

LTZ 1 Harm Hoogveld & MAJMARNs Jan Parlevliet

NATOHELIC



→ Oefening High Blaze 2023 in
onherbergzaam gebied, Dolomieten IT
(foto: SM J. Dijkstra | MCD)



OPTER90

'Hot debrief' van een jaar operationele inzet

De maritieme helikoptercapaciteit van het 860SQN van de Defensie Helikopter Commando (DHC) is een veelgevraagde inzetcapaciteit binnen het militair-maritieme domein door haar unieke bijdrage aan de Nederlandse slagkracht ter zee. De bemanningen zien vrijwel continu actie over de gehele wereld en zijn met hun materiaal als geavanceerde sensoren, torpedo's en tactische transportcapaciteit de vooruitgeschoven ogen, oren en tanden van de vloot.

Het squadron telt drie vluchteenheden met elk een eigen specialisatie: Vlucht 1 richt zich op maritieme oorlogsvoering; Anti-Submarine Warfare (ASW) en Anti-Surface Warfare (ASuW). Vlucht 2 is gespecialiseerd in amfibische operaties. Dit is een relatief nieuwe taak voor 860SQN, waar het de afgelopen jaren stevige stappen in heeft gezet. Er is veel ervaring opgedaan in het vervoeren van mariniers en ladingen, het verkennen van gebieden en het verzorgen van medische afvoer voor het Korps Mariniers. De amfibische vlucht is ook de plek waar nieuwe vliegers hun operationele loopbaan als NH90-vlieger starten. Ze maken veel vliegreizen sturend als copiloot, groeien door tot gezagvoerder en bouwen hierdoor ervaring op om uiteindelijk taakvolwassen in het Single Pilot Multi Crew-concept (SPMC) van Vlucht 1 te kunnen opereren. Het belang van deze ervaringsopbouw is van grote waarde voor het voortzettingsvermogen van het squadron. Vlucht 3 bestaat sinds 1 januari 2026 en is verantwoordelijk voor inzet van de grotere maritieme vliegende onbemanste systemen zoals VBAT en Skeldar.

Dit artikel geeft aan de hand van enige ervaringen uit het afgelopen kalenderjaar een indruk van de wereld waarin de bemanningen van 860SQN acteren. Drie thema's staan centraal: de inzet van de NH90 tijdens operaties en oefeningen, de waarde en noodzaak van internationale samenwerking, en het adaptief en innovatief vermogen dat van het squadron wordt gevraagd in de huidige tijd van toenemende dreiging in alle domeinen en vormen, waaronder hybride dreiging, cyber, 'grijze eenheden' en dreiging in het elektromagnetische spectrum.

LEES VERDER →



Inzet & oefening

Wat 860SQN uniek maakt binnen het DHC, is de nagenoeg permanente inzet vanaf schepen van de Koninklijke Marine. We noemen dit dan ook vaarlijnen. Voor het squadron bestaat een dergelijke vaarlijn uit het leveren van een NH90 in de juiste configuratie en met gekwalificeerd per-

soneel. Eén van de vaarlijnen is vrijwel permanent gecommiteerd aan het stationsschip in het Caribisch Gebied. De andere vaarlijnen betreffen die aan boord van fregatten, bijvoorbeeld ten behoeve van NAVO-inzet, operaties of oefeningen. Naast deze uitgezonden eenheden staat 860SQN op een korte Notice To Move (NTM) ten behoeve van de snelle reactie eenheden van de NAVO, zowel in maritieme, als in amfibische taakstelling.

■ De beschikbaarheid van de NH90 is in de afgelopen periode aanzienlijk verbeterd.

Naast deze vlootinzet organiseert het squadron zelf oefeningen in het kader van opleiden, trainen en gereedstellen. Bij voorkeur vanaf de schepen, maar toenemend wijkt het squadron uit naar wallocaties. Dit biedt de mogelijkheid tot oefenen als er geen marinevaartuig beschikbaar is. Daarnaast is een schip voor het trainen van vooral amfibische Tactics, Techniques and Procedures (TTPs)



Internationale samenwerking

De afgelopen jaren heeft 860SQN flink geïnvesteerd in onze internationale samenwerking, met name zijn de banden met de Franse marineluchtvaartdienst aangehaald. In de zomer van 2025 nam Zr.Ms. *De Ruyter* met een geëmbarkeerde NH90-helikopter als vlaggenschip van SNMG1 deel aan de Frans-geleide oefening Polaris 25. Deze exercitie nam ruim twee weken in beslag in een oefengebied dat zich uitstrekte van Den Helder tot La Coruña en van de Europese continentale kust tot ver westelijk van Ierland. Het NAVO-verband vervulde de rol van tegenstander in deze grootschalige oefening die niet alleen in het fysieke domein maar ook in het elektromagnetische-, GPS- en cyber domein plaatsvond. De oefening was grotendeels vrij in opzet en niet geregisseerd, waarbij de beide betrokken vloten, geallieerd en tegenstanders, van begin tot eind van elkaar gescheiden waren en alleen op hoofdlijnen elkaars missie kenden. Dit resulteerde in een dynamisch en realistisch maritiem schaakspel, waarbij de Franse oefenleiding dankzij datalinks en liaisons aan boord het verloop van deze zeeslag simuleerde, compleet met aanvattingen, schade en teruglopende voorraden munitie en reserveonderdelen.

Opvallend aan Polaris 25 was dat enkel Europese eenheden hierin participeerden en dat er sensoren vanuit de ruimte op het tactisch niveau beschikbaar waren. Satellieten met Electronic Intelligence (ELINT)-capaciteit waren hierbij in staat grote zeegebieden te monitoren waardoor eenheden gedwongen worden tot het strikt beperken van hun elektromagnetische emissies, om counterdetectie te voorkomen. Schepen zijn hierdoor min of meer blind. Het gebruik van externe sensoren en datalinks die de positie van de vaartuigen niet verraden is in deze omstandigheden essentieel. De NH90 was in deze context van grote toegevoegde waarde door het uitgebreide sensorpakket, een groot vliegbereik en een goed opgeleide crew die ook in een omgeving waarbij het vrije gebruik van radars, radioverbindingen en navigatiesystemen onder druk staat autonoom kan opereren. Polaris 25 toonde andermaal aan dat snel inzetbare moderne maritieme gevechtshelikopters het verschil kunnen maken in een modern dynamisch conflict. Het stelt commandanten in staat snel te reageren op inlichtingen of om een zeegebied te monitoren in afwachting van een maritiem patrouillevliesgemaal (MPA) vanaf land.

niet altijd noodzakelijk. Oefeningen vanaf land vereisen daarentegen wel een significante extra logistieke inspanning; in tegenstelling tot de situatie aan boord ontbreekt deze immers. Om dit te ondervangen beschikken 860- en 990SQN over extra logistiek en ondersteunend personeel. Laatstgenoemde eenheid betreft het materieel-logistiek kloppend hart achter de inzet van 860SQN.

De beschikbaarheid van de NH90 is in de afgelopen periode aanzienlijk verbeterd. In 2025 maakte 860SQN ruim 2700 vlieguren. Dit is een stijging van 15% ten opzichte van voorgaande jaren. Het ziet ernaar uit dat het squadron dit duurzaam kan volhouden. Daarbij is het voor deze eenheid een voortdurende uitdaging een gezonde balans te behouden tussen de grote vraag naar maritieme helikoptercapaciteit en de druk op het personeel.

De Fransen gaven met Polaris 25 een stevige boodschap af door zowel kwalitatief als kwantitatief een hoogwaardige oefening zelfstandig te organiseren en uit te voeren. 860SQN heeft al langer goed zicht op de professionaliteit van deze bondgenoot; naast diverse losse oefeningen neemt Nederland als enige niet-Franse eenheid al vier jaar achter elkaar deel aan de Franse onderzeebootcommandantenopleiding, Courco genaamd. Parijs committeert hier Franse onderzeeboten, fregatten, maritieme patrouille vliegtuigen (MPA) en eigen NH90s aan. Met de Nederlandse expertise en de laagfrequente HELRAS-sonar – de Franse NH90 heeft een andere sonar – doet 860SQN mee aan deze hoogwaardige oefening vanaf het maritieme vliegveld Hyères van de Marine Nationale nabij Toulon. Onderzeebootbestrijding is een gevecht met verbonden wapens. Ook hier is samenwerking essentieel. 860SQN



vormt daarom onderdeel van de Nederlandse ASW-gemeenschap, die naast de MLD bestaat uit M-fregatten, de Onderzeedienst, en Subject Matter Experts (SME) van het Maritime Warfare Center. Op nationaal niveau is oefening Riptide in het leven geroepen, waarbij alle partijen in het nationale domein aansluiten om met en van elkaar te leren. Ook buitenlandse eenheden zijn welkom. Daarbij is vooral de deelname van (buitenlandse) MPAs van belang; deze capaciteit is onontbeerlijk tijdens ASW-operaties. Omdat Nederland zelf de regie heeft over deze oefening is het mogelijk ieders trainingswaarde te maximaliseren. Ondanks de grote vraag naar schaarse ASW-capaciteiten is het belang van gezamenlijk op hoog niveau oefenen niet te onderschatten. Om die reden blijft de marine hoge prioriteit geven aan Riptide.

Op amfibisch vlak zijn de banden met het Verenigd Koninkrijk verder aangehaald. De Britse Commando Helicopter Force (CHF), gestationeerd op het Royal Navy Air Station (RNAS) Yeovilton, kent een vergelijkbare taakstelling als de Nederlandse tegenhanger, met bijbehorende vergelijkbare uitdagingen. Omdat de Britse Royal Marines en het Korps Mariniers nauw verbonden zijn, ligt samenwerking inzake *rotary wing* voor de hand. Onder de naam Guardian Defender wordt jaarlijks met een uitdagend scenario, ondersteund door uitgebreide oefenorganisatie, simulatiemiddelen, en oefenvijanden zo realistisch mogelijk getraind tezamen met Britse Merlin- en Wildcat-helikopters van respectievelijk 845 en 847 squadron van de CHF. De uitgebreide oefengebieden in Zuid-Engeland bieden daarbij veel trainingswaarde voor de amfibische vlucht. 860SQN gaat de komende jaren de samenwerking met de Britten verder intensiveren door vaker samen te oefenen, door trainingsfaciliteiten te delen en door geza-

menlijk expertise op te bouwen wat betreft optreden in het Hoge Noorden. Niet verrassend spelen ook de Noorse en Zweedse partners hierin een belangrijke rol. 860SQN heeft met onder andere deze landen zitting in de High North Aviation Working Group, waar op tactisch niveau kennis en ervaringen worden gedeeld om zo goed mogelijk voorbereid te zijn op oorlogvoering in deze omgeving. Dit is belangrijk omdat de inzet van de Koninklijke Marine in NAVO-verband, zowel amfibisch als maritiem, primair gericht is op de NAVO-noordflank: het Arctische gebied in en om Noord-Noorwegen, de Noorse zee en het noordelijke deel van de Atlantische Oceaan.

Veruit de meeste ervaring in het Arctisch gebied is de afgelopen jaren opgedaan in het kader van oefeningen, zoals Cold Response, Joint Viking en Northern Archer. Voor deze grootschalige exercities is ook de bijbehorende logistieke ondersteuning goed geregeld. Naast de eerdergenoemde deelname aan POLARIS 25, patrouilleerde Zr.Ms. *De Ruyter* tijdens haar NAVO-deployment ook in de Barentszee. Opereren in deze regio ver in het noorden bracht aan het licht dat robuuste logistieke ondersteuning daar niet vanzelfsprekend is. In het hoge noorden is het lastig grote of zware onderdelen ter plaatse te krijgen. De civiele luchtvaart vliegt in de deze regio alleen met kleinere propeller aangedreven vliegtuigen met een beperkt laadvermogen. Gelet op de beperkt aanwezige infrastructuur duurt opvoer via de weg duurt in zomerse omstandigheden minimaal enkele dagen, in de winter kost dit al veel meer tijd laat staan onder crisissomstandigheden. Het is bovendien de verwachting dat civiel transport niet meer beschikbaar zal zijn als er een conflict uitbreekt. Het gevolg is dat een geëmbarkeerde vluchteenheid tijdens operaties in het hoge noorden meer op zichzelf is aangewezen en aanvullende onderdelen en voorraden, zoals motoren, sonaronderdelen, en sonoboeien lokaal voor handen moeten zijn. De ruimte aan boord is beperkt, het is daarom van belang ook gebruik te gaan maken van Forward Logistic Sites (FLS) in noord-Noorwegen. Dit vraagt wel om een andere logistieke filosofie. *Just in time* en *just enough*, met afhankelijkheid van veelal civiel transport is in vredetijd misschien efficiënt, maar niet langer effectief.

■ De marine blijft hoge prioriteit geven aan Riptide.



↑ foto's: SM A. Zwaal | MCD

■ De grens tussen oefenen en inzet vervaagt.

Adaptiviteit en innovatie

Hoewel de meerwaarde van de NH90 buiten kijf staat, dwingen oefeningen als Polaris 25 en ervaringen tijdens inzet 860SQN om te blijven nadenken over de inzet van *maritime airpower*. Opereren in het arctische gebied brengt naast logistieke ook de nodige klimatologische uitdagingen met zich mee, zo ook tijdens de eerdergenoemde inzet van Zr.Ms. *De Ruyter* in de Barentszee. Eén van de lokale weerseffecten in dit gebied gedurende zomermaanden, is langdurig wijdverbreide dichte zeemist. Dit belemmert vliegoperaties aanzienlijk. Procedures stellen omwille van vliegveiligheid eisen aan de minimale hoogte van het wolkendek en zichtafstanden. Daar kan door de mist niet aan worden voldaan. Onderzeeboten kunnen hun operaties echter gewoon voortzetten. Sterker: zij weten dat de dreiging van vliegende ASW-eenheden sterk afneemt bij beperkt zicht en maken daar gebruik van. Niet vliegen als gevolg van zeevlam is weliswaar veiliger voor de helikopter, maar voor het schip (en daarmee de vluchteenheid aan boord) neemt hiermee de dreiging van onderzeeboten flink toe. Door weloverwogen met de beschikbare systemen van de NH90 en het moederschip om te gaan, is een werkwijze ontwikkeld waardoor men ook met een veel lager wolkendek en dito zichtwaardes dan tot nu toe voorgeschreven toch veilig kan vliegen. Deze aanpassing van de procedures vraagt wel om de bereidheid en durf kritisch de eigen procedures tegen het licht te houden en deze op een verantwoorde manier aan te passen.

Ook in het licht van snelle technologische ontwikkelingen kan het squadron zich niet veroorloven stil te zitten. Naast grote projecten als de volledige upgrade van de missiesystemen (*software release 3*), de introductie van nieuwe systemen als MAD-XR (voor detectie van magnetische afwijkingen onder water) en Datalink 22 lopen er ook kleinere maar niet minder belangrijke initiatieven. Zoals in de andere artikelen in dit themanummer aan de orde komt is de opkomst en het belang van onbemanste systemen in het maritieme domein evident. Dit zijn zeker niet alleen systemen die vóór ons werken; dergelijke systemen vormen ook een grote dreiging. Ervaringen tijdens

inzet in de oostelijke Middellandse Zee en de Rode Zee, maar ook de ontwikkelingen in de Zwarte Zee laten zien dat van Unmanned Surface Vessels (USV) grote dreiging uitgaat. In eerste instantie waren deze louter gericht tegen schepen, maar inmiddels zijn ook USVs ontwikkeld met luchtafweersystemen.

De boordwapens van de NH90 zijn in staat kleine oppervlaktevaartuigen te stoppen, zoals werd aangetoond tijdens anti-piraterij en counterdrugsoperaties.¹ USVs zijn echter in staat een significante explosieve lading mee te dragen, getuige bijvoorbeeld de schade die Oekraïne aan de Russische Zwarte Zeevloot weet toe te brengen. Hierdoor is een veel grotere *stand-off* afstand nodig bij het aangrijpen van een dergelijke dreiging, zodat de helikopter veilig blijft voor *blast*-schade als een USV detoneert.² Het 860SQN en de afdeling Concept Development & Evaluation (CD&E) van het Helicopter Warfare Center (HWC) startten daarom in het voorjaar van 2025 het Marauder-project om drones te ontwikkelen, die voorzien van een explosieve lading vanuit de cabine van de NH90 inzetbaar zijn. Deze wordt dan vanuit de helikopter door een operator naar het doel gestuurd om op veilige afstand een USV te neutraliseren. Begin 2026 volgden succesvolle tests van het eerste prototype. Met Marauder bewijst 860SQN dat binnen de beperkingen van de wet- en regelgeving van een vliegend bedrijf en een lang cyclische industriële ontwikkeling ook snel en innovatief gehandeld kan worden. Binnen acht maanden van start naar een vliegende test is een goed voorbeeld van de relatief snelle laagdrempelige innovaties die in deze tijd nodig zijn om het hoofd te kunnen bieden aan de snel veranderende aard van het gevecht. De volgende stap is het operationaliseren van het concept en het opschalen van de productie.

Adaptatie en innovatie kent ook een sociale kant. De introductie van de grotere onbemanste vliegende systemen binnen Vlucht 3 betekent de komst van nieuw personeel, veelal zonder een bredere achtergrond in het maritieme- en luchtvaart domein. Het is de verantwoordelijkheid van het squadron deze mensen te introduceren in de wereld van *maritime airpower*, zowel inzake techniek en regel-



→ Inzet van KM-eenheden in NAVO-verband is primair gericht op de noordflank (foto: C. Schrik | MCD)

geving, alsook wat betreft doctrinair. Dit is een wisselwerking; UAS-specialisten moeten gaan integreren met traditionele luchtvaartsystemen en andersom moeten de bemanningen van de NH90 ontdekken hoe deze nieuwe capaciteiten gezamenlijk het best inzetbaar zijn.

De huidige internationale verhoudingen vragen hoe dan ook om veel meer aanpassingsvermogen van het personeel. Een groot deel van het squadron staat *stand-by* om met een korte waarschuwingstermijn ingezet te worden. Het activeren van NAVO-plannen waarin 860SQN een rol speelt betekent dat er geen tijd meer is voor opfriscursussen, het nalopen van boordpakketten of opwerken: het squadron vertrekt direct naar zee. Iedereen moet dus meer dan voorheen naast de normale werkzaamheden met een schuin oog de eigen gereedheid bewaken. Dat geldt niet alleen op werk maar ook thuis; bij een activatie van deze plannen is een oorlog nabij en vertrekt de militair naar zee. Ook dit laatste gegeven zal veel vragen van het personeel en het thuisfront, iets dat nu (nog) niet zo tastbaar is.

Tijdens activiteiten in buitenland merkt het personeel al evenzeer dat de grens tussen oefenen en inzet steeds meer vervaagt. Op zee en tijdens havenbezoeken in de Oostzee en Noorwegen is de aanwezigheid of invloed van Russische inlichtingendiensten inmiddels een gegeven. Het gebruik van persoonlijke mobiele apparaten wordt sterk afgeraden of zelfs verboden. Eigen militairen krijgen toenemend van doen met onverholten en ongevraagde fotografie van hen op straat, alsook toenadering door personen op zoek naar informatie. Hoewel de bemanningen dit 'nieuwe normaal' serieus nemen, maar met een dosis

zwarte humor goed kunnen relativeren, is het goed er af en toe bij stil te staan dat dit alles wat doet met de mens. Het onbezorgde is er duidelijk af.

Conclusie

De bemanning van 860SQN levert een permanente bijdrage aan de slagkracht van de krijgsmacht en de Koninklijke Marine in het bijzonder. Het monitoren van de situatie rondom de ABC-eilanden in het Caribisch gebied, trainen voor het amfibische gevecht in noord-Noorwegen, vlagvertoon tijdens reizen om de wereld, jagen op onderzeeboten, en het volgen van Russische militaire- en schaduwwlootschepen op de Noordzee; de taken zijn divers en veeleisend. Het vergt een continue en stevige inspanning van iedereen binnen het squadron, de luchtmacht en de marine om mens en materieel gereed te houden voor alles wat het betrokken personeel doet, maar ook voor datgene wat het hoopt nooit te hoeven doen. Kritische vragen blijven stellen en innoveren om bij te blijven in een snel veranderende dreigende wereld is essentieel om te winnen als het erop aankomt. De spoeling is dun, de druk is hoog, maar het resultaat mag er zijn. Wat we doen maakt het verschil en daar zijn we trots op. *We defend and strike!*

LTZ 1 H.B.A. Hoogveld is Hoofd Current Operaties 860SQN. MAJMARNIS J.M.A. Parlevliet is Hoofd Operaties 860SQN.

Noten

- 1 De NH90 beschikt hiervoor over MAG-, .50 cal- en sniperwapens.
- 2 Ervaringen van Franse NH90s die in de Rode Zee met boordwapens op USV hebben geschoten zijn, dat op afstanden van 1000m scherven de huid van de NH90 kunnen doorboren. Dit betreft enkel oppervlakkige schade.