken nam hiermee toe, zeker nu met de komst van het tweede LPD de dekcapaciteit op de eigen vloot toenam. De SIH zag de oplossing in de verwerving van een specifieke maritieme transportversie van de NH-90. Van de NH-90 waren aanvankelijk twee varianten ontwikkeld, naast de NFH-fregattenversie was dat de *NH-90 Tactical Transport Helicopter* (TTH), ontworpen voor landoperaties. Uit de NH-90 TTH zou een maritieme subvariant worden ontwikkeld, de zogenaamde *Marinised TTH* (MTTH), waarbij bepaalde faciliteiten van de NFH, benodigd voor scheepsoperaties, op de TTH waren aangebracht. Voor de hybride MTTH hadden ook Italië en Australië belangstelling.

Om de MTTH zowel geschikt te maken voor land- als maritieme operaties waren er aanpassingen nodig van het landingsgestel, de rotor en het staartstuk. De MTTH-variant was volledig interoperabel binnen het NH-90-project, beschikte over hoogwaardige avionica, zelfbeschermingsmiddelen, communicatie- en missie-uitrusting en was voorzien van een takelmechanisme en een achterlaadklep. Alhoewel de MTTH 125 kg zwaarder was dan de TTH en het hefvermogen een fractie kleiner, kwamen de prestatiegegevens nagenoeg overeen. Tegenover een betrekkelijk geringe extra investering stond een grotere krijgsmachtbrede flexibiliteit. De inzetbaarheid voor zowel landoperaties (AMB) als maritieme operaties maakte de MTTH een operationeel en financieel aantrekkelijke optie. Het in juni 2000 tussen Nederland en NHI gesloten productiecontract voor twintig NFH's moest dan echter wel worden herzien: twaalf NFH's in combinatie met acht MTTH's.⁸¹²

⁸¹⁰ In de VS en het VK was geconstateerd dat er een fors tekort bestond aan gevechts- en transporthelikopters. Bondgenoten als Duitsland, Frankrijk, Italië en Spanje kampten eveneens met tekorten aan transporthelikopters en bestelden "grote aantallen" NH-90's. Zie SIB, 27.

⁸¹¹ Kamerstuk 29800-X nr. 3 b5, Studie Integrale Helikopter capaciteit, 24-27.

⁸¹² De SIH stelde de totale behoefte aan NH-90's op veertien NFH's en twaalf MTTH's. Op basis van financiële overwegingen beperkte de studie de invulling van deze behoefte vooralsnog tot twaalf NFH's en acht MTTH's, waarbij geen rekening werd gehouden met een logistieke reserve, noch met vredes- en gevechtsverliezen.

De exacte omvang van de additionele kosten konden enkel na intensief contractoverleg met de helikopterproducent worden vastgesteld. Die herziening, zo zou gaandeweg blijken tijdens de onderhandelingen met de industrie, was geen sinecure; het contract bevatte een karrenvracht aan kleine lettertjes. Nederland zou moeten gaan meebetalen aan de ontwikkelingskosten van de MTTH en opdraaien voor andere bijkomende kosten.⁸¹³

De SIH presenteerde de combinatie van de verwerving van meer Chinooks en een zeker aantal MTTH's als het krijgsmachtbrede ei van Columbus. De aanschaf van MTTH's bood ook op de langere termijn perspectief omdat deze maritieme NH-90-variant te zijner tijd ook de Cougar kon vervangen. Naast Nederland had de Cougar slechts substantieel aftrek gevonden in Frankrijk, dat voornemens was de Cougar op termijn te vervangen door NH-90's. Omdat de productielijn van de Nederlandse Cougar Mk 2 inmiddels was gesloten, konden er geen extra Cougars meer worden aangeschaft. Bleef Nederland als enige Cougar-gebruiker over, dan waren de vooruitzichten voor wat betreft interoperabiliteit, groeivermogen en onderhoud minder florissant. Ten tijde van de aanschaf van de Cougar was in een *side-letter* bij het Cougar-contract bedongen dat deze helikopters onder bepaalde voorwaarden tegen NH-90's zouden kunnen worden ingeruild. Een dergelijke inruiloptie was interessant, want dit maakte op termijn, naast het afzien van de verwerving van een nieuw LUH-type, een verdere reductie van het aantal helikoptertypes mogelijk. Voorlopig echter raadde de SIH zo'n inruil af. De inschatting was dat voor de inruilopbrengst van de zeventien Cougars een beduidend kleiner aantal (M)TTH's kon worden verworven. Zonder extra investeringen zou dan ongewenst capaciteitsverlies optreden. De voorziene productieschema's van de NH-90 in ogenschouw nemend verwachtte de SIH niet, en terecht, dat een spoedige aflevering van (M)TTH's reëel was. Daar kwam nog bij dat de Cougar, inmiddels voorzien van zelfbeschermingsmiddelen, ballistische bescherming, weerradar en zand- en stoffilters, goed voldeed als transporthelikopter.⁸¹⁴

De SIH beoordeelde de operationele en financiële consequenties van verschillende helikopter-mixen. Een land-georiënteerde optie, een maritiem-georiënteerde optie, een brede-optie, een doelmatigheids-optie en een huidig-beleid-optie werden tegen elkaar afgewogen. Bij *alle* opties zouden aanzienlijk meer investeringen nodig zijn dan de op dat moment gereserveerde budgetten.⁸¹⁵ Een keuze voor de land- en maritiem-georiënteerde opties ontraadde de studie sowieso, omdat daarmee de krijgsmachtbrede operationele ambities onvoldoende zouden worden behaald. De brede-optie verdiende de operationele voorkeur als helikoptermix voor zowel de korte als middellange termijn maar impliceerde een investeringstekort van 281,2 miljoen euro en bracht de hoogste exploitatielasten met zich mee. Met een keuze voor de doelmatigheids-optie, feitelijk een afgeslankte brede-optie met een helikoptermix van 12 volledig uitgeruste NFH's, 8 MTTH's, 17 Cougars en 16 (mogelijk 17) Chinooks, zou er een balans tussen de geformuleerde behoeftestelling en de financiële middelen worden bereikt. De krijgsmacht kreeg met deze optie niet alleen meer transporthelikoptercapaciteit, maar ook een modernere, flexibelere, krachtigere helikoptervloot, die

⁸¹³ Kamerstuk 29800-X nr. 3 b5, Studie Integrale Helikoptercapaciteit, 11, 22-23, 73.

⁸¹⁴ Idem, 32-34. De brede inzetbaarheid van de Cougar bleek nadien ook toen dit helikoptertype werd ingezet voor (de training van) *Special Operations Forces* (SOF).

⁸¹⁵ Bij de verschijning van de SIH was het beschikbare investeringsbudget in totaal 798 miljoen euro: te weten 552 miljoen NH-90 fondsen, 181 miljoen EVDB-fondsen voor middelzware transporthelikopters en 65 miljoen voor het instandhoudingsprogramma Chinook.

meer gerationaliseerd en breder inzetbaar was. Er deed zich dan wel een investeringstekort van 141,6 miljoen euro voor.

Zelfs indien het huidige beleid zou worden voortgezet, waarin er met EVDB-gelden drie Chinooks werden verworven, de overige Chinooks werden gestandaardiseerd en de Cougars een instandhoudingsprogramma ondergingen, moesten er ook extra kosten worden gemaakt: een totale overschrijding van 84,1 miljoen euro. Een keuze voor de huidig-beleid-optie had in vergelijking met de doelmatigheids-optie echter meer nadelen: de maritieme transportcomponent werd niet ingevuld en de al krappe transportcapaciteit voor AMB/LUH-taken werd evenmin voldoende bestreden. Voorts lagen de exploitatiekosten van deze optie nauwelijks lager en was er veel minder synergie mogelijk in land- en zeegerichte helikoptercapaciteiten. De huidig-beleid-optie kwam vooral neer op een financieel gedreven kortetermijnoplossing die geen recht deed aan het stijgende *joint*-belang van transporthelikopters.⁸¹⁶

In hun reactie op de gewenste helikoptermix oarmden de bewindslieden de aanbevelingen van de SIH volledig. De enorme toename van de inzet van transporthelikopters in talrijke vredesoperaties bewees niet alleen hun onmisbaarheid als transportmiddel, maar rechtvaardigde ook een operationele meerbehoefte die naast de bestaande 17 Cougars, 20 Chinooks en 22 NH-90's omvatte. Om financiële redenen konden voorshands drie of vier van de zeven extra Chinooks en twintig NH-90's worden verworven. In aanvulling op het gereserveerde budget was ongeveer 150 miljoen euro aan aanvullende investeringen nodig. Kamp en Van der Knaap zegden toe nog vóór de begrotingsbehandeling een brief naar de Kamer te sturen over de verwerking van deze extra investeringen in het defensiebudget.⁸¹⁷

Ditmaal was er geen sprake van een opportunistische ingreep van bovenaf door de bewindslieden, maar volgde de defensietop de koers die de organisatie als samenhangend beleid aanreikte. Door te kiezen voor de doelmatigheids-optie en te streven naar de brede-optie als planalternatief, zetten de bewindslieden in op een traject dat zowel tegemoet moest komen aan de toegenomen behoefte aan helikopterondersteuning in de uitzendgebieden als aan de voortdurende opleidings- en trainingsbehoefte binnen het helikopterdomain, vooral van 11 AMB. Door extra Chinooks aan te schaffen, groeiden de inzetmogelijkheden van de Cougars voor lichtere transporttaken. De invoering van een vierde helikoptertype, de LUH, achtten de bewindslieden niet langer noodzakelijk. Hiermee namen ze definitief afscheid van het beleidsvoornemen uit de *Defensienota 2000*. De LUH-behoefte dateerde uit begin jaren negentig en was sedertdien herhaaldelijk gevalideerd. De beperking tot drie helikoptertypen had echter besliste voordelen, onder meer op het gebied van opleiding en onderhoud. Met de keuze voor extra Chinooks gaven ze gehoor aan de behoefte van de NAVO en EU aan meer middelzware transportheli's. De kwaliteit en bruikbaarheid van de Chinook waren inmiddels onomstreden. Net als bij bondgenoten gold de CH-47 als het werkpaard van de krijgsmacht bij landoperaties. De bestaande Cougar-vloot kon zowel voor de marine als voor de landmacht op transportgebied een rol van betekenis blijven spelen en daarom waren investeringen voor een instandhoudingsprogramma gerechtvaardigd. Ondanks dat de industrie de productie van dit type had

⁸¹⁶ Kamerstuk 29800-X nr. 3 b5, Studie Integrale Helikoptercapaciteit, 35-39.

⁸¹⁷ Met de 150 miljoen euro extra moest ook het instandhoudingsprogramma van de Cougars en de standaardisering van de Chinook-vloot worden bekostigd.

gestaakt en er slechts weinig militaire gebruikers waren, betekende afstoting van de Cougar kapitaalvernietiging en was daarom volgens Kamp en Van der Knaap onverantwoord.

Het in 2000 gesloten productiecontract voor twintig NH-90's in de fregattenuitvoering (NFH) was, zoals al aangegeven, aan herziening toe. De bewindslieden gaven in navolging van de SIH de voorkeur aan de verwerving van twaalf NFH's en acht, later mogelijk tien, NH-90's in de maritieme transportversie (MTTH), omdat die zowel vanaf land als vanaf een schip konden worden ingezet. Dat de bewindslieden deze richting kozen onderstreepte eens te meer het belang van de SIH als structurerende factor voor het helikopterbeleid. De onderhandelingen over het openbreken van het bestaande NH-90-contract zouden spoedig beginnen. Het resultaat ervan liet lang op zich wachten en zou niet meevallen.⁸¹⁸

Dat de herziening van het NH-90-contract een zaak van lange adem zou worden en uiteindelijk mislukte, kon minister Kamp in september 2004 niet voorzien. Kras blijft echter wel dat hij om kapitaalvernietiging te voorkomen geld reserveerde voor een levensduurverlengend programma voor de Cougar-vloot, terwijl hij tegelijkertijd opdracht gaf een aantal *later* geproduceerde gevechtshelikopters af te stoten. De ene kapitaalvernietiging was kennelijk de andere niet.

6.2.3 Consistente inconsistentie

Na de inconsistenties in het materieelbeleid over de LUH's, AH-64D's en NH-90's zou ook het voortbestaan van de Cougar-vloot ten prooi vallen aan een onnavolgbare zigzagkoers. Evenals bij de overige helikoptertypes lagen zuiver financiële en geen operationele argumenten ten grondslag aan dit materieelbeleid. Naast het houtsnijdende financiële argument trachtten opeenvolgende bewindslieden ter verdediging van hun beleidsvoornemens ook met een militair-operationeel narratief te komen. Naarmate de beleidswijzigingen in het helikopterdomain zich opstapelden, lukte dat steeds minder overtuigend. Evenals zijn ambtsvoorgangers kreeg minister van Defensie J.S.J. (Hans) Hillen (CDA) te maken met extra kortingen op zijn begroting. Hillen maakte deel uit van het kabinet-Rutte I (2010-2012), waarin coalitiepartners VVD en CDA regeerden met gedoogsteun van de Partij Voor de Vrijheid (PVV). Het regeerakkoord wijdde slechts een summiere alinea aan de krijgsmacht.⁸¹⁹ Spoedig bleek dat in de nasleep van de crisis op de financiële markten het kabinet-Rutte I zich genoodzaakt zag, opgeteld bij eerder vastgestelde ombuigingen, één miljard euro structureel op de defensie-uitgaven te bezuinigen.⁸²⁰

⁸¹⁸ Kamerstuk 29800-x nr. 3, Brief van de minister en van de staatssecretaris van Defensie, 21 september 2004, 'Integrale helikoptercapaciteit'; M.C.F. van Drunen red., *Jaarboek van de Koninklijke Marine 2005* (Den Haag 2006) 30-31.

⁸¹⁹ *Vrijheid en verantwoordelijkheid. Regeerakkoord VVD-CDA*, 9. Zie: rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2010/09/30/regeerakkoord-vvd-cda, 30 september 2010.

⁸²⁰ In een door de NRC gepubliceerde reconstitutie van de decennialange bezuinigingen op de krijgsmacht stelt Hillen, die zich eerder als CDA-senator had gekeerd tegen nieuwe bezuinigingen, dat hij enkele weken na het aantreden van het kabinet in conflict raakte met minister-president Rutte. Rutte dreigde Hillen te ontslaan als de laatste niet akkoord ging met het forse bezuinigingspakket: "De premier liet me geen keuze: ik móést de bezuinigingen uitvoeren die ik niet wilde... Ik stond onder verscherpt toezicht." Zie: Tom-Jan Meeus, 'Hoe Defensie zo verzwakte dat "Poetin ervan smulde"', *NRC* 31 december 2022/1 januari 2023, 16-19, aldaar 18.

In april 2011 zond minister Hillen zijn *Beleidsbrief Defensie na de kredietcrisis* naar de Tweede Kamer, waarin hij aangaf dat de crisis ook op zijn departement aanleiding gaf tot ingrijpende maatregelen: naast het verdwijnen van nog eens 12.000 functies in de defensieorganisatie, sneuvelden er opnieuw eenheden, materieel en defensielocaties. Terwijl eerder geconcipeerde plannen werden uitgesteld of geschrapt, boette de krijgsmacht onontkoombaar niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief aan gevechtskracht in.⁸²¹ Ditmaal werd de Cougar-helikopters de wacht aangezegd, naast onder andere mijnenjagers, F-16's en de laatste tankbataljons. Hoewel de minister erkende dat er een grote operationele behoefte bestond aan transporthelikopters besloot hij desondanks alle zeventien Cougars af te stoten. Hiermee verminderde het aantal helikoptertypen bij de krijgsmacht, wat een structurele besparing van 49,4 miljoen euro moest opleveren. Een eerder door de Tweede Kamer geaccordeerd instandhoudingsprogramma voor de Cougars was daarmee uiteraard eveneens van de baan.

Het wegvallen van de Cougar had negatieve consequenties voor de verplaatsbaarheid, geoefendheid en gereedheid van 11 AMB en andere grondeenheden, alsook voor de logistieke tactische bevoorrading in buitenlandse operatiegebieden. Feitelijk kwam hiermee het in de voorbije jaren met zorg ontwikkelde en met veel inspanningen tot stand gebrachte lucht mobiele concept op losse schroeven te staan. Ook in de maritieme arena had de Cougar zijn waarde ondertussen bewezen. Helikopterbemanningen van 300 Squadron hadden zich gekwalificeerd voor operaties vanaf Hr.Ms. *Rotterdam*. Met dit amfibisch transportschip namen twee geëmbarkeerde Cougars in november 2010 deel aan de *Amphibic Netherlands Operational Sea Training (A-NOST)* ten zuiden van Plymouth en nabij Falmouth en Portsmouth. Na afloop van deze A-NOST werd de inzet van de *Rotterdam*, het eerste KM-schip in een dergelijk amfibisch *Joint Combined* verband van zeven schepen, bijzonder gunstig beoordeeld. De geoliede, geïntegreerde samenwerking tussen de Cougar-bemanningen, Zweedse en Nederlandse mariniers tijdens amfibische operaties in variërende tactische scenario's verliep tot tevredenheid en oogstte veel waardering.⁸²²

Minister Hillen ontkende het nut van de Cougar niet. De afstoting van het type onderstreepte zijns inziens de noodzaak om de inzetbaarheid van de Chinooks te verbeteren en de transportversie van de NH-90 in gebruik te nemen. Daarvan was voorlopig echter nog geen sprake. Sterker, de beoogde transportversie van de NH-90 kwam er uiteindelijk niet (zie onder). Omdat de laatste Lynx-helikopters op het punt stonden uit te faseren en er nog onvoldoende NH-90's beschikbaar waren, moest de minister voorlopig drie Cougars en vier bemanningen handhaven. Pas in 2012 zouden er voldoende NH-90-toestellen inzetbaar zijn om de *search and rescue*-taken op de Noordzee en het patiëntenvervoer op de Waddeneilanden over te nemen.⁸²³ Afgezien van deze noodgreep om enkele essentiële maritieme taken tijdelijk af te dekken, gaf Hillen niet aan hoe bij de ondersteuning van talrijke grondoperaties en internationale uitzendingen het wegvallen van de Cougar-vloot moest worden opgevangen. Op de vraag hoe in de eerstkomende periode de opengevallen gaten in het helikopterdomein zouden worden gedicht, bleef de minister het antwoord schuldig.

⁸²¹ Kamerstuk 32733 nr. 1, Beleidsbrief Defensie, Brief van de minister van Defensie, 8 april 2011, 1-2.

⁸²² M.C.F. van Drunen red., *Jaarboek van de Koninklijke Marine 2010* (Den Haag 2012) 109-111.

⁸²³ Kamerstuk 32733 nr. 1, Beleidsbrief Defensie, Brief van de minister van Defensie, 8 april 2011, 16-17, 28.

Binnen de helikoptergemeenschap viel de Cougar-afstoting rauw op het dak. De comandant van het Defensie Helikopter Commando (zie paragraaf 6.3) commodore-vlieger T.H.W. (Theo) ten Haaf beschouwde het beleidsvoornemen als een “krokodillentranendossier”:

“Alle krijgsmachtdelen wezen op het eminente belang van helikoptersteun en de pijn die het tekort daaraan gaf. Toen echter het puntje bij het paaltje kwam om keuzes te maken werden de Cougars ‘opgeofferd’. Handhaving van de Cougars zou betekend hebben: of 1 sqn F-16’s minder, of 1 bataljon minder of 1 fregat minder. Ook hier bleef de schoenmaker bij zijn vertrouwde conventionele leest...”⁸²⁴

Op 9 mei 2011, een maand na publicatie van de *Beleidsbrief*, werden veertien Cougar-toestellen van de operationele sterkte afgevoerd. Hoewel een Kamermeerderheid de omvang van de bezuinigingen op Defensie *an sich* niet ter discussie stelde, vond zij de helikopterplannen van de minister te gortig en draaide deze deels terug. Door de vertraagde komst van de NH-90 en beperkte beschikbaarheid van de Chinook-vloot, onder andere door een lopend modificatieprogramma, ontstond bij de transporthelikopters een capaciteitstekort met nadelige gevolgen voor de inzetgereedheid en het voortzettingsvermogen van de *gehele* krijgsmacht. Een ingediende Kamermotie verzocht de minister, boven op de drie toestellen voor SAR-taken, stante pede tot en met 2017 nog eens vijf Cougars in gebruik te nemen om de capaciteitsproblemen op te lossen. De financiële dekking moest de minister maar zien te vinden in het efficiënter beheren van de defensievoorraden.⁸²⁵ Deze Kamermotie leek extra rugwind te krijgen door de inzet van Cougars bij verschillende natuurbranden in Nederland. De helikopter bewees op dat moment juist zijn waarde voor de uitvoering van de nationale taak natuurbrandbestrijding. In 2011 werden de luchtmachtheli’s vijfmaal ingezet, onder meer bij branden in Schoorl, Oisterwijk en Fochtelooërveen.⁸²⁶

Tijdens het notaoverleg over de *Beleidsbrief* en ingediende moties stelde minister Hillen dat hij er bewust voor had gekozen de Cougars af te stoten en erkende dat daarmee een gat ontstond in de transportcapaciteit. Toch beoordeelde hij het risico als verantwoord. Het was dan wel tijdelijk behelpen, maar het ontbeerde hem aan de middelen de Cougars in de lucht te houden met de daarbij behorende bemanning en met de gehele ondersteunende capaciteit. Op de ingediende Cougar-motie wilde Hillen zich beraden maar hij hield in eerste termijn vast aan zijn door budgettaire overwegingen bepaalde standpunt.⁸²⁷ Nadat de motie in de plenaire vergadering van 14 juni was aangenomen, zag de minister zich gedwongen haar uit te voeren en daarmee zouden voorlopig nog acht Cougars operationeel inzetbaar blijven.

De aanhoudende problemen met de vertraagde levering en invoering van de NH-90 zorgden ervoor dat de ambtsopvolger van minister Hillen, J.A. (Jeanine) Hennis-Plasschaert (VVD), in juni 2014 de hele bezuinigingsmaatregel van de Cougar-afstoting terugdraaide: alle zeventien toestellen gingen uit de verkoop. Om de beperkingen aan de helikoptercapaciteit zoveel mogelijk te ondervangen besloot minister Hennis in 2015 nog eens vier Cougars opnieuw in gebruik te nemen, waarmee het aantal

⁸²⁴ Schriftelijke informatie generaal-majoor b.d. T.H.W. ten Haaf, 20 december 2022.

⁸²⁵ Kamerstuk 32733, nr. 13, Beleidsbrief Defensie, Motie van het lid Knops c.s. Voorgesteld in het Notaoverleg van 6 juni 2011. De indiener Raymond Knops (CDA) kreeg steun van coalitiepartner VVD en gedoogpartij PVV.

⁸²⁶ De Winter, *Bakermat Soesterberg*, 240-244; <https://www.brandveilig.com/nieuws/luchtmachthelikopters-blussen-echte-natuurbrand-37687> (geraadpleegd 12 januari 2023). Cougars van 300 Squadron werden ook internationaal ingezet bij de bestrijding van grote bosbranden in Portugal (2005) en Griekenland (2007).

⁸²⁷ Kamerstuk 32733, nr. 31, Beleidsbrief Defensie, Verslag van een notaoverleg, vastgesteld 8 juni 2011.

operationeel inzetbare Cougars weer groeide tot twaalf. De resterende vijf Cougars zouden tot de voorziene uitfasering in 2023 als logistieke reserve worden bestemd.⁸²⁸ In september 2018 werd zelfs besloten dat de Cougar-vloot, twaalf operationele en vijf reservetoestellen, minimaal zou blijven doorvliegen tot en met 2030. Sedertdien kregen de Cougars er met het vervoer van *special forces* een nieuwe taak bij. Gaandeweg voerde, het in personele zin deels leeggelopen, 300 Squadron met zijn Cougars een uitdijend takenpakket uit in zowel het land-, het maritieme als het nationale domein. De veelzijdige Cougar-eenheid werkte onder andere samen met 11 Luchtmobiele Brigade, het Korps Commandotroepen, het Korps Mariniers en kreeg er door samenwerking met de Brigade Speciale Beveiligingsopdrachten van de Koninklijke Marechaussee, de Dienst Speciale Interventie van de Nationale Politie, de civiele brandweer en de gezondheidszorg nieuwe operationele partners bij.⁸²⁹

De gang van zaken rond de Cougars toonde aan dat de door minister Hillen in april 2011 ingezette koers een dwaalspoor was. De voorgenomen afstoting zou niet alleen stapsgewijs worden teruggedraaid, de Cougar-transporthelikopter bleef bovendien veel langer in gebruik dan bij de aanschaf was voorzien. Desalniettemin bleef Hillens afstotingsbesluit niet zonder negatieve gevolgen. Het leidde onder meer tot uitstroom van personeel vanwege gebrek aan loopbaanperspectief; personeel dat niet terugkwam na herziening van het besluit. Bovendien ontbrak het aan voldoende materieelfondsen om de Cougar-vloot in de komende periode te onderhouden.⁸³⁰

In april 2021 publiceerde de Algemene Rekenkamer het rapport *Uit het vizier* met de resultaten van een onderzoek naar de bezuinigingsmaatregelen uit de beleidsnota van 2011.⁸³¹ Het afstoten van de Cougars was een van de onderzochte casussen en het gevelde oordeel bleek niet mals. De financiële doelstelling, een jaarlijkse structurele besparing van 49,4 miljoen euro, was op geen stukken na behaald. De kosten voor het opnieuw in gebruik nemen van de helikopters waren niet gecompenseerd en het financiële gevolg hiervan moest binnen de defensiebegroting worden opgevangen. De gevolgen van de afstoting voor *andere* defensie-eenheden en gereedschapsdoelstellingen hadden nauwelijks aandacht gekregen. De Rekenkamer karakteriseerde de bezuinigingen tien jaar na dato als niet doeltreffend, niet doelmatig en kwalificeerde ze als *penny-wise, pound-foolish*. Het aanhouden van de transporthelikopters was deels te verklaren uit een veranderend dreigingsbeeld en een daaraan gekoppeld ambitieniveau en gewijzigde politieke prioriteitstelling. Maar de Rekenkamer vond dat van de defensieorganisatie mocht worden verwacht dat zij strategisch handelde en moest kunnen omgaan met een onzekere toekomst. Van de minister mocht worden verwacht dat hij in staat was om een toekomstbestendige en realistisch samengestelde krijgsmacht te bouwen. De bezuinigingen van 2011 hadden daar niet toe geleid. De onverbiddelijke conclusie van het onderzoek luidde dat sprake was geweest van ondoelmatig beheer van publieke middelen.⁸³²

⁸²⁸ Kamerstuk 25928, nr. 66, Navo helikopterproject NH-90, Brief van de minister van Defensie, 27 juni 2014 en nr. 72, 12 oktober 2015.

⁸²⁹ Kees van der Mark, 'Het veelzijdige 300 Squadron', *Onze Luchtmacht* nr. 6 (december 2021) 29-33.

⁸³⁰ Schriftelijke informatie generaal-majoor b.d. T.H.W. ten Haaf, 20 december 2022.

⁸³¹ Stéphane Alonso, 'Onderzoek rekenkamer. Bezuinigingen Defensie mislukt, afgeblazen verhuizing kostte 1 miljard extra', *NRC* 14 april 2021.

⁸³² Algemene Rekenkamer, *Uit het vizier. Wat gebeurde er met de voorgenomen doelstellingen van 2011 tot bezuinigingen op defensiebegroting?* (Den Haag april 2021) 6, 13, 15-16, 30. Het terugdraaien van afstoting van de Cougars in 2014 zorgde er volgens de Algemene Rekenkamer voor dat de structurele

Het defensiebeleid in het eerste anderhalve decennium van de 21e eeuw kenmerkte zich door krimpende budgettaire kaders. De primaire drijfveer van de achtereenvolgende bewindslieden van Defensie leek vooral de focus op het halen van de in coalitieverband overeengekomen financiële doelstellingen, het sluitend maken van de boekhouding.⁸³³ De aantredende ministers etaleerden, ongeacht hun gevarieerde politieke afkomst, geen heldere politiek-strategische visie op de krijgsmacht. Dat verhinderde de politiekambtelijke leiding niet soms zeer ingrijpende besluiten voor haar rekening te nemen, die nu eens goed, dan weer slecht voor de krijgsmacht uitpakten. Bij het stellen van politieke prioriteiten en maken van keuzes om de ombuigingsvraagstukken op te lossen, lieten de bewindslieden de Defensiestaf en de krijgsmachtdeelstaven beleidsopties formuleren, op grond waarvan zij, na een politiekambtelijke afweging, het defensiebeleid formuleerden. Het recept was doorgaans: inboeten op de kwantiteit en inzetten op behoud van zoveel mogelijk kwaliteit en opties. Gezien de omineuze internationaal-politieke onzekerheden, vooral over de rol van militaire inzet daarbij, gold deze rudimentaire, maar niet onlogische visie als het kader waarbinnen het defensiebeleid vorm kreeg.

Aan het formuleren en uitdragen van een langetermijnvisie voor de krijgsmacht kwamen de ministers onvoldoende toe, aan een scherpe analyse van nieuwe dreigingsscenario's evenmin. Veel ruimte voor strategische reflectie was de bewindslieden niet gegund. De Defensiestaf, die zelf in een min of meer permanente staat van reorganisatie verkeerde, slaagde er mede door de fluïde internationale toestand niet overtuigend in om een meer uitgekristalliseerde militair-strategische visie te ontwikkelen en deze bij de politieke leiding op het netvlies te krijgen. Het bleef vaak bij het analyseren van actuele dreigingen en het schetsen van mogelijke scenario's en de militaire reactiemogelijkheden.

Dat er op de consistentie van het materieelbeleid in het helikopterdomain in de besproken periode het nodige valt af te dingen, is evident. Dat dit beleid bovendien werd bemoeilijkt door onvoorzienbare ontwikkelingen maakte de realisatie nog complexer, zoals hierna ook nog zal blijken uit de perikelen rond de invoering van de NH-90 (zie paragraaf 6.3.3). Het incoherente materieelbeleid vormde een rem op de doorontwikkeling van de helikoptercapaciteiten. De gebrekkige materiële inzetbaarheid leidde tot vertraagde opleidingen, verstoring van het trainingsprogramma en beperkingen in het voldoen aan de operationele vraag. De beperkte houdbaarheid van een ingezette materieelkoers, de louter door financiële argumenten ingegeven beleidswijzingen, misten hun uitwerking niet op het in het helikopterdomain werkzame personeel. Terwijl het ene na het andere helikopterdetachement afreisde naar verafgelegen operatiegebieden, voltrok zich tegelijkertijd een organisatorische metamorfose die haar weerga niet kende.

6.3 Eén helikopterloket. De vorming van het Defensie Helikopter Commando

De materiële component van het helikopterbeleid was vanzelfsprekend medebepalend voor de ontwikkeling van het helikopterwapen als geheel, maar stond niet los van de operationele, personele

bezuinigingsopbrengst 170 miljoen euro lager lag (zie tabel pagina 16). Het casusonderzoek richtte zich verder op de verkoop van alle gevechtstanks ("kapitaalvernietiging"), het afschaffen van vier mijnenjagers en de (afgeblazen) verhuizing van de marinierskazerne van Doorn naar Vlissingen.

⁸³³ In een belangrijk beleidsdocument als de *Prinsjesdagbrief* van 16 september 2003 stond zwart-op-wit dat "vooral financiële redenen" ten grondslag lagen aan het defensiebeleid.

en organisatorische veranderingen die na de eeuwwisseling hun beslag kregen. In deze paragraaf wordt een antwoord gegeven op de vraag waarom de krijgsmachtbrede samenwerking in het helikopterdomen juist in deze periode kon worden geïnstitutionaliseerd in een overkoepelende organisatie.

6.3.1 Externe ontwikkelingen en een intern offer

De Studie Integrale Helikoptercapaciteit (SIH) beperkte zich niet tot de gewenste materiële samenstelling van de transporthelikoptervloot, maar kwam ook met ingrijpende voorstellen voor de aansturing en organisatie van alle helikoptercapaciteiten en de belegging ervan over verschillende locaties. Het belang van de SIH als structurerende factor voor het helikopterbeleid, eerder al gememoreerd in paragraaf 6.2.2, zou zich ook op het organisatorische terrein doen gelden. De studie constateerde dat verschillende externe ontwikkelingen de totstandkoming van een defensiebrede helikopterorganisatie in de hand werkten. De internationale uitgave van *Joint Aviation Requirements* (JARs) en de wijziging van de Wet Luchtvaart maakten JARs voor de gehele krijgsmacht verplicht.⁸³⁴ Door de oprichting van een krijgsmachtbrede Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA), die ging fungeren als normsteller voor luchtvaartgerelateerde bedrijfsvoeringseisen, zouden alle controlerende activiteiten, gebaseerd op de JARs, worden samengevoegd en belegd in één organisatie.⁸³⁵ De bestuursvernieuwing bij Defensie, in casu de versterkte rol van de chef Defensiestaf, vanaf september 2005 omgedoopt tot commandant der Strijdkrachten (ongewijzigd afgekort als CDS), zorgde ervoor dat beleidsvorming, doctrinevorming, behoeftestelling en planvorming inzake helikopteronderwerpen zouden worden overgeheveld van de krijgsmachtdelen naar de Defensiestaf; ze kwamen daarmee onder eenhoofdige leiding met de CDS als *corporate planner*.⁸³⁶ Ook de op stapel staande vorming van een Defensie Materieel Organisatie (DMO) effende de weg te komen tot één helikopterorganisatie. Hierdoor werden alle vliegende middelen van de krijgsmacht losgemaakt van de directies Materieel van de krijgsmachtdelen en ondergebracht in één organisatie die verantwoordelijk werd voor de materieellogistiek inclusief het hoger en tweedelijns onderhoud van alle helikopters.⁸³⁷

De wal keert het schip: Marine Luchtvaartdienst op woelige baren

Een belangrijke katalysator die de vorming van een krijgsmachtbrede helikopterorganisatie bevorderde was het opdoeken van de P-3C Orion patrouillevliegtuigen in het maritieme

⁸³⁴ *Joint Aviation Requirements* zijn een reeks gemeenschappelijke, uitgebreide en gedetailleerde luchtvaartvereisten, opgesteld door de Europese civiele *Joint Aviation Authorities* (JAA) en onder meer bedoeld om typecertificeringen en regelgeving te standaardiseren. De JAA (1970-2009) gingen op in de *European Aviation Safety Agency* (EASA).

⁸³⁵ De MLA speelde voor de gehele defensieorganisatie (niet alleen het DHC) een belangrijke rol in de uitgave en controle van Militaire Luchtvaart Eisen (MLE), die worden gedefinieerd als normen die worden gesteld op het gebied van militaire luchtvaart met betrekking tot de luchtwaardigheid, de certificering van luchtvaartuigen, onderdelen en uitrustingsstukken, operaties, het luchtruim, de verkeersleiders en de inrichting en het gebruik van militaire luchthavens.

⁸³⁶ Hoffenaar, 'Een politieke aangelegenheid', 60-61.

⁸³⁷ Kamerstuk 29800-X nr. 3 b5, Studie Integrale Helikoptercapaciteit, 44-45.

luchtvaartdomein. Nadat in de *Defensienota 2000* was besloten drie van de dertien Orions af te stoten, moest er bij de Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen (Marpat) een evenredige personeelsreductie plaatsvinden. De marine liet een extern, onafhankelijk onderzoek verrichten om het noodzakelijke veranderingstraject in kaart te brengen. Dit onderzoek onder leiding van scheepsbouwkundig ingenieur prof.dr.ir. L.A. (Lex) van Gunsteren, verscheen in december 2001 onder de titel *Marpat Quo Vadis?* en legde de vinger op een aantal zere plekken. Het onderzoek vergeleek de Marpat met de Groep Maritieme Helikopters (Marheli), analyseerde een eventuele organisatorische scheiding tussen marinevliegkamp Valkenburg en de Marpat en verwees naar de luchtmacht, die blijkbaar over een efficiëntere organisatie zou beschikken. Bij de interne bespreking van het rapport door de marineleiding liet vlagofficier MLD commandeur Anne van Dijk geen spaan heel van de externe audit, die hij kwalificeerde als een “flut-rapport”. Van Dijk, die eerder zelf de functie van commandant Marpat Valkenburg had vervuld, onderkende echter wel personele en organisatorische knelpunten binnen de Marpat. In zijn openhartige commentaar nam hij bepaald geen blad voor de mond. Hij stelde dat er medewerkers rondliepen die in het bedrijfsleven allang zouden zijn ontslagen, omdat ze overbodig zouden zijn, anderen van het werk hielden en demotiveerden. Verder constateerde hij dat een deel van het personeel jarenlang was afgemat omdat ter rechtvaardiging van het bestaansrecht veel vliegers moesten worden geproduceerd. Andere interne factoren die verbetering van de Marpat-organisatie in Van Dijks analyse belemmerden, waren het bestaan van een conservatief middenmanagement, een diepgeworteld wantrouwen in de marinestaf en een misplaatst superioriteitsgevoel ten opzichte van Marheli.⁸³⁸ Met dat laatste verwees de commandeur naar een zekere mate van *intraservice rivalry* tussen de twee belangrijkste bloedgroepen binnen de MLD. Uit zowel het externe onderzoek als de interne reactie daarop kan worden afgeleid dat de Marpat zich rond de eeuwwisseling niet in rustig vaarwater bevond. Spoedig na het aantreden van minister Kamp bleek dat de Marpat geen gelegenheid meer kreeg de organisatorische onvolkomenheden te repareren.

Op 30 juni 2003 maakte Kamp kenbaar alle Orions te willen afstoten en marinevliegkamp Valkenburg te gaan sluiten. Gevoegd bij de aanstaande uitfasering van de Lynx-helikopter zou daarmee binnen de Koninklijke Marine nog slechts één vliegend middel, de NH-90, resteren. Met de aftocht van de Orions zou de MLD in personele zin meer dan halveren.⁸³⁹ De hierboven genoemde oprichting van de MLA en de DMO, waar ook marinepersoneel kwam te werken, reduceerde de maritieme luchtvaartorganisatie nog verder.

Hoewel het besluit van minister Kamp tot opheffing van de Marpat door velen binnen en ook buiten de Koninklijke Marine als een flinke schok werd ervaren, vond deze ingrijpende beslissing niet plaats zonder uitvoerige consultatie en uiteindelijk tandenknarsende instemming van de Admiraliteitsraad. Geruime tijd voordat Kamp zijn finale afwegingen maakte over de toekomst van de Marpat, circuleerden op het Haagse marinehoofdkwartier verschillende beleidsalternatieven die een antwoord moesten geven op dreigende taakstellende bezuinigingen. De P-3C Orions en Valkenburg verkeerden tijdens de zoektocht naar bezuinigingsopties stevast in de gevarenzone en werden

⁸³⁸ SIB, Archief Directie Materieel Koninklijke Marine (DMKM), inv.nr. 1123, ‘MARPAT QUO VADIS? Externe Audit bij de Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen en haar omgeving’ (prof.dr.ir. L.A. van Gunsteren) en reacties, 11 december 2001. Commandeur Van Dijk kende als oud-boordvlieger op Wasp- en Lynx-helikopters en als oud-commandant Marpat beide organisatiedelen van de MLD van binnenuit.

⁸³⁹ Bij de Marpat op Valkenburg bedroeg de personeelsomvang circa 750; bij Marheli op De Kooy was de Bemanningslijst samengesteld uit bijna 600 functionarissen.

beschouwd als een voor de hand liggende keuzemogelijkheid. Een interdepartementale beleidsstudie berekende wat verschillende ombuigingen de schatkist zouden opleveren. Het opheffen van de Onderzeedienst met haar vier onderzeeboten zou jaarlijks 45 miljoen euro aan besparingen genereren, terwijl het afstoten van de Orions jaarlijks 73 miljoen euro opleverde. In tegenstelling tot de onderzeeboten zouden de patrouillevliegtuigen gemakkelijker kunnen worden verkocht. De tien resterende Orions ondergingen tussen 2002 en 2006 een ingrijpend moderniseringsprogramma, het *Capability Upkeep Program (CUP)*, waartoe eind jaren negentig was besloten. De kosten van het CUP hoopte Defensie te kunnen doorberekenen aan eventuele kopers.⁸⁴⁰

Commandeur Van Dijk was in 2003 als souschef Operatiën bij de marinestaf en vlagofficier MLD betrokken bij het interne afwegingsproces. Hem bleek spoedig dat de marineleiding de Orions en Valkenburg zo snel mogelijk wilde offeren, omdat zij een alternatief scenario, opheffing van de Onderzeedienst plus afstoting van meer fregatten, in ieder geval wenste te voorkomen. Zelfs Van Dijk, MLD'er in hart en nieren, achtte het standpunt van de marineleiding begrijpelijk. De Admiraliteitsraad beschouwde fregatten en onderzeeboten als de core business van de Koninklijke Marine. In lijn met deze visie adviseerde de marinetop minister Kamp. Als puntje bij paaltje kwam ging het bij de marine over varen en niet over vliegen. Maar daarmee was het pleit nog niet geheel beslecht.

Een goed georkestreerde lobby vanuit MLD-gelederen vond gehoor bij een ruime meerderheid in de Tweede Kamer. Deze dwong tijdens de behandeling van de defensiebegroting een latere sluiting van Valkenburg af en gaf minister Kamp opdracht te onderzoeken of een deel van de Orion-capaciteit via een internationaal samenwerkingsverband kon worden gered.⁸⁴¹ Mogelijke Europese samenwerking met Noorwegen of Duitsland in een gezamenlijke Orion-vloot leek in eerste instantie veelbelovend, maar maakte Kamp niet enthousiast. Liever verkocht hij de gemoderniseerde Orions aan de Duitsers. Staatssecretaris Van der Knaap en zijn Duitse evenknie ondertekenden eind oktober 2003 in Berlijn een principeovereenkomst over de mogelijke verkoop van tien gemoderniseerde P-3C's. Het door een Kamermeerderheid afgedwongen onderzoek beschouwde Van Dijk, inmiddels commandeur buiten dienst, als *window dressing*.⁸⁴² De in februari 2004 voltooide studie concludeerde dat het poolen van Orions met de Duitsers te veel zou kosten. Het zou onvermijdelijk ten koste gaan van andere operationele capaciteiten waaraan de krijgsmacht meer behoefte had.

Minister Kamp toonde zich onvermurwbaar. In zijn visie waren de Orions door de afnemende onderzeebootdreiging een minder relevant wapensysteem geworden. De overige afgeleide taken die de patrouillevliegtuigen konden uitvoeren waren op termijn met andere systemen goedkoper uit te voeren.⁸⁴³ De minister was vastberaden zijn bezuinigingsdoelstelling te halen en daarbij waren het

⁸⁴⁰ Steven Derix, 'Marine offert Orions voor fregatten', *NRC Handelsblad* 19 april 2004; Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 376-386; M.C.F. van Drunen red., *Jaarboek van de Koninklijke Marine 2002* (Den Haag 2003) 132; Van Alphen e.a., 'Terg mij niet', 107-108.

⁸⁴¹ Kamerstuk 29200-X, nr. 60 b1 Onderzoek naar multinationale samenwerking. De groep Maritieme Patrouillevliegtuigen, 11 februari 2004. Het onderzoek werd uitgevoerd door de Directie Algemene Beleidszaken van de Defensiestaf en was een uitvloeisel van de op 4 november 2003 aangenomen Motie Van Baalen c.s. (29200-X, nr. 33).

⁸⁴² Derix, 'Marine offert Orions voor fregatten'.

⁸⁴³ In de laatste operationele jaren van de Marpat vlogen Orions missies boven de Balkan en Afghanistan, in het Caribisch gebied onderschepten de Orions sinds begin jaren negentig verdovende middelen met een straatwaarde van meer dan drie miljard euro. Zie: M.C.F. van Drunen red., *Jaarboek van de Koninklijke Marine 2004* (Den Haag 2005) 216-217.

afstoten van de dure Marpat en de sluiting van Valkenburg het belangrijkste onderdeel. Hij verklaarde het geld beslist nodig te hebben.⁸⁴⁴ Noch de marineleiding, noch zijn belangrijkste militaire adviseur, chef Defensiestaf luitenant-admiraal Luuk Kroon, trachtte Kamp op andere gedachten te brengen.⁸⁴⁵ Tijdens het overleg van de Vaste Kamercommissie voor Defensie eind april 2004 poogden leden van de regeringspartijen CDA en VVD dit wel. Maar vervolgonderzoek naar mogelijke alternatieven voor een (gedeeltelijke) verhuizing van de Orions naar de Duitse marinevliegbasis Nordholz of een Nederlandse vliegbasis wees de minister categorisch van de hand. Toen de kritische opmerkingen en verzoeken aanhielden, dreigde een getergde Kamp de portefeuillekwestie te stellen: als de parlementariërs zijn informatie niet vertrouwden, dan zou hij de volgende dag aftreden.⁸⁴⁶ Daarop draaiden in de tweede termijn de afgevaardigden van regeringspartijen bij en kreeg de minister het fiat voor zijn bezuinigingsvoorstel.⁸⁴⁷ Na bijna negentig jaar verdween het vastvleugelige vliegtuig uit het arsenaal van de Koninklijke Marine.

Het relatieve gemak waarmee de marineleiding afscheid nam van haar patrouillevliegtuigen, die meer dan helft van de MLD-kroonjuwelen vertegenwoordigden, droeg bij aan het besef dat de overblijvende maritieme helikopters beter in een breder organisatieverband konden gedijen dan in een uitgekledde MLD; een MLD die bij eventuele volgende bezuinigingsrondes andermaal het onderspit zou delven in een prioriteitenweging ten faveure van de varende eenheden. Het verklaart de constructieve(re) opstelling van de marineleiding bij de vorming van een defensiebreed helikoptercommando. Een overgang van marinehelikopters naar een organisatieverband waarin de luchtmacht het voortouw zou nemen en de aansturing niet rechtstreeks vanuit de marinestaf kon plaatsvinden, was ten tijde van de Koude Oorlog vanuit marineoptiek volstrekt ondenkbaar geweest. Maar de tijden waren veranderd: de felle strijd die de land- en luchtmachtleiding in de jaren negentig voerden over het beheer van de nieuwe helikoptervloot (zie paragraaf 5.3.2), kreeg een decennium later bij de totstandkoming van een nieuwe helikopterorganisatie geen vervolg met een hoogoplopende stammenstrijd tussen de marinetop en de luchtmachtleiding. Dit betekende niet dat er geen verschillen van inzicht waren over het te bewandelen pad. De materiële inbreng van de Koninklijke Marine was in vergelijking met het luchtmachtaandeel relatief bescheiden. Er moest voor worden gewaakt dat de marinehelikopters, als junior partner, niet ondersneeuwden in een door de grote broer gedomineerd klimaat.

6.3.2 Een paarse vleugel met licht- en donkerblauwe tinten

De eindversie van de SIH, die ruim een jaar na Kamps Jobstijding voor de MLD naar de Tweede Kamer ging, betwijfelde of alle maritieme luchtvaartkennis, -kunde en -ervaring op de langere termijn binnen de KM kon worden geborgd. Ook de personeelsomvang en loopbaanpatronen van MLD-personeel benaderden door lopende en aangekondigde bezuinigingen en reorganisaties de kritische

⁸⁴⁴ Kamerstuk 29220-X, nr. 46, Verslag van een notaoverleg, 20 oktober 2003, 37.

⁸⁴⁵ De chef Defensiestaf en Admiraliteitsraad schaarden zich stilzwijgend achter de afstoting van de Marpat en Valkenburg omdat zij meer vrees hadden voor alternatieve bezuinigingsopties op de varende vloot of Onderzeedienst.

⁸⁴⁶ 'Kamer achter sluiting Valkenburg', *Trouw* 29 april 2004.

⁸⁴⁷ Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 385. Nederland verkocht acht Orions aan Duitsland en de vijf overige toestellen aan Portugal. De laatste vliegbeweging op Valkenburg vond plaats op 29 juni 2006 met een formatie van drie Lynx-helikopters. Een dag later werd het vliegekamp officieel gesloten.

ondergrens. Volgens de studie vormde het op zoveel mogelijk gebieden aansluiten bij een grotere broer en bundelen van alle capaciteiten, ten einde de uitdagingen van de toekomst beter het hoofd te kunnen bieden, een voor de hand liggende koers. De samenstellers van de SIH waren tot een ondubbelzinnig en tegelijkertijd behoedzaam pleidooi gekomen voor de vorming van een Defensie Helikopter Commando. Een dergelijke organisatie kon verschillende rollen vervullen: gebruiker, onderhouder en opleider, en bracht vergaande standaardisatie en bestuurlijke concentratie binnen handbereik. De SIH stelde voor gefaseerd en gecontroleerd tot één krijgsmachtbrede helikopterorganisatie over te gaan, met behoud van de ervaring, cultuur en *best practices* die in de bestaande helikopterorganisaties en samenwerkingsverbanden voorhanden waren. De organisatie moest aansluiten op het toenemend belang van *joint*-operaties, waarbij, naast samenwerking in 11 AMB, ook de opleiding, training en oefening van het Korps Mariniers en het Korps Commandotroepen met gewapende en transporthelikopters dienden te verbeteren.⁸⁴⁸

De studie inventariseerde de argumenten voor het onderbrengen van alle helikopters in één organisatie. Die waren vooral gelegen in het concentreren van relatief schaarse, specialistische helikopter kennis, kunde, vaardigheden en bevoegdheden én het behouden van opgedane kennis, ervaring en bevoegdheden alsmede in de optimale benutting van infrastructuur en andere overhead. Het maakte de defensieorganisatie ook minder gevoelig voor extern veroorzaakte verstoringen, zoals een tijdelijk optredend groot verloop van vliegers en technici. Eén aanspreekpunt voor helikopterzaken en voor helikoptergerelateerde onderwerpen creëerde de best mogelijke omstandigheden om synergie tot stand te brengen en schiep voorwaarden om de bureaucratie en andere overhead te verminderen. Er konden krijgsmachtbrede prioriteiten worden gesteld in zowel het gebruik van de helikopter als in de uitvoering van het vereiste onderhoud. Een krijgsmachtbrede helikopterorganisatie bracht verder voordelen op het vlak van defensiebrede doctrinevorming, de uitwisseling van *best practices* bij het gereedstellingsproces, de afstemming van behoeftestellingen vanaf de werkvloer en het krijgsmachtbrede trekken van *lessons learned*. Een Defensie Helikopter Commando kon, in samenspraak met de krijgsmachtdelen, de inzet en ondersteuning te velde en aan boord optimaliseren en prioriteren.

De conclusie was dat een in de luchtmachtorganisatie ingebed helikoptercommando voor de gehele helikoptervloot onder bepaalde voorwaarden mogelijk was. Deze constatering, zo betoogde de SIH, werd ondersteund door Britse ervaringen met een in 1999 opgericht *Joint Helicopter Command* (JHC), waarin de hefschroefvliegtuigen van drie krijgsmachtdelen waren verenigd. Dit JHC omvatte meer dan tweehonderd helikopters en had een personeelsomvang van circa 15.000 militairen. Rapportages over het JHC waren buitengewoon gunstig en repten over aantoonbaar toegenomen efficiency en de harmonisatie van procedures, technische standaarden en opleidingen.⁸⁴⁹ Voor een Nederlands helikoptercommando schetste de SIH de contouren van een scala aan mogelijke taken met personele inbreng van luchtmacht-, marine- en landmacht personeel. Ter waarborging van het *joint*-karakter moesten de leiding van het commando en ten minste een deel van de managementstoelen tussen de krijgsmachtdelen rouleren. Het helikoptercommando diende voldoende te worden toegerust om gezaghebbend te kunnen opereren: “Wil het DHC de geschetste taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden kunnen invullen, dan dient ook over voldoende mogelijkheden te worden beschikt om invloed te kunnen uitoefenen op de relevante budgetten,

⁸⁴⁸ Kamerstuk 29800-X nr. 3 b5, Studie Integrale Helikoptercapaciteit, 45-46.

⁸⁴⁹ Idem 50-51, noot 63.

opleidingen en infrastructurele behoeften.” Met de gefaseerde bundeling van de helikoptervloot moest op korte termijn worden begonnen, zodat kon worden gestreefd naar een volwaardig helikoptercommando aan het eind van 2007.⁸⁵⁰

De SIH ging uitvoerig in op verschillende opties voor de fysieke belegging van de helikoptercapaciteiten. In lijn met het eerdere besluit Soesterberg te sluiten en alle luchtmachthelikopters te concentreren op Gilze-Rijen, kreeg het Brabantse veld in alle opties een primaire rol toebedeeld. Gilze-Rijen zou in alle gevallen het zwaartepunt van het nieuwe helikoptercommando worden. De grote vraag was in hoeverre de andere bestaande locaties met helikopteractiviteiten, namelijk Leeuwarden (SAR), Deelen (oefening en training) en vooral marinevliegkamp De Kooy (SAR, maritieme operaties), een plaats moesten krijgen in de nieuwe organisatie. Het vliegveldbeleggingsvraagstuk zou zich vooral concentreren op de toekomstige positie van De Kooy. Bij de vier gepresenteerde beleggingsopties varieerde de toekomst van De Kooy van volledige afstoting door Defensie tot volwaardige helikopterbasis voor alle aan te schaffen NH-90's. Sluiting van De Kooy was vanuit financieel oogpunt de meest aantrekkelijke optie, maar bracht aanzienlijke operationele nadelen voor het trainen en opereren met de NFH-toestellen met zich mee.⁸⁵¹

De studie meldde dat de voorkeur van de chef Defensiestaf, sedert juni 2004 generaal Berlijn, de oud-bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, uitging naar een stationering van twaalf NFH-boordhelikopters op De Kooy en de rest van de helikoptervloot, inclusief de acht aan te schaffen MTTH's, op Gilze-Rijen. De belangrijkste militaire adviseur van de minister koos daarmee voor een beleggingsoptie die in operationele zin het meeste soelaas bood en tegelijkertijd de beschikbare geluidsruimte op Gilze-Rijen niet te zwaar zou belasten. Met de stationering van alle transporthelikopters en Apaches op Gilze-Rijen bleef het veld een voornamelijk op *joint* landoperaties georiënteerde helikopterbasis, zij het dat door de komst van de MTTH's meer dan in het verleden aandacht kon worden besteed aan maritieme transport- en amfibische operaties. De NFH's op De Kooy konden profiteren van een optimale interactie met de vloot en de nabijheid van de oefengebieden boven zee. Het tweedelijns en hogere onderhoud voor de volledige helikoptervloot moest worden geconcentreerd op Gilze-Rijen en het Logistiek Centrum KLu op Woensdrecht.⁸⁵²

Van de conclusies en aanbevelingen van de Studie Integrale Helikoptercapaciteit namen de bewindslieden veel over. Minister Kamp besloot tot oprichting van een Defensie Helikopter Commando (DHC) dat zou worden ondergebracht bij de Koninklijke Luchtmacht en bemand door militairen van alle krijgsmachtdelen. Op Gilze-Rijen zouden in aanvulling op de gevechtshelikopters alle transporthelikopters worden gestationeerd en daar ook worden onderhouden. Deze concentratie moest leiden tot flinke doelmatigheidswinst en een impuls geven aan de verbetering van de operationele inzetbaarheid.

⁸⁵⁰ Idem, 52, 75. Analoot aan de aanpak die was gevolgd bij de oprichting van het Britse JHC stelde de SIH voor na het genomen principebesluit, een gezamenlijke projectorganisatie – een *Helicopter Implementation Team* (HIT) – te formeren, die de verdere uitwerking van het DHC-concept ter hand zou nemen.

⁸⁵¹ Idem, 54-70.

⁸⁵² Idem, 76. Om de aanvullende vliegtuigbewegingen door helikopters te kunnen inpassen binnen de geluidszone van Gilze-Rijen, moest rekening worden gehouden met de noodzaak geluid te exporteren, door een deel van de helikopterbewegingen voor training en opleidingen elders uit te voeren zoals op Deelen of in het buitenland.

Op één belangrijk onderdeel, de fysieke belegging van de helikoptercapaciteiten, week minister Kamp af van de SIH-aanbevelingen en daarmee ook van het advies van zijn belangrijkste militaire adviseur, chef Defensiestaf Berlijn. Kamp onderkende de operationele voordelen van de stationering van de twaalf NFH's op De Kooy, maar vond de nadelen van het openhouden van het marinevliegkamp zwaarder wegen. Omdat het hoger onderhoud van alle helikopters op Gilze-Rijen zou worden geconcentreerd nam de onderhoudsinspanning op De Kooy fors af. Andere kosten zoals de personeelsbezetting en de benodigde vervangingsinvesteringen in de infrastructuur op De Kooy droegen niet bij aan de betaalbaarheid en doelmatigheid die de minister nastreefde om bij Defensie "een nieuw evenwicht" te bewerkstelligen. Het gebruik van De Kooy was al overwegend civiel, terwijl het merendeel van de kosten, zoals voor de brandweer, luchtverkeersleiding, geneeskundige diensten en terreinbeveiliging voor rekening van Defensie kwamen. Om deze redenen achtte Kamp de samenvoeging van de NFH-helikopters met de rest van de helikoptervloot op Gilze-Rijen doelmatiger dan de handhaving van een volledig ingericht vliegveld voor slechts twaalf toestellen. De Kooy kon daarom sluiten, zo oordeelde de minister.⁸⁵³

In opdracht van de minister trad staatssecretaris Van der Knaap in contact met de civiele gebruikers van het vliegveld en de betrokken regionale en plaatselijke overheden. Het was niet verwonderlijk dat het beleidsvoornemen De Kooy te sluiten in de Kop van Noord-Holland weinig bijval kreeg. Duidelijk was dat in marinekringen voor de sluiting van het laatste marinevliegkamp werd gevreesd, maar ook de provincie Noord-Holland, de gemeente Den Helder en het bij de Luchthaven Den Helder betrokken bedrijfsleven kwamen hiertegen in het geweer. Een ruime Kamermeerderheid sprak zich uit voor het voortbestaan van de luchthaven en dreigde met een amendement op de defensiebegroting.⁸⁵⁴ Koppen als "Nekslag voor het Noorden" en "Doodsklap voor Nederlandse offshore" sierden de kranten, en grootschalig banenverlies in de regio lag bij sluiting van het vliegveld in het verschiet. Op 29 oktober 2004 gaven alle betrokken partijen een gezamenlijke verklaring uit waarin werd besloten tot instelling van een stuurgroep die de toekomst van De Kooy-Luchthaven Den Helder onder de loep moest nemen. Het door de stuurgroep verrichte onderzoek wees uit dat het bedrijfsleven bereid was een grotere bijdrage te leveren aan de kosten van De Kooy in ruil voor een uitbreiding van het aantal civiele vliegbewegingen en een ruimere openstelling van Luchthaven Den Helder.⁸⁵⁵ De minister legde zich hierbij neer en daarmee was de vraag naar het voortbestaan van het marinevliegkamp niet meer aan de orde.

Voor de maritieme luchtvaart vormden de ontwikkelingen in 2003 en 2004 een belangrijk omslagpunt. De sluiting van Valkenburg en opheffing van de Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen bleken voor de Admiraliteitsraad geen halszaak, waarmee de decimering van de Marine Luchtvaartdienst een fait accompli werd. Wat voorlopig overbleef was een verouderde, afnemend inzetbare Lynx-vloot en een te wijzigen contract voor twintig NH-90's, waarvan de levering voortdurende vertraging opliep. Geleidelijk won het inzicht terrein dat voor een zelfstandige MLD

⁸⁵³ Kamerstuk 29800-X nr. 3, Brief van de minister en de staatssecretaris van Defensie, 21 september 2004.

⁸⁵⁴ 'Meerderheid Kamer wil De Kooy openhouden', *Reformatorisch Dagblad* 14 september 2004. Voor het openhouden van de luchthaven pleitten onder meer PvdA, VVD, CDA en D66.

⁸⁵⁵ Kamerstuk 30300-X nr. 72 b1, Eindrapport Toekomst De Kooy/Luchthaven Den Helder, Stuurgroep Onderzoek De Kooy/Luchthaven Den Helder, januari 2006. De Stuurgroep stond onder voorzitterschap van R.H.P.W. Kottman, voorzitter van de Raad van Bestuur van Ballast Nedam, en telde leden uit het provinciale en gemeentelijk bestuur, de ministeries van Defensie en Economische Zaken en het bedrijfsleven. Het bedrijfsleven betaalde onder meer het nieuwe *Instrument Landing System* (ILS) op De Kooy.

binnen de Koninklijke Marine geen toekomst meer was. De gereserveerde attitude jegens de vorming van een defensiebreed helikoptercommando moest noodgedwongen worden verlaten. Dat de dreigende sluiting van De Kooy te elfder ure kon worden afgewend zorgde in marinekringen niet alleen voor grote opluchting. Het behoud van De Kooy schiep ook de kans om met het voortbestaan van een vertrouwde thuishaven te investeren in een sterkere krijgsmachtbrede helikopterorganisatie waarin de gewenste interactie met de aanwezige marinefaciliteiten in Den Helder en de varende vlooteenheden beter kon worden geborgd. Tegelijkertijd bood deze constellatie meer perspectief om de eigen identiteit te behouden.

Een vliegende start met enige vertraging

Vanaf medio 2005 werkte een Projectgroep DHC aan de concrete organisatorische vormgeving van het krijgsmachtbrede helikoptercommando. Deze twaalfkoppige projectgroep, met vertegenwoordigers van alle krijgsmachtdelen, stond onder leiding van kapitein ter zee G.A. (Gerhard) Polet, een marineofficier met een MLD-achtergrond. Het voorzitterschap van Polet bracht tot uitdrukking dat, ofschoon er werd toegewerkt naar de overgang van marineonderdelen naar de luchtmachtorganisatie, de marinebelangen in het transitieproces waren verankerd. Parallel aan de vorming van het DHC kreeg een grote verandering van de topstructuur van Defensie haar beslag. In september 2005 verdwenen de functies van de bevelhebber der Zeestrijdkrachten, de bevelhebber der Landstrijdkrachten en de bevelhebber der Luchtstrijdkrachten uit de krijgsmachtdeelstaven en transformeerden de krijgsmachtdelen naar operationele commando's (OPCO's), die werden aangevoerd door een commandant Zeestrijdkrachten, een commandant Landstrijdkrachten en een commandant Luchtstrijdkrachten. De positie van de chef Defensiestaf, voortaan commandant der Strijdkrachten (CDS), werd versterkt.⁸⁵⁶ De CDS ging de operationele commandanten aansturen en onder zijn coördinatie zouden alle internationale uitzendingen plaatsvinden. Het DHC zou in zijn geheel ressorteren onder het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), waardoor de luchtmacht ging fungeren als *Single Service Manager*. Het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) en het Commando Landstrijdkrachten (CLAS) vormden de belangrijkste afnemers van de helikoptercapaciteiten die het DHC moest gaan leveren.

Projectleider Polet en zijn team smeedden het fundament van de DHC-organisatie terwijl er binnen de krijgsmacht al vele reorganisaties gaande waren en tegelijkertijd helikopterdetachementen op verschillende buitenlandse missies waren uitgezonden. Het bleek geen gemakkelijke opgave de verschillende partijen op één lijn te krijgen. De aanstaande sluiting van Soesterberg en de verhuizing van de transporthelikopters naar Gilze-Rijen moesten vanwege de vertraging in het omvangrijke bouwprogramma met een jaar worden uitgesteld. Aanvankelijk letten de deelnemende partijen vooral op de verschillen die er bestonden tussen de structuur van de THGKLu en die van de Groep Maritieme Helikopters. Polet beoordeelde de emotionele acceptatie van de nieuwe structuur als de grootste hobbel in het transitieproces, maar zag het onderlinge begrip tussen de partijen geleidelijk beter worden.⁸⁵⁷ Wat hielp was dat de projectgroep ging werken vanuit het hoofdkwartier van het

⁸⁵⁶ Kamerstuk 26237, nr. 14, Brief van de minister van Defensie, 'Functioneren van Defensie', 10 oktober 2002; Hoffenaar, 'Een politieke aangelegenheid', 61.

⁸⁵⁷ Luc Haen, 'Werk in uitvoering. Defensie Helikopter Commando krijgt steeds vastere vorm', *De Vliegende Hollander* (juli/augustus 2007) 4-7.

CLSK, dat in september 2006 van Den Haag naar Breda-Prinsenbeek verhuisde. De projectgroep liet zich inspireren door soortgelijke buitenlandse organisaties, zoals het eerdergenoemde, soortgelijke Britse *Joint Helicopter Command* en het Zweedse *Försvarsmaktens helikopterflottilj*.⁸⁵⁸

Om elkaars wijze van opereren beter te leren doorgronden werden sleutelfunctionarissen uitgewisseld tussen De Kooy en Gilze-Rijen. Ruim voor de oprichting van het DHC vertrok kapitein-luitenant-ter-zee P.F. (Peter) Gootte naar Gilze-Rijen om daar de functie van chef Staf tevens tweede man te gaan vervullen, terwijl luitenant-kolonel R.H.H. (Rob) Gouders in omgekeerde richting vertrok en op De Kooy als chef Staf en plaatsvervangend commandant van het marinevliegkamp werd tewerkgesteld. Beide helikoptervliegers kregen een kijkje in elkaars keuken en constateerden naast cultuurverschillen ook een behoorlijk afwijkende regelgeving, bijvoorbeeld voor operaties aan boord van schepen, verschillen in procedures, oefen- en opleidingsprogramma's, verlofregelingen, toelages en functiewaarderingen. Een gefaseerd plan van aanpak en een harmonisatie op personeelsgebied moesten uitkomst bieden. Er was zeker geen sprake van een geplaveide weg.⁸⁵⁹

Zonder de verschillen te ontkennen vonden beide officieren de onderlinge koudwatervrees en bezorgdheid onterecht, maar wel begrijpelijk. Aan de omstandigheid dat de helikopter bij beide krijgsmachtdelen een steeds belangrijker plaats verwierf moesten de marine en luchtmacht nog wennen. Gootte: "Primair is de KM een fregatbedrijf en de KLu een jachtvliegbedrijf (...) Het grootste verschil is dat vliegen bij de marine een dwaling van de hoofdzaak lijkt en bij de KLu vliegen juist de hoofdzaak vormt." Gouders beaamde dit: bij het CZSK was verhoudingsgewijs maar "een handjevol mensen voor de luchtvaart bezig, terwijl je in Breda een hele toren vol hebt". Beide officieren toonden zich optimistisch over de kans van slagen van het DHC, zolang de noodzakelijke verschillen maar niet zouden worden weggepoetst. Bij de aansturing van het DHC moesten de verschillende behoeftes erkend blijven. Marine en luchtmacht dienden samen te veranderen, naar elkaar toe te groeien. Dan zou in het DHC het beste van twee werelden samenkomen. Lichtblauw en donkerblauw konden nog steeds van elkaar leren, zo was de overtuiging.⁸⁶⁰

De leidinggevenden in het DHC zouden inzetten op tweerichtingsverkeer, waarbij er ruimte bleef voor eigen tradities, inbreng en achtergrond. Zij staken veel energie in het wegnemen van onduidelijkheden bij het personeel en het oplossen van knelpunten in de bedrijfsvoering. De eerste commandant van het DHC, commodore-vlieger Ten Haaf, benadrukte dat hij van zijn onderdeel geen eenheidsworst wilde maken en opereerde volgens zijn motto: Eenheid in verscheidenheid:

"Ik heb altijd belangrijk gevonden dat het gevoel van identiteitsverlies en daardoor uitvergroting van onderlinge verschillen de focus op het hoofdproduct (...) niet mag gaan overheersen. Zo vond ik het bijvoorbeeld belangrijk om de traditie van de Marine Luchtvaart

⁸⁵⁸ Uiteindelijk bleek het Zweedse helikoptercommando beter dan het Britse JHC aan te sluiten op het vertrekpunt van de projectgroep. In het JHC is de infanterie wel geïntegreerd, maar zijn de ASW- en SAR-helikopters geen onderdeel van het commando. Het Zweedse commando kent een organisatiestructuur die meer overeenkomst vertoont met die van het DHC. Schriftelijke informatie commandeur b.d. G.A. Polet, 15 november 2022.

⁸⁵⁹ June Smit, 'Koudwatervrees past niet meer in modern Defensie. Uitwisseling Chefs Staf op De Kooij en Gilze-Rijen', *De Vliegende Hollander* (oktober 2007) 18-21.

⁸⁶⁰ Ibidem. In 2007 functioneerde voor het eerst een luchtmachtvlieger "naar volle tevredenheid" als boordvlieger aan boord van Hr.Ms. *Van Speijk* tijdens een uitzending. Zie: M.C.F. van Drunen red., *Jaarboek van de Koninklijke Marine 2007* (Den Haag 2010) 88.

Dienst binnen het DHC levend te houden. Zou echter het handhaven van die traditie hebben geleid tot verminderde focus op het hoofdproduct en tot vergroting van de onderlinge verschillen, dan had ik meteen ingegrepen. Ik heb ook bewust mijn gezicht en dat van mijn managementteam heel vaak op De Kooy laten zien. Dit om het gevoel en beeld van een verre buitenpost weg te nemen.”⁸⁶¹

Ook Polet, die bij de start van het DHC de functie van chef Staf ging bekleden en later in de rang van commandeur drie jaar het commandantschap van het DHC zou vervullen, erkende dat het CLSK flink ruimte had geboden om de eigen positie en de bijbehorende cultuur en tradities van de MLD te behouden. Enerzijds stuurde de leiding aan op een stevige integratie binnen het CLSK, anderzijds op de bestending van de band met het CZSK.⁸⁶²

Het in maart 2006 gestarte bouwprogramma op Gilze-Rijen met onder andere grote hangaarcomplexen en platforms voor 298 en 300 Squadron, een washangaar, centraal magazijn, legeringsgebouwen, een sportgebouw, een schietbaan en een nieuwe brandweerkazerne, zou pas medio 2010 worden afgerond. Op piekmomenten waren er ongeveer vijftienhonderd bouwvakkers op het veld aan de slag. In de loop van 2008 was het werk zover gevorderd, dat de uitgestelde volksverhuizing vanuit Soesterberg met meer dan 800 personeelsleden, 32 helikopters en een complete inventaris kon plaatsvinden.⁸⁶³

Op 4 juli 2008 vond op Gilze-Rijen de officiële oprichting plaats van het DHC, een dag met het nodige protocol zoals een oprichtingsceremonie van vijf nieuwe DHC-squadrons en de ondertekening van enkele convenanten, die de overdracht van personeel en materieel van de marine aan de luchtmacht bekrachtigden. De Groep Maritieme Helikopters en De Kooy maakten voortaan deel uit van het CLSK.⁸⁶⁴ Het marinevliegkamp bij Den Helder werd daarmee een luchtmachtbasis en zou per 1 januari 2009 worden omgedoopt tot Maritiem Vliegkamp De Kooy. Met de uitreiking van de DHC-vlag door commandant Luchtstrijdkrachten luitenant-generaal J.H.M.P. (Jac) Jansen aan commodore Ten Haaf was de oprichting van het defensiebrede helikoptercommando een feit. Een *fly by* van 22 hefschroefvliegtuigen van 7 verschillende helikoptertypen zetten de oprichtingsceremonie luister bij. Het oudste type uit de formatie was een van de vier overgebleven Alouettes III, het jongste type was een NH-90, een fabriekstoestel van Agusta Westland dat voor testvluchten in Nederland was maar nog geen deel uitmaakte van het DHC-arsenaal.

Het Defensie Helikopter Commando was bij zijn oprichting met in totaal 2356 functies het grootste operationele bedrijf van de luchtmacht.⁸⁶⁵ Het leeuwendeel van het personeelsbestand, ongeveer tachtig procent, behoorde tot de Koninklijke Luchtmacht, slechts één procent droeg het

⁸⁶¹ ‘DHC toont het belang van het helikopterwapen’, *De Vliegende Hollander* (september 2008) 6-9, aldaar 9; schriftelijke informatie generaal-majoor b.d. T.H.W. ten Haaf, 20 december 2022.

⁸⁶² Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, 402; M.C.F. van Drunen red., *Jaarboek van de Koninklijke Marine 2009* (Den Haag 2011) 71-72. Een voorbeeld van traditiehandhaving is de ceremoniële rol die het MLD-vaandel nog altijd bij bepaalde militaire plechtigheden inneemt.

⁸⁶³ Van Loo e.a., *100 jaar luchtvaart tussen Gilze en Rijen*, 153-160.

⁸⁶⁴ Gekoppeld aan de overgang van personeel en materieel naar het DHC vond er ook daadwerkelijk budgetoverheveling plaats van het CZSK naar het CLSK. In de periode 2008-2016 was dat in totaal 365.724 miljoen euro, jaarlijks gemiddeld 40.636 miljoen euro. Zie: Eindrapport Beleidsdoorlichting Vorming Defensie Helikopter Commando (Ministerie van Defensie, 6 december 2019) 15.

⁸⁶⁵ In de ‘eindsituatie’ die was voorzien in 2013 zou het DHC 2236,5 VTE’n omvatten. Zie: Eindrapport Beleidsdoorlichting Vorming Defensie Helikopter Commando, 11.

landmachtuniform. Boven op de circa vierhonderd marinemensen die deel uitmaakten van de vaste personeelsformatie van het DHC, detacheerde de Koninklijke Marine nog eens honderd personeelsleden bij de helikopterorganisatie. Afgezien van een beperkt aantal DHC'ers op Deelen en op Leeuwarden, waar voorlopig 303 SAR Squadron actief bleef, zou veruit het meeste personeel een werkplek krijgen op Gilze-Rijen (circa 1800) en De Kooy (ruim 400).⁸⁶⁶ Medio 2008 telde de DHC-vloot in totaal bijna tachtig helikopters, die gezamenlijk jaarlijks meer dan 16.000 vliegreuren moesten gaan produceren.⁸⁶⁷

Aan de organisatie van de operationele, opleidings-, onderhouds-, logistieke en facilitaire squadrons die vóór de oprichting van het DHC bestonden veranderde er in de eerste instantie niet veel, zij het dat de ondersteunende squadrons van Soesterberg met die van Gilze-Rijen in juli 2008 opgingen in drie eenheden: 930 Squadron (hoger helikopteronderhoud), 931 Squadron (facilitaire ondersteuning) en 932 Squadron (logistieke ondersteuning). De overige squadrons met hun bijbehorende personeel en materieel gingen een-op-een over in het DHC. De grootste organisatiewijziging bevond zich aan de bovenzijde van de bestuurlijke DHC-piramide. Commandant DHC Ten Haaf werd verantwoordelijk voor de integrale aansturing van de staf en de squadrons, terwijl chef Staf Polet de dagelijkse bedrijfsvoering en het besturingsproces voor zijn rekening nam. Voor bedrijfsprocessen als het gereedstellen van eenheden en materieel, de opleiding van personeel en het ondersteunen en faciliteren van helikopteroperaties werd een staf opgetuigd die 150 functies omvatte. De in Gilze-Rijen zetelende DHC-staf kreeg vier procesverantwoordelijke sleutelfunctionarissen, aangeduid als *postholders*, die elk verantwoordelijk waren voor een cluster van stafwerkzaamheden. Naast een postholder Operaties kwam er een postholder Opleidingen en Expertise, een postholder Onderhoud en Logistiek en een postholder Faciliteiten en Ondersteuning.⁸⁶⁸ Voor de transitiefase naar een volledig operationeel DHC was een periode van vijf jaar voorzien.

Naast hun stafwerkzaamheden stuurden de vier postholders de squadrons in hun respectievelijke domein aan. Zo kreeg postholder Faciliteiten en Ondersteuning luitenant-kolonel P. (Paul) van Harten 931 Squadron op Gilze-Rijen en 991 Squadron op De Kooy onder zijn hoede en was hij verantwoordelijk voor de facilitaire ondersteuning van Deelen. Een andere taak die de postholders toeviel was de dossierverantwoordelijkheid op het punt van de Militaire Luchtvaart-eisen (MLE), die werden vastgesteld door de Militaire Luchtvaart Autoriteit. Binnen hun domein moesten zij zorgdragen dat deze MLE in de bedrijfsvoeringsprocessen werden beschreven en geïmplementeerd, zodat transparant aantoonbaar was dat het DHC voldeed aan alle door de MLA voorgeschreven eisen. De postholder Operaties luitenant-kolonel-vlieger C.L.A.N. (Carlo) van Tartwijk was verantwoordelijk voor de totstandkoming van één *Operators Manual Helicopters* (OMH) voor het DHC. Oogmerk was om binnen afzienbare termijn te komen tot een door de MLA goedgekeurd OMH, waaraan alle vliegende DHC-squadrons zich commiteerden. Om dit te bereiken voerde Van Tartwijk

⁸⁶⁶ De *search and rescue*-taak zou tot na de invoering van de NH-90 vanaf Vliegbasis Leeuwarden worden gecontinueerd door de drie AB-412's. Daarna moesten de NFH's vanaf Maritiem Vliegveld De Kooy deze SAR-taak overnemen. Dat laatste zou niet gebeuren; na een intermezzo met Cougar-inzet werd de SAR-taak uitbesteed aan het particuliere bedrijf Noordzee Helikopters Vlaanderen (NHV).

⁸⁶⁷ De samenstelling van de helikoptervloot bij de oprichting van het DHC was: 29 Apaches, 11 Chinooks, 17 Cougars, 14 Lynx's, 4 Alouettes III en 3 AB-412's. Binnen tien jaar faseerden de Lynx, Alouette III en AB-412 uit en werden de NH-90 en extra Chinooks ingevoerd. De totale omvang van de helikoptervloot omvatte begin 2023 ruim tachtig toestellen en vier helikoptertypen.

⁸⁶⁸ Van Loo e.a., *100 jaar luchtvaart tussen Gilze en Rijen*, 162-163.

regelmatig overleg met de dossierhouder bij de MLA en de hoofden Operaties van de verschillende vliegende squadrons. De effectuering van een OMH bleek geen eenvoudig proces, ondervond hij:

“De eisen van de MLA (...) leken één op één afkomstig uit de burgerluchtvaart. Het militaire karakter van vliegoperaties boven land en zee leken in eerste aanleg niet goed bespreekbaar. Gelukkig kwam daar verandering in met paragrafen als “Specific Military Operations”. Een mooi voorbeeld is bijvoorbeeld het gebruik van de stoelriemen voor passagiers. Passagiers aan boord moeten op een goedgekeurde stoel zitten met riemen om. De militaire praktijk in actie is dat, om zoveel mogelijk militairen mee te kunnen nemen, de stoelen eruit zijn, de militairen met al hun barang [spullen, RdW] strak tegen elkaar op de vloer zitten om vervolgens bij de tactische landing snel de helikopter te kunnen verlaten. Zowel de MLA als het DHC hebben elkaar uiteindelijk gevonden in werkbare oplossingen.”⁸⁶⁹

Alle postholders beschouwden het overbruggen van de cultuurverschillen tussen de luchtmacht- en marinesquadrons als een flinke uitdaging. Volgens Van Tartwijk verliep het losweken van de Lynx-squadrons uit de KM-cultuur in de eerste fase zeer stroef. De maritieme hoofden Operaties lieten duidelijk blijken dat zij niet goed uit de voeten konden met de nieuwe, initieel voorgestelde, regelgeving. Op Gilze-Rijen en De Kooy moesten heel wat sessies worden belegd om nader tot elkaar te komen. Bij een bezoek aan De Kooy trof Van Harten een tekst met de woorden: “Een dag zonder het DHC is een dag geleefd”. Het gaf een indruk van de attitude die aanvankelijk leefde onder een deel van het marinepersoneel.⁸⁷⁰

De commandant DHC, zijn chef Staf en postholders investeerden veel tijd in het wegnemen van het wantrouwen dat leefde bij de junior partner. Het ‘wij van Noord’ en ‘zij van Zuid’ moest transformeren in ‘wij van het DHC’. Het was een proces van vele kleine stapjes. Dat het marinevliegkamp De Kooy bij de vorming van het DHC en overgang naar de luchtmacht niet werd herdoopt tot Vliegbasis De Kooy maar verder ging als Maritiem Vliegbasis De Kooy was in die zin betekenisvol. Het vertrouwen in de grotere luchtmachtpartner moest groeien door begrip te tonen voor de maritieme mogelijkheden en beperkingen. Luitenant-kolonel Van Tartwijk ging om continue feeling te houden regelmatig naar De Kooy. Apache-vlieger Van Tartwijk voer mee met een LPD om een goede indruk te krijgen van maritieme helikopter- en dekoperaties. Aan boord van een Lynx vloog hij tijdens de *Fleet Operational Sea Training* een missie vanaf het *Royal Naval Air Station Cudrose* en ondervond wat het betekent boven water met veel deining en slecht weer, laagvliegend terug te keren naar het schip of de kust. Bij de helikoptersquadrons van de luchtmacht, noch bij de MLA waren de daarbij behorende procedures bekend. Door zich te verdiepen in elkaars operaties en procedures ontstond meer wederzijds begrip en respect. De verworven inzichten werden vervolgens als één front uitgedragen naar de MLA. Dankzij dit bottom-up proces konden de luchtmacht- en marinevliegers vanuit hun operationele praktijk aangeven waar de schoen wrong als bepaalde MLA-regelgeving zou worden doorgevoerd.

Maar niet alles kon via een bottom-up-proces vanaf de werkvloer. Soms was er een top-down besluit nodig. Dat was volgens luitenant-kolonel J.H.J. (Jan) Verhulst, de postholder Onderhoud en Logistiek, inherent aan dergelijke grote reorganisaties. Naar zijn oordeel had de commandant DHC daar “wel een goede neus voor”. Commodore Ten Haaf hield een “soort permanente road show” en eiste bij

⁸⁶⁹ Schriftelijke informatie luitenant-kolonel-vlieger b.d. C.L.A.N. van Tartwijk, 6 februari 2023.

⁸⁷⁰ Schriftelijke informatie luitenant-kolonel b.d. P. van Harten, 10 februari 2023.

alle DHC-ceremonies en sociale activiteiten deelname vanuit zowel Gilze-Rijen als De Kooy. Luitenant-kolonel Van Harten organiseerde een DHC Noord Zuid golftoernooi. En soms werd op een ludieke wijze gepoogd de cultuurverschillen te belichten. In de periode dat het marinepersoneel daadwerkelijk instroomde in de staf van het DHC op Gilze-Rijen, waren speciaal voor hen in het hoofdgebouw informatieborden geplaatst waarop bijvoorbeeld 'Longroom' stond met een pijl in de richting van de kantine, of 'Stuurhut' met een pijl richting het kantoor van de commandant DHC.⁸⁷¹ Bottom-up en top-down, met dwang en met humor, langzaam maar zeker smolten de voorheen strikt gescheiden KM- en KLu-helikoptergemeenschappen samen tot een solide en aan gezag winnende helikopterorganisatie.

6.3.3 De valkuil van het succes

De vorming van het DHC kwam tot stand in een gecompliceerde context. De jaren na de formele oprichting van het Defensie Helikopter Commando voltrokken zich voor het nieuwe onderdeel geenszins in betrekkelijke rust. In ieder geval twee factoren oefenden een onmiskenbare invloed uit op de ontwikkeling van het DHC in het eerste decennium van zijn bestaan. In de eerste plaats trok de aanhoudende en groeiende operationele vraag naar militaire helikoptercapaciteit nationaal en vooral internationaal een zware wissel op het personeel en materieel van het nieuwe commando. Op de consequenties van de talloze internationale uitzendingen zal hierna worden ingegaan. In de tweede plaats werd de ontwikkeling van het DHC in de periode 2008-2018 behoorlijk beïnvloed door een serie beleidswijzigingen die ten tijde van de oprichting niet waren voorzien. Meestal waren deze wijzigingen ingegeven door een politiek opgelegde financiële taakstelling, zelden het gevolg van een militair-strategische of doctrinaire overweging. Zoals we al bij het zwabberende materieelbeleid hebben gezien, had dit consequenties voor de samenstelling van de helikoptervloot.

Met name de door het kabinet-Rutte I vastgestelde bezuinigingen op de krijgsmacht hadden aanzienlijke gevolgen voor het DHC. De door minister Hillen afgekondigde reductie van het aantal helikoptervlieguren met tien procent zorgde, in combinatie met het grote aantal vlieguren dat internationale inzet opslokte, voor een aanmerkelijke vermindering van de vlieguren die voor opleiding en training van helikopterbemanningen voor 11 LMB beschikbaar waren. Naast de hiervoor behandelde voorgenomen afstoting van alle Cougar-helikopters werd een groot gedeelte van het hogere onderhoud van het DHC verplaatst naar het Logistiek Centrum Woensdrecht (LCW).⁸⁷² Het gezamenlijke bezuinigingspakket leidde bij het DHC tot reorganisaties waarbij het totale personeelsbestand in fases met maar liefst ongeveer dertig procent moest worden teruggebracht: in eerste instantie naar 1856 voltijdsequivalent (VTE) in 2012, via 1594 VTE in 2016, naar uiteindelijk 1549 VTE in 2018. Het reduceren van het personeelsbestand bij het DHC was onder meer het gevolg van de overheveling van DHC-personeel naar het LCW ten behoeve van de herbelegging van het faseonderhoud voor helikopters en het afstoten van de Lynx- en AB-412-helikopters, wat een reductie van het aantal vliegende crews, onderhoudspersoneel en stafmedewerkers met zich

⁸⁷¹ Schriftelijke informatie kolonel J.H.J. Verhulst, 8 februari 2023; schriftelijke informatie luitenant-kolonel b.d. P. van Harten, 10 februari 2023; schriftelijke informatie luitenant-kolonel-vlieger b.d. C.L.A.N. van Tartwijk, 6 februari 2023.

⁸⁷² Het faseonderhoud werd van het DHC (Gilze-Rijen) verplaatst naar Woensdrecht, dat aanvankelijk onderdeel was van de DMO maar later overging naar CLSK. DMO behield de rol van normsteller instandhouding.

meebracht.⁸⁷³ Deze taakstellende reductie leidde binnen het DHC tot centralisatie van veel werkzaamheden en diensten.⁸⁷⁴

Eerder is ingegaan op de gewenste omzetting van het NH-90-contract naar een afname van twaalf NFH's en acht à tien MTTH's, de maritieme versie van de Tactical Transport Helicopter van Nato Helicopter Industries (NHI). Deze MTTH's, inzetbaar voor zowel land- als maritiem optreden, moesten samen met de verwerving van meer Chinooks het Nederlandse antwoord worden op de fors toegenomen vraag naar helikoptertransportcapaciteit bij de Europese NAVO-partners (zie paragraaf 6.2.2). Met alle andere transporthelikopters van het DHC zouden de MTTH's worden geconcentreerd op Gilze-Rijen.⁸⁷⁵ Tijdens de contractonderhandelingen bleek dat de ontwikkeling van de MTTH veel te kostbaar zou worden.⁸⁷⁶ De te hoge offerteprijs waarbij niet eens aan alle eisen zou worden voldaan, leidde tot een nieuw verzoek, nu om een offerte waarbij acht NFH's in een aangepaste tactische transportversie, aangeduid als TNFH, zouden worden geleverd. De optie twee extra NH-90's in een transportversie te verwerven kwam te vervallen.⁸⁷⁷ Ook deze poging strandde na jarenlange onderhandelingen: de behoeftewijziging naar acht TNFH's resulteerde andermaal in een te hoge offerte. Uiteindelijk besloot minister Hillen alle NH-90's conform het oorspronkelijke contract te laten leveren: twintig NFH's, waarvan er veertien met een volledige set aan missieapparatuur voor *Anti-Submarine Warfare* (ASW) en *Anti-Surface Warfare* (ASuW) konden worden uitgerust. Omdat er slechts behoefte was aan twaalf volledig uitgeruste NFH-boordhelikopters zouden twee missiesystemen in reserve worden aangehouden.⁸⁷⁸

In de nadagen van zijn ministerschap was Hillen in het NH-90-dossier terug bij af: er kwam geen apart type voor transporttaken. Toch waren er acht toestellen nodig voor tactische transporttaken. Als oplossing konden de NFH's, afhankelijk van de beoogde inzet, worden omgebouwd naar de behoefte van het moment. Drie dagen voordat hij zijn ambtsopvolger opzadelde met dit dossier schreef de minister dat voor een flexibeler inzet van de NH-90's een aantal modificaties moest worden doorgevoerd zoals ballistische bescherming en zelfdichtende brandstoftanks. Over de realisatie van deze voor transportdoeleinden vereiste modificaties kon Hillen geen duidelijkheid meer verschaffen:

⁸⁷³ Eindrapport Beleidsdoorlichting Vorming Defensie Helikopter Commando, 34. De drie AB-412 SAR-heli's werden per 1 januari 2015 uitgefaseerd. De groeiende vraag naar militaire helikopter capaciteit bracht minister van Defensie Hennis-Plasschaert tot het besluit het civiele patiëntenvervoer van de Friese Waddeneilanden vanaf 2015 niet langer door defensiehelikopters te laten uitvoeren. Zie: Kamerstuk 33750 X, nr. 62, brief van de minister van Defensie, 4 juni 2014 en Kamerstuk 30490, nr. 24, brief van de minister van Defensie, 11 december 2014.

⁸⁷⁴ Oud-commandant DHC commandeur b.d. Polet stelde dat tijdens zijn commandantschap (2015-2018) de personele bezetting van de jachtvliegvelden Leeuwarden en Volkel gunstig afstak ten opzichte van die van de DHC-bases. Dit impliceert dat de luchtmachtleiding bij keuzes voor allocatie van exploitatiebudget de jachtvliegerij nog altijd de hoogste prioriteit toekende. Schriftelijke informatie commandeur b.d. G.A. Polet, 15 november 2022.

⁸⁷⁵ De MTTH's zouden worden ondergebracht in ruimtes die zouden vrijkomen na afstoting van de Cougars van 300 Squadron.

⁸⁷⁶ NHI ontwikkelde nadien toch een hybride maritieme transportversie, de *Naval Transport Helicopter* (NTH). De Duitse marine schafte deze NH-90 NTH Sea Lion als *Mehrzweckhubschrauber* aan ter vervanging van haar Sea Kings.

⁸⁷⁷ Kamerstuk 25928, nr. 26, Kamerbrief Zevende jaarrapportage van het helikopterproject NH-90, 3 december 2007.

⁸⁷⁸ Kamerstuk 25928, nr. 46, Kamerbrief Tiende jaarrapportage van het helikopterproject NH-90, 24 november 2010 en Kamerstuk 25928, nr. 48, Brief minister van Defensie, 20 mei 2011.

het DHC moest het voorlopig zien te stellen met de basisconfiguratie.⁸⁷⁹ De zich voortslepende onderhandelingen, vertraagde afleveringen door NHI, maar ook de geringe beschikbaarheid van reserveonderdelen en het ontbreken van voldoende gekwalificeerd personeel zorgden voor een moeizame en onvoorspelbare introductieperiode van de NH-90.⁸⁸⁰

Alsof de genoemde tegenslagen nog niet volstonden, deden zich weldra na de eerste uitzendingen van NH-90's op zee nieuwe problemen voor. Vanaf januari 2013 nam voor het eerst een NFH aan boord van het luchtverdedigings- en commandofregat Zr.Ms. *De Ruyter* deel aan een antipiraterijmissie, operatie *Atalanta* voor de kust van Somalië. De inzet van de NFH-boordhelikopter was in operationele zin een primeur en maakte duidelijk dat de nieuwe maritieme helikopter zijn voorganger qua prestaties op alle vlakken in de schaduw zou stellen. Later dat jaar ging een NFH aan boord van het stationsschip Zr.Ms. *Amsterdam* mee naar het Caribisch gebied, waar het toestel voor SAR-missies en counter-drugsoperaties werd ingezet. Na deze uitzendingen bleek echter dat beide toestellen te lijden hadden gehad van bovenmatige corrosie- en slijtageproblemen. Tijdens het onderhoud kwamen ongeveer 100 probleempunten aan het licht, waarvan 75 aan corrosie waren gerelateerd. Onderzoek door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) wees uit dat de problemen waren te wijten aan ontwerp- en assemblagefouten, verkeerde materiaalkeuzes en het onvoldoende toepassen van corrosiebescherming.⁸⁸¹ In afwachting van een pakket aan oplossingen door NHI schortte Defensie in juni 2014 de acceptatie van zeven nog te leveren toestellen op. Nadat de fabrikant voor eigen rekening de corrosieproblemen met modificaties en preventieve maatregelen goeddeels had verholpen, werden de leveringen na een half jaar hervat.⁸⁸²

Een consequentie van de NH-90-problematiek was dat het DHC langer moest doorvliegen met de Lynx en AB-412, waardoor de beoogde typereductie binnen de DHC-vloot later tot stand kwam. Zoals eerder is behandeld zorgden de tegenslagen in het NH-90-project ook voor het gefaseerd terugdraaien van de afstoting van de Cougar-helikopters (zie paragraaf 6.2.3). De perikelen rond de slepende levering en moeizame introductie van de NH-90-helikopters, waarvan het eerste exemplaar in mei 2010 en het laatste in juni 2016 aan het DHC werd overgedragen, drukten een fors stempel op de pioniersjaren van het helikoptercommando. De eerste zeven exemplaren werden in een beperkt operationeel inzetbare interim-configuratie overgedragen. De toestellen in deze tussenvariant,

⁸⁷⁹ Kamerstuk 25928, nr. 51, Kamerbrief Twaalfde jaarrapportage van het helikopterproject NH-90, 2 november 2012. Tijdens een overleg met de VCD op 13 maart 2013 (Kamerstuk 25928, nr. 53) zei de nieuwe minister van Defensie Hennis-Plasschaert over het NH-90-project: "Het is absoluut een hoofdpijndossier. Ik zal er geen doekjes om winden. (...) Er zijn dus ook heel veel negatieve opmerkingen over te maken en kanttekeningen bij te plaatsen. De uitvoering van het project loopt vanaf het begin niet zoals voorzien. Het gevolg hiervan is dat het project duurder is geworden en dat het langer duurt dan is voorzien." Hennis wees als oorzaken aan het ontbreken van een *lead nation* en een *lead industry* bij de ontwikkeling van het hele project.

⁸⁸⁰ De vertragingen bij NHI waren vooral gerelateerd aan tegenslagen bij de ontwikkeling van diverse subsystemen. Dit veroorzaakte onder meer het *retrofit*-proces en de later uitgevoerde upgrades. Zie: M.C.F. van Drunen red., *Jaarboek van de Koninklijke Marine 2008* (Den Haag 2010) 87.

⁸⁸¹ In september 2015 wijzigde de naam van Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium in Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, met behoud van de afkorting NLR. Sedert april 2019 is het predicaat Koninklijk toegekend.

⁸⁸² Kamerstuk 25928, nr. 66, Brief van de minister van Defensie, 'Navo helikopterproject NH-90', 27 juni 2014; Kamerstuk 25928, nr. 69, Brief van de minister van Defensie, 'Navo helikopterproject NH-90', 16 december 2014; Jan Jelle Dam en Kees van der Mark, 'Tien jaar NH90. Een decennium vol tegenslagen maar ook successen', *Onze Luchtmacht* 72-3 (juni/juli 2020) 2-6. In 2016 was het aantal door Nederland en andere NFH-gebruikers gemelde probleempunten zelfs opgelopen tot meer dan 250.

enigszins eufemistisch aangeduid als *Meaningful Operational Capable* (MOC), gingen nadien een voor een voor een omvangrijk modificatietraject (of *retrofit*-programma) retour naar de Italiaanse fabriek om daar te worden aangepast naar de *Full Operational Capable*-configuratie (FOC). Ook de voltooiing van het *retrofit*-programma werd geplaagd door vertragingen. Naast de modificaties om deze toestellen op de FOC-standaard te brengen, kregen alle Nederlandse NH-90's in Italië hun *Final Radar Capability* (FRC) en ondergingen ze verscheidene upgrades, waaronder de softwareversie *Maintenance Release 1* (MR1). De afronding van de laatste upgrades was eind 2022 voorzien.⁸⁸³ De veelvuldige vertragingen in de aflevering en het modificatietraject, gevoegd bij de hierboven vermelde bovenmatige corrosie- en slijtageproblemen, maakten de introductiefase van de nieuwe maritieme helikopter tot een bijna onafzienbare lijdensweg. Dit zorgde ook binnen het DHC voor de nodige uitdagingen. De reguliere onderhoudsperiodes van deze helikopters duurden langer dan gepland omdat ze aanvullende modificaties en meer herstelwerkzaamheden voor corrosie moesten ondergaan. Door de hogere werklast was er ook meer onderhoudspersoneel nodig dan aanvankelijk was voorzien, terwijl juist bij dat personeel tekorten bestonden.⁸⁸⁴

De malheur rond de NH-90 bleek geen exclusief Nederlands probleem, veel afnemers van deze helikopter kregen te kampen met soortgelijke problemen. Bij meerdere krijgsmachten namen de tegenslagen dermate grote proporties aan, dat het ambitieniveau en de verwachte inzetbaarheid naar beneden moesten worden bijgesteld. Enkele landen namen inmiddels drastische stappen, andere overwogen dat. Australië en Noorwegen besloten hun NH-90's vanwege de chronisch ondermaatse beschikbaarheid eerder af te stoten. Voorts hebben ook België en Zweden aangegeven (een aantal van) hun NH-90's veel eerder dan aanvankelijk was voorzien uit te faseren. Om het ontstane tekort aan helikopter capaciteit weg te werken, bestuderen de teleurgestelde NH-90-gebruikers alternatieve opties. Ter vervanging van de NH-90 TTH gooit de Sikorsky UH-60 Black Hawk hoge ogen, terwijl de van de Black Hawk afgeleide Sikorsky MH-60R Seahawk als belangrijke kandidaat geldt om de NH-90 NFH af te lossen.⁸⁸⁵

De feitelijke realisatie van het DHC week voor wat betreft de samenstelling van de helikoptervloot af van de in de Studie Integrale Helikoptercapaciteit geschetste blauwdruk. Het mislukken van de aanpassing van het NH-90-contract, waardoor de afname van de maritieme transportversie van de NH-90, de MTTH, geen doorgang vond, had eveneens aanzienlijke infrastructurele consequenties voor het DHC. Omdat de Cougars langer in dienst bleven, was er op Gilze-Rijen te weinig ruimte over voor de NH-90's. Hierdoor belandden niet twaalf maar alle twintig NH-90's op De Kooy, wat weer leidde tot extra investeringen op het vliegveld, onder andere een groter gebouw voor 860 Squadron en een extra hangaar met vier onderhoudsdocks. Het uitblijven van de komst van de MTTH, die naast maritieme ook op land gerichte transporttaken moest gaan uitvoeren, betekende bovendien een streep door een meer geïntegreerd optreden waarvoor dit joint/multitask-helikoptertype was geselecteerd. De aangeschafte NFH's waren hiervoor minder geschikt en werden dan ook alle twintig

⁸⁸³ Dam en Van der Mark, 'Tien jaar NH90', 2-6.

⁸⁸⁴ Eindrapport Beleidsdoorlichting Vorming Defensie Helikopter Commando, 18.

⁸⁸⁵ Mike Schoenmaker, 'NH90 TTH', *Onze Luchtmacht* 72-5 (oktober/november 2020) 37; Kees van der Mark, 'Zweden wil NH90's vervangen door extra Black Hawks', *Onze Luchtmacht* 74-6 (december 2022) 8. De *Royal Australian Navy* verving haar zes NH-90's door de Seahawk en breidde haar MH-60R-vloot uit tot 24 toestellen. Door de problemen met de NH-90 bestelde Zweden vijftien Blackhawks die tussen 2011 en 2013 zijn geleverd om het acute tekort aan helikoptercapaciteit af te dekken. Zweden overweegt ter vervanging van zijn resterende NH-90's extra Blackhawks en Seahawks aan te schaffen.

volledig toegewezen aan het maritieme domein. De NFH, ontworpen als ASW/ASuW-boordhelikopter, moest nu, zonder achterlaadklep en met minder vrachtcapaciteit, ook de amfibische en maritieme transporttaak gaan uitvoeren.

Feit is dat de KM nog altijd niet kan beschikken over een pure maritieme transporthelikopter waarmee transporttaken vanaf zee en amfibische operaties optimaal kunnen worden uitgevoerd. Door de afname van twintig NFH's moest de krijgsmacht genoeg nemen met een NH-90-vloot die, zeker voor wat betreft de gewenste samenstelling, suboptimaal voldoet aan de operationele desiderata. Dit doet afbreuk aan de slagkracht van de varende vloot, temeer omdat deze inmiddels beschikt over een scheepsarsenaal met voldoende dekruimte en outillage om transport- en amfibische helikopteroperaties te kunnen uitvoeren.⁸⁸⁶ Bovendien staat de nu op De Kooy ontstane situatie met alle exclusief aan het maritieme domein gekoppelde NH-90's op gespannen voet met de aanbevelingen van de Studie Integrale Helikoptercapaciteit uit 2004. De in deze studie beoogde interoperabiliteit tussen maritieme en landgerichte tactische transporthelikopters lijkt voorlopig goeddeels achter de horizon verdwenen.⁸⁸⁷

Enige tijd na de start van het kabinet-Rutte II (2012-2017) kwam geleidelijk extra geld beschikbaar ter verbetering van de inzetbaarheid van de helikopters, onder andere door het verhogen van het aantal vliegers. Een deel van de extra middelen investeerde het DHC in een simulator voor de Chinooks om personeel op te leiden en gekwalificeerd te houden. Een ander deel van de extra toegewezen middelen werd gebruikt om de Chinook-capaciteit met drie toestellen uit te breiden naar een vloot van in totaal twintig helikopters. Reeds eerder, in februari 2007, had staatssecretaris Van der Knaap met de firma Boeing een contract getekend voor de levering van zes nieuwe Chinooks van het type CH-47F, waarvan er twee waren besteld ter vervanging van twee in 2005 in Afghanistan gecrashte toestellen. In september 2013 waren deze zes CH-47F's alle afgeleverd. Op 7 september 2015 maakte minister Hennis-Plasschaert bekend veertien nieuwe Chinooks van het type CH-47F MYII CAAS (*Common Avionics Architecture System*) aan te schaffen ter vervanging van de elf resterende in de jaren negentig verworven CH-47D's.⁸⁸⁸ De kosten van de veertien nieuwe Chinooks, waarvan de verwerving rechtstreeks via de Amerikaanse overheid plaatsvond, raamde de minister op ruim 838 miljoen euro. Nog eens twee jaar later besloot Defensie de zes in 2007 aangeschafte CH-47F's te moderniseren en op dezelfde standaard te brengen als de veertien nieuwe Chinooks-47F's, waarmee de nu twintig toestellen omvattende Chinook-vloot op dezelfde moderne standaard zou worden gebracht. Met de nieuwe Chinooks kon het DHC in ieder geval tot 2045 vooruit.⁸⁸⁹

⁸⁸⁶ In 2022 namen NH-90's van 860 Squadron voor het eerst deel aan de oefening *Falcon Autumn*, waarbij de bemanningen zich konden bekwamen in amfibische operaties. De NH-90 moet de initiële operationele status voor zulke operaties in 2024 behalen.

⁸⁸⁷ De Cougar-helikopter en in mindere mate de Chinook-helikopter zijn in staat om onder beperkte omstandigheden enkele maritieme transporttaken uit te voeren.

⁸⁸⁸ Het standaardiseren van uiteindelijk *alle* Chinooks naar de CAAS-standaard, betekende dat eerdere besluiten van de Luchtmachtstaf (tegen het advies van de industrie, maar gevoed door THGKLu) om juist bewust af te wijken van de gangbare standaard, ongedaan werden gemaakt. Schriftelijke informatie commandeur b.d. G.A. Polet, 15 november 2022.

⁸⁸⁹ Eindrapport Beleidsdoorlichting Vorming Defensie Helikopter Commando, 16; Kamerstuk 33763, nr. 7, Brief van de minister van Defensie, 'Toekomst van de krijgsmacht', 25 oktober 2013 en Kamerstuk 27830, nr. 157, Brief van de minister van Defensie, 'Materieelprojecten', 7 september 2015. Het aangeschafte Chinooktype, CH-47F MYII CAAS, is ook in gebruik bij het Amerikaanse leger, waardoor de interoperabiliteit met de belangrijkste NAVO-bondgenoot is gewaarborgd.

Afgezet tegen de overige, grillig verlopende materieeldossiers in het helikopterdomoain, vormde de gang van zaken rond de Chinook-helikopters de uitzondering op de regel. Na de eeuwwisseling stelde geen van de opeenvolgende defensiebewindslieden nut en noodzaak van deze middelzware transporthelikopter ter discussie; vrij consequent werkten zij aan het behoud, de kwalitatieve verbetering en zelfs kwantitatieve uitbreiding van dit belangrijke en gevarieerd inzetbare wapensysteem. Dat nam niet weg dat ook de Chinook-eenheid kampte met, vaak chronische, materiële problemen. Eerder is gewezen op het grote gebrek aan reserveonderdelen, maar ook de geringe beschikbaarheid van benodigde speciale gereedschappen (*special tools*), het langdurig ontbreken van een eigen flightimulator en de gefaseerde, jarenlang vergende modificatietrajecten onder meer door de behoefte aan verbeterde zelfbeschermingsmiddelen, hadden negatieve consequenties voor de materiële inzetbaarheid van de Chinook-vloot.⁸⁹⁰

Naast de hiervoor behandelde serie onvoorziene beleidswijzigingen vormden de talrijke uitzendingen, die ook in de pioniersjaren van het helikoptercommando onverdroten doorgang vonden, een tweede factor die de ontwikkeling van het DHC beïnvloedde.⁸⁹¹ Tijdens deze uitzendingen gingen twee Chinooks en twee Apaches door ongevallen verloren; de transporthelikopters werden, zoals vermeld, nadien vervangen, de gevechtshelikopters niet. De klimatologische omstandigheden in de belangrijkste uitzendgebieden vormden een grote belasting voor mens en materieel. Stof en zand veroorzaakten een grotere slijtage en snellere veroudering van de ingezette toestellen en zorgden voor een lagere operationele inzetbaarheid. Over de consequenties van operaties met helikopters boven zee is reeds iets gezegd.

De langdurige inzet in Afghanistan, Mali en bij een groot aantal verschillende missies op zee resulteerde in minder oefen- en trainingscapaciteit bij het DHC. Helikopterinzet in operatiegebieden was vaak te typeren als vrij eenzijdig, maar zeker niet altijd. Een operationele praktijk met minder nachtvliegen en minder missies waaraan verschillende helikoptertypes deelnamen, leidde tot een afnemende geoefendheid op hogere dreigingsniveau's en voor complexere missies. Een consequentie van de eenzijdige inzet in missiegebieden en de tekortschietende beschikbaarheid van inzetbare helikopters in Nederland, beide verergerd door een tekort aan reserveonderdelen, was dat de generieke geoefendheid van helikopterbemanningen terugliep.

De internationale uitzendingen in combinatie met de te krappe budgettaire kaders culmineerden in de periode na 2008 in een verminderde operationele inzetbaarheid en afnemende materiële gereedheid. Eenzijdige inzet en onvoldoende beschikbare trainingsuren beïnvloedden de *combat readiness* van vliegers negatief. De materiële gereedheid leed door extra slijtage en verlies tijdens de uitzendingen en het schrijnende tekort aan reserveonderdelen. Deze geringe gereedheid zorgde ervoor dat minder nieuw personeel kon worden opgeleid en getraind, waardoor de uitzendlast onverminderd bleef rusten op de schouders van hetzelfde personeel. Deze hoge uitzenddruk veroorzaakte bij een deel van het personeel sociale en medische problemen en leidde tot een bovenmatige personele uitstroom. De voortdurende reorganisaties leidden tot ontslag van personeel, verminderd carrièreperspectief en vrijwillig vertrek van relatief veel militairen, voor wie een vervolgcarière in de burgermaatschappij lonkte.⁸⁹² Ontstane tekorten aan ervaren specialistisch

⁸⁹⁰ Roelofs, '75 jaar 298 Squadron', 2-6.

⁸⁹¹ Van Loo, *Crossing the Border*, 819-824.

⁸⁹² Met de overmatige uitstroom van vliegers kreeg Defensie al in de laatste jaren voor de formele oprichting van het DHC te maken. De gezamenlijke basisvliegopleiding op Vliegbasis Woensdrecht en de Helikopter

onderhoudspersoneel impliceerden dat onderhoud en modificaties nog verder stagneerden. Die stagnatie ervoer men zowel op uitzending als in Nederland.

De extra financiële middelen die tijdens de kabinetten Rutte II en III voor het helikopterdomein beschikbaar kwamen, zouden het tij deels keren. Door het niet afstoten van de Apaches en de Cougars, het aanschaffen van extra Chinooks, het weer laten toenemen van het aantal vliegers, en de extra aanschaf van reserveonderdelen voor alle helikoptertypen kon de operationele gereedheid stabiliseren. Vanwege de aanhoudende personele tekorten kon deze echter niet verder worden verbeterd tot de gewenste operationele inzetbaarheid van 70%, het binnen de NAVO nagestreefde percentage.⁸⁹³ Tussen 2008 en 2017 namen de exploitatielasten toe van circa 145 miljoen tot 225 miljoen euro, terwijl de numerieke omvang van de helikoptervloot ongeveer gelijk bleef, al veranderde de samenstelling wel fors. De hogere exploitatielasten hielden verband met de komst van de twintig NH-90's en het langer in gebruik houden van de Cougars. De operationele effectiviteit nam enerzijds toe door verscheidene modificaties en anderzijds door de aanzienlijk grotere capaciteiten van de NH-90 ten opzichte van de uit dienst tredende Lynx.

Een in december 2019 gepubliceerd *Eindrapport Beleidsdoorlichting Vorming Defensie Helikopter Commando* stelde vast dat er, mede door het ontbreken van gegevens en de vele externe versturende factoren, geen algemene conclusie kon worden getrokken of als gevolg van de oprichting van het DHC de doeltreffendheid en doelmatigheid was toegenomen. Wel constateerde het rapport dat oprichting van het DHC tot positieve effecten had geleid op het operationele en logistieke vlak, alsook op het gebied van de interne bedrijfsvoering. De opbrengst van de oprichting van het DHC zou vooral kunnen worden gevonden in meer synergie tussen de DHC-eenheden op het gebied van operaties, bedrijfsvoering, gereedstelling en logistiek.⁸⁹⁴ Als positief neveneffect noemde het rapport de uitwisselbaarheid van de helikopters tussen verschillende domeinen van het DHC, als negatief neveneffect de toenemende klachten over geluidsoverlast. De vorming van het DHC had positieve resultaten behaald, terwijl negatieve effecten beperkt waren gebleven. Op grond hiervan kwam het rapport tot de conclusie dat het ondenkbaar leek om bij de huidige samenstelling van de helikoptervloot, deze onder de drie operationele commando's (CZSK, CLAS en CLSK) te laten vliegen. In de woorden van de Auditdienst van het Ministerie van Financiën luidde het zuinige oordeel: "Hoewel moeilijk meetbaar heeft de vorming van het DHC op het operationele en logistieke vlak toch een zekere effectiviteit gegenereerd."⁸⁹⁵ De perceptie binnen de defensieorganisatie over de vorming van het DHC was een stuk positiever. Het bestaan van het helikoptercommando stond dan ook niet fundamenteel ter discussie; de moeilijkheid bleef echter de toegenomen synergie, doeltreffendheid en doelmatigheid, alsook de toegenomen stabiliteit in het personeelsbestand en ervaringsniveau met

Vliegopleiding te Fort Rucker voor aspirant-marine- en luchtmachtvliegers moesten vanaf 2008 uitkomst bieden. Zie: M.C.F. van Drunen red., *Jaarboek van de Koninklijke Marine 2008* (Den Haag 2010) 88-89.

⁸⁹³ Door een lagere operationele inzetbaarheid van mens en materieel komen de politieke ambities voor de krijgsmacht in gevaar. Door de uitzendbereidheid tijdelijk te temperen, door minder vaak deel te nemen aan internationale missies, krijgen de helikoptereenheden meer armslag de personele (opleiding/training) en materiële inzetbaarheid te verbeteren. Een dergelijke situatie kan ook weer niet te lang duren omdat dit het draagvlak voor dure, maar niet internationaal gebruikte wapensystemen ondergraaft. Zie paragraaf 6.4.

⁸⁹⁴ Eindrapport Beleidsdoorlichting Vorming Defensie Helikopter Commando, 37. De beleidsdoorlichting vond plaats door een projectteam met vertegenwoordigers van ministeries van Defensie en van Financiën, waaronder leden van de Auditdienst Rijk (ADR).

⁸⁹⁵ Idem, Bijlage VI: Eindrapport ADR van 15 oktober 2018, Rapport van Bevindingen Beleidsdoorlichting Vorming Defensie Helikopter Commando. Definitief-concept, Auditdienst Rijk, Ministerie van Financiën, 18.

harde cijfers te onderbouwen. Wat onvoldoende in de conclusies van de evaluatie doorklonk was dat er gedurende de evaluatieperiode diverse opvallende aanpassingen waren geweest in de DHC-organisatie, zoals de overgang van het hoger onderhoud naar het LCW in Woensdrecht en een aanzienlijke personele reductie ten opzichte van de eerder beargumenteerde benodigde personeelsformatie. Ook het voortdurende tekort aan reservevedelen, bedrijfsstoffen en gereedschappen, gevoegd bij het structurele aantal openstaande vacatures voor onderhoudstechnici bij het DHC, werd in de evaluatie onvoldoende meegewogen.⁸⁹⁶

6.4 Wegens verbouwing geopend

De ambitie zoveel mogelijk in internationaal verband deel te nemen aan crisisbeheersingsoperaties en humanitaire missies, in combinatie met krappe financiële kaders, waren de bepalende factoren van het defensiebeleid na 2000. Deze vonden ook hun weerslag in het helikopterdomein. In de jaren negentig had de taakstelling van de krijgsmacht een fundamentele uitbreiding ondergaan: bevordering van de internationale rechtsorde en stabiliteit. Na de eeuwwisseling evolueerde de taakstelling verder en kwamen er belangrijke nieuwe accenten: nationale ondersteuning promoveerde formeel tot derde hoofdtaak van de krijgsmacht en de strijd tegen het internationale terrorisme richtte het operationele vizier op het optreden van *special forces* bij *counterinsurgency*-operaties en antipiraterijmissies. Op technologisch gebied waren er voor de hoofdwapensystemen geen fundamentele innovaties, zij het dat er, zeker ook voor helikopters, geavanceerdere bewapening, zelfbeschermingsmiddelen en verbeterde sensor-, radar- en communicatiesystemen beschikbaar kwamen. De ontwikkelingen in het helikopterdomein laten zich in deze periode vooral verklaren aan de hand van de onderzoeksfactoren taakopvatting, politiekambtelijke besluitvorming en organisatorische inbedding.

Binnen deze context was het operationele belang van het helikopterwapen bij zowel maritieme als landoperaties onweerlegbaar. Uit de gereedschapskist van de krijgsmacht waren helikopters een veelgevraagd en veelgebruikt item. Het toegenomen operationele belang van helikopters kwam tot uitdrukking in de politieke prioritering van het wapensysteem; in vergelijking met andere hoofdwapensystemen werd de helikoptervloot relatief ontzien bij bezuinigingen. In het voorgaande is aangetoond dat desondanks het materieelbeleid in de meeste helikopter dossiers, de Chinook uitgezonderd, geplaagd werd door repeterende inconsistentie.

De Tweede Kamer stelde de omvang van de bezuinigingen op de defensiebegroting zelden ter discussie. De volksvertegenwoordiging floot de bewindslieden wel meerdere malen terug op onwelgevallige onderdelen van het helikopterbeleid. Ook een daadkrachtige minister als Kamp, die een stevig stempel wist te drukken op het defensiebeleid, haalde verschillende malen bakzeil.⁸⁹⁷ Om extra bezuinigingen op de defensiebegroting te voorkomen, voelden de bewindslieden van Defensie voortdurend druk om de waarde van de krijgsmacht en de beschikbare capaciteiten te bewijzen: het

⁸⁹⁶ Schriftelijke informatie commandeur b.d. G.A. Polet, 15 november 2022. Volgens Polet was het onderdeel 'opleiden en evaluatie' waarmee "een krijgsmachtbrede standaardisatie en doctrinevorming mogelijk was gemaakt" in de beleidsdoorlichting niet naar waarde geschat.

⁸⁹⁷ De Tweede Kamer blokkeerde de door minister Kamp voorgestane sluiting van De Kooy en Kamps ambtsopvolger draaide de afstoting van zes Apaches terug. De uiteindelijke vormgeving van het DHC week flink af van de organisatie die minister Kamp voor ogen stond.

use them or lose them-dilemma.⁸⁹⁸ Dit bevorderde zowel bij de politieke leiding als bij de afzonderlijke krijgsmachtdelen de neiging om, als dat maar enigszins haalbaar was, ja te zeggen tegen verzoeken om te participeren in vredesoperaties en humanitaire missies. Het helikopterwapen leende zich bij uitstek voor dergelijke inzet in internationaal verband en sloot zo naadloos aan op de ambities van opeenvolgende kabinetten; zowel op zee als boven land toonden helikopters zich voor politici een bruikbaar instrument. De actieve inzet bracht wel hogere exploitatielasten met zich mee.

De financiële beperkingen leidden in het helikopterdomain tot verregaande rationalisaties zoals het afstoten van helikoptervliegbasis Soesterberg en het terugbrengen van het aantal in gebruik zijnde helikoptertypen van zeven naar vier: tegenover het uitfasen van de Bölkow, Lynx, AB-412 en Alouette III stond de komst van de NH-90. Terwijl deze rationalisaties waren te billijken, gold dat minder voor andere bezuinigingen. Zo was het terugbrengen van het aantal vliegreun fnuikend voor de geoefendheid van helikopterbemanningen. Met name het primair door financiële beperkingen gedreven kortetermijnbeleid op materieelgebied had nadelige consequenties voor de inzetbaarheid, taakuitvoering en het voortzettingsvermogen van het helikopterwapen. De mogelijkheden om in grootschalig en complex verband op te treden, zoals vereist bij het inzetten van 11 AMB, kwamen steeds verder onder druk te staan. Het laten voortbestaan van het gebrek aan reserveonderdelen leidde tot kannibalisatie van de helikoptervloot, een uitholling die ten koste ging van de toestellen uit de logistieke en operationele reserve.

Vanaf 2014-2015 kwam geleidelijk een einde aan de knellende budgettaire kaders, waarmee voor het helikopterdomain meer perspectief ontstond zich te ontworstelen aan de gegroeide operationele spagaat. Substantiële investeringen in de modernisering van de helikoptervloot lijken de toekomst van het helikopterwapen zeker te stellen tot ver in de 21e eeuw. Na de besluitvorming over de uitbreiding en modernisering van de Chinook-vloot, besloot Defensie in 2018 tot een ingrijpende modernisering van haar Apache-gevechtshelikopters. De 28 AH-64D's worden via een *remanufacture*-programma tussen 2020 en 2025 op de meest geavanceerde standaard gebracht en krijgen nagenoeg dezelfde configuratie als die van het *US Army*. Deze AH-64E (Echo), onder meer voorzien van moderne rotorbladen, betere sensoren, radar-, radio- en navigatiesystemen en een hoger motorvermogen, zal naar verwachting relevant inzetbaar zijn tot 2050. Fabrikant Boeing droeg eind oktober 2022 in het Amerikaanse Mesa de eerste Apache-Echo over aan Nederland. De *Defensienota 2022* kondigde bovendien aan, de in 2030 uit te faseren Cougar te vervangen door een *Medium Utility Helicopter* die speciale operaties op land en op zee moet gaan ondersteunen.⁸⁹⁹ Gecombineerd met dit allengs aantrekkelijker materiële toekomstperspectief koos Defensie voor een pas op de plaats aan het uitzendfront. Door tijdelijk geen helikopterdetachementen toe te wijzen aan internationale operaties en als het ware een ambitiepauze in te lassen, werd ruimte gecreëerd om de personele, materiële en operationele inzetbaarheid te verbeteren.

⁸⁹⁸ Volgens Hoffenaar ('Een politieke aangelegenheid', 80-81) hielden de bewindslieden consequent vast aan twee uitgangspunten: het altijd in internationaal verband optreden van de Nederlandse krijgsmacht en het zo lang mogelijk over zoveel mogelijk capaciteiten kunnen blijven beschikken.

⁸⁹⁹ Op 5 juni 2023 maakte staatssecretaris van Defensie C.A. (Christophe) van der Maat (VVD) bekend bij de Europese fabrikant Airbus Helicopters 14 helikopters aan te schaffen van het type H225M Caracal, een beproefde een doorontwikkelde versie van de Cougar. Ressorterend onder het DHC krijgen deze helikopters Gilze-Rijen als thuisbasis. Zie: open.overheid.nl/documenten/2aa5b6c3-acfa-443a-b051-575405025a75/file (geraadpleegd 8 juni 2023).

Geïnitieerd door het *extern* vastgestelde financieel-economische kader en de politieke prioriteiten op het vlak van de bevordering van internationale vrede en veiligheid, vond *binnen* de krijgsmacht een serie ontwikkelingen plaats die krijgsmachtbrede coördinatie en integratie bevorderden. Een reeds voor de eeuwwisseling ingezette beleidslijn was het streven om het besef van gemeenschappelijkheid (*jointness*) tussen de krijgsmachtdelen dwingend ingang te doen vinden. Naast een fundamentele reorganisatie van de departementale topstructuur en leiding van de krijgsmachtdelen, die haar beslag kreeg in 2005, was ook de oprichting van het Defensie Helikopter Commando in 2008 hier een uitdrukking van.

De voorheen betrekkelijk autonome positie van de afzonderlijke krijgsmachtdelen kwam in toenemende mate onder druk te staan. Dat ondervond vooral de Koninklijke Marine in het eerste decennium van de 21e eeuw. Omdat met de kritische ondergrens in zicht het kwantitatief kaasschaven niet langer uitkomst bood, dienden fundamentele keuzes te worden gemaakt. Door de opgelegde bezuinigingsdruk moest de Admiraliteitsraad – die lange tijd had vastgehouden aan een zo compleet mogelijk arsenaal, inclusief een eigen MLD – de knopen tellen en schoorvoetend akkoord gaan met het afstoten van de Marpat, wat zij prefereerde boven verder snijden in varende eenheden. Deze aderlating impliceerde een ruime halvering van de MLD en was daarmee een katalysator voor de overgang van de maritieme helikopters naar een defensiebrede helikopterorganisatie. Het door de Koninklijke Marine prioriteren van de varende vloot boven de vliegende maritieme middelen was een constante in het marinebeleid. De notie dat de voor een moderne marine onontbeerlijke helikopters beter af waren binnen het DHC zou uiteindelijk ook in marinekringen postvatten. Het was de meest plausibele en reële overlevingsstrategie om te kunnen blijven beschikken over maritieme helikoptercapaciteiten.⁹⁰⁰ Analoog aan de positie van de landmacht transformeerde de marine eveneens tot áfnemer van het helikopterproduct. De luchtmacht vervulde vanaf medio 2008 exclusief de rol van eigenaar, beheerder, onderhouder, opleider, gereedsteller en leverancier van helikoptercapaciteit.

In dit hoofdstuk passeerden diverse factoren de revue die in meer of mindere mate *indirect* hebben bijgedragen aan integratie en samenwerking in het helikopterdomain. Dit waren onder meer de JARs, de totstandkoming van de MLA en de DMO, de afnemende onderzeebootdreiging, het krimpende fregattenbestand, de komst van LPD's en de krijgsmachtbrede toenemende behoefte aan helikoptertransportcapaciteit. Ingegeven door bezuinigingen en, in mindere mate, operationele wenselijkheid droeg ook de centralisatietrend binnen Defensie hieraan bij. Met de vorming van het DHC werd een samenwerkingsverband gesmeed dat meer was dan de som der delen. Het DHC is inmiddels organisatorisch en anderszins stevig verankerd in het Commando Luchtstrijdkrachten. Het antwoord op de vraag of de in het DHC gebundelde personele, materiële en operationele capaciteiten het helikopterwapen hebben versterkt, moet positief luiden. De ingezette koers naar meer coördinatie, integratie en operationele synergie in het helikopterdomain droeg bij aan de acceptatie van de helikopter als hoofdwapensysteem. De unieke kwaliteiten van de helikopter – mobiliteit, flexibiliteit, multifunctionaliteit en interoperabiliteit – geborgd in een defensiebrede helikopterorganisatie komen de slagkracht van de gehele krijgsmacht beter ten goede, ook al is dit lang niet altijd met harde doelmatigheids- en efficiencycijfers te onderbouwen.

⁹⁰⁰ Met helikopterdragende fregatten, *Landing Platform Docks* en een *Joint Support Ship* beschikt de Koninklijke Marine over een varende vloot met een aanzienlijke dekcapaciteit voor hefschroefvliegtuigen. Deze vloot is daarmee toesneden op *brown water operations*, *littoral warfare* en andere expeditieaire missies.

7

Van marge naar middelpunt

De helikopter als multidimensionaal wapensysteem

“(...) helicopters have finally been admitted to the mainstream and, allowing for their inherent peculiarities, that they are now treated in much the same way as the rest of the Service. (...) Helicopters are undoubtedly complicated beasts, but I believe that we have finally tamed them.”

Air Vice-Marshal Nigel Baldwin, *Royal Air Force*⁹⁰¹

Het in juli 2008 opgerichte Defensie Helikopter Commando formuleerde een eigen mission statement, dat zijn operationele ambities en krijgsmachtbrede inzetbaarheid onderstreepte: “Het Defensie Helikopter Commando is dé leverancier van helikoptercapaciteit voor Defensie. Daarmee draagt het DHC bij aan het uitvoeren van Defensietaken, waar en wanneer dat van ons wordt verlangd, veilig, rond de klok en wereldwijd. Het DHC levert daartoe gemotiveerd personeel, doeltreffende producten, luchtwaardig materieel, kennis van zaken en goede ondersteuning.” De vorming van het DHC markeerde niet alleen de verankering van het helikopterwapen in de defensieorganisatie, het accentueerde tevens dat de helikopter binnen de krijgsmachtgelederen met recht aanspraak kon maken op de status van hoofdwapensysteem. Aan het bereiken van die status was een ontwikkelingsproces van ruim een halve eeuw voorafgegaan. De hoofdvragen die in deze studie moesten worden beantwoord luiden: waardoor en hoe ontwikkelde de helikopter zich binnen de Nederlandse krijgsmacht van een aanvankelijk beperkt ondersteunend middel tot een krijgsmachtbreed inzetbaar hoofdwapensysteem en wat leert ons dit over het functioneren van de defensieorganisatie en haar omgang met nieuwe technologieën?

Het antwoord op deze vragen is onderzocht aan de hand van de vijf in paragraaf 1.2 geformuleerde onderzoeksfactoren en blijkt complex en gelaagd. De casus wees enerzijds uit dat de factoren niet van gelijk gewicht waren in de verklaring van de ontwikkelingsgeschiedenis van het hefschroefvliegtuig in de krijgsmacht, en maakte anderzijds duidelijk dat hun invloed in de loop der tijd varieerde. In de hiernavolgende conclusie worden de onderzoeksfactoren eerst aan een afzonderlijke beschouwing onderworpen om ze aansluitend in een synthese samen te voegen en te bepalen welke factoren de krachtigste verklaring bieden voor de beantwoording van de hoofdvragen van dit onderzoek.

⁹⁰¹ Nigel Baldwin, ‘Chairman’s closing remarks’ in: *Royal Air Force Historical Society Journal* 25 (Steventon 2001), Seminar on helicopters in the Royal Air Force, RAF Museum, Hendon, 18th october 2000, 111.

Factor 1: Technologisch innovatief fundament

Spoedig na de eerste wapenfeiten op buitenlandse strijdtonelen onderkende Nederland dat het hefschroefvliegtuig, ondanks zijn nog niet tot volledige wasdom gekomen capaciteiten en toepassingsmogelijkheden, een militaire technologische innovatie was die niet kon worden genegeerd. Desalniettemin kregen de verwerving en ontwikkeling van de helikopter lange tijd een geringe prioriteit, ook nadat het wapensysteem door de introductie van turbinemotoren in veel opzichten aan militaire kracht en operationele reikwijdte won. De Nederlandse helikoptercasus leert dat technologische innovatie *an sich* weliswaar een noodzakelijk fundament levert voor eventuele incorporatie en ontwikkeling, maar tegelijkertijd niet bepalend is *of* en *wanneer* die innovatie metterdaad wordt aanvaard. Terwijl het *US Marine Corps* al tijdens de vroege jaren van de Korea-oorlog aantoonde dat amfibische helikoptercapaciteit van waardevolle operationele betekenis was, zouden de Nederlandse zeestrijdkrachten nimmer de beschikking krijgen over een zuiver op amfibische operaties toegesneden helikopter. Pas bijna dertig jaar *nadat* de Chinook-transporthelikopter in de Vietnam-oorlog furore had gemaakt, besloot Nederland dit type in zijn arsenaal op te nemen. Op andere momenten besloot Nederland tot snelle aanschaf van *state-of-the-art* helikoptertypes en verwierf zo vroege productieversies van de Bölkow Bo-105 en de Westland Lynx. In de helikoptergeschiedenis bleken deze rappe aankopen uit te monden in het dilemma van de remmende voorsprong: de aangeschafte, onvolledig toegeruste versies van de Bölkow en Lynx beschikten over een gering technologisch groeipotentieel of lieten zich door aanschaf van verschillende versies moeizaam standaardiseren.

In de Nederlandse helikoptercasus doet zich in technologisch opzicht een opmerkelijke trend voor: hoe later militair bewezen technologie wordt aanvaard, hoe langer de krijgsmacht operationeel profijt blijkt te kunnen trekken van de verworven helikoptercapaciteiten. Terwijl het prototype van de Chinook in 1961 zijn *maiden flight* voltooide, zullen de laatst aangeschafte en veel geavanceerdere Chinooks als veelzijdige werkpaarden tot zeker 2045 dienst doen.⁹⁰² Daarentegen participeerde Nederland vanaf de allereerste fase in de jaren tachtig in het Europese NH-90-project dat onder meer de ontwikkeling van een technologisch innovatieve maritieme gevechtshelikopter beoogde. De ontwikkeling, aflevering en invoering van deze helikopter ontaardde echter door repeterende vertragingen en onvoorziene corrosie- en slijtageproblemen in een decennialange lijdensweg, die een zware wissel heeft getrokken op de operationele inzetbaarheid van de NH-90. De opzet van het Europese NHI-consortium heeft daar aan bijgedragen. De participerende landen stelden als potentiële afnemers uiteenlopende eisen aan de NH-90, waardoor er diverse versies en configuraties moesten worden ontwikkeld. De van elkaar afwijkende wensen leidden tot een moeizaam ontwikkelingsproces dat uitmondde in de vertraagde productie van relatief kleine, en daardoor dure, series verschillende NH-90-varianten. Deze situatie wijkt sterk af van de gang van zaken in de VS waar de voornaamste klant, het *US Army*, als enige richting geeft aan de ontwikkeling en instandhouding van grote series transport- en gevechtshelikopters.

⁹⁰² In navolging van Nederland zal de Duitse krijgsmacht exact hetzelfde type Chinook (CH-47F MYII CAAS) aanschaffen, waarmee niet alleen de interoperabiliteit wordt vergroot, maar ook de in gang gezette militaire integratie tussen de twee landstrijdkrachten wordt bevorderd. Een belangrijke stap daarbij was de integratie van 11 LMB in de *Division Schnelle Kräfte* (DSK) in juni 2014. Deze binationale snelle interventie-eenheid was vanaf 2019 volledig operationeel inzetbaar. Hiermee wordt geïnvesteerd in toekomstige Duits-Nederlandse deelname aan internationale missies in coalitieverband.

De technologische dimensie in ogenschouw nemend, blijkt voor de helikoptercasus het spreekwoord 'haastige spoed, is zelden goed' opgeld te doen. In de onderzoeksperiode omarmde de krijgsmacht nieuwe helikoptertechnologie soms snel, dan weer traag. De consequenties voor het adaptatieproces ten aanzien van nieuwe helikoptertypes waren niet eenduidig. De latere adaptatie van in de oorlogspraktijk bewezen technologie, zoals gold voor de invoering van de Chinook en Apache, voltrok zich minder problematisch dan de invoering en gereedstelling van bij aanschaf splinternieuwe helikoptertypes als de Lynx, Cougar en NH-90. Nog niet volledig uitontwikkelde en nauwelijks in de praktijk beproefde helikoptertechnologie zadelde de gebruiker op met extra kinderziektes en taaie inzetbaarheidsproblemen. De analyse van het spanningsveld tussen technologische innovatie en het moment en tempo van adaptatie levert in deze casus een gevarieerd resultaat op. De relatief late introductie van de Chinook en Apache heeft de krijgsmacht in ieder geval geen windeieren gelegd; de vele geslaagde internationale missies die nadien met deze helikoptertypes zijn uitgevoerd, ondersteunen het inzicht dat een bezonken keuze voor een in de praktijk beproefd wapensysteem de te prefereren optie is.

Wanneer de Nederlandse casus wordt vergeleken met de internationale literatuur, kan worden vastgesteld dat op een aantal vlakken duidelijke parallellen zijn te constateren. Dat er in de Nederlandse helikoptergeschiedenis geen sprake is geweest van technologisch determinisme is evident. In het langlopende academische debat over de vraag hoe bepalend technologische innovatie is voor succesvol militair optreden, wezen de Amerikaanse historici Roland, Kipp en Grau erop dat militaire technologie niet kan worden beschouwd als een autonome, wetmatig dwingende factor, maar dat de interactie met een reeks andere factoren bepalend is. Ook militair sociologen als Moelker hebben geattendeerd op het belang van economische, culturele en politieke factoren en gevestigde militaire belangen, wat bijvoorbeeld werd aangetoond voor de introductie van het machinegeweer en de tank tijdens de Eerste Wereldoorlog. De Nederlandse helikoptercasus bevestigt dit inzicht, zij het dat door de complexiteit van het wapensysteem andere factoren zich nog uitdrukkelijker hebben doen gelden. De wijze waarop de krijgsmacht zich verhield tot beschikbaar komende helikoptertechnologie is niet te karakteriseren als eenduidig en werd stevast medebepaald door andere, niet-technologische, factoren die hierna aan de orde komen.

In tegenstelling tot de voornaamste NAVO-partners permitteerde Nederland zich een ambigue positie. De casus leert dat een enkele keer het besluit viel van meet af aan te participeren in de ontwikkeling van nieuwe helikoptertechnologie (NH-90), terwijl vaker werd gekozen voor de aanschaf van kant en klare helikopters (Alouette II en III, AB-204, Wasp, Apache). Niet zelden formuleerde de krijgsmacht specifieke, soms zelfs unieke, eisen waaraan het te verwerven hefschroefvliegtuig moest voldoen (Chinook CH-47D). In retrospectief dringt zich het inzicht op dat Nederland een goede neus had voor relatief snel beschikbare helikopterproducten die van de plank konden worden aangeschaft. Daar waar werd besloten tot investeringen in *research and development* of de aanschaf van een helikoptertype gepaard ging met een ellenlange lijst aparte eisen, vertoont de casus een grilliger beeld. De helikoptergeschiedenis toont aan dat Nederland, gelet op de aard en omvang van zijn krijgsmacht, doorgaans beter af was met de aanschaf van bewezen technologie (Apache versus Tigre). Deze notie kan echter niet zonder meer van toepassing worden verklaard op *andere* hoogtechnologische wapensystemen. De snelle aanschaf en deelname aan de verdere ontwikkeling van het F-16-jachtvliegtuig kan, achteraf, in veel opzichten als een succesverhaal worden beschouwd. Later participeerde Nederland vanaf een pril stadium in de

ontwikkeling van de Amerikaanse *Joint Strike Fighter*, die inmiddels als F-35 Lightning II bij een groeiend aantal luchtmachten dienst doet. Ofschoon het JSF-programma veel kritiek heeft ondervonden, moet de toekomst uitwijzen of de miljoeneninvesteringen zich al dan niet volledig zullen uitbetalen.⁹⁰³ Van de plank kopen hoeft dus niet in alle gevallen te gelden als de te prefereren route in een adaptatieproces van technologisch innovatieve wapensystemen.

Bij toekomstige helikopteraanschaf zal opnieuw een afweging moeten worden gemaakt tussen vroegtijdige participatie in de ontwikkeling van een nieuw type hefschroefvliegtuig of verwerving van een reeds operationeel wapensysteem. Nederland ontbeert een eigen helikopterindustrie die als partner in een dergelijk ontwikkelingsprogramma kan optreden. Op basis van de in deze studie onderzochte helikopterhistorie zou voor Nederland een aanschaf van de plank de voorkeur verdienen. De eerste mogelijkheid zal zich voordoen bij de in de *Defensienota 2022* aangekondigde vervanging van de Cougar.⁹⁰⁴

Factor 2: Doctrinaire theorie versus aanschouwelijk praktijkonderwijs

Als NAVO-partner moest Nederland zich verhouden tot de evoluerende bondgenootschappelijke strategie en daaraan verbonden operationele en tactische doctrines, die voor de verdediging van het NAVO-territoir onder aanvoering van de VS waren vastgesteld. In het doctrinaire discours speelde Nederland geen rol van betekenis; de krijgsmacht beschikte tot na de eeuwwisseling niet over een eigen strategie, noch over eigen doctrines. Binnen de krijgsmachtdelen maakte alleen de KL voor de Val van de Muur werk van doctrinevorming, maar van enige visie op helikopterinzet was daarbij geen sprake. Voor zover de beschikbare wapensystemen dit toestonden volgde de krijgsmacht doctrines en tactieken die waren afgeleid van NAVO-voorschriften en -richtlijnen. In het Nederlandse arsenaal ontbraken tot in de jaren negentig transport- en gevechtshelikopters, terwijl de KM in het maritieme helikopterdomein voor het grootste gedeelte van de onderzoeksperiode niet beschikte over goed geoutilleerde, laat staan volledig toegeruste onderzeebootbestrijdingshelikopters. Hierdoor kon de krijgsmacht voor wat betreft helikopterinzet geen wezenlijke bijdrage leveren aan de concretisering van de NAVO-doctrines en de beoefening van de tactieken; ook niet toen in de jaren tachtig

⁹⁰³ Christ Klep, *Dossier-JSF: Joint Strike Fighter, het megaproject, de politiek de aankoop* (Amsterdam 2014). Het F-35-programma lijkt zich steeds gunstiger te ontwikkelen. Meer landen besluiten tot aankoop van dit toestel, de omvang van de bestellingen neemt toe en de stuksprijs per toestel daalt. Na een initiële bestelling van 37 F-35's besloot de Nederlandse regering inmiddels tweemaal tot een extra afname waardoor de geplande Nederlandse F-35-vloot nu in totaal 52 toestellen (37+9+6) omvat.

⁹⁰⁴ *Defensienota 2022: Sterker Nederland, veiliger Europa. Investeren in een krachtige NAVO en EU* (Beleidsnota 1 juni 2022), 20, 50, 63. Voor de vervanging van de Cougar is een financieel volume van 1-2,5 miljard Euro gereserveerd; de DMP A/B-brief project 'Vervanging Medium Utility Helikopter' is op 5 juni 2023 naar de Tweede Kamer verzonden, zie: open.overheid.nl/documenten/2aa5b6c3-acfa-443a-b051-575405025a75/file (geraadpleegd 8 juni 2023). Ter ondersteuning van de *Special Operations Forces* (SOF) wordt een gespecialiseerde helikoptereenheid ingericht met de voor SOF-optreden geschiktere Cougar-opvolger. Gelet op de relatief korte termijn waarop vervanging nodig is, verdient verwerving van een operationeel en bewezen wapensysteem de voorkeur. Met de keuze voor de door Frankrijk bij meerdere operaties beproefde H225M Caracal lijkt hieraan gehoor te worden gegeven. Voor verwerving op langere termijn zou vroegtijdig instappen bij een groot project lonend kunnen zijn. In de VS wordt een *Future Vertical Lift* (FVL)-plan ontwikkeld dat zich richt op de ontwikkeling van een familie helikopters voor de Amerikaanse krijgsmacht, die de huidige heli-vloot (Apache, Black Hawk, Chinook en Kiowa) moet vervangen. Analoog aan het instappen in het JSF/F-35-programma zou Nederland in het FVL-project kunnen participeren.

helikopterinzet een prominentere doctrinaire rol kreeg bij de uitvoering van twee primaire NAVO-taken, te weten pantser- en onderzeebootbestrijding.

Deze studie heeft aangetoond dat de verantwoordelijke bewindslieden, noch de ambtelijke en militaire topfunctionarissen zich in het helikopterdomen veel gelegen hebben laten liggen aan de door de NAVO vastgestelde doctrinaire kaders en aspiraties. Zij kwamen daarmee weg omdat het bondgenootschap niet bij machte was helikoptergerelateerde *force goals* bij de lidstaten af te dwingen. Bij het vaststellen van nationale en krijgsmachtdeelgebonden prioriteiten speelden bondgenootschappelijke strategische en doctrinaire overwegingen in de helikoptercasus geen doorslaggevende rol. Als het van pas kwam benutten bewindslieden en krijgsmachtdeelleidingen de NAVO-desiderata wel om de eigen agenda te realiseren. Zowel politici als militairen bezondigden zich aan deze vorm van doctrinaire *cherry picking* als dat de argumentatie voor binnenlandse politieke consumptie kon versterken, of kon helpen de bondgenoten gunstig te stemmen. Toen Nederland in jaren negentig in de helikopter dossiers wel belangrijke knopen doorhakte, gebeurde dat niet primair op basis van een nieuw militair-strategisch concept. Voor de KM en KL gold zelfs dat zij hun helikoptervisies tot ver na de Val van de Berlijnse muur bleven baseren op tijdens de Koude Oorlog opgedane inzichten en niet op nieuwe NAVO-doctrines. In hun optiek moest helikoptercapaciteit vooral worden aangewend voor respectievelijk onderzeeboot- en pantserbestrijding, beide primaire Koude Oorlogstaken die na 1990 snel aan relevantie inboetten. De verwerving van een nieuwe helikoptervloot hield meer verband met de nieuwe taakstelling van de krijgsmacht, waarin de deelname aan vredes- en crisisbeheersingsoperaties een zwaar accent kreeg, missies die grotendeels losstonden van de bondgenootschappelijke strategie en doctrines.

Het besef dat de verwerving van nieuw helikoptermaterieel een hogere prioriteit moest krijgen, sproot niet zozeer voort uit het traag doordringen van doctrinaire inzichten die het toenemend belang van helikopterinzet onderstreepten. Meer dan door het doctrinaire discours werden Nederlandse militairen door de bondgenootschappelijke oefenpraktijk met de neus op de feiten gedrukt. Terwijl Nederland met lege handen stond, experimenteerde een toenemend aantal NAVO-partners in de Duitse oefengebieden met bewapende helikopters in een pantserbestrijdingsrol. Vanaf medio jaren tachtig beproefden de Amerikanen onderdelen van hun *AirLand Battle*-doctrine in het Europese theater, een praktijk die zeker na de introductie van de Apache-gevechtshelikopter het toegenomen belang van helikopteroperaties glashelder demonstreerde. De *intellectual mastery* van de nieuwe generatie gevechtshelikopters bij de krijgsmachten van andere NAVO-lidstaten was een geleidelijk proces dat niet zonder weerstand verliep, zoals Allen aantoonde in zijn studie *Military Helicopter Doctrines of the Major Powers*. De Nederlandse casus verliep in die zin min of meer op soortgelijke wijze als binnen het *US Army* was gebeurd. Pas jaren *nadat* was besloten een nieuwe helikoptervloot te verwerven, zou het hefschroefvliegtuig meer aandacht krijgen in doctrinaire publicaties. De helikoptercasus toont aan dat doctrinaire en tactische bespiegelingen eerder de functie van een canonisering achteraf vervulden, dan dat ze kunnen worden beschouwd als een initiërende factor die richtinggevend was voor het verwervings- en adaptatieproces.

Doctrinepublicaties, die defensiebreed vanaf halverwege jaren negentig in aantal en kwaliteit toenamen, vervulden daarentegen een belangrijke rol bij opleidingen, indoctrinatie en oefeningen en konden zo bijdragen aan de vorming van het esprit de corps, te meer omdat recente ervaringen in dergelijke publicaties konden worden verdisconteerd.

Factor 3: Taakopvatting en prioritering: van nichecapaciteit naar force multiplier

Het in deze studie als onderzoeksfactor gemunte begrip taakopvatting bleek een waardevolle invalshoek om aan de hand van de helikoptercasus het functioneren van de defensieorganisatie en de afzonderlijke krijgsmachtdelen te analyseren. Het spanningsveld tussen taakstelling en taakopvatting, gerelateerd aan de ontwikkeling van prioriteitstellingen, komt in de wetenschappelijke literatuur onvoldoende aan de orde. De in dit onderzoek gehanteerde definiëring van taakopvatting lijkt zich, in combinatie met de begrippen taakstelling en taakuitvoering, te lenen voor toepassing in andere casussen. Bij onderzoek naar de ontwikkeling van technologisch innovatieve wapensystemen kan het analyseren van het al te zeer uiteenlopen van taakstelling en taakopvatting, en de consequenties daarvan voor de uiteindelijke taakuitvoering, tot belangwekkende inzichten leiden, die de onderzochte casus overstijgen.

De taakopvatting van de krijgsmacht in het algemeen en die van de drie afzonderlijke krijgsmachtdelen KM, KL en KLu in het bijzonder blijkt een grote invloed te hebben uitgeoefend op de ontwikkeling, adaptatie en uiteindelijke promotie van de helikopter tot hoofdwapensysteem. De helikoptercasus toont aan dat de heersende taakopvatting tot uitdrukking komt bij vrijwel elke prioriteitsweging van enige importantie. In de Nederlandse taakopvatting vervulde de helikopter geruime tijd een ondergeschikte en bescheiden ondersteunende rol. Hoewel de potentiële mogelijkheden krijgsmachtbreed werden onderkend, kenden marine, land- en luchtmacht een geringe prioriteit toe aan de ontwikkeling van specifieke helikoptercapaciteiten. In de pioniersfase kon het debuterende hefschroefvliegtuig door technologische tekortkomingen zijn operationele mogelijkheden nog onvoldoende waarmaken. Maar ook nadat de helikopter door technische verbeteringen en waardevolle innovatie bij andere krijgsmachten zijn operationele beloftes meer en meer ging inlossen, veranderde er weinig in de taakopvatting van de krijgsmachtdelen en behield het hefschroefvliegtuig zijn stiefmoederlijke plaats. Het bleef lange tijd bij de uitvoering van nuttige nichecapaciteiten, een takenpakket dat was afgeleid van andere, veel aanzienlijkere wapensystemen. Buiten de helikoptereenheden bleef de *intellectual mastery* van de nieuwe technologie lang beperkt; met name de hybride GPLV verkeerde in een relatief geïsoleerde positie en bevond zich daarmee op grote afstand van de krijgsmachtdeelingen van land- en luchtmacht. In het maritieme helikopterdomen bleek eenmaal verworven *intellectual mastery* geen voldoende voorwaarde om de penetratiesnelheid van de nieuwe technologie te bevorderen en daarmee de taakopvatting van de marineleiding ten gunste van het hefschroefvliegtuig te beïnvloeden. Die taakopvatting veranderde pas na de Koude Oorlog door de gewijzigde taakstelling en de politiekambtelijke (bezuinigings)druk die de KM dwong de steven te wenden.

De drie krijgsmachtdelen vervulden in NAVO-verband een aantal hoofdtaken die zij grotendeels los van elkaar onder verschillende NAVO-commando's uitvoerden. Dit ging gepaard met gescheiden taakopvattingen per krijgsmachtdeel en afzonderlijke prioriteringen in de materieelaanschaf en -exploitatie, gericht op het voortbestaan en de effectiviteit van het eigen krijgsmachtdeel. Voor marine, landmacht en luchtmacht impliceerde dit een krachtige preoccupatie met respectievelijk schepen en onderzeeboten, grondgebonden gemechaniseerd materieel en jachtvliegtuigen. De focus op deze preferente hoofdwapensystemen drong de ondersteunende helikopter als vanzelf naar de marge, met een lagere plaats op de materiële wensenlijst als resultaat. Zolang er geen fundamentele

verandering kwam in de taakopvatting van de krijgsmacht(delen), ontwikkelde de helikopter zich moeizaam. Een prominentere positie van helikopters die ten koste zou gaan van fregatten, tanks of straaljagers was in de ogen van de krijgsmachtdeelingen onwenselijk. Omdat de militaire top van de drie krijgsmachtdelen erin slaagde hun onderscheidende hoofdwapensystemen tot voornaamste beleidsprioriteit te blijven verheffen, resteerde voor de helikopter niet meer dan een secundaire of zelfs tertiaire plaats.

De lage prioritering van de helikopter had niet alleen negatieve gevolgen voor de taakuitvoering binnen het helikopterdomain, ook de uitvoering van primaire oorlogstaken als onderzeebootbestrijding en pantserbestrijding kwam door onvoldoende geoutilleerde of geheel ontbrekende helikoptercapaciteit onder druk te staan. De keuze deze in bondgenootschappelijk verband aanvaarde taken op helikoptergebied niet afdoende in te vullen, maakten de krijgsmachtdelen welbewust. De prioriteitsafweging ten gunste van de geprefereerde hoofdwapensystemen gaf de doorslag, zelfs als dat ten koste ging van de integrale slagkracht van de gehele krijgsmacht. Daarmee maakten de KM, KL en KLu de uitvoering van de hun opgedragen taken ondergeschikt aan het voortbestaan van hun krijgsmachtdeel. Slechts een interventie door de politiekambtelijke leiding kon hierin verandering brengen, maar dat gebeurde voor 1990 hoogst zelden.

Het einde van de Koude Oorlog leidde tot een heroriëntatie die voor de krijgsmacht resulteerde in een ruimere taakstelling met drie hoofdtaken. In samenhang met die evoluerende taakstelling veranderde bij de afzonderlijke krijgsmachtdelen de taakopvatting en wel zo dat de helikopter daarin een prominentere plaats verwierf. Naast de traditionele hoofdtaak, de bescherming van het eigen en bondgenootschappelijke grondgebied, werden twee nieuwe hoofdtaken geformuleerd. De eerste nieuwe hoofdtaak was de bescherming en bevordering van de internationale rechtsorde en stabiliteit, wat formeel de weg opende voor deelname aan vredes- en crisisbeheersingsoperaties, alsook aan humanitaire missies en interventies. De tweede nieuwe hoofdtaak, ook wel aangeduid als de nationale hoofdtaak, had onder meer betrekking op de ondersteuning van civiele autoriteiten bij de handhaving van de openbare orde en de bestrijding van rampen en incidenten en de beheersing van crises. Het beroep dat vanaf de jaren negentig tot aan de Russische inval in Oekraïne op de krijgsmacht werd gedaan, stond vooral in verband met de twee nieuwe hoofdtaken. De uitgebreide taakstelling en veranderende taakopvatting bevorderden de ontwikkeling van de helikopter tot hoofdwapensysteem. Voor het type militaire en maritieme missies dat goed aansloot op de Nederlandse ambities was helikopterinzet meestal onontbeerlijk. De helikopter ontwikkelde zich snel tot een veelgevraagd en veelgebruikt instrument uit de gereedschapskist die Defensie tot zijn beschikking had. In deze context met zwaardere accenten op mobiliteit, flexibiliteit, multifunctionaliteit en interoperabiliteit kreeg de verwerving van helikoptermaterieel een hogere prioriteit. Terwijl na de Koude Oorlog het vredesdividend werd geïnd en de vertrouwde hoofdwapensystemen in kwantitatief opzicht forse reducties ondergingen, vonden tegelijkertijd aanzienlijke investeringen plaats in een nieuwe helikoptervloot.

Factor 4: Politieke actoren en besluitvorming: ministers, staatssecretarissen en rompenpolitiek

De casus wijst uit dat het optreden van de bewindslieden van Defensie in helikopterkwesties soms van grote invloed is geweest op het ontwikkelingsproces van dit wapensysteem. In die zin behoeft de stellige visie van Honig, opgetekend in zijn studie *Defense Policy in the North Atlantic Alliance*, nuancering en bijstelling. De helikoptercasus wijst uit dat ministers en staatssecretarissen soms een eigenzinnige koers volgden die diametraal kon ingaan tegen de in de militaire top levende opvattingen. Ook de rol van de volksvertegenwoordiging was bij tijd en wijle markant. Zij schuwde soms niet het door de politiekambtelijke top uitgestippelde beleid te amenderen en een minister die een dwaalspoor bewandelde te corrigeren.

Het besluit van minister Staf de verantwoordelijkheden in het helikopterdomen te spreiden over drie krijgsmachtdelen leidde in vergelijking met de meeste bondgenoten tot een atypische organisatorische inbedding, die een doortastende aanpak van helikopterkwesties heeft belemmerd. Binnen de krijgsmacht werd de helikopter van iedereen en daarmee tegelijkertijd van niemand in het bijzonder; de diffuse verantwoordelijkheden maakten de helikopter dossiers taaier en vereiste complexe samenwerkingsvormen. De grote rol die de KLu vele decennia later is gaan spelen in het DHC kent internationaal weinig pendanten en kan tot op zekere hoogte worden beschouwd als een uitvloeisel van Stafs besluit van maart 1953.⁹⁰⁵

Dankzij het MDAP kon Nederland onder gunstige omstandigheden helikopters verwerven. Na de beëindiging van dit Amerikaanse militaire hulpprogramma praktiseerden verschillende bewindslieden in het helikopterdomen een zogenaamde rompenpolitiek. Dit betekende de aanschaf van zoveel mogelijk, maar onvolledig uitgeruste helikopters om deze later alsnog te outillieren met de operationeel benodigde sensor-, wapen- en communicatiesystemen. De helikoptergerelateerde rompenpolitiek bleef niet beperkt tot het maritieme domein: behalve voor de AB-204, Lynx en NH-90 was deze ook van toepassing op de onbewapende Alouette III en Bölkow-105 en de bewapende Apache AH-64D, die verstoken bleef van het Longbow-radarsysteem. Deze rompenpolitiek verklaart enerzijds waardoor de kwantitatieve omvang van de helikoptervloot substantieel kon toenemen, terwijl anderzijds de slagkracht van de helikopter lange tijd beperkt bleef. Omdat de later geplande aanschaf van de benodigde operationele outillage uiteindelijk vaak uitbleef, kon de in dienst zijnde helikoptervloot niet, of slechts ten dele, voldoen aan de taken die zij moest vervullen. De rompenpolitiek, waarvoor de defensiebewindslieden de primaire politieke verantwoordelijkheid droegen, maar die vaak op aandringen van de betrokken krijgsmachtdelen werd gevoerd, vormde een overduidelijke belemmering in de ontwikkeling van het helikopterwapen.

Het door defensiebewindslieden gevoerde helikopterbeleid ging, zoals gezegd, soms lijnrecht in tegen de wensen van een krijgsmachtdeel. Verstrekkende gevolgen kreeg het besluit van staatssecretaris Van Houwelingen, contrair aan het standpunt van de Admiraliteitsraad, om in 1987 deelname aan het NH-90-project te continueren. Alternatieve opties voor de verwerving van een geschikte maritieme gevechts- en transporthelikopter verdwenen daarmee uit beeld en de consequenties van het slepende en door tegenslagen geteisterde NH-90-project ontwikkelden zich

⁹⁰⁵ De ontwikkeling van de helikopter in de Nederlandse krijgsmacht blijkt daarmee in ieder geval voor een gedeelte bepaald door *path dependence*, het concept uit de sociale en economische wetenschappen dat refereert aan processen waarin gebeurtenissen of besluiten in het verleden beperkingen met zich meebrengen voor latere gebeurtenissen of besluitvorming.

tot een chronisch hoofdpijndossier voor de ambtsopvolgers van de staatssecretaris. In andere gevallen kon een door een bewindspersoon ferm genomen besluit, vroeg of laat worden teruggedraaid. Zo werden de door budgettaire krapte ingegeven en de door de krijgsmachtdelen betreunde besluiten van de ministers Kamp en Hillen om respectievelijk zes nieuwe AH-64D's te verkopen en de complete Cougar-vloot versneld uit te faseren uiteindelijk niet uitgevoerd. Op instigatie van de volksvertegenwoordiging konden dergelijke al te evidente beleidsmatige dwaalsporen en inconsistenties tijdig worden hersteld. Beleid waaraan een door de militaire leiding gedragen visie ten grondslag lag, zoals de oprichting van de Luchtmobiele Brigade inclusief de benodigde helikoptercapaciteiten, beklifde beter, zeker als opeenvolgende ministers (Ter Beek, Voorhoeve) zich politiek standvastig toonden in de uitvoering van de eerder ingezette koers. Er bestond een zekere spanning tussen politieke voorkeuren, zoals de repeterende wens tot taakspecialisatie en intensievere Europese militaire samenwerking, en militair wenselijke opties, zoals de keuze voor (superieur) Amerikaans helikoptermaterieel. De dynamiek die deze spanning teweeg bracht, kende geen eenduidige uitkomsten: soms resulteerde de politieke besluitvorming in deelname aan een Europees project (NH-90) of aanschaf van een Europees product (Alouette, Wasp, Bölkow, Lynx, Cougar), bij andere gelegenheden werd vasthoudend aangekoerst op de verwerving van Amerikaanse helikopters (Chinook, Apache).

In academische literatuur hebben beleidsmatige helikopterkwesities en het optreden van bij de besluitvorming betrokken actoren nagenoeg geen aandacht gekregen. Deze studie vult die leemte voor een deel op. Eerdere studies over het veiligheids- en defensiebeleid leverden geen brede consensus op over de beoordeling van dit beleid, noch over de vermeende invloed die de verschillende actoren op de totstandkoming van dit beleid uitoefenden. De onderzochte casus levert in deze, zoals vermeld, geen consistent beeld op. Terwijl sommige bewindspersonen een groot stempel drukten op de voortgang en besluitvorming van bepaalde helikopter dossiers en de organisatorische ontwikkeling van de defensieorganisatie, moet tegelijkertijd worden geconcludeerd dat de in de krijgsmachtdelen verankerde militaire expertise en de invloed van politiek gepokte en gemazelde topmilitairen en topambtenaren een factor van belang vormden in de onderzochte casus. De volksvertegenwoordiging, die doorgaans niet beschikte over veel militaire kennis, slaagde er desondanks redelijk in haar controlerende taak uit te voeren. Mede dankzij kritische, onafhankelijke rapportages van de Algemene Rekenkamer kon het parlement bewindslieden die zich in helikopterkwesities te zeer op een heilloos pad begaven, terugfluiten.

Factor 5: Organisatorische ontwikkeling: krijgsmachtdeelautonomie, gefragmenteerde subculturen en afgedwongen transitie

Behalve de atypische organisatorische inbedding is ook het verkokerde politiekambtelijke besluitvormingsproces binnen de defensieorganisatie van invloed geweest op de ontwikkeling en adaptatie van de helikopter. De departementale, verticale bestuurscultuur, waarin de afzonderlijke krijgsmachtdelen tamelijk autonoom hun prioriteiten konden stellen, pakte ongunstig uit voor krijgsmachtdeeloverstijgende projecten en bemoeilijkte de realisering van helikopterbeleid. Helikopterzaken werden gedurende de Koude Oorlog zoveel mogelijk compartimentaal, dat wil zeggen intern, binnen het eigen krijgsmachtdeel, afgedaan. Het leidde tot een vorm van beleidsfragmentatie die in het geval van de helikopter bijdroeg aan een suboptimale ontwikkeling.

Het bij Defensie over vele fasen uitgesponnen bureaucratische selectie- en verwervingstraject dat inherent is aan een complex wapensysteem als de helikopter, bleek een precair proces waarin politieke en militaire belangen soms divergeerden en meer dan eens leidden tot uitstel of vertraging van finale besluitvorming. Een krijgsmachtbrede aanpak en oplossing van helikoptervraagstukken waren pas mogelijk nadat de taakopvatting van de krijgsmacht was geëvolueerd en een intensievere samenwerking tussen de krijgsmachtdelen van hogerhand was afgedwongen. De onderzochte helikoptercasus toont aan dat de adaptatie van technologische innovatie slechts kon slagen omdat zij gepaard ging met organisatorische veranderingen, een notie die aansluit bij het in 'Technology, Organization, and Power' door Moelker verwoorde betoog.

Het personeel van de helikoptereenheden was niet gerepresenteerd in de hoogste regionen van de krijgsmacht. Deel uitmakend van een ondergeschikte subcultuur met doelstellingen die niet exclusief samenvielen met de belangen van één krijgsmachtdeel vormde de over meerdere krijgsmachtdelen versplinterde helikoptergemeenschap een onderliggende partij die weinig invloed kon uitoefenen. Een ambitie de helikopterbelangen gezamenlijk te bevorderen ontbrak en dat gold evenzeer voor initiatieven om tot krijgsmachtbrede oplossingen van helikoptervraagstukken te komen. Vanuit de toppen van de krijgsmachtdelen werden zulke initiatieven noch geïnitieerd, noch gestimuleerd. Tussen de maritieme helikoptergemeenschap en hybride Groep Lichte Vliegtuigen bleef samenwerking beperkt tot de initiële opleidingen. Het tijdelijk gezamenlijk optrekken tijdens een opleiding of cursus doorbrak het continuüm van de verder parallelle werelden niet. Synergie zochten de krijgsmachtdelen eerder bij belangrijke buitenlandse bondgenoten dan bij elkaar.

Mede ingegeven door de nieuwe en snel gangbare *joint* wijze van optreden bij crisisbeheersingsoperaties stuurde de politiekambtelijke leiding van het Ministerie van Defensie vanaf de jaren negentig intensiever aan op meer en betere samenwerking tussen de krijgsmachtdelen. Dit proces dat de ontwikkeling van een krijgsmachtbreed en veelzijdig inzetbaar wapensysteem als de helikopter ten goede kwam, ging gepaard met oplopende spanningen en felle competitie tussen de op autonomie ingestelde krijgsmachtdelen (*interservice rivalry*). De departementale druk en het ontbreken van reële alternatieve beleidsopties leidden tot een gefaseerd samenwerkingsproces waarbij in eerste instantie de Luchtmobiele Brigade van de KL en de Tactische Helikoptergroep KLu zich gezamenlijk opwerkten naar een operationeel inzetbare *Air Manoeuvre Brigade*. Na de eeuwwisseling kreeg de van hogerhand verordonneerde samenwerking een extra dimensie met de vorming van een geïntegreerd Defensie Helikopter Commando, waarin alle militaire en maritieme helikoptercapaciteit werd samengebracht.⁹⁰⁶ Zowel het bereiken van de operationele status van de AMB als de vorming van het DHC vond plaats ondanks een serie verzwarende omstandigheden die in de onderzochte casus uitvoerig de revue passeerden. De behaalde resultaten toonden de aanzienlijke flexibiliteit en regeneratieve kracht van de krimpemde defensieorganisatie en haar personeel. Beide processen markeerden de transformatie van de helikopter tot hoofdwapensysteem in de Nederlandse krijgsmacht.

De ontwikkelingen in de periode na het einde van de Koude Oorlog, gekarakteriseerd in de termen van militair socioloog Manigart (zie paragraaf 5.3.3), manifesteerden zich in de Nederlandse casus ten gunste van de brede acceptatie van de helikopter. Juist de forse personele reducties in

⁹⁰⁶ Stephan de Bruijn en Frank Crébas, *Airpower II. De Koninklijke Luchtmacht – de toekomst is nu* – (Alkmaar 2016) 72-103.

combinatie met de krimp van de materiële omvang van de vertrouwde hoofdwapensystemen (*Downsizing*) schiep ruimte voor de groei van het helikopterwapen. De opschorting van de dienstplicht en de vorming van een beroepsleger (*Professionalization*) pakte gunstig uit voor het helikopterdomen. Terwijl de MLD en GPLV voor een niet onaanzienlijk deel draaiende werden gehouden door dienstplichtigen, werken bij het DHC louter beroepsmilitairen en vast, technisch geschoold burgerpersoneel. Ook het toenemend beroep op reservisten, de inhuur van burgertechnici en het voortdurende debat over het al dan niet uitbesteden van hoger onderhoud en fase-inspecties (*Reserve Forces, Civilianization, and Outsourcing*) manifesteren zich duidelijk in het helikopterdomen.⁹⁰⁷ De vorming van het DHC, het defensiebrede helikoptercommando met zijn geïntegreerde staf, kan worden beschouwd als een concreet resultaat van *Interservice Integration*. Ten slotte behoort het deelnemen aan multinationale militaire operaties (*Multinationalization*) tot de standaardpraktijk van de talrijke in internationaal verband uitgezonden Nederlandse helikopterdetachementen.

Dwingende dimensies: de factoren gewogen

De vijf onderscheiden onderzoeksfactoren blijken in de loop van de onderzoeksperiode op verschillende momenten een verschillende invloed te hebben uitgeoefend. Hoewel alle onderzoeksfactoren in deze casus hebben bijgedragen aan een beter begrip van de historische context, en daarmee alle van waarde zijn geweest voor dit onderzoek, hebben zij geen gelijk gewicht in de verklaring van de hoofdvragen. Zowel aan de verklarende kracht van de beschikbaarheid van innovatieve helikoptertechnologie (factor 1) als aan die van de strategisch-doctrinaire-tactische dimensie (factor 2) moet in de Nederlandse casus een beperkt gewicht worden toegekend. De organisatorische inbedding en ontwikkeling van het wapensysteem en de daaraan gelieerde ontwikkeling van de helikoptergemeenschap (factor 5) leveren weliswaar waardevolle inzichten over de talloze drempels die de helikopter moest overwinnen (goeddeels in lijn met de uitdagingen die Boyne schetste in *How the Helicopter changed Modern Warfare*), maar verklaren slechts ten dele waardoor en hoe de helikopter zich in Nederland kon ontwikkelen tot een krijgsmachtbreed inzetbaar hoofdwapensysteem.

De twee resterende onderzoeksfactoren, de taakopvatting van de krijgsmacht(delen) (factor 3) en de politiekambtelijke actoren in het besluitvormingsproces (factor 4), leveren tezamen de voornaamste verklarende bouwstenen voor de beantwoording van de hoofdvragen. Aan de hand van deze factoren laat het ontwikkelingsproces van de helikopter in de Nederlandse casus zich grotendeels duiden. Daarbij springen enkele aspecten in het oog. Een formeel vastgelegde taakstelling die een substantiële en toenemende inzet van helikoptercapaciteiten vereiste, bleek op zich onvoldoende grond om de ontwikkeling van het helikopterwapen krachtig te bevorderen. De operationele praktijk met de Lynx-helikopter bij de uitvoering van de onderzeebootbestrijdingstaak en het tot medio jaren negentig volledig ontbreken van transport- en gevechtshelikopters ter ondersteuning van de grondstrijdkrachten spreken in dit verband boekdelen. Een cruciale voorwaarde voor de acceptatie en ontwikkeling van de helikopter was een taakopvatting die daar goed op aansloot. Een dergelijke

⁹⁰⁷ Kamerstuk 27830, nr. 157, Brief van de minister van Defensie, 7 september 2015, 'Materieelprojecten' en Kamerstuk 27830, nr. 193, Brief van de minister van Defensie, 28 oktober 2016, 'Materieelprojecten'.

rotary-minded attitude kon slechts tot bloei komen indien de *intellectual mastery* van het complexe helikopterwapen zich had verspreid tot in de beleidsbepalende regionen van de defensieorganisatie. Dat laatste bleek in de krijgsmacht een taai proces. De omstandigheid dat het verkrijgen van *intellectual mastery* van nature vaak een traag proces is dat weerstanden oproept, laat zich staven door verschillende voorbeelden in de militaire geschiedenis, zoals bijvoorbeeld de introductie van het machinegeweer en de tank. De complexiteit en militaire veelzijdigheid van het wapensysteem, en de helikopter mag hierbij zelfs als een schoolvoorbeeld worden getypeerd, hebben een snelle acceptatie eveneens belemmerd. Een ogenschijnlijk veilige keuze voor de vertrouwde wapensystemen die nauw aansloot op de gevestigde belangen binnen de krijgsmacht(delen) liet zich niet gemakkelijk veranderen. Medebepalend voor de taakopvatting was dat de krijgsmachtdeelingen het voortbestaan van hun eigen organisatie belangrijker achtten dan de integraal aanvaarde taakstelling van de gehele krijgsmacht. De verkokerde bestuurscultuur van de defensieorganisatie tijdens de Koude Oorlog versterkte de autonomie van de afzonderlijke krijgsmachtdelen en bemoeilijkt daarmee de ontwikkeling van integraal defensiebeleid. De gefragmenteerde en hybride organisatorische inbedding van de helikoptereenheden belette dat de *intellectual mastery* van helikopterzaken zich *bottom-up* naar beleidsbepalende regionen kon verspreiden. Het ontbreken van voorvechters van het helikopterwapen in de defensietop was een rem op de ontwikkeling van het wapensysteem. Pas toen de taakopvatting zich begin jaren negentig wijzigde, ontstond een fundament voor prioritering van het nieuwe wapensysteem.

Naast een evoluerende taakopvatting ten gunste van de helikopter bleek in de casus de politiekambtelijke dimensie een invloedrijke factor in de ontwikkeling van de helikopter tot hoofdwapensysteem. Bewindslieden van Defensie oefenden bij meerdere gelegenheden een bepalende invloed uit op de koers, organisatie en samenstelling van de krijgsmacht. De in het onderzoek behandelde verwervingskwesities tonen aan dat bewindslieden een grote invloed konden uitoefenden op de voortgang van helikopter dossiers. In de besluitvormingscyclus vormden de aanschafprocessen een bijzonder fenomeen. Een intentie en zelfs een besluit tot aanschaf bleek meer dan eens geen garantie voor een snelle verwerving; de casus leert dat aanschafprocessen op verschillende wijzen en door verschillende factoren kunnen worden beïnvloed. Vertraging, uitstel en zelfs afstel waren meer regel dan uitzondering. Een belangrijke notie met betrekking tot het besluitvormingsproces is de ambiguïteit van de politieke invloed: de daadkracht en vasthoudendheid van bewindslieden bij helikopterkwesities konden zich zowel in positieve (Chinook, Apache) als ongunstige (NH-90) zin manifesteren. Enerzijds droegen defensiebewindslieden, doorgaans gesteund door de militaire top van de krijgsmachtdelen, verantwoordelijkheid voor het voeren van een rompenpolitiek, waardoor een volledige uitvoering van de aan de krijgsmacht opgedragen taken onder druk kwam te staan. Anderzijds dwongen ministers een intensievere samenwerking tussen de krijgsmachtdelen en organisatorische integratie af, wat een krijgsmachtbreed inzetbaar wapensysteem als de helikopter ten goede kwam.

Dit onderzoek maakt duidelijk dat taakopvatting en politiekambtelijke actoren de doorslaggevende factoren waren in de beantwoording van de hoofdvragen. Voor beide factoren geldt een mate van meerduidigheid die bijdroeg aan een beter begrip van de omgang van de defensieorganisatie met nieuwe technologie.

Dwingende dimensies kenmerkten de geschiedenis van de helikopter in de Nederlandse krijgsmacht vanuit verschillende gezichtspunten. De drie traditionele dimensies van oorlogvoering - land, water

en lucht - dwongen de landmacht, marine en luchtmacht zich primair te richten op de wapensystemen die zij onmisbaar achtten om succesvol in hun eigen dimensie te kunnen optreden; de helikopter die zijn unieke kwaliteiten juist ontleende aan zijn inzetbaarheid op het snijvlak van de drie dimensies werd daardoor lange tijd naar de marge gedwongen. De verticale, verkokerde bestuurscultuur van de defensieorganisatie dwong de ontwikkeling van het defensiebeleid in drie parallele krijgsmachtdeelgebonden dimensies, die geen ruimte lieten voor de ontwikkeling van een integraal krijgsmachtbreed helikopterbeleid. De krijgsmachtdeelleidingen, die lang vasthielden aan de hun vertrouwde wapensystemen, verwierven geleidelijk *intellectual mastery* over het helikopterwapen, wat hen allengs dwong tot een gewijzigde taakopvatting welke meer recht deed aan de capaciteiten van de beschikbare helikoptertechnologie. De politiekambtelijke dimensie in het beleidsbepalende krachtenveld dwong uiteindelijk fasegewijs een intensievere samenwerking tussen de krijgsmachtdelen af en forceerde met een integrale aanpak de vorming van een krijgsmachtbreed gecoördineerd helikoptercommando. Dwingende dimensies hebben de ontwikkeling van de helikopter in de Nederlandse krijgsmacht bepaald.

Bijlage

Helikoptertypen Nederlandse krijgsmacht

KONINKLIJKE MARINE

Sikorsky S-51 "Jezebel"

Verworven: 1 exemplaar

In dienst: 1951-1959

Taak: SAR, *plane guard*



Technische specificaties Sikorsky S-51:

Motor: 450 pk Pratt and Whitney Wasp R-985-AN-1/5 Wasp Junior

Rotordiameter: oorspronkelijk 14,63 m met 3 bladen van gemengde constructie met linnen; later met metalen bladen diameter 14,94 m.

Staatrotordiameter: 2,56 meter en later met metalen bladen 2,64 m

Lengte zonder rotorbladen: 13,69 m

Lengte totaal met gemengde bladen 17,39 m en later bij metalen bladen 17,58 m

Leeggewicht: 1656-1727 kg

Maximum gewicht: 2223-2497 kg

Maximalsnelheid: 165 km/u

Kruissnelheid: 136 km/u

Vliegbereik: 390-420 km

Bemanning: 1

Passagiers: 3

Bewapening: -



Sikorsky S-55 (HO4S-3, UH-19F) “Salomé”, “Cleopatra”, “Delilah”

Verworven: 3 exemplaren

In dienst: 1953-1963

Taak: SAR, *plane guard*, transport, medische evacuatie



Technische specificaties Sikorsky S-55:

Motor: 700 pk Pratt and Whitney R1300

Rotordiameter: 16,15 m

Staartrordiameter: 2,67 m

Romplengte : 12,85 m

Lengte totaal: 19,00 m

Leeggewicht: 2079 kg (afhankelijk van versie en uitrusting)

Maximum startgewicht: 3575 kg

Maximumsnelheid: 190 km/u

Vliegbereik: 600 km

Bemanning: 2

Passagiers: 10 (of 6 brancards)

Bewapening: -



Sikorsky S-58 (HSS-1N Seabat, SH-34J, UH-34J)

Verworven: 12 exemplaren

In dienst: 1960-1972

Taak: Onderzeebootbestrijding, SAR, *plane guard*, medische evacuatie, transport



Technische specificaties Sikorsky S-58:

Motor: 1525 pk Wright R1820

Rotordiameter: 17,07 m (vierbladig)

Romplengte: 14,86 m

Lengte totaal: 17,27 m

Leeggewicht: 3750 kg (afhankelijk van versie)

Maximum startgewicht: 5900 kg (afhankelijk van versie)

Maximalsnelheid: 195 km/u

Vliegbereik: 450 km

Vliegduur : 3,5 uur

Bemanningsleden: 4

Passagiers: 12

Bewapening: twee Mk.43 akoestisch zelfzoekende torpedo's of *dipping*-sonar

Bij de uitvoering van zijn onderzeebootbestrijdingstaak was de S-58 *ofwel* in staat een *dipping*-sonar mee te voeren (*hunter*-rol), *ofwel* torpedobewapening af te werpen (*killer*-rol).



Agusta Bell 204B (UH-1)

Verworven: 9 exemplaren

In dienst: 1962-1978

Taak: SAR, opleidingen, medische evacuatie, transport



Technische specificaties Agusta Bell 204B:

Motor: 1050 pk Bristol Siddely Gnome H-1000 turbine

Rotordiameter: 13,40 m (tweebladig)

Lengte: 11,70 m

Leeggewicht: 2085 kg

Maximum startgewicht: 4310 kg

Maximalsnelheid: 222 km/u

Kruissnelheid: 195 km/u

Vliegbereik: 440 km

Plafond: 3260 m

Bemanning: 2

Passagiers: 7 (of 3 brancards)

Bewapening: -

Voor de uitvoering van de SAR-taak beschikte de AB 204B over een hijsinstallatie; met een lifthaak onder het toestel kon een externe vracht van maximaal 1800 kg worden verplaatst. Het

landingsgestel, 2 glijders, kon worden vervangen door drijvers, zodat vanaf het water kon worden geopereerd.



Westland Wasp (Mk.1 AH-12A)

Verworven: 13 exemplaren

In dienst: 1966-1981

Taak: Onderzeebootbestrijding, SAR, tactische verkenning



Technische specificaties Westland Wasp:

Motor: 710 pk Rolls Royce Bristol Nimbus 503 turboshaft

Rotordiameter: 9,83 m

Romplengte: 9,24 m

Lengte totaal: 12,29 m

Leeggewicht: 1650 kg

Maximum startgewicht: 3000 kg

Maximalsnelheid: 193 km/u

Kruissnelheid: 177 km/u

Vliegbereik: 435 km

Plafond: 3720 m

Bemanning: 1

Passagiers: 3

Bewapening: 2 x Mk 44 torpedo's of 1 x Mk 46 torpedo of 2 x Mk 44 dieptebommen



Westland Lynx (Mk.25/UH-14A, Mk.27/SH-14B, Mk.81/SH-14C, SH-14D)

Verworven: 24 exemplaren (6 x UH-14A, 10 X SH-14, 8 x SH-14C)

In de jaren negentig zijn 22 toestellen op een uniforme standaard gebracht, aangeduid als SH-14D

In dienst: 1977-2012

Taak: Onderzeebootbestrijding, oppervlaktebestrijding, SAR, opleidingen, tactische verkenning, medische evacuatie, *special operations*



Technische specificaties Lynx SH-14D:

Motoren: 1120 pk 2x Rolls Royce Gem FORR-1010

Rotordiameter: 12,80 m (vierbladig)

Staartrordiameter: 2,21 m (vierbladig)

Romplengte: 11,66 m

Lengte totaal: 15,24 m

Hoogte: 3,78 m

Leeggewicht: 3291 kg

Maximale startgewicht: 5330 kg

Maximalsnelheid: 324 km/u

Kruissnelheid: 220 km/u

Plafond: 3200 m

Vliegbereik: 528 km

Maximale vliegduur: circa 3,5 uur

Bemanning: 2-3

Passagiers: 8

Bewapening: 2 Mk 44 of Mk 46 torpedo's, 1 machinegeweer 7,62 mm
Sensoren: dipping-sonar, radar, forward looking infra-red (FLIR)
Zelfbeschermingsmiddelen: chaff, flares



Nato Helicopter Industries NH-90 Nato Frigate Helicopter (NFH)/Tactical Nato Frigate Helicopter (TNFH)

Verworven: 20 exemplaren

In dienst: 2010-heden

Taak: Onderzeebootbestrijding, oppervlaktebestrijding, SAR, scheepsbevoorrading, medische evacuatie, tactisch transport , *special operations*



Technische specificaties NH-90 (NFH/TNFH):

Motoren: 2800 pk 2 x Rolls-Royce Turboméca (RTM322-01/9 T700-T6E1)

Rotordiameter: 16,30 m

Staatrotordiameter: 3,20 m

Romplengte: 16,13 m

Lengte totaal: 19,56 m

Leeggewicht: 6400 kg (afhankelijk van missiesystemen)

Maximum startgewicht: 11.000 kg

Maximumsnelheid: 300 km/h

Kruissnelheid: 260 km/h

Plafond: 3000 m

Vliegbereik: 800-982 km

Bemanning: 3

Passagiers: 14 (of 6 brancards) (TNFH)

Bewapening: 2 Mk 46 torpedo's, 1 MAG-middelzwaar machinegeweer of 1 M2-zwaar machinegeweer

Sensoren: HELRAS (helicopter long range active sonar), ISAR (inverse synthetic aperture radar), FLIR (forward looking infra-red)



KONINKLIJKE LUCHTMACHT/KONINKLIJKE LANDMACHT

Hiller OH-23B/OH-23C Raven

Verworven: 36 exemplaren (35 x OH-23B, 1 x OH-23C)

In dienst: 1955-1965

Taak: artilleriewaarneming, -vuurleiding, tactische verkenning en communicatie, gewonden/ziekentransport, personenvervoer



Technische specificaties Hiller OH-23B:

Motor: 200 pk Franklin 6V4 motor of 200 Lycoming H10

Rotordiameter: 10,67 m (tweebladig)

Lengte: 8,38 m

Hoogte: 2,68 m

Leeggewicht: 752 kg

Maximum startgewicht: 1270 kg

Maximalsnelheid: 140 km/u

Kruissnelheid: 112 km/u

Vliegbereik: 217 km

Plafond: 3.200 m

Bemanning: 1
Passagiers: 3
Bewapening: -

De OH-23C was een drie-zitter met bolle cockpitkap.



Sud Aviation SE-3130 Alouette II

Verworven: 8 exemplaren

In dienst: 1959-1965

Taak: SAR/TAR



Technische specificaties Alouette II:

Motor: 420 pk Turboméca Artouse IIC

Rotordiameter: 10,20 m

Lengte: 9,70 m

Hoogte: 2,75 m

Leeggewicht: 850 kg

Maximum startgewicht: 1550 kg

Maximumsnelheid: 170 km/u

Kruissnelheid: 160 km/u

Vliegbereik: 550 km

Plafond: 2900 m

Bemanning: 2

Passagiers: 4

Bewapening: -



Sud Aviation SE-3160 Alouette III

Verworven: 77 exemplaren (72 x KL, 5 x KLu-SAR)

In dienst: 1964-2015

Taak: tactische verkenning, colonnebegeleiding, flankbewaking, artillerievuurleiding, Forward Air Control, lijndiensten, gewonden- en ziekentransport, SAR



Technische specificaties Alouette III:

Motor: 550 pk Turbomeca Artouste III B

Rotordiameter: 11,02 m

Lengte: 10,03 m

Hoogte: 3,09 m

Leeggewicht: 1050 kg

Maximum startgewicht: 2250 kg

Maximalsnelheid: 210 km/u

Kruissnelheid: 190 km/u

Vliegbereik: 560 km

Plafond: 6500 m

Bemanning: 1 (SAR-versie 3)

Passagiers: 6

Bewapening: -



Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) Bölkow Bo-105C/CB

Verworven: 31 exemplaren

In dienst: 1975-2003

Taak: tactische verkenning, liaison, gebiedsbewaking, medische evacuatie, passagiersvervoer, Forward Air Control



Technische specificaties Bölkow 105CB:

Motoren: 317 pk, 2 x Allison 250-C18 turbo-shafts (type CB), later 420 pk 2 x Allison 250-C20 (type CB4)

Rotordiameter: 9,84 m

Lengte romp: 8,55 m

Totale lengte: 11,84 m

Leeggewicht: 1154 kg

Maximum start gewicht: 2400 kg (CB) of 2500 kg (CB4)

Maximalsnelheid: circa 270 km/h

Kruissnelheid: 245 km/u

Vliegbereik: 575 km (met reservetanks 1100 km)

Plafond: 5180 m

Bemanning: 1
Passagiers: 4
Bewapening: -



Agusta Bell AB-412SP

Verworven: 3 exemplaren

In dienst: 1994-2015

Taak: SAR, medische evacuatie



Technische specificaties AB-412SP (Special Performance):

Motoren: 1800 pk 2 x Pratt & Whitney PT6T-3B twinpack

Rotordiameter: 14,00 m (vierbladig)

Lengte: 17,10 m

Hoogte: 3,50 m

Leeggewicht: 2910 kg

Maximum startgewicht: 5400 kg

Maximumsnelheid: 250 km/u

Kruissnelheid: 220 km/u

Vliegbereik: 1500 km

Plafond: 6100 m

Bemanning: 4-5

Passagiers: 13

Bewapening: -

Voor SAR-missies was de AB 412 uitgerust met onder meer een hijsbrancard, 2 slings, dreg, draadschaar, diverse hijsbanden en een dokterstas; voor medische evacuaties beschikte het toestel over een defibrillator, *suction-unit*, zuurstofbeademingsapparatuur en brancards.



Boeing Chinook (CH-47D, CH-47F, CH-47F MYII CAAS)

Verworven: 33 exemplaren (13 x CH-47D, 20 x CH-47F)

In dienst: 1995-heden

Taak: transport, medische evacuatie, *airlift*, *air assault*, *special operations*, brandbestrijding, SAR



Technische specificaties CH-47F MYII CAAS (Multi Year II Common Avionics Architecture System):

Motoren: 3069 pk (continu) 3704 pk (maximaal 2,5 minuut) 2 x Honeywell T55-GA-714A

Lengte: 30,10 m

Diameter tandemrotorconfiguratie 2 x 18,30 m (driebladig)

Hoogte: 5,69 m

Breedte: 3,70 m

Leeggewicht: 10.180 kg

Maximum startgewicht: 22.680 kg (maximale interne lading 10.900 kg; maximale externe lading met 3 lifthaken 12.701 kg)

Maximalsnelheid: 315 km/u

Kruissnelheid: 291 km/u

Vliegbereik: 742 km (vliegbereik kan worden vergroot door gebruik van extra brandstoftanks in cabine)

Plafond: 7000 m

Bemanning: 3-4

Passagiers: 33 volledig bepakte militairen, maximaal 55 militairen, 24 stretchers voor medische evacuatie

Bewapening: 3 x MAG-middelzwaar machinegeweer; M3M-zwaar machinegeweer

Zelfbeschermingsmiddelen: infraroodonderdrukkingssysteem, raketwaarschuwingssysteem, laserdetector, radarwaarschuwingssysteem, flares en chaff



Eurocopter AS 532U2 Cougar Mk 2

Verworven: 17 exemplaren

In dienst: 1996-heden

Taak: tactisch transport, medische evacuatie, *special operations*, brandbestrijding



Technische specificaties AS 532U2 Cougar Mk 2:

Motoren: 1650 pk (continu) 2100 pk (maximaal 30 seconden) 2 x Turbomeca Makila 1A2 Turboshaft

Lengte: 16,79 m

Diameter hoofdrotor: 16,20 m (vierbladig)

Diameter staartrotor; 3,15 m (vierbladig)

Hoogte: 4,60 m

Breedte: 3,86 m

Leeggewicht: 7500 kg

Maximum startgewicht: 9750 kg (met interne belading) 10.500 kg (met externe belading)

Maximumsnelheid: 315 km/u

Kruissnelheid: snelle kruissnelheid 287 km/u; eco kruissnelheid 260 km/u

Vliegbereik: 800 km

Plafond: 3000 m

Bemanning: 3-4

Passagiers: 16 (militairen met wapens), 12 (militairen met bepakking en wapens)

Bewapening: FN MAG 7.62mm-mitrailleurs

Zelfbeschermingsmiddelen: Integrated Self Protection System (ISPS) bestaande uit Missile Approach Warning System (MAWS), Radar Warning Receiver (RWR) en Advanced Counter Measures Set (ACMS), flares en chaff

In de Cougar-configuratie voor medische evacuatie is er naast 4 bemanningsleden, een verpleegkundige en een arts/anesthesist ruimte voor 2 liggende patiënten en 4 zittende patiënten.



Boeing Apache (AH-64D, AH-64E)

Verworven: 30 exemplaren

In de periode 2020-2025 worden 28 toestellen naar de geavanceerde AH-64E-standaard gebracht

In dienst: 1998-heden

Taak: Pantserbestrijding, bewapende verkenning, gebiedsbewaking, escorte van konvoien, bescherming grondtroepen en transporthelikopters



Technische specificaties Apache AH-64D:

Motoren: 1685 pk (continu), 1765 pk (maximaal) 2 x General Electric T700-GE-701C

Lengte: 15,47 m

Diameter hoofdrotor: 14,63 m (vierbladig)

Diameter staartrotor; 2,79 m (vierbladig)

Hoogte: 3,92 m

Breedte: 5,79 m

Leeggewicht: 5662 kg

Maximum startgewicht: 9190 kg (met munitie en brandstof) 10.433 kg (absoluut maximum)

Maximalsnelheid: 366 km/u

Kruissnelheid: 222 km/u

Vliegbereik: 460-485 km (circa 2,5 uur) extra 330 km per extra brandstoftank (maximaal 4 stuks,

maar dan geen bewapening) of extra 165 km met interne tank

Plafond: 6400 m

Bemanning: 2

Passagiers: -

Bewapening: Hellfire-antitankraketten (maximaal 16, 4 x 4), Hydra 70-raketten (maximaal 76, 4 x 19), 30mm-boordkanon (maximaal 1200 stuks munitie)

Sensoren: doelzoek- en nachtzichtapparatuur, radardetectiesysteem, infraroodafweersysteem, global positioning system (gps) infraroodcamera voor dag- en nachtgebruik, videocamera (dag), laseraanwijzer, target acquisition and designation system (TADS), integrated helmet and display system (IHADSS), forward looking infra-red (FLIR)

Zelfbeschermingsmiddelen: laserwaarschuwingssysteem, radardetector, detector infraroodgeleide raketten (AMASE-systeem), flares, chaff



Summary

Of everyone yet nobody

The helicopter and the Dutch armed forces, 1945-2020

Considered one of the most significant technological innovations of the 20th century, the helicopter provided modern armed forces with a multi-purpose tool. Its capability for deployment at the interface between land, water, and air made the helicopter a unique and versatile weapons system. Partly due to progressive technological innovation, the military tasks and application possibilities of the helicopter evolved both qualitatively and quantitatively.

After World War II the Dutch armed forces came to face the helicopter as a military phenomenon and their acceptance of it as a fully-fledged main weapons system seems to have been slow. For decades helicopter units stood so to speak in the shadow of weapons systems that the military leaders of the navy, army, and air force considered more essential for the strength and future development of their respective units. It was only during the last decade of the 20th century that the helicopter became a main weapons system frequently deployed on very diverse international missions.

This study fills a gap, because until now hardly any research about the introduction and evolution of the helicopter in the Dutch armed forces existed. However, as it turned out the helicopter also provides a highly interesting and relevant focal point for understanding how the armed forces and the defence organisation as a whole developed during the period under consideration. By studying the Dutch helicopter case across the armed forces, this study yields insights into the functioning of the defence organisation, the prevailing strategic, doctrinal, and tactical ideas, the specific perception and execution of given tasks, as well as the armed forces' handling of new technology. Besides filling a gap in academic military-historical historiography, this study contributes to broader insights that transcend the development of the helicopter considered as just an innovative weapons system.

The study's main question is: why and how did the helicopter develop during the period 1945-2020 and within the Dutch armed forces, from an initially limited support tool into a main weapons system for deployment by all three armed services working together, and what does this evolution tell us about the functioning of the defence organisation and its handling of new technologies? In line with the international literature, this main question was systematically studied in terms of five problem areas or research factors: (1) helicopter technology; (2) strategic, doctrinal and tactical thinking within the armed forces in relation to the new weapon; (3) the task perception and prioritisation within the individual armed services; (4) the political and departmental actors and decision-making; and (5) the organisational incorporation of the helicopter within the armed forces and its development. The analysis of the interaction between these five research factors puts the helicopter case in a broader perspective. More than any other technological military innovation, the helicopter's unique capabilities called for research focusing on the full width of the constantly transforming defence organisation: all armed services had to relate to this weapons system's

potential, so the helicopter highlights interrelationships, interaction between them if any, parallels, and points of contention.

The study's thematic-chronological structure reflects the five time periods into which the helicopter development process can be divided. The pioneering phase 1945-1960 focuses on the introduction and analyses how the Netherlands perceived the military helicopter and its operational debut on distant battlefields. This introductory phase was an erratic one, initiated by a civil-military consortium in which only the Royal Netherlands Navy participated. Once the international helicopter fleet that came to the rescue during the 1953 flood disaster had highlighted the helicopter's unique capabilities, it became urgent to determine new weapon's slot within the armed forces' perception of their mission. A ministerial decision to give the three armed services separate responsibilities for operating helicopters was to have far-reaching consequences. At the same time the helicopter's as yet modest military capabilities consigned it to support tasks and kept the fleet both small and unsophisticated.

During the period 1960-1980 the helicopter developed into a versatile weapons system, partly to the arrival of more reliable jet engines. The Dutch armed forces began buying large numbers of helicopters now assigned to wider tasks yet, intriguingly, omitted to give the helicopter fleet sufficient combat power over either sea or land. Moreover, when during the 1980s new doctrines and tactics emphasized the helicopter's key role for performing the armed forces' primary NATO tasks, the Netherlands, unlike many of its allies, did not purchase new helicopters in the period 1980-1990 and hardly invested in improving the existing helicopter fleet. Attitudes started to change only when combined exercises demonstrated the helicopter's true potential in armoured and anti-submarine warfare.

The end of the Cold War brought a modified strategic orientation, new doctrinal concepts and revised forms of tactical action, but also a key change in the Dutch armed forces' mission statement towards embracing humanitarian missions and peace operations and an increasing emphasis on mobility, flexibility, multifunctionality and interoperability. From the early 1990s onwards continuous and frequent helicopter deployments on missions abroad transformed the helicopter into a much sought-after main weapons system. At the same time the armed forces had to deal with an endless series of budget cuts also known as the peace dividend collection. Consequently the armed forces' perception of their task and priorities evolved in favour of the helicopter, transforming it, against the general trend of cuts and slimming-down, into a main weapons system with broad purposes. This transformation changed the organisational embedding of the helicopter fleet, a comprehensive process creating serious friction within and between the armed services.

During the period 2000-2020 the helicopter branch of the Dutch armed forces faced serious and increasing strains. With defence budgets kept under pressure, the range of tasks continued expanding and demand for helicopter deployment for a range of international missions rose, pushing up operating costs to the detriment of further investment and a consistent equipment policy. This led to a regrouping of all the armed services' helicopter tasks into the Defence Helicopter Command, with the aim of realizing synergy between individual helicopter squadrons in the areas of operations, logistics and doctrine development.

The five research factors specified for examining the helicopter's evolution in the Dutch armed forces turn out to have been of uneven importance. Moreover, the importance of individual ones varied over time.

Technology. Despite recognition of the helicopter's relevance, acquisition was given low priority for a long time. The Dutch case shows that technological innovation is a necessary, but not a sufficient condition for incorporating a new weapons system: that requires intellectual mastery of that system, i.e. the full realization of its potential inspiring an inner conviction of needing it which translates into actual purchase decisions. By contrast, the study shows a remarkable trend: the later military-proven technology was accepted, the longer the armed forces benefitted operationally. The Chinook transport helicopters acquired relatively late by the Netherlands are expected to remain part of the armed forces arsenal until the mid-21st century. In contrast, early participation in a helicopter development project, as happened with the NH-90, proved to be by no means a path without thorns.

The armed forces embraced new helicopter technology sometimes quickly, sometimes slowly. The consequences for the adaptation process with regard to new helicopter types were ambiguous. The later adaptation of war-proven technology was less problematic than the introduction and readiness of brand-new helicopter types like the Lynx, Cougar and NH-90. Helicopter technology that had not yet been fully developed and had hardly been tested in practice saddled the user with additional teething problems. The analysis of the tension between technological innovation and the timing and pace of adaptation shows varied results in the case study examined. In any case, the relatively late introduction of the Chinook and Apache provided the armed forces with helicopter types that soon and frequently participated in international missions; supporting the insight that calmly waiting for a field-proven weapons system is the preferable option.

In line with the international literature, it can be concluded that there was no technological determinism. The way the armed forces related to available helicopter technology cannot be characterised as unambiguous and was therefore invariably co-determined by other, non-technological, factors. Unlike its main NATO partners, the Netherlands allowed itself an ambiguous position. The case study shows that the armed forces more often opted to purchase off-the-shelf helicopters (Alouette II and III, AB-204, Wasp, Apache). In retrospect the Netherlands had a good nose for helicopters that were relatively quickly available or could be purchased off the shelf, whereas an investment in research and development or the acquisition of helicopters built to dedicated specifications proved erratic.

Doctrinal discourse. In setting national and armed forces-specific priorities, allied strategic and doctrinal considerations were irrelevant. The Netherlands' armed services did not have a strategy of their own or specific doctrines, so no clear vision about helicopter deployment, until after the turn of the century. As far as the available weapon systems allowed, the armed forces followed doctrines and tactics derived from NATO regulations and guidelines. When it came to helicopters, however, neither ministers nor senior civil servants and military officials cared much about the doctrinal frameworks and aspirations established by NATO or of specific tasks assigned to the country. Until the 1990s the Netherlands lacked both transport and combat helicopters, while in the maritime helicopter domain the scarce available anti-submarine warfare helicopters were insufficiently equipped for their primary task.

Moreover, when during the 1990s the Netherlands changed tack and invested heavily in helicopters, this decision was not primarily based on new military-strategic concepts. In fact, until well after the fall of the Berlin Wall, both the navy and the army continued to base their operational views of helicopters on insights acquired during the Cold War, not on new NATO doctrines. Investing in a helicopter fleet was prompted more by a changed mission statement for the armed forces emphasizing peace and crisis management operations, missions largely detached from allied strategy and doctrines.

NATO exercise practice and not the doctrinal discourse forced Dutch military personnel to change their view about helicopters. When during the second half of the 1980s an increasing number of NATO partners began using helicopters in armoured combat roles during joint exercises, army generals finally realized their full potential, notably of a new combat helicopter generation. Within NATO this belated acquisition of intellectual mastery with respect to helicopters was not unique, however: even the US Army had mustered considerable resistance to adopting helicopters and they received more attention in doctrinal publications years after they had been purchased. The Dutch case confirms that doctrinal and tactical reflections served as a canonisation after the fact rather than as an initiating factor guiding acquisition and adaptation of new technology.

Task perception and prioritisation. The concept of task perception (*taakopvatting*) coined in this study as a research factor proved to be a highly valuable angle for understanding the functioning of the defence organisation and the armed services. The helicopter case highlights that there exists, within the armed services, a tension between tasks set and tasks perceived, that is to say, the way in which tasks set are translated into material and personnel priorities. Notably with regards to innovative weapons systems this tension may widen to excessive divergence as armies cling to a perception of set tasks performed with old, trusted weapons systems rather than adopting a new perception of set tasks with untried, innovative systems. Until now this tension has received insufficient attention in the academic literature.

The armed services' task perception had a major impact on the development, adaptation and eventual promotion of the helicopter to a main weapons system. The case study shows that the prevailing task perception drove almost every priority consideration of any importance and was thereby instrumental in relegating the helicopter to a secondary, supporting role. The helicopter squadrons possessed intellectual mastery of the new technology, but their isolation within the organization prevented their insights from spreading. Moreover, even though the navy acquired intellectual mastery of helicopters in submarine warfare early on, this proved to be insufficient for changing the naval top's task perception in favour of the helicopter.

The importance of task perception was reinforced by the armed services' strict compartmentalization in three administrative and operational silos. The three branches performed their tasks largely independent of each other, inspired by entirely separate task perceptions and separate prioritisations in procurement and exploitation, all aimed at the survival and effectiveness of their own force component. For navy, army and air force this implied a powerful preoccupation with respectively ships and submarines, ground-based mechanised equipment, and fighter aircraft. The focus on these preferred main weapons systems naturally pushed the helicopter to the margins and down on material wish lists. This relegation not only kept the helicopter confined in an unduly narrow set of tasks, but more seriously it had a negative impact on the armed services' performance of primary tasks such as anti-submarine and anti-armour warfare. The deliberate choice to keep

relying on trusted weapons systems rather than helicopters resulted in an inadequate fulfilment of assigned NATO tasks and a reduction of the integral battle strength of the armed services as a whole. In doing so, the Royal Netherlands Navy, the Royal Netherlands Army and the Royal Netherlands Air Force subordinated the performance of their assigned tasks to the continued existence of their own service.

The end of the Cold War finally broke this stalemate by prompting a fundamental reorientation of the armed services' main tasks. A new, broader mission statement led army, navy, and air force to adopt a task perception which gave helicopters a more prominent place in it. It promoted the helicopter into a main weapons system, now indispensable for the type of military and maritime missions that suited Dutch ambitions. As a result the acquisition of helicopter equipment became top priority. While the familiar main weapon systems underwent substantial reductions in quantity after the Cold War, significant investments in a new helicopter fleet took place at the same time.

Political and departmental actors and decision-making. This study's discussion of the political dimension of helicopter issues adds to the academic literature, which devotes little or no attention to it. Defence ministers and secretaries of state had a major impact on helicopter issues, now positive, now negative, at times going diametrically against the views held by the military top brass. Similarly parliament sometimes had a striking influence, amending policies or correcting ministerial decisions considered undesirable.

Defence minister Staf's 1953 decision to spread responsibilities for helicopters over the three armed services, an atypical embedding compared to most allies, hampered a decisive approach to helicopter issues. Within the armed services the helicopter belonged to everyone and, at the same time, to no one in particular; diffuse responsibilities made helicopter issues tougher to solve, as requiring complex forms of cooperation. Subsequently several ministers practised a so-called hull policy (*rompenpolitiek*), that is to say, acquiring as many sparsely equipped helicopters as possible in the hope of retro-fitting them later with the systems required for an adequate operational performance. This short-sighted policy seriously handicapped the development of the helicopter as a fully-fledged weapons system. It did result in a substantial helicopter fleet, but one with a limited combat power because the necessary operational equipment often failed to materialise. Consequently helicopters could not, or only partially, fulfil the tasks they were supposed to perform. Defence ministers bore primary political responsibility for the hull policy, but it was often pursued at the insistence of the armed forces involved.

Another factor slowing down helicopter development was the tension between political preferences, such as the repeated desire for task specialisation and more intensive European military cooperation, and military preferences for US helicopters. As it happened the outcome could go either way. Sometimes political preferences dictated the participation in a European project (NH-90) or the acquisition of a European product (Alouette, Wasp, Bölkow, Lynx, and Cougar). On other occasions a dogged insistence on acquiring US helicopters (Chinook and Apache) won the day.

While some ministers left a deep mark on certain helicopter issues and the organisational development of the defence organisation, it must at the same time be concluded that the military expertise embedded in the armed forces and the influence of politically-seasoned top military brass and top officials were a key factor of importance. Parliament, though often lacking the necessary detailed knowledge, succeeded in performing its monitoring task reasonably well.

Organisational development. The defence organization's compartmentalization further compromised the helicopter's already atypical position within it. The administration's departmental structure was a vertical one and the armed services could set their priorities fairly autonomously, each in their own silo. This had a negative impact on projects transcending the silos, such as promoting a coherent helicopter policy. During the Cold War helicopter issues were dealt with in full separation within each armed service, a form of policy fragmentation which contributed to a suboptimal development of the helicopter as a weapons system. Fragmentation made selection and acquisition processes precarious ones in which political and military interests sometimes diverged and more than once led to postponement or delay of final decision-making. Navy, army, and air force sought synergy with allied counterparts rather than with each other. An armed forces-wide approach and solution to helicopter issues was only possible after the armed forces' task perceptions had evolved and more intensive cooperation between the military branches of the armed forces had been enforced from the top. Moreover, until the 1990s helicopter units formed a subculture of their own, at a distance from the main forces, without representatives in the armed services' higher echelons, and without means to influence spending decisions.

However, during the 1990s new and rapidly spreading concepts of joint and mobile crisis intervention operations inspired Ministry of Defence officials to begin pushing towards more and better cooperation between the armed services. Despite fierce interservice rivalry this policy change greatly benefitted the transformation of the helicopter from a useful yet secondary piece of equipment into a main weapons system. During the first stage of this process the Royal Netherlands Army Air Mobile Brigade and the Royal Netherlands Air Force Tactical Helicopter Group collaborated to form an operationally deployable Air Manoeuvre Brigade (AMB). After the turn of the century this collaboration acquired a new dimension with the formation of an integrated Defence Helicopter Command (DHC) designed to execute all helicopter operations over land and sea. The results achieved demonstrated the considerable flexibility and regenerative strength of the defence organisation and its personnel.

While all five research factors in this case study contributed to a better understanding of the historical context, and thus were all of value to this study, they do not carry equal weight in answering the main question. Both the explanatory power of the availability of innovative helicopter technology (factor 1) and that of the strategic-doctrinal-tactical dimension (factor 2) were shown to have had limited weight in the Dutch case. While the organisational embedding and development of the weapon system and the associated development of the helicopter community (factor 5) provide valuable insights into the numerous hurdles the helicopter had to overcome, they only partly explain why and how the helicopter developed into a main weapons system.

By contrast, the two remaining research factors, the task perception of the armed services (factor 3) and political and administrative decision-making (factor 4), both proved to have had a major impact on the process. A formally defined mission statement requiring substantial helicopter deployment proved insufficient ground in itself to vigorously promote their adoption. The navy had considerable operational experience with the Lynx helicopter for anti-submarine tasks; for decades the army knew well enough that support of its ground forces required transport and combat helicopters. Yet neither service took steps to acquire the necessary helicopters in sufficient numbers, because the intellectual mastery of the helicopter weapon, vividly present in the various helicopter units, failed to spread to the policy-making regions of the defence organisation. Indeed, the helicopter provoked resistance in

those regions, because of its complexity and its cost, but also because familiar weapons systems offered an easy and safe choice and one, moreover, that closely matched established preferences and interests. When push came to shove the three armed services considered the survival of their own organisation more important than jointly accepting an integral task for the armed forces as a whole. Only when the task perception changed during the early 1990s did a foundation for prioritisation of the new weapon system emerge.

The political and administrative dimension proved an equally influential factor in the transformation of the helicopter into a main weapons system. On several occasions defence ministers exercised decisive influence on the course, organisation, and composition of the armed forces. The acquisition issues covered in the study show that ministers exerted considerable influence on helicopter issues and notably on procurement processes. More than once an intention and even a decision to procure failed to result in a quick acquisition, each time for different reasons. Delays, postponements, and cancellations were more the rule than the exception. An important finding with regards to decision-making processes is that political pressure could be both positive and negative. The ministerial decisiveness and tenacity that worked well in the case of the Chinook and Apache was decidedly unfavourable with the NH-90. On a different level defence ministers bore co-responsibility for the hull policy which seriously reduced the effective performance of the assigned NATO tasks, but they also forced the armed services to start a collaboration which ended with the helicopter as a new and jointly deployed main weapons system.

In sum, this study highlights that task perception and political and administrative actors were the decisive factors for our understanding of the defence organisation's handling of new technology.

Geraadpleegde bronnen

Archieven en collecties

NATIONAAL ARCHIEF, DEN HAAG (NL-HaNA)

Ministerie van Defensie, Centrale Organisatie, Politieke Leiding, 1976-1991 (1992), 2.13.219

Ministerie van Defensie, Legerraad 1945-1994, 2.13.182

Ministerie van Defensie, Marinestaf 1948-1984, 2.13.114

Ministerraad, Notulen, 1823-1997, 2.02.05.02.

NEDERLANDS INSTITUUT VOOR MILITAIRE HISTORIE, DEN HAAG (NIMH)

Collecties:

Collectie Biografieën, 700

Commando Logistiek en Opleidingen Koninklijke Luchtmacht, 733

Commando Luchtverdediging, 731

Commando Tactische Luchtstrijdkrachten, 732

Commandostaven Koninklijke Luchtmacht, 734

Dagboeken Koninklijke Luchtmacht, 816

Defensieraad, 106

Demo-teams en luchtvaartshows, 740

Koninklijk Huis, 703

Lichte Vliegtuigen en Helikopters, 737

Luchtmacht Attachés, 729

Luchtmachtcultuur, 779

Luchtmachtstaf, 727

Luchtvaartgeschiedenis, 706

Maandelijkse overzichten van de Marinestaf/Marat+, 058

Manuscripten Koninklijke Luchtmacht, 793

Marine Luchtvaartdienst, 065

M.R.H. Calmeyer, 503

Notulen Koninklijke Marine, 069

Notulen Ministerraad, 068

Notulen vergadering Defensiecommissie, 107

Opleidingen Koninklijke Luchtmacht, 745

Organisatie Koninklijke Luchtmacht, 723

Overzicht schepen en vliegtuigen Koninklijke Marine, 097

Personeel Koninklijke Luchtmacht, 721

Slagorde en Legerplannen Koninklijke Landmacht, 430

Squadrons, 739

Vliegveiligheid en ongevallen, 773

Vliegvelden, 751

Watersnood 1953 operatie WANO, 705

Werving en Selectie Koninklijke Luchtmacht, 747

Ongepubliceerde studies:

- Crins, C.T.J., Hot pursuit in Cold War Waters. De rol van de Koninklijke Marine in onderzeebootbestrijding, 1945-1991 (NIMH 2012)
- Danen, B.F. (Bram), Onderzeebootbestrijding in de Koude Oorlog. De rol van de Marine Luchtvaartdienst 1945-1991 (NIMH 2013)
- Hoffenaar, J., Een politieke aangelegenheid, en daarmee nooit een uitgemaakte zaak. De ontwikkeling van de hoofdtaken en het ambitieniveau van de Nederlandse krijgsmacht na de Koude Oorlog (NIMH 2009)
- Rhijn, A. (Bert) van, ongepubliceerde memoires.

Interviews:

- Oud-minister van Defensie A.L. (Relus) ter Beek, 8 mei en 13 november 1995
- Oud-GPLV-vlieger Hans Gompelman, 23 september 2014
- Oud-GPLV-technicus Ted Heijblom, 9 juli 2014
- Kolonel J.W.E.N. Kaelen, 14 maart 2003
- Oud-GPLV-vlieger Jos Schrama, 23 september 2014
- Luitenant-kolonel-vlieger F.A. (Ferdinand) Schuering, 14 juni 2001
- Kolonel-vlieger b.d. A.C. (Anne) Tjepkema, 4 november 2022
- Generaal b.d. A.K. (Arie) van der Vlis, 3 juni, 5 augustus en 23 september 1997
- Luitenant-kolonel-vlieger b.d. J.M.N. (Hans) Wobben, 9 mei 2014
- Kolonel-vlieger b.d. J.R. (Jan) Zijlstra, 31 augustus 2016

Schriftelijke informatie:

- Commandeur b.d. A. (Anne) van Dijk, 3 november 2022
- Generaal-majoor b.d. T.H.W. (Theo) ten Haaf, 20 december 2022
- Luitenant-kolonel b.d. P. (Paul) van Harten, 10 februari 2023
- P.E. (Erwin) van Loo, 31 oktober 2022
- A.J. (Anselm) van der Peet, 29 november 2022
- Commandeur b.d. G.A. (Gerhard) Polet, 15 november 2022
- Luitenant-generaal b.d. D. (Dirk) Starink, 7 november 2022
- Luitenant-kolonel b.d. C.L.A.N. (Carlo) van Tartwijk, 6 februari 2023
- Kolonel J.H.J. (Jan) Verhulst, 8 februari 2023

SEMI-STATISCH INFORMATIEBEHEER/MINISTERIE VAN DEFENSIE, RIJSWIJK (SIB)

- Archief Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten (BDL) 1992-2004
- Archief Centraal Departementaal Beraad 1980-1989
- Archief Chef Defensiestaf (CDS II) 1998-2005
- Archief Chef Defensiestaf II Defensie Attaché (DEFAT) Londen 2001-2009
- Archief Chef Defensiestaf II Defensie Attaché (DEFAT) Ottawa 1986-2000
- Archief Chef Defensiestaf II Defensie Attaché (DEFAT) Warschau 1990-2000
- Archief Chef Defensiestaf II Militair Attaché (MILAT) Londen 1993-2009
- Archief Chef van de Marinestaf (MARSTAF A) 1985-1989
- Archief Commandant Zeemacht Nederland KM (CZM-NED) 1989-2005
- Archief Defensie Attaché (DEFAT) Athene 2001-2008
- Archief Defensie Attaché (DEFAT) Madrid en Caracas 2001-2008
- Archief Defensie Attaché (DEFAT) Rome 1982-2000

Archief Defensie Attaché (DEFAT) Zagreb 1988-2000, 2007-2010
 Archief Defensieraad 1980-1993
 Archief Directie Materieel Koninklijke Luchtmacht (DMKLu) 1978-1997
 Archief Directie Materieel Koninklijke Marine (DMKM) 1986-2005
 Archief Directie Personeel Koninklijke Marine (DPKM) 1991-2005
 Archief Directoraat-Generaal Materieel, Ministerie van Defensie (DGM-2) 1991-2001
 Archief Inspectie Geneeskundige Dienst Koninklijke Landmacht (IGDKL) 1985-1992
 Archief Koninklijke Landmacht, Chef Landmachtstaf en Directie Operatiën KL (1973) 1980-1996
 (1997)
 Archief Legerraad 1945-1994
 Archief Luchtmachtraad (LUMARA) 1947-1975, 1989-2005
 Archief Marinestaf/Admiraliteitsraad 1977-1993, 2000-2002
 Archief Koninklijke Marine MARSTAF 1989-2005
 Archief Politieke Leiding II Minister (1966, 1975) 1976-1991 (1992-2004)
 Archief Reorganisatie KLu 1990-1997

DOC-DIREKT/MINISTERIE VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES, WINSCHOTEN
 Archief Groep Lichte Vliegtuigen en Groep Lichte Vliegtuigen/Vliegbasis Deelen, 2.4.05.1.1.1 (inv.nrs
 860-862, 1954-1972)

Gedrukte bronnen en literatuur

Internationaal:

Adwill, James, *Helicopters in Action* (New York 1969).
 Alexander, Arthur J., *The Linkage between Technology, Doctrine and Weapons Innovation: Experimentation for Use* (Santa Monica 1981).
 Allen, Matthew, *Military Helicopter Doctrines of the Major Powers, 1945-1992. Making decisions about Air-Land Warfare* (Londen 1993).
 Allin, Dana H., *Cold War Illusions. America, Europe and Soviet Power, 1969-1989* (New York 1994).
 Allison, Graham T., *Essence of Decision: Explaining the Cuban Missile Crisis* (Boston 1971).
 Alting von Geusau, Frans A.M., *Allies in a Turbulent World. Challenges to U.S. and Western European Co-operation* (Lexington, Massachusetts 1982).
 Anrig, Christian F., *The Quest for Relevant Air Power. Continental European Responses to the Air Power Challenges of the Post-Cold War Era* (Alabama 2012).
 Armitage, M.J. en R.A. Mason, *Air Power in the Nuclear Age, 1945-84* (Basingstoke/Londen 1985).
Army Airmobility Handbook (Fort Benning Georgia 1967).
Army Field Manuals (Washington DC, Department of the Army, diverse jaren).
 Arnold, Elliott, *Rescue!* (Montreal 1958).
 Atkinson, Rick, *Crusade. The untold story of the Persian Gulf War* (New York 1993).
 Avant, Deborah D., *Political Institutions and Military Change: Lessons from Peripheral Wars* (Ithaca/Londen 1994).
 Barno, David en Nora Bensahel, *Adaptation under Fire: How Militaries Change in Wartime* (New York 2020).

- Bellamy, Christopher, *The Evolution of Modern Land Warfare III, Theory and Practice* (Routledge Library Editions: Military and Naval History 2015).
- Bergerson, Frederic A., *The Army Gets an Air Force: Tactics of Insurgent Bureaucratic Politics* (Baltimore 1980).
- Bernstein, Jonathan, *AH-64 Apache Units of Operations Enduring Freedom and Iraqi Freedom* (Oxford 2012).
- Bernstein, Jonathan, *US Army AH-1 Cobra Units in Vietnam* (Oxford 2003).
- Bland, Douglas L., *The Military Committee of the North Atlantic Alliance: a study of structure and strategy* (New York/Westport/Londen 1991).
- Boot, Max, *War Made New: Technology, Warfare, and the Course of History 1500 to Today* (New York 2006).
- Boulet, Jean, *History of the Helicopter as Told by Its Pioneers 1907-1956* (Parijs 1984).
- Boyne, Walter J., *How the helicopter changed modern warfare* (Gretna 2011).
- Bradin, James W., *From Hot Air to Hellfire: The History of Army Attack Aviation* (Novato, CA 1994).
- Brady, Patrick Henry en Meghan Brady Smith, *Dead Men Flying: Victory in Viet Nam. The Legend of Dust off: America's Battlefield Angels* (Brentwood 2021).
- Brown, Ronald J., *Whirlybirds: U.S. Marine Helicopters in Korea* (Auckland 2018).
- Buckley, John, *Air power in the age of total war* (Londen 1999).
- Budiansky, Stephen, *Air Power. The Men, Machines, and the Ideas that Revolutionized War, from Kitty Hawk to Gulf War II* (New York 2004).
- Builder, Carl H., *The Masks of War. American Military Styles in Strategy and Analysis* (Baltimore 1989).
- Burk, Kathleen en Melvyn Stokes red., *The United States and the European Alliance since 1945* (Oxford 1999).
- Butterworth, W.E., *Flying Army. The Modern Air Arm of the U.S. Army* (New York 1991).
- Caforio, Giuseppe red., *Handbook of the Sociology of the Military* (New York 2003).
- Campbell, Douglas N., *The Warthog and the Close Air Support Debate* (Annapolis 2004).
- Carland, John M., *How We Got There: Air Assault and the Emergence of the 1st Cavalry Division (Airmobile), 1950-1965*. The Land Warfare Papers No. 42 (Arlington 2003).
- Cheng, Christopher C.S., *Air Mobility: The Development of a Doctrine* (Westport 1994).
- Chiari, Bernhard red., *From Venus to Mars? Provincial Reconstruction Teams and the European Military Experience in Afghanistan, 2001-2014* (Berlijn/Wenen 2014).
- Chinnery, Philip D., *Vietnam. The Helicopter War* (Shrewsbury 1991).
- Clark, Wesley K., *Waging Modern War: Bosnia, Kosovo, and the Future of Combat* (New York 2002).
- Coates, Steve en Jean-Christophe Carbonel, *Helicopters of the Third Reich* (Hersham 2002).
- Coleman, J.D., *PLEIKU. The dawn of helicopter warfare in Vietnam* (New York 1988).
- Cook, John L., *Rescue Under Fire: The Story of Dustoff in Vietnam* (Atglen 1998).
- Creveld, Martin van, *Technology and War, From 2000 B.C. to the Present* (Londen 1991).
- Creveld, Martin van, *The Age of Airpower* (New York 2011).
- Creveld, Martin van, *The transformation of war* (New York 1991).
- Creveld, Martin, Kenneth S. Brower en Steven L. Canby, *Air Power and Maneuver Warfare* (Alabama 1994).
- Daalder, Ivo, *Getting to Dayton. The Making of America's Bosnia Policy* (Washington 2000).
- Daalder, Ivo H. en Michael E. O'Hanlon, *Winning ugly. NATO's war to save Kosovo* (Washington 2000).

- Daddis, Gregory A., *No Sure Victory: Measuring U.S. Army effectiveness and progress in the Vietnam War* (Oxford 2011).
- Daum, Andreas W., Lloyd C. Gardner en Wilfried Mausbach red., *America, the Vietnam War, and the World. Comparative and International Perspectives* (Cambridge 2003).
- Debay, Yves en Lindsay T. Peacock, *Heliborne: USMC Helicopter Assault* (Londen 1993).
- Dewar, Michael red., *Dawn of a new era: a reflection of change in military strategy and technology* (Londen 1956).
- Dorland, Peter en James Nanney, *Dust Off: Army Aeromedical Evacuation in Vietnam* (Raleigh 2012).
- Dorr, Robert F., *Chopper: History of American Military Helicopter Operations from WW II to the War on Terror* (New York 2005).
- Dougherty, Kevin J., 'The Evolution of Air Assault', *Joint Force Quarterly* 22 (Summer 1999) 51-58.
- Doughty, Robert A., *The Evolution of US Army Tactical Doctrine, 1946-76* (Fort Leavenworth, Kansas 1979).
- Duffield, John S., *Power Rules: the evolution of NATO's conventional force posture* (Stanford 1995).
- Dunbabin, J.P.D., *The Cold War: The Great Powers and their Allies* (New York/Londen 1994).
- Dunstan, Simon, *Vietnam Choppers: Helicopters in Battle 1950-1975* (Londen 1988).
- Dupuy, Trevor N., *The Evolution of Weapons and Warfare* (New York 1980).
- Durch, William J. red., *Twenty-first Century Peace Operations* (Washington 2006).
- Elleman, Bruce A. en S.C.M. Paine red., *Naval Coalition Warfare: From the Napoleonic War to Operation Iraqi Freedom* (Londen 2010).
- Ellis, John, *The social history of the machinegun* (Baltimore 1986).
- Engel, Jeffrey red., *Into the desert. Reflections on the Gulf War* (Oxford 2013).
- Everett-Heath, John, *British Military Helicopters* (Londen 1986).
- Everett-Heath, John, *Helicopters in Combat: The First Fifty Years* (New York 1992).
- Fails, William R., *Marines and Helicopters: 1962-1973* (Washington D.C. 1978).
- Farrell, Theo G., 'Figuring Out Fighting Organizations: The New Organizational Analysis in Strategic Studies', *Journal of Strategic Studies* 19-1 (Spring 1996) 122-135.
- Farrell, Theo G. en Terry Terriff red., *The Sources of Military Change: Norms, Politics, Technology* (Londen 2002).
- Finkel, Meir, *On Flexibility. Recovery from technological and doctrinal surprise on the battlefield* (Stanford, California 2011).
- Finlan, Alastair, *The Royal Navy in the Falklands conflict and the Gulf War. Culture and Strategy* (Londen 2004).
- Flanagan, Stephen J., *NATO's Conventional Defences. Options for the Central Region* (Cambridge 1988).
- Freedman, Lawrence, *The Cold War. A Military History* (Londen 2001).
- Friedman, Norman, *Terrorism, Afghanistan and America's new way of war* (Annapolis 2003).
- Friedman, Norman, *The Fifty-Year War. Conflict and Strategy in the Cold War* (Londen 2000).
- Galdorisi, George en Thomas Phillips, *Leave No Man Behind: The Saga of Combat Search and Rescue* (Minneapolis 2008).
- Galvin, John R., *Air Assault: The Development of Airmobile Warfare* (New York 1969).
- Gardiner, Robert red., *Navies in the Nuclear Age: Warships since 1945* (Londen 1993).
- Gavin, Edward P., *LTG James M. Gavin: Theory and Influence*. School of Advanced Military Studies, United States Army Command and General Staff College (Fort Leavenworth, Kansas 2012).
- Gooch, John red., *Airpower: Theory and Practice* (Londen 1995).

- Graves, Thomas C., *Transforming the Force: The 11th Air Assault Division (Test) from 1963-1965*. School of Advanced Military Studies, United States Army Command and General Staff College (Fort Leavenworth, Kansas 1999).
- Gray, Collin S., *Weapons Don't Make War: Politics, Strategy and Military Technology* (Lawrence, Kansas 1993).
- Grosser, Alfred, *The Western Alliance. European-American Relations Since 1945* (New York 1980).
- Grove, Eric, *Maritime Strategy and European Security* (Londen 1990).
- Hacker, Barton. C., 'Military Institutions, Weapons, and Social Change: Toward a New History of Military Technology', *Technology and Culture* 35-4 (October 1994) 768-834.
- Hallion, Richard P., *Strike from the Sky. The History of Battlefield Air Attack, 1911-1945* (Shrewsbury 1989).
- Hattendorf, John B., *The Evolution of the U.S. Navy's Maritime Strategy, 1977-1986* (Newport 2004).
- Hickey, Michael, *Out of the Sky: A History of Airborne Warfare* (Londen 1979).
- Hill, J.R., *Maritime Strategy for Medium Powers* (Annapolis 1986).
- Hill, Richard, *Medium Power Strategy Revisited* (Canberra 2000).
- Hogg, Ian, *Tank Killing: Anti-Tank Warfare by Men and Machines* (New York 1996).
- Howard, Michael, *War in European History* (Oxford 1976).
- Huntington, Samuel P., *The Common Defense: Strategic Programs in National Politics* (Ithaca 1961).
- Huntington, Samuel P., *The Soldier and the State: The Theory of Politics of Civil-Military Relations* (Cambridge MA 1957).
- Hunzeker, Michael A., *Dying to Learn: Wartime Lessons from the Western Front* (Ithaca 2021).
- Hussain, Farooq, Ian Kemp en Philip McCarty, *The Future of the Military Helicopter* (Londen 1986).
- Janowitz, Morris, *The professional soldier, a social and political portrait* (Londen 1964).
- Janowitz, Morris en Stephen D. Wesbrook red., *The Political Education of Soldiers* (Beverly Hills 1983).
- Jerchel, Michael, *Certain Shield: The Multi-National Airmobile Division on exercise* (Hong Kong 1992).
- Johnson III, Lawrence H., *Winged Sabers. The Air Cavalry in Vietnam, 1965-1973* (Mechanicsburg 2001).
- Kaiser, Karl en Hans-Peter Schwarz red., *America and Western Europe. Problems and Prospects* (Lexington Massachusetts 1977).
- Kane, Joel P., *Transport Helicopters: The Achilles Heel Of Maneuver Warfare* (San Francisco 2014).
- Kaplan, Lawrence S., *NATO Divided, NATO United. The Evolution of an Alliance* (Westport/Londen 2004).
- Keegan, John, *A history of warfare* (Londen 1993).
- Kelly, Daniel E., *U.S. Navy Seawolves: The Elite HAL-3 Helicopter Squadron in Vietnam* (New York 2002).
- Kerr, C., J.T. Dunlop, F. Harbison en C.A. Meyers, *Industrialism and Industrial Man* (Hammondsworth 1973).
- Knorr, Klaus red. *Historical Dimensions of National Security Problems* (Lawrence 1976).
- Kollars, Nina A., *By the Seat of Their Pants: Military Technological Adaptation in War* (Columbus 2012).
- Krepinevich, Andrew F., *The Army and Vietnam* (Baltimore/Londen 1986).
- Lambeth, Benjamin S., *The Transformation of American Air Power* (Ithaca/Londen 2000).
- Lewis Gaddis, John, *The Cold War. A new history* (New York 2005).
- Lewy, Guenter, *America in Vietnam* (New York 1978).

- Macgregor, Douglas A., *Breaking the Phalanx: A New Design for Landpower in the 21st Century* (Westport 1997).
- Macy, Ed, *Apache. Inside the Cockpit of the World's Most Deadly Fighting Machine* (New York 2008).
- Marten Zisk, Kimberly, *Engaging the Enemy: Organization Theory and Soviet Military Innovation, 1955-1991* (Princeton 1993).
- Mason, Robert, *Chickenhawk* (New York 1983).
- Mason, R.A. red., *War in the third dimension. Essays in contemporary air power* (Londen 1986).
- Mastny, Vojtech, Sven G. Holtsmark en Adreas Wenger red., *War Plans and Alliances in the Cold War. Threat perceptions in the East and West* (New York/Londen 2006).
- McAllister Linn, Brian, *Elvis's Army. Cold War GIs and the Atomic Battlefield* (Cambridge, Massachusetts 2016).
- Meijer, H. en M. Wyss red., *The Handbook of European Defence Policies and Armed Forces* (Oxford 2018).
- Meilinger, Philip S. red., *The Paths of Heaven: The Evolution of Airpower Theory* (Maxwell Air Force Base, Alabama 1997).
- Mersky, Peter B., *U.S. Marine Corps Aviation, 1912 to the Present* (Baltimore 1983).
- Miller, David, *The Cold War. A Military History* (Londen 1998).
- Mills, Hugh L. en Robert A. Anderson, *Low Level Hell. A scout pilot in de the Big Red One* (Novato, CA 1992).
- Montinaro, G., G. Pasqua en M. Salvetti red., *Airpower in the 20th Century. Doctrines and Employment. National Experiences*. International Review of Military History 89 (Rome 2011).
- Mooney, James C., *Vietnam: A Tale of Two Tours* (z.p. 2018).
- Moskos, Charles C., 'Institutional/Occupational Trends in Armed Forces: An Update', *Armed Forces & Society. An interdisciplinary journal* 12-3 (Spring 1986) 377-382.
- Moskos, Charles C., John Allen Williams en David R. Segal, *The Postmodern Military. Armed Forces after the Cold War* (Oxford 2000).
- Murray, Williamson, *Military Adaptation in War. With Fear of Change* (New York 2011).
- Naylor, Sean, *Not a good day to die. The Untold Story of Operation Anaconda* (New York 2005).
- Nuenlist, Christian en Anna Locher red., *Transatlantic Relations at Stake. Aspects of NATO, 1956-1972* (Zürich 2006).
- Olsen, John Andreas red., *Global Air Power* (Washington D.C. 2011).
- Palmer, Bruce Jr., *The 25 Year War: America's Military Role in Vietnam* (Lexington, Kentucky 1984).
- Paret, Peter, *Innovation and Reform in Warfare* (Colorado 1966).
- Paret, Peter red., *Makers of Modern Strategy from Machiavelli to the Nuclear Age* (Oxford 1986).
- Parsons, Anthony, *From Cold War to Hot Peace: UN Interventions 1947-1995* (Londen 1995).
- Perlmutter, Amos, *The Military and Politics in Modern Times* (New Haven 1977).
- Posen, Barry R., *The Sources of Military Doctrine. France, Britain, and Germany Between the World Wars* (Ithaca 1984).
- Pringle, Ian, *DINGO Firestorm. The greatest battle of the Rhodesian bush war* (Solihull 2012).
- Prophet, Wallace W., *Human Factors in Airmobility* (Fort Rucker Alabama 1969).
- Romjue, John L., *From Active Defense to AirLand Battle: The Development of Army Doctrine, 1973-1982* (Fort Monroe, Virginia 1984).
- Romjue, John L., 'The Evolution of the Airland Battle Concept', *Air University Review* 35-4 (May-June 1984) 4-15.
- Rosen, Stephen Peter, *Winning the Next War: Innovation and the Modern Military* (Ithaca 1991).

- Schmidt, Gustav red., *A History of NATO. The First Fifty Years III* (New York 2001).
- Schwartzkopf, H. Norman en Peter Petre, *It Doesn't Take a Hero: The Autobiography* (New York 1993).
- Segal, David R., 'Measuring The Institutional/Occupational Change Thesis', *Armed Forces & Society. An interdisciplinary journal* 12-3 (Spring 1986) 351-375.
- Shrader, Charles R., *The First Helicopter War. Logistics and Mobility in Algeria, 1954-1962* (Westport 1999).
- Sinclair, Edward J., *Attack Helicopters: Airland Battle Future's Sword of Vengeance*. School of Advanced Military Studies, United States Army Command and General Staff College (Fort Leavenworth, Kansas 1991).
- Sinterniklaas, Rob, *Information Age Airpower in Afghanistan. Development of the air campaign in Afghanistan and how it supported strategic and operational goals of civil and military policy makers between 2001 and 2016* ([Amsterdam] 2019).
- Sokolsky, Joel J., *Sea Power in the Nuclear Age: United States Navy and NATO, 1949-1980* (Londen 1991).
- Stanton, Shelby L., *Anatomy of a Division: The 1st Cav in Vietnam* (Novato CA 1987).
- Stillman, John en Lori Stillman, *Jumping from Helicopters: A Vietnam Memoir* (Mississauga, Ontario 2018).
- Stone, Norman, *The Atlantic and Its Enemies: A History of the Cold War* (Londen 2011).
- Taylor, Thomas, *Lightning in the Storm: The 101st Air Assault Division in the Gulf War* (New York 2003).
- Terriff, Terry, Frans Osinga en Theo Farrell red., *A Transformation Gap? American innovations and European Military Change* (Stanford, CA 2010).
- Tilford, Earl H., *Search and Rescue in Southeast Asia, 1961-1975* (Washington D.C. 1980).
- Tolson, John J., *Vietnam Studies: Airmobility, 1961-1971* (Washington D.C. 1973).
- Venter, Al J., *Gunship Ace. The wars of Neall Ellis, helicopter pilot and mercenary* (Havertown 2011).
- Venter, Al J., *The Chopper Boys. Helicopter warfare in Africa. Revised and expanded edition* (Solihull 2016).
- Weinert, Robert P., *A History of Army Aviation 1950-1962, Phase I: 1950-1954* (Fort Monroe, Virginia 1971).
- Weinert, Robert P., *A History of Army Aviation 1950-1962, Phase II: 1955-1962* (Fort Monroe, Virginia 1976).
- Wenger, Andreas, Christian Nuenlist en Anna Locher red., *Transforming NATO in the Cold War. Challenges beyond Deterrence in the 1960s* (Abingdon 2007).
- Williams, James H., *A History of Army Aviation: From Its Beginnings to the War on Terror* (Lincoln 2005).
- Winton, Harold R., 'Partnership and Tension: The Army and Air Force Between Vietnam and Desert Shield', *Parameters* 26-1 (Spring 1996) 100-119.
- Wirtz, James J. en Jeffrey A. Larsen red., *Naval Peacekeeping and Humanitarian Operations. Stability from the sea* (Londen/New York 2009).

Internationaal: periodieken

Air Force Magazine

Air University Review

Armed Forces & Society. An interdisciplinary journal

Foreign Affairs
International Peacekeeping
Joint Force Quarterly
Journal of Strategic Studies
Military Review
Modern War
NATO's Fifteen/Sixteen Nations
Naval War College Review
Parameters. Journal of the US Army War College
Technology and Culture
The Aeroplane
United States Army Aviation Digest

Nederland:

- Aalbers, J., D. Atsma en J. van de Beld red., *Herinneringsboek Hr.Ms. Rotterdam UNMIL 2003-2004* (z.p. 2004).
- Adang, Robert, Pieter Daniëls en Jendy Jalving red., *35 jaar 299 Squadron* (z.p. [1991]).
- Airplane. De complete luchtvaart-encyclopedie* (Amsterdam 1994).
- Airpower Doctrine 2002*. Koninklijke Luchtmacht (Den Haag 2002).
- Algera, Jan red., *Nog één verhaaltje dan...* (Vlijmen 2012).
- Algera, Jan red., *Meer verhaaltjes?* (Vlijmen 2013).
- Algera, Jan red., *Verhaaltjes blijven komen* (Vlijmen 2015).
- Algera, Jan red., *Verhaaltjes, het houdt niet op!* (Vlijmen 2017).
- Alphen, Marc A. van, en Anita M.C. van Dissel red., *Kroniek der Zeemacht. Gedenkwaardige gebeurtenissen uit vijf eeuwen Nederlandse marinegeschiedenis* (Amsterdam 2009).
- Alphen, Marc van, Willem Geneste en Prudent Staal, *'Terg mij niet'. De geschiedenis van marinevliegkamp Valkenburg* (Franeker 2007).
- Baarda, Ted van en Jan Schoeman red., *Militairen en Burgers: vredeshandhavers en hulpverleners* (Den Haag 1997).
- Bais, K. *Het mijnenveld van een vredesmacht: Nederlandse blauwhelmen in Cambodja* (Den Haag 1994).
- Bakker, A.D.M., *Te land, ter zee en in de lucht. Een institutioneel onderzoek naar taken en handelingen op het beleidsterrein militaire operatiën van het ministerie van Defensie en voorgangers, 1945-1993* (Den Haag 1998).
- Bartels, H., *De Koninklijke Kaderschool Luchtmacht* (Den Haag 1991).
- Berg, X.E. van den en J. Mooij red., *Herinneringsboek UNMEE 2000-2001. Nederlands-Canadees bataljon in de Hoorn van Afrika* (Den Haag 2002).
- Bijma, René en Yntze Bosma, *50 jaar 'Cornfield' range* (Den Haag 1999).
- Binnenveld, Hans, *Om de geest van Jan Soldaat. Beknopte geschiedenis van de militaire psychiatrie* (Rotterdam 1995).
- Bison, Meta, *Kroniek der Luchtmacht vrouwenafdeling (LUVA). 50 Jaar vrouw in luchtmachtblauw 1951-2001* (Den Haag 2001).
- Blijk, Jan A. van der, *75 Years of Aerospace Research in the Netherlands. A sketch of the National Aerospace Laboratory NLR 1919-1994* (Amsterdam 1994).
- Boer, Peter, *25 jaar 298* (z.p. [1975]).

Boersen, Simon J., *Albert Gillis von Baumhauer een veelzijdig Nederlandse luchtvaartingenieur (1891-1939)* (Odoorn 2015).

Bont, Bertus de, *Van Breda naar Biak. De belevenissen van Daan Duval bij de Koninklijke Luchtmacht in de jaren '50 en '60* (Den Haag 2004).

Borg, Willem van der e.a., *45 jaar 299 1956 2001* (z.p. [2001]).

Bossema, W. en R. Vreeken red., *De moeder aller veldslagen. Kroniek van de Golfoorlog* (Amsterdam 1991).

Bot, B.R. e.a., *Lijn in de buitenlandse politiek van Nederland* (Den Haag 1984).

Brama, Liesbeth en Ed Coumans red., *Traditie en Vernieuwing. Mars et Historia 1966-2016 50 jaar* (Den Haag 2017).

Brand, Bert, *Hr.Ms. Karel Doorman vliegveld in zee* (Emmen 2005).

Breugel, E.H. van der e.a., *Nederlands buitenlandse politiek. Heden en verleden* (Baarn 1978).

Brocades Zaalberg, Thijs W., *Soldiers and Civil Power. Supporting or Substituting Civil Authorities in Modern Peace Operations* (Amsterdam 2006).

Brocades Zaalberg, Thijs en Arthur ten Cate, *Missie in Al Muthanna. De Nederlandse krijgsmacht in Irak 2003-2005* (Amsterdam 2010).

Brouwer, Jan Willem en Johan van Merriënboer, *Van Buitengaats naar Binnenhof, P.J.S. de Jong, een biografie* (Den Haag 2001).

Brouwer, L. e.a., *Tussen vloot en politiek. Honderd jaar marinestaf* (Amsterdam 1986).

Brouwershaven-Hoeke, W.N.A. van, *Turbulentie en strategisch vermogen. Strategievorming bij het ministerie van Defensie* (Delft 1999).

Bruggemann, Marco e.a. red., *Alouette III 50 jaar betrouwbaar en veelzijdig* (Den Haag 2014).

Bruijn, J.R. en C.B. Wels red., *Met man en macht. De militaire geschiedenis van Nederland 1550-2000* (Amsterdam 2003).

Bruijn, Stephan de en Frank Crébas, *Airpower II. De Koninklijke Luchtmacht – de toekomst is nu –* (Alkmaar 2016).

Calmeyer, M.H.R., *Herinneringen. Memoires van een christen, militair en politicus. Ingeleid en bewerkt door J. Hoffenaar* (Den Haag 1997).

Casius, Gerard en Frans Peter Schulte red., *Koninklijke Luchtmacht in Nederlands Nieuw-Guinea* (Emmen 2014).

Cate, Arthur ten, *De dialectiek van interventie en contra-interventie* (Groningen 2022).

Cate, Arthur ten, *Sterven voor Bosnië? Een historische analyse van het interventiedebat in Nederland 1992-1995* (Amsterdam 2007).

Cate, Arthur ten e.a., *Over grenzen. Het Korps Mariniers na de val van de Muur, 1989-2015* (Amsterdam 2015).

Cate, Arthur ten en Martijn van der Vorm, *Callsign Nassau. Het moderne Korps Commandotroepen 1989-2012* (Amsterdam 2012).

Couzy, H.A., *Mijn jaren als bevelhebber* (Amsterdam 1996).

Dake, A.C.A., *Si Vis Pacem. Het Nederlandse defensiebeleid op lange termijn* (Assen 1998).

De toekomst van de Nederlandse defensie. Bevindingen en aanbevelingen van de Commissie van Civiele en Militaire Deskundigen (Den Haag 1972).

Defensienota 1964 (Den Haag 1964).

Defensienota 1984-1993 (Den Haag 1983).

Defensienota 1991 Herstructurering en verkleining. De Nederlandse krijgsmacht in een veranderende wereld (Den Haag 1991).

Defensienota 2000 (Den Haag 1999).

Defensienota 2022. Sterker Nederland, veiliger Europa. Investeren in een krachtige NAVO en EU (Den Haag 2022).

Deijkers, Lars, *Politieke zuinigheid en militaire volgzzaamheid. De militaire strategie van Nederland in de periode 2000-2014* (Groningen 2020).

Diepen, Remco van, *Hollanditis. Nederland en het kernwapendebat 1977-1987* (Amsterdam 2004).

Dissel, Anita van en Petra Groen, *De Nederlandse krijgsmacht in het Caribische gebied* (Amsterdam 2010).

Duyvesteyn, Isabelle, *Strategisch Analfabetisme. De kunst van strategisch denken in moderne militaire operaties* (Leiden 2013).

Eekelen, Wim van, *Sporen trekken door strategische jaren* (Meppel 2000).

Eindrapport Beleidsdoorlichting Vorming Defensie Helikopter Commando (Den Haag 2019).

Elands, Martin e.a., *250 jaar Genietroepen 1748-1998* (Den Haag 1998).

Enthoven, Victor, Gerard Acda en Alexander Bon red., *Een saluut van 26 schoten. Liber amicorum aangeboden aan Ger Teitler* (Amsterdam 2005).

Folmer, G.J. e.a., *50 jaar NAVO en Nederland* (Den Haag 1999).

Geldhof, N., *70 Jaar Marineluchtvaartdienst* (Leeuwarden 1987).

Geldhof, Nico, *Sikorsky S-51. De eerste naoorlogse helikopter in Nederland: de Sikorsky S-51* (Maarsse 2009).

Geneste, Willem, *60 jaar helikopters bij de Koninklijke Marine* (Den Helder 2011).

Geneste, Willem red., *Het Korps Mariniers in de twintigste eeuw. Van Peking tot Albanië* (Den Haag 2000).

Geneste, Willem red., *Squadron 860 1943 1993. In 50 jaar van 'Stringbag' tot 'Fly by wire'* (De Kooy 1993).

Geus, P.B.R. de, *Staatsbelang en krijgsmacht. De Nederlandse defensie tijdens de Koude Oorlog* (Den Haag 1998).

Gevechtsoperaties. LDP II – Deel B reguliere gevechtsoperaties (Den Haag 1998).

Graaff, Bob de en Duco Hellema red., *Instrumenten van buitenlandse politiek. Achtergronden en praktijk van de Nederlandse diplomatie* (Amsterdam 2007).

Graaff, Bob de, Duco Hellema en Bert van der Zwan red., *De Nederlandse buitenlandse politiek in de twintigste eeuw* (Zoetermeer 2003).

Groen, Petra en Wim Klinkert red., *Studeren in Uniform. 175 jaar Koninklijke Militaire Academie 1828-2003* (Den Haag 2003).

Grondslagen van het maritieme optreden. Nederlandse maritiem-militaire doctrine (Den Helder 2014).

Gunston, Bill en John Batchelor, *Helicopters in oorlogstijd* (Huizen 1979).

Handboek Air Manoeuvre Tactics Land-CA-03 (z.p. 2015).

Harst, Jan van der, *The Atlantic Priority. Dutch Defence Policy at the Time of the European Defence Community* (Florence 2003).

Hartman, Paul en Arthur ten Cate, *Garde zonder grenzen. 175 jaar Grenadiers en Jagers 1829-2004* (Den Haag 2004).

Helfferich, Willem, *100 jaar Luchtmacht. De ontwikkeling van het luchtwapen bij de Koninklijke Luchtmacht van 1913 tot 2013* (Hilversum 2013).

Helfferich, Willem, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht* (Bussum 1983).

- Hellema, Duco, *Buitenlandse politiek van Nederland. De Nederlandse rol in de wereldpolitiek* (Utrecht 2006).
- Hellema, Duco, *De Karel Doorman naar Nieuw-Guinea. Nederlands machtsvertoon in de Oost* (Amsterdam 2005).
- Hellema, Duco A., *Dutch Foreign Policy. The Role of the Netherlands in World Politics* (Dordrecht 2009).
- Herinneringsboek. Uitreiking Militaire Willems-Orde aan majoor-vlieger Roy de Ruiter* (Den Haag 2018).
- Hessing, Ingeborg red., *30 jaar 300 Squadron 1 oktober 1962 -1992* (Arnhem [1992]).
- Hoffenaar, Jan red., *Nederland en zijn militaire traditie* (Den Haag 2003).
- Hoffenaar, Jan, Jan van der Meulen en Rolf de Winter, *Confrontatie en ontspanning. Maatschappij en krijgsmacht in de Koude Oorlog 1966-1989* (Den Haag 2004).
- Hoffenaar, J. en B. Schoenmaker red., *Met de blik naar het Oosten. De Koninklijke Landmacht 1945-1990* (Den Haag 1994).
- Hoffenaar, J. en G. Teitler red., *De Koude Oorlog. Maatschappij en Krijgsmacht in de jaren '50* (Den Haag 1992).
- Honig, Jan Willem, *Defense Policy in the North Atlantic Alliance. The Case of the Netherlands* (Westport, Connecticut 1993).
- Hooft, Francesca, *White coats, green jackets. Physicians and nurses in the Dutch armed forces, professional identity & agency, 1990-2010* ([Den Haag] 2022).
- Hoogendijk, C. en J.W.G. Nijssen, *Bandbox. Een halve eeuw Nederlandse gevechtsleiding* (Nieuw-Milligen 2000).
- Hoop, Sipke de en Arthur ten Cate red., *Interventie, pacificatie en wederopbouw. Nederlandse inspanningen voor een duurzaam Bosnië* (Groningen 2020).
- Houweling, H. en J.G. Siccama red., *Europa, speelbal of medespeler. Europese machtspolitiek in verleden en toekomst* (Baarn 1988).
- Idzerda, R.J., *Een bevlogen avontuur* (3e, aangevulde druk; z.p. 2004).
- Inzet van helikopters van de groep lichte vliegtuigen. Voorschrift nr 2-1211 Voorlopig reglement* (z.p. 1985).
- Jaarboeken van de Koninklijke Marine 1952-2012* (Den Haag div. jaren).
- Janssen, J.A.M.M., *50 jaar Luchtmachtraad (Lumara), 15 juni 1949 – 15 juni 1999* (Den Haag 1999).
- Janssen, J.A.M.M. en R. de Winter, *De Koninklijke Luchtmacht in de West. 336 Squadron op Curaçao 1981-2000* (Den Haag 2000).
- Jong, A.P. de red., *Vlucht door de tijd. 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988).
- Jong, Tjebbe T. de, Ben Schoenmaker en Quirijn van de Vegt, *Voor vriend en vijand paraat. De geschiedenis van de Vliegbasis Leeuwarden* (Franeker 2010).
- Kamp, Erwin e.a. red., *Herinneringsboek SFIR 1. Het eerste Nederlandse detachement in de bakermat van de westerse beschaving* (Wormerveer 2004).
- Kauffman, Henk, Erwin van Loo en Rolf de Winter, *Het Luchtmachtboek* (Zwolle 2014).
- Kennedy, James, *Nieuw Babylon in aanbouw. Nederland in de jaren zestig* (Amsterdam 1995).
- Kersten, Albert, *Luns. Een politieke biografie* (Amsterdam 2010).
- Kester, Bernadette, Herman Roozenbeek en Okke Groot, *Focus op Korea. De rol van de Nederlandse pers in de beeldvorming over de Korea-oorlog 1950-1953* (Den Haag 2000).
- Klep, Christ, *Dossier-JSF: Joint Strike Fighter, het megaproject, de politiek, de aankoop* (Amsterdam 2014).

Klep, Christ, *Somalië, Rwanda, Srebrenica. De nasleep van drie ontspoorde vredesmissies* (Amsterdam 2008).

Klep, Christ, *Uruzgan. Nederlandse militairen op missie, 2005-2010* (Amsterdam 2011).

Klep, Christ en Richard van Gils, *Van Korea tot Kabul. De Nederlandse militaire deelname aan vredesoperaties sinds 1945* (Den Haag 2005).

Kleyn, Jan e.a., *50 jaar 298 Squadron* (Soesterberg 1995).

KLu Airpower Doctrine (Den Haag 1996).

Koedijk, Rogier en Jan Janssen red., *Kroniek van de Koninklijke Luchtmacht* (Amsterdam 2019).

Koninklijke Luchtmacht. A portrait in pictures (Den Haag 2005).

Koster, H.J. de, *Defensie. Waarheen in de komende 10 jaar? Denkbeelden van minister H.J. de Koster* (Den Haag 1972).

Krijgsmacht in verandering. Situatieschets, beleidscontouren en aanbevelingen, Algemeen eindrapport van de Stuurgroep Maatschappelijke invloeden in de Krijgsmacht (Den Haag 1977).

Kuipers, Will A., *The Kolibrie story* (Amsterdam 2009).

Kreemers, Bert, *Hete Hangijzers. De aanschaf van Nederlandse gevechtsvliegtuigen* (Amsterdam 2009).

Landmacht Doctrinepublicatie, deel I: Militaire Doctrine, (LDP I) (Den Haag 1996).

Leebeek, Kees e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst 1917-2017* (Maarsse 2017).

Leidraad Air Manoeuvre LD 6 (Den Haag 2004).

Leidraad Maritiem Optreden. De Bijdrage van het Commando Zeestrijdkrachten aan de Nederlandse krijgsmacht (Den Helder 2005).

Leurdijk, J.H. red., *The Foreign Policy of the Netherlands* (Alphen aan den Rijn 1978).

Loo, Erwin van, *Crossing the Border. De Koninklijke Luchtmacht na de val van de Berlijnse Muur* (Den Haag 2003).

Loo, Erwin van e.a., *100 Jaar luchtvaart tussen Gilze en Rijen. Een vliegbasis in woord en beeld* (Franeker 2010).

Loo, Erwin van e.a., *Verenigd op de grond, daadkrachtig in de lucht. Een eeuw grondgebonden luchtverdediging 1917-2017* (Amsterdam 2017).

Louwens, Antoon, *DemoTeams van de Koninklijke Luchtmacht* (Alkmaar 1988).

Lutgert, W.H., *'Ab Origine Flexibilis'. Luchtmacht Stafschool 1949-1991* (Den Haag 1993).

Lutgert, Wim en Rolf de Winter, *Check the Horizon. De Koninklijke Luchtmacht en het conflict in voormalig Joegoslavië 1991-1995* (Den Haag 2001).

Lutgert, Wim en Rolf de Winter, *Van Hofstad naar Baronie. De luchtmacht in Den Haag en Breda* (Den Haag 2007).

Mallinson, William, *From Neutrality to Commitment. Dutch Foreign Policy, NATO and European Integration* (Londen/New York 2010).

Megens, Ine, *American aid to NATO allies in the 1950s. the Dutch case* (Amsterdam 1994).

Mooij, J. en F.J.P. van de Werff red., *Operatie 'Allied Harbour'. Albanië, april-augustus 1999* (Leeuwarden 1999).

Muller, E.R. e.a. red., *Krijgsmacht. Studies over de organisatie en het optreden* (Alphen aan den Rijn 2004).

Nederlof, K.A., *Lexicon politiek-militair-strategische termen* (Alphen aan den Rijn 1984).

Nederlof, Rinus, *Blazing Skies. De Groepen Geleide Wapens van de Koninklijke Luchtmacht in Duitsland, 1960 – 1995* (Den Haag 2002).

Nooy, Gert de red., *The role of European Naval Forces after the Cold War* (Den Haag 1996).

Nota in zake het defensiebeleid (Den Haag 1951).

Nota inzake de defensie-inspanning in de jaren 1961 tot en met 1963 (Den Haag 1960).

Nota inzake het NAVO- en het defensiebeleid 1968 (Den Haag 1968).

Om de veiligheid van het bestaan. Defensiebeleid in de jaren 1974-1983 (Den Haag 1974).

Peet, Anselm van der red., *Militair vervoer verbeeld. Transport bij de krijgsmacht 1900-2006* (Amsterdam 2006).

Peet, Anselm J. van der, *Out-of-Area. De Koninklijke Marine en multinationale vlootoperaties 1945-2001* (Franeker 2016).

Peters, M.E., *Lichtblauw op de Veluwe. Een geschiedenis van het Vliegveld Deelen 1914-1995* (Den Haag 1996).

Pijffers, R.M. red., *298 40 jaar* (z.p. z.j.).

Prince, Corstiaan en Gijs Dragt, *Van pioniers tot professionals 1913-2013. 100 jaar militaire luchtvaart* (Dalftsen 2012).

Prioriteitennota. Een andere wereld, een andere defensie (Den Haag 1993).

Puchinger, G. *Nederlandse minister-presidenten van de twintigste eeuw* (Amsterdam 1984).

Raven, G.J.A. red., *De kroon op het anker. 175 jaar Koninklijke Marine* (Amsterdam 1988).

Rhijn, A. van, *Gentile Alouette. Een leeuwerik met klasse* (z.p. 2006).

Rijn, W.J.E. van, *Overstag en toch op koers. De Koninklijke Marine en haar personeel 1945-2005* (Franeker 2015).

Rommelse, Gijs, *'Follow me'. De M-fregatten van de Karel Doorman-klasse* (Franeker 2008).

Roos, H. red., *Van marketentster tot logistiek netwerk. De militaire logistiek door de eeuwen heen* (Amsterdam 2002).

Roozenbeek, Herman red. *In dienst van de troep. Bevoorrading en transport bij de Koninklijke Landmacht* (Amsterdam 2008).

Ruiter, R.M. de, *Nowhere to run, Nowhere to hide. NH-90 NFH, de Maritieme Gevechtshelikopter van de Nederlandse Krijgsmacht* (z.p. 2015).

Ruiter, Roy de, *Breukvlak 1989. Continuïteit en verandering in het Nederlandse defensiebeleid 1989-1993* (Amsterdam 2018).

Sas, N.C.F. van red., *De kracht van Nederland. Internationale positie en buitenlands beleid* (Haarlem 1991).

Schoeman, Jan red., *Nooit meer vechten? Beschaving, technologie en toepassing van militair geweld* (Den Haag 1996).

Schoenmaker, Ben red., *200 jaar Koninklijke Landmacht 1814-2014* (Amsterdam 2014).

Schoenmaker, Ben, *Vredesoperaties en de terugkeer van de oorlog* (Leiden 2012).

Schoenmaker, Ben en Floribert Baudet, *De geschiedenis van de Militaire Spectator 1832-2007* (Amsterdam 2007).

Schoenmaker, B. en J.A.M.M. Janssen red., *In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960* (Den Haag 1997).

Schoenmaker, Ben en Herman Roozenbeek red., *Vredesmacht in Libanon. Nederland en UNIFIL, 1979-1985* (Amsterdam 2004).

Schoenmaker, Wim en Thijs Postma, *KLu vliegtuigen. De vliegtuigen van de Koninklijke Luchtmacht vanaf 1913* (Alkmaar [1987]).

Schoonoord, D.C.L., *De Koninklijke Marine in actie voor de Verenigde Naties. Mariniers in Cambodja, 1992-1993* (Leeuwarden 1993).

- Schoonoord, D.C.L., *Pugno Pro Patria. De Koninklijke Marine tijdens de Koude Oorlog* (Franeker 2012).
- Schoonoord, Dick, *Mariniers in Irak en Turkije 1991* (Leeuwarden/Mechelen 1992).
- Schram, P.L., *Boven de Wadden, dag en nacht... Belevissen en achtergronden van het vliegende reddingsteam van de Koninklijke Luchtacht* (Den Haag 2003).
- Siccama, J.G., *Roepnaam: Airland Battle. Een nieuwe militaire aanpak voor de NAVO* (Den Haag 1984).
- Siccama, J.G. red., *Taakspecialisatie* (Den Haag 1988).
- Siccama, J.G. en A. Oostindiër, *Veranderingen in het conflictpatroon na de Koude Oorlog. Misverstanden en feiten* (Den Haag 1995).
- Snouck Hurgronje, R.A. e.a., *Klaar voor onder water. Honderd jaar onderzeeboten* (Zaltbommel/Den Helder 2006).
- Staden, A. van, *Een trouwe bondgenoot: Nederland en het Atlantisch Bondgenootschap, 1960-1971* (Baarn 1974).
- Staden, A. van red., *Tussen orde en chaos. De organisatie van de veiligheid in het nieuwe Europa* (Leiden 1993).
- Starink, Dirk, *100 jaar Nederlandse vliegtuigindustrie 1914 – 2014* (Breda 2014).
- Starink, Dirk, *De jonge jaren van de luchtmacht. Het luchtwapen in het Nederlandse leger 1913-1939* (Amsterdam 2013).
- Starink, D., *De luchtmacht opgebouwd. De totstandkoming en de realisatie van het Luchtmachtbouwplan-1951* (Den Haag 2001).
- Starink, D., *Gevechtsvliegtuigen voor de KLu. De geschiedenis van de keuzebepaling en de aanschaf* (Den Haag 1991).
- Starink, D., *Logistiek Centrum Woensdrecht. De wordingsgeschiedenis van het instandhoudingsbedrijf voor luchtgebonden wapensystemen en grondgebonden communicatiesystemen van de krijgsmacht* (Woensdrecht 2009).
- Stemerding, Bram, *Dagboeken* (Amsterdam 1986).
- Stuy, J.C.P., *Helikopters* (Alkmaar z.j.).
- Teitler, G., J.M.J. Bosch, W. Klinkert e.a., *Militaire strategie* (Amsterdam 2002).
- Teitler, G. en W. Klinkert red., *Kopstukken uit de krijgsmacht. Nederlandse vlag- en opperofficieren, 1815-1955* (Amsterdam 1997).
- Uit het vizier. Wat gebeurde er met de voorgenomen doelstellingen van 2011 tot bezuinigingen op defensiebegroting?* Algemene Rekenkamer (Den Haag 2021).
- Vegt, Quirijn van der, *Take-Off. De opbouw van de Nederlandse luchtmacht 1945-1973* (Amsterdam 2013).
- Vermeer, Fred, *Fly Right Fly Lynx. 36 jaar Westland NL H-14 Lynx* (z.p. [2012]).
- Vliet, Adri P. en Willem J.J. Geneste, *Operatie Noach. De hulpverlening door de Koninklijke Marine en de Watersnoodramp van 1953* (Den Haag 2003).
- Vogels, M.C. en H. Pijning, *Fire-mission. Herinneringsboek KM-detachement Bosnië, 1 juli 1995-januari 1996* (Rotterdam 2001).
- Voorhoeve, J.J.C., *Peace, Profits and Principles. A study of Dutch foreign policy* (Den Haag 1979).
- Voorhoeve, Joris, *From war to the rule of law: Peace building after violent conflicts* (Amsterdam 2007).
- Vrijheid en verantwoordelijkheid. Regeerakkoord VVD-CDA* (Den Haag 2010).
- Wagemaker, Allard en Frans van Nijnatten red., *Minuutschoten. Liber amicorum voor Hans Bosch* ([Den Haag] 2013).

- Wesseling, H.L., *Frankrijk in oorlog, 1870-1962. De meest dramatische eeuw uit de Franse geschiedenis* (Amsterdam 2006).
- Wijngaart, Kim van der, *Bondgenootschap onder spanning. Nederlands-Amerikaanse betrekkingen, 1969-1976* (Hilversum 2011).
- Wildekamp, R.H., H. Talen en P.G.M. Truren, *Gestaag gespannen. 50 jaar Vliegbasis Volkel* (Den Haag 2000).
- Winter, Rolf de, *Een eeuw militaire luchtvaart in Nederland 1913-2013. Bakermat Soesterberg* (Amsterdam 2013).
- Winter, R. de, *Hendrik Walaardt Sacré 1873-1949. Leven voor de luchtvaart* (Den Haag 1992).
- Winter, R. de en E.H.J.C.M. Doreleijers, *Luchtmachtstructuren in beweging. 80 jaar luchtmachtorganisatie* (Den Haag 1994).
- Winter, Rolf de en Erwin van Loo, *Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd 1954-2005* (Den Haag 2006).
- Wittert van Hoogland, R.W.C.G.A. red., *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (Den Haag 1963).

Nederland: periodieken

Algemeen Dagblad
Algemeen Handelsblad
Alle Hens
Armex
Atlantisch Perspectief
Avia
Avia-Vliegwereld
Carré. Ledenmagazine van de Nederlandse Officieren Vereniging
Checkpoint
Collective. Onderdeelsblad Defensie Helikopter Commando
De Telegraaf
De Volkskrant
Defensiekrant
Eervol
Elsevier
Elseviers Weekblad (EW)
Helipost
Het Parool
Het Vaderland
Het Vrije Volk
Info 11
Internationale Spectator
Falcon
Landmacht
Legerkoerier
Luchtvaart
Luchtvaartkennis
Luchtvaartwereld
Marineblad

Mars et Historia
Mars in Cathedra
Mededelingenblad KVMO
Militaire Spectator
Nieuwsblad van het Noorden
NMMagazine
NRC Handelsblad/NRC
Ons Leger
Onze Luchtmacht
Onze Vloot
Orgaan van de Koninklijke Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap
Qua Patet Orbis
Reformatorisch Dagblad
Rotorblad
Spinner
Staatscourant
Tijdschrift voor Zeegeschiedenis
Trouw
Vliegende Hollander
Vliegwereld
Zeewezen

Digitale bronnen

Biografisch Woordenboek van Nederland, 1880-2000:

<https://resources.huygens.knaw.nl/bwn1880-2000>

Centraal Bureau voor de Statistiek:

<https://www.cbs.nl>

Clingendael Netherlands Institute of International Relations:

<https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs>

Defensiefotografie Nederland:

<https://www.defensiefotografie.nl>

Delpher – Kranten, tijdschriften & boeken:

<https://www.delpher.nl>

Digitale Bibliotheek voor de Nederlandse Letteren (DBNL):

<https://www.dbnl.org>

Documentatiecentrum Nederlandse Politieke Partijen (DNPP):

<https://dnpp.nl>

Foreign Policy Research Institute:

<https://www.fpri.org>

Handelingen van de Eerste Kamer der Staten-Generaal:

<https://www.eerstekamer.nl/begrip/handelingen>

Handelingen van de Tweede Kamer der Staten-Generaal:

https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamerstukken_1814_heden

Historische parlementaire documenten (1814-1995), Overheid.nl:

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/uitgebreidzoeken/historisch>
Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis (IISG):
<https://iisg.amsterdam/nl/onderzoek/projecten/hpw>
KMarMagazine:
<https://www.magazines.defensie.nl/kmarmagazine>
Koninklijke NLR - Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum:
<https://www.nlr.nl>
Marechausseemuseum te Buren:
<https://www.marechausseemuseum.nl>
Marinemuseum te Den Helder:
<https://www.marinemuseum.nl>
Marineschepen:
<https://www.marnineschepen.nl>
Mariniersmuseum te Rotterdam:
<https://www.mariniersmuseum.nl>
Materieelgezien:
<https://www.magazines.defensie.nl/materieelgezien>
Ministerie van Defensie:
<https://www.defensie.nl/binaries/defensie/documenten/publicaties>
Nationaal Militaire Museum te Soesterberg (NMM):
<https://www.nmm.nl>
Nederlands Instituut voor Beeld en Geluid:
<https://www.beeldengeluid.nl>
Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH):
<https://www.nimh.nl>
Nederlandse Officieren Vereniging (NOV):
<https://www.nederlandseofficierenvereniging.nl>
Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie:
<https://www.marsethistoria.nl>
North Atlantic Treaty Organization (NATO):
www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts
Parlementair Documentatiecentrum (PDC):
<https://www.parlement.com>
Rijksoverheid:
<https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws>
Stichting Behoud Erfgoed NLR (SBEN):
<https://www.erfgoednlr.nl>
Traditiekamer Marineluchtvaartdienst:
<https://www.traditiekamerml.nl>
Utrecht University Repository:
<https://dspace.library.uu.nl>
Vliegekampschip Hr.Ms. Karel Doorman:
<https://www.vlaggeschipsmaldeel5.nl>

Curriculum vitae

Rolf de Winter (Vlaardingen, 1962) studeerde maatschappijgeschiedenis aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Vanaf augustus 1988 vervulde hij bij de Sectie Luchtmachthistorie van de Koninklijke Luchtmacht (SLH KLu) de functie van wetenschappelijk medewerker, aanvankelijk in het kader van zijn militaire dienstplicht als Reserve Officier Academisch Gevormd en vanaf november 1989 als burgermedewerker. Van 2000 tot en met 2005 was De Winter hoofd Sectie Luchtmachthistorie. Bij de vorming van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) werd hij aangesteld als hoofd Afdeling Operationele Dienstverlening en Ondersteuning. Sinds 2007 vervult hij de functie van senior wetenschappelijk medewerker.

De Winter is sedert april 2010 voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie *Mars et Historia*. Van 2002 tot 2017 was hij voorzitter van de Stichting Diekerhoff Fonds, welke tot doel had het mede mogelijk maken van publicaties of andere initiatieven op militair-historisch gebied in de breedste zin van het woord.

Militair historicus De Winter heeft zich gespecialiseerd in de geschiedenis van de Nederlandse luchtmacht en zette daarover een aantal publicaties op zijn naam. Naast een monografie over een van de grondleggers van de militaire luchtvaart, publiceerde hij onder meer over de luchtmachtorganisatie, de luchtoorlog 1940-1945 en de inzet van de KLu boven voormalig Joegoslavië. Ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de militaire luchtvaart schreef hij *Een eeuw militaire luchtvaart in Nederland 1913-2013. Bakermat Soesterberg*.