

De MLD in rust

'Je club is enthousiast, is trots op hun product en wil graag maximaal bijdragen. Dat lukt ze ook consequent buitengewoon goed.'

COMMANDANT SNMG1 CDR A.S. WARNAAR AAN COMMANDANT 860
SQUADRON KLTZ J.M. VAN VEENENDAAL, 28 AUGUSTUS 2025

→ Eenheden van de Koninklijke
Marine in het Caribisch gebied
(foto: SM J. Dijkstra | MCD)





iger vaarwater

Een terugblik op de periode 2020-2025

Het *Flightplan 2035* voorzag dat deze periode in het teken zou staan van het afronden van de introductie en het retrofitprogramma van de NH90 helikopter.¹ Dat is gelukt, de Marineluchtvaartdienst (MLD) maakte in deze periode de overgang naar technologische volwassenheid. Tegelijkertijd werd de MLD geconfronteerd met de nieuwe strategische realiteit. Waar het *Flightplan* in 2020 nog sprak over 'consolidatie' als noodzakelijke fase richting modernisering, kreeg die term in de praktijk een diepere betekenis.² Het ging niet langer alleen om het consolideren van een platform, maar ook het herpositioneren van *maritime airpower* binnen een wereld die fundamenteel onzekerder is geworden. Dit artikel neemt u mee in de periode waarin de MLD in rustiger vaarwater kwam. Jaren waarin *maritime airpower* is verstevigd, partnerschappen zijn uitgebreid en bestendigd en tegelijkertijd een stevig fundament is gelegd voor verdere ontwikkeling.

LEES VERDER →



In 2026 betekent *maritime airpower* voor de MLD het uitvoeren van twee belangrijke taken: de maritieme gevechtstaak (Vlucht 1) en sinds 1 januari 2026 ook de ondersteuning van amfibische operaties van het Korps Mariniers (Vlucht 2). Met besluit van de Commandant der Strijdkrachten in 2018 tot taakspecialisatie van de helikoptertypes, werd de NH90 volledig toegewezen aan het maritieme domein, inclusief amfibische operaties. Deze amfibische taak heeft het squadron de afgelopen jaren geleidelijk overgenomen van het 300SQN (Cougar). De inrichting van de amfibische taak en de door groei naar volwassenheid per januari '26, is één van de grootste mijlpalen in deze periode. Een succes dat niet in de minste plaats te danken is aan de synergie tussen de verschillende expertises binnen het Defensie Helikopter Commando (DHC).

De NH90 is de afgelopen jaren veelvuldig ingezet vanaf marineschepen tijdens operaties en oefeningen. Van het Hoge Noorden tot aan de Zuid-Chinese Zee en van de Middellandse Zee tot aan het Caribisch gebied. Permanent maakt een Nederlands fregat met een NH90 deel uit van de Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG1). Zoals beschreven in *Hot Debrief* (LTZ1 Hoogveld en MAJMARNs Parlevliet) zet Defensie de NH90 veelvuldig in voor beeldopbouw boven de Noordzee.³

Deze nieuwe realiteit vraagt veel van de gehele militair-maritieme luchtvaartketen en staat soms op gespannen voet met de beschikbaarheid van personeel en materieel. De druk van en vele wijzigingen in het programma doen een voortdurend beroep op de veerkracht en het aanpassingsvermogen van het personeel en hun thuisfront.

Consolideren betekende de afgelopen vijf jaar ook bewuste keuzes maken. Niet een beetje van alles, maar excelleren in de uitvoering van de kerntaken. Zo is de NH90 veel minder beschikbaar voor Search and Rescue (SAR), omdat het trainen voor deze taak onevenredig veel vlieguren kost. Daar staat tegenover dat een kerntaak als Anti-Submarine Warfare (ASW) de laatste jaren de aandacht krijgt die noodzakelijk is. Dit betekent intensieve oefeningen, kennisuitwisseling met bondgenoten en continue verbetering van doctrines. De dreiging van onderzeeboten is in het huidige tijdsgewricht immers weer helemaal actueel. Inzake onderzeebootbestrijding is samenwerking met belangrijke partnerlanden, waaronder het Verenigd Koninkrijk, België, Frankrijk en Duitsland, de afgelopen vijf jaar aanzienlijk geïntensiveerd. Zo heeft 860SQN Belgische en Duitse TACCOs opgeleid en wordt in samenwerking met Frankrijk – samen met Nederland een ervaren NH90-gebruiker – waardevolle ASW-training uitgevoerd. Met de Fransen zal de komende jaren meer kennisuitwisseling

en wederzijdse capaciteitsversterking plaatsvinden. Vanwege het toenemende belang van de NAVO-noordflank onderzoekt het squadron de mogelijkheden voor verdere samenwerking met Noorwegen, Zweden en Finland.

Elke inzet, vlieguur en missie in de afgelopen vijf jaar was niet mogelijk geweest zonder een omvangrijk netwerk van mensen en organisaties. Consolideren betekende dus ook investeren in het zo goed mogelijk afstemmen van de gehele militair-maritieme luchtvaartketen. Het DHC is een joint onderdeel binnen het Commando Lucht- en Ruimtestrijdkrachten (CLRS) en dat betekent dat een belangrijk deel van de keten lichtblauw is. De Luchtmacht heeft *maritime airpower* volledig omarmd. Het DHC laat zien dat OPCO-overstijgende samenwerking tussen domeinen, eenheden en wapensystemen effectief en duurzaam kan worden ingericht.



■ De MLD beschikt nu sneller over beter opgeleid personeel.

De les van deze integratie is wel dat juist in deze gemengde samenstelling van de keten het cruciaal is dat het operationele product – maritiem militair vliegen – zichtbaar en begrijpelijk is. Voor collega's die verder van de operationele inzet afstaan, soms met een andere achtergrond, is het niet altijd vanzelfsprekend wat het uiteindelijke effect en belang van hun werk is. Juist omdat het opereren aan boord zich buiten het directe zicht en onder unieke omstandigheden afspeelt, is het van belang anderen mee te nemen in dat verhaal ter versterking van motivatie en betrokkenheid.

In 2021 startte een herziening van de gehele Opleidings- en Trainingssystematiek (O&T). Enerzijds vanwege onvoldoende aandacht voor de nieuwe amfibische taakstelling. Anderzijds namen de opleidingen te veel tijd in beslag. De volledige opleiding werd traditioneel in een vaste volgorde afgewerkt. Het duurde daardoor vaak jaren voordat

■ Door de Europese aard van het project met verschillende (toe)leveranciers kost het opschalen van de productie veel tijd.

→ 'Make ASW great again', onderzeebootbestrijdingsoefening Squalo 2025, Hyères FR (foto: SM J. Dijkstra | MCD)



De MLD in rustiger vaarwater

een lucht varende zelfstandig taken mocht uitvoeren op een schip. Dit is in de huidige tijd niet langer houdbaar. De primaire vereiste bij de herziening van de opleidingen en trainingen is dan ook, dat de lucht varende die binnenkomt op het squadron zo snel als mogelijk operationele output moet genereren. Opleidingen zijn opgeknipt waardoor lucht varenden rap inzetbaar zijn voor specifieke taken van 860SQN.

De herziening van de O&T-systematiek betekende een aanzienlijke cultuurverandering. Het deed ook een groter beroep op de eigen verantwoordelijkheid van de lucht varende in opleiding zelf. Zij dienen zich bewust te zijn van hun eigen grenzen, kennis en vaardigheden, actief te reflecteren op hun handelen en gericht aan te geven welke ondersteuning of aanvullende training zij nodig hebben. Een grote transformatie, maar het resultaat is inmiddels positief. De MLD beschikt nu sneller over beter opgeleid personeel.

De logistieke navelstreng

Wie denkt aan de NH90, denkt vaak alleen aan 860SQN. Dat is immers het vliegende squadron dat zowel de helikopters als crews gereed stelt voor, en beschikbaar stelt aan CZSK voor inzet aan boord van Zr.Ms. schepen. Daarmee is zij extern het meest zichtbare deel van de MLD-keten. Een onmisbare, maar meer op de achtergrond opererende eenheid is het 990SQN. Het operationele *combat service support* squadron binnen het DHC dat verantwoordelijk is voor de logistieke en technische ondersteuning van 860SQN en de openstelling van het Maritiem Vliegkamp de Kooy (MVKK).

Zo is 990SQN bijvoorbeeld verantwoordelijk voor de aan- en afvoer van reservedelen en de samenstelling, opslag en inzet van verschillende type boordpakketten die nodig zijn om met een NH90 te kunnen opereren. Verder levert ze hoogwaardige technische ondersteuning zoals vliegtuigrusting, plaatwerkers, spuiters alsook een snelgroeiende afdeling met 3D-printers voor het printen van kunststof onderdelen. Zeker met het oog op de komst van onbemanste luchtvaart waar sprake is van veel kunststof materiaal, is die laatste capaciteit een essentiële vaardigheid om snel en flexibel reparaties uit te kunnen voeren en waarmee nu al volop geëxperimenteerd wordt. Op MVKK verzorgt 990SQN de benodigde platformdiensten, zoals onder andere de luchtverkeersleiding en meteorologische ondersteuning, die militaire en civiele vliegbewegingen van, op en naar dit vliegveld mogelijk maken.

De verhoogde taakstelling en de groei van 860SQN heeft een directe weerslag op de bedrijfsvoering van 990SQN. De afgelopen decennia is door andere prioriteiten en bezuinigingen de logistieke ondersteuning uitgedund. De afgelopen tijd zijn hier, en ook in de keten achter 990SQN, zoals op Logistiek Centrum Woensdrecht (LCW), flinke stappen gezet om deze ondersteuning weer te versterken. Voorbeelden daarvan zijn de aanschaf van een grote hoeveelheid extra onderdelen en de uitbreiding van het aantal boordpakketten zodat meer vaarlijnen tegelijkertijd uitgerust kunnen worden met een NH90. Een standaard boordpakket is een expeditie-inzetbaar pakket met gereedschappen en reservedelen die een NH90 in staat stelt om aan boord een bepaalde periode zelfstandig te kunnen opereren. Naast het standaard boordpakket zijn



→ Logistieke ondersteuning door 990SQN voor oefening Alertex 2026 (foto: M. de Graaf | MCD)

er ook nog andere varianten die zich meer richten op vlieguitrusting, sonarboeien of het opereren met meerdere NH90s op een schip. In dit artikel spreken we verder alleen over een boordpakket, maar voor de volledigheid zit daar dus meer nuance in.

De *supply chain* achter de machine is echter complex. De NATO Helicopter 90 wordt geleverd door NATO Helicopter Industries (NHI), een gezamenlijke onderneming van de Europese vliegtuigfabrikanten Airbus Helicopters, Leonardo en GKN Fokker Aerospace. Deze fabrikanten werken op hun beurt veel met toeleveranciers voor de productie en reparatie van onderdelen. De exploiterende krijgsmachten worden vertegenwoordigd door het NAVO-agentschap NATO Helicopter Management Agency (NAHEMA) dat op haar beurt zakendoet met NHI. Door de Europese aard van het project en de verschillende (toe)leveranciers kost het opschalen van de productie veel tijd. Levertijden kunnen hierdoor oplopen tot enkele jaren.

Veel verbeterpotentieel inzake de materieellogistiek zit in het kritisch doorlichten van de eigen processen in de NH90 onderhouds- en instandhoudingsketen. De huidige samenstelling van boordpakketten is bijvoorbeeld qua aantal en soorten artikelen gebaseerd op jarenlange ervaring van monteurs, maar waarvan de samenstelling in essentie een doorontwikkeling is vanuit de Lynx-tijd.⁴ Zo bevatten de pakketten onderdelen die zelden tot geen gebruik zien. Het valt monteurs direct op als iets benodigd is wat ontbreekt in het pakket. Dat is veelal aanleiding tot uitbreiding van een pakket. Artikelen meenemen die geen gebruik zien, is echter minder problematisch en een directe aanleiding tot het schrappen van zaken ontbreekt dan ook. Pakketten hebben hierdoor dus de neiging om alleen maar te groeien. De ruimte aan boord is vaak schaars en zoals gezegd, is de instandhouding van luchtvaart-gerelateerde artikelen duur en arbeidsintensief. Het loont daarom kritisch te blijven kijken naar de inhoud van boordpakketten en deze waar mogelijk kleiner en modulair te maken.

Continue evaluatie van de inhoud wordt geholpen door de kennis en ervaring van inmiddels al ruim tien operationele jaren met de NH90 en diens ketenlogistiek. Een innovatieve benadering bij deze continue doorontwikkeling van het pakket, is dat Programma Management NH90, de instandhouder van het wapensysteem binnen CLRS, toenadering zoekt tot de Data Science Cell om middels *machine learning* en kunstmatige intelligentie alle historisch opgebouwde data te ontsluiten. Hiermee kunnen zij komen tot nog beter geoptimaliseerde voorraadniveaus in de hele keten en daarmee tot optimaler samengestelde boordpakketten.

■ Zowel in kwantitatief als kwalitatief opzicht kampt de MLD nog steeds met onderbezetting.

Voorbij de dichotomie: verbreden & verdiepen

Het wordt vaak als een keuze gepresenteerd: verdiepen óf verbreden. Ook binnen de MLD is dit een veel gevoerde discussie. De realiteit is dat het mes aan twee kanten snijdt. Verbreden op personeelsvlak is noodzakelijk om als squadron robuust in een vierslag te kunnen opereren. Verbreding verwijst ook naar 'meer doen'. Voor 860 betekende dit de inrichting en uitvoering van de amfibische taak die het squadron sinds dit jaar zelfstandig uitvoert. De verbreding heeft de MLD veel gebracht. Vliegers krijgen binnen de amfibische vlucht de broodnodige vliegervaring en leggen daarmee een solide basis om *single pilot* te vliegen tijdens maritieme gevechtstaken. Door de oprichting van de amfibische vlucht zijn de banden met de squadrons van het DHC, die opereren vanaf vliegbasis Gilze-Rijen, verder aangehaald. Daar is immers de kennis en kunde aanwezig van het landoptreden. Inmiddels is de amfibische Vlucht 2 een integraal onderdeel van 860SQN. De volgende stap in de verbreiding is de oprichting van een derde Vlucht, die zal zich richten op onbemenste systemen.⁵

Verdiepen houdt in: beter worden in wat je doet. Dit is cruciaal om het gevecht op korte termijn, lees: 'vanavond en morgen', te winnen. Het betekent innovatief denken en kritisch reflecteren op de uitgevoerde missies, bijvoorbeeld door simulatiemiddelen te gebruiken om te experimenteren met nieuwe tactieken. Ook het leren van ervaringen van anderen en het uitwisselen van kennis met bondgenoten versterkt zorgt voor verdieping. Een concreet voorbeeld is de grondige en gezamenlijke analyse die plaats vindt na de jaarlijkse Franse onderzeebootbestrijdingsoefening Squala vanaf het Franse marinevliegveld Hyères.

Simulatiemiddelen vormen voor de MLD sowieso de ruggraat van zowel de opleidingen, als de gereedstelling. Hoogwaardige simulatie vindt plaats in de realistische (level D) Full Motion Flight Trainer (FMFT), welke momenteel – evenals de NH90 – een grote Mid-Life Update (MLU) ondergaat.⁶ Hierdoor ontstaan bijvoorbeeld meer mogelijkheden voor crewtraining. Meer laagdrempelige simulatie vindt plaats in de NH90 Mission System Trainer (NMST), een computerterminal waar luchtvaarders zelfstandig missies kunnen beoefenen.

Voor technici zijn simulatiemiddelen nog onvoldoende beschikbaar. De komende jaren verdient dit nadrukkelijke aandacht. Voor alle initiële opleidingen, vervolg *on-the-job training* en opwerktrajecten is *hands on*-ervaring essentieel, waarvoor momenteel een operationele NH90 wordt gebruikt. Dit vereist intensief toezicht: één foutieve handeling heeft immers gelijk consequenties voor de inzetbaarheid van de helikopter en brengt vaak ook financiële schade. De MLD investeert daarom in de aanschaf van een Maintenance Training Rig (MTR), dat is een exacte replica van de NH90 voor training. Ervaringen in Frankrijk en Duitsland tonen dat dit de kwaliteit en efficiëntie van de opleidingen aanzienlijk verhoogt en ten gunste komt van de instroom en doorstroom van technisch personeel.

Ons personeel

Eén van de belangrijkste uitdagingen die het *Flightplan* 2035 in 2020 identificeerde was het personeelstekort. De ambitie was de instroom te vergroten en de uitstroom

De MLD in rustiger vaarwater

van ervaren krachten te beperken. Dit is ten dele gelukt. Zowel in kwantitatief als kwalitatief opzicht kampt de MLD nog steeds met onderbezetting. Hoewel de irreguliere uitstroom enigszins is gestabiliseerd, blijft het vertrek van ervaren personeel een punt van zorg. Het aantrekken van nieuw talent én het behoud van bestaande medewerkers hebben daarom de hoogste prioriteit. Hiervoor is het noodzakelijk om ook nieuwe en tot dusver weinig gebruikte instrumenten in te zetten.

Uit de HR Monitor Defensie 2025 blijkt dat de belangrijkste reden voor vertrek van beroepsmilitairen de verstoorde balans tussen werk, reistijd en thuissituatie is (41%).⁷ Exitgesprekken bevestigen dit beeld. Werken in Den Helder betekent voor een deel van het personeel dat ze boordplaatser zijn of elke dag lange reistijden maken. Dit is niet voor iedereen vol te houden. Mensen wonen vaak in de omgeving waar hun sociale netwerk zich bevindt. Dat is in veel gevallen de locatie waar zij (of hun partner) zijn opgegroeid. Tegen deze achtergrond pleit dit voor een sterke regionale wervingsaanpak en nauwe samenwerking met scholen in de directe omgeving. In deze discussie past ook een eerder pleidooi van KLTZ Welmer Veenstra in *Marineblad* (juni 2023) voor het ontwikkelen van locaties dicht bij het arbeidspotentieel.⁸ Den Helder is daar helaas niet optimaal voor gepositioneerd. De vestiging van een aanvullende onderhoudslocatie in het midden van het land kan bijdragen aan een betere positionering ervan ten opzichte van technische scholen. In combinatie met een versterkte strategische samenwerking met private partners, kan dit bijdragen aan een robuustere en veerkrachtigere organisatie. De MLD zet reeds stappen door civiele

■ Het adagium ‘if you don’t sit at the table, you are on the menu’, is in een joint organisatie onverminderd van kracht.

monteurs in de hangaar in te zetten voor het onderhoud. Deze vaste ruggengraat vormt een onmisbare schakel in de continuïteit van onze bedrijfsvoering.

Tot slot is ook de positionering van het personeel essentieel. Het adagium ‘if you don’t sit at the table, you are on the menu’, is in een joint organisatie onverminderd van kracht. *Maritime airpower* belichaamt integratie, van domeinen, van denkwerelden en van mensen. De MLD opereert in het domein waar zee en lucht elkaar ontmoeten, waar de denkwerelden over *seapower* en *airpower* elkaar versterken. Een maritiem perspectief op laatstgenoemde vereist een diepgaand begrip van de maritieme context, kennis en ervaring, die vooral wordt ingebracht door personeel van de KM. Een voldoende ‘donkerblauwe footprint’ binnen de verschillende organisaties is daarom cruciaal. Door tekorten heeft de MLD onvoldoende kunnen investeren in het borgen van donkerblauwe maritieme luchtvaartkennis op sleutelposities in de defensieorgani-



→ Full Motion Flight Trainer (foto: DHC)

