



## Een sfeerbeeld uit onze rijke historie – De ontstaansgeschiedenis van een bijzondere eenheid

### Vooraf

Op 1 mei van dit jaar bestond de Defensie Verkeers en Vervoersorganisatie precies 25 jaar. Ik heb tijdens de zoveelste lockdown de eer gehad om als outsider, inside informatie te verzamelen en op basis daarvan een jubileumboek te schrijven. In het eerste hoofdstuk, dat tot stand is gekomen dankzij het Bureau Geschiedschrijving van het Regiment Bevoorraders- en Transporttroepen wordt een beknopt historisch overzicht geschetst. Een deel daarvan, de voorgeschiedenis, wordt hieronder onverkort weergegeven. Daarmee krijgen alle lezers, die niet het geluk hebben gehad een exemplaar van het jubileumboek te ontvangen toch een kleine inkijk in de ontstaansgeschiedenis van een bijzondere eenheid.

**“Zonder transport staat alles stil!”** Dit adagium is veel ouder dan sommigen willen doen geloven. Transport en Logistiek Nederland denkt in 1994 met hun campagne “Zonder transport staat alles stil” de eerste te zijn. Historisch onderzoek leert, dat deze ‘waarheid als een koe’ in ieder geval in de militaire wereld al eeuwenlang bekend is.

Nadat eerst de inzet van dieren (vooral paarden) en vaartuigen een grote rol speelt, leidt de opkomst van moderne technieken tot een instroom van gemotoriseerd wegvervoer, spoorwegvervoer, luchtvervoer en zeevervoer op steeds grotere schaal. De Nederlandse krijgsmacht beschikt voor de Tweede Wereldoorlog nauwelijks over eigen vervoerscapaciteit. Als vervoersmiddelen benodigd zijn, gaat men over tot vordering. Na de Tweede Wereldoorlog leidt met name toetreding tot de NAVO, tot de opbouw van een groot arsenaal aan eigen militaire vervoerscapaciteit. Dat geldt niet alleen voor het vervoeren van personeel en materieel op het eigen grondgebied. Juist ook het vervoeren van personeel en materieel bij voorbereiding op of daadwerkelijke inzet van militaire eenheden onder operationele omstandigheden in toegewezen (buiten Nederland liggende) operatiegebieden krijgt steeds meer aandacht en prioriteit. Zo stromen decennialang grote hoeveelheden transportmiddelen in bij zowel de in te zetten eenheden als bij de logistieke organisaties, die geacht worden vervoerssteun te leveren. Wat in die periode, waarin de bomen als het ware tot in de hemel groeien, opvalt, is dat elk krijgsmachtdeel zijn eigen oplossingen voor zijn eigen problemen zoekt en vindt. Men streeft naar een vorm van zelfstandigheid en wil niet langer meer (net als voor de Tweede Wereldoorlog) afhankelijk zijn van derden. In Nederlands-Indië kan de troepenmacht gelukkig over een groot arsenaal aan eigen transportmiddelen beschikken.

Eind jaren '60 gaat men zich, mede veroorzaakt door de oliecrisis, bij de financieel verantwoordelijke instanties binnen de rijksoverheid afvragen of het niet zinvol zou zijn om nog eens goed te kijken of het handhaven of zelfs nog verder uitbouwen van de eigen ‘koninkrijken’ nog wel langer nodig is. In 1970 wordt het zogenaamde Interservice Comité opgericht. Om efficiencywinst te boeken, lijkt centraliseren van diensten, die in wezen niet specifiek zijn voor een krijgsmachtdeel, voor de hand te

liggen en vrij eenvoudig te realiseren. Een van de eerste diensten, die onmiddellijk veel aandacht krijgt, is de verkeers- en vervoersdienst. Al snel wordt dan ook de Interservice Commissie Militair Vervoer ingesteld. Niet lang daarna wordt in 1974 een Interservice werkgroep belast met het uitvoeren van een onderzoek naar de optimaliseringsmogelijkheden op het gebied van het lijndienstvervoer. De Interservice Werkgroep Rationalisatie Militair Vervoer die op 1 september 1980 wordt ingesteld, gaat verder met het zoeken naar efficiencywinst. In 1989 krijgt een werkgroep de opdracht een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheid de lijndiensten te privatiseren. Na het 'vallen van de Muur' op 9 november 1989, begint al snel 'het innen van het vredesdividend'. Niet langer meer, staat alleen maar het lijndienstvervoer in het middelpunt van de 'belangstelling'.



Op 29 oktober 1990 levert de Sectie Plannen van de Afdeling Vervoer en Verkeer van de Landmachstaf een confidentieel geclassificeerd memorandum af, waarvoor de Inspecteur van het Vervoerswezen opdracht heeft gegeven. De opdracht luidt: "Onderzoek de wenselijkheid en de mogelijkheid om de activiteiten van de drie krijgsmachtdelen op vervoersgebied te bundelen en onder te brengen binnen één organisatie en doe voorstellen met betrekking tot de realisatie daarvan." In het memorandum staat een interessante tekstpassage: "Randvoorwaarde bij een eventuele bundeling zal steeds moeten zijn dat de vredesactiviteiten een vlotte overgang naar de oorlogstaak niet in de weg mogen staan; de oorlogstaak zal derhalve mede in beschouwing moeten worden genomen." Maar in de inleiding van het memorandum staat ook: "Bij de herstructurering van de krijgsmacht zal de nadruk komen te liggen op crisisbeheersing en vredesoperaties." De schrijvers besteden daarbij opvallend veel aandacht aan het gegeven dat de drie krijgsmachtdelen op dat moment al voor meerdere vervoerstechnieken in meerdere of mindere mate samenwerkingsvormen toepassen. Daarnaast staat vooral de organisatie van een krijgsmacht breed verkeers- en vervoersorgaan centraal. Het memorandum behandelt twee organisatievormen: een Krijgsmacht Vervoersstaf (KVS) en een Krijgsmacht Vervoerscommando (KVC). In niet mis te verstane woorden benoemen de opstellers van het memorandum het belangrijkste nadeel van beide opties: "Er zal een verlies van de eigen identiteit optreden." Afhankelijk van de keuze zal daarnaast de zeggenschap over een deel van de "eigen" middelen verloren raken. De organisatievorm die de stellers uiteindelijk adviseren, is het oprichten van een KVC. Daarmee kiest men voor het centraal indelen van alle bestaande vervoerseenheden. Van het KVC zullen ook het Bureau Coördinatie Vervoer Gevaarlijke Stoffen en het Korps Militaire Controleurs Gevaarlijke Stoffen deel uit moeten gaan maken. Het feit dat met deze organisatievorm een efficiëntere bedrijfsvoering wordt bereikt, is de meest bepalende factor voor het uitspreken van de voorkeur voor een KVC.

Al vrij snel neemt een van de schrijvers van het hierboven genoemde memorandum op persoonlijke titel het initiatief een vervolg-memorandum te schrijven. Op 9 april 1991 biedt de majoor Willem

Veenvliet zijn persoonlijke visie aan bij zijn directe chef van de Afdeling Vervoer en Verkeer van de Landmachtstaf. Hij formuleert zelf de volgende opdracht: "Onderzoek de wenselijkheid en de mogelijkheid om binnen de vervoers- en verkeersorganisatie van de Koninklijke Landmacht de efficiëntie te verhogen en de bedrijfsvoering te vereenvoudigen, waarbij de operationele inzetbaarheid wordt gewaarborgd." De schrijver formuleert een aantal belangrijke uitgangspunten. Zo staat het functioneren onder "niet-vredesomstandigheden" centraal en mag het streven naar optimalisatie van de vervoersefficiëntie in vredetijd de overgang van de vervoersorganisatie naar oorlogstijd niet frustreren. In het memorandum staat vooral de opgedragen Herstructurering KL centraal. In dat licht moeten de taken, de omvang en het bestaansrecht van de twee bestaande transportgroepen worden heroverwogen. Op dat moment beschikt het Eerste Legerkorps met 105 Transportbataljon over zijn eigen transportcapaciteit en is de transportcapaciteit in de Nationale Sector ondergebracht in twee verschillende organisaties: het Nationaal Territoriaal Commando (NTC) en het Nationaal Logistiek Commando (NLC).

Het NTC beschikt over 812 Transportgroep, dat dan bestaat uit een staf, een staf en stafcompagnie, vier gemengde transportbataljons en drie regionale vervoerscommando's. 812 Transportgroep heeft in haar staf o.a. een Afdeling Verkeer en Vervoer waarin een zeehavenvervoerstaff, een luchthavenvervoerstaff, een centrale spoorwegvervoerstaff en meerdere liaisongroepen zijn ingedeeld. Deze liaisongroepen zorgen voor overleg met nationale autoriteiten als de Algemene Verkeersdienst (AVD) en de Afdeling *Host Nation Support* van het NTC, en internationale verkeersautoriteiten van België (MCG Inter) en West-Duitsland (WBK III).

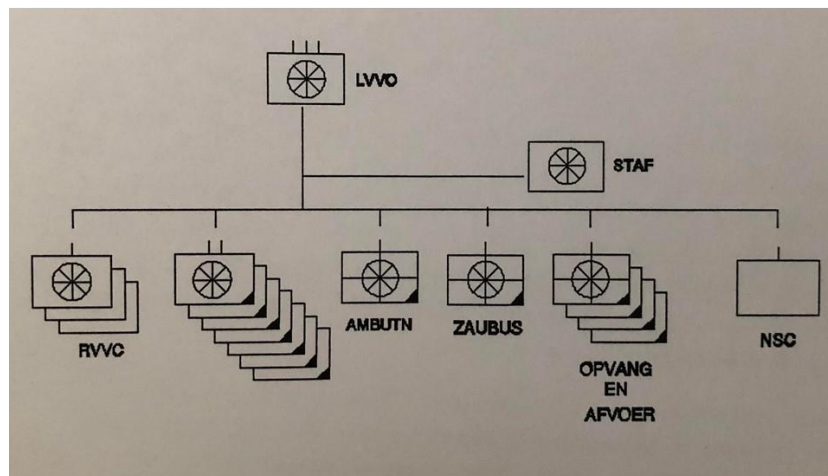
812 Transportgroep is zowel in vredetijd als in oorlogstijd verantwoordelijk voor het uitoefenen van vervoersleiding voor eenheden van de nationale sector en verkeersleiding op Nederlands grondgebied. Daarnaast is zij verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering van het systeem Vervoerslijndiensten KL. In vredetijd levert 812 Transportgroep op aanvraag wegvervoerssteun aan daartoe gerechtigden. In oorlogstijd verleent zij op Nederlands grondgebied ook vervoerssteun op het gebied van wegvervoer, binnenwatervervoer en spoorwegvervoer aan bondgenootschappelijke strijdkrachten, andere krijgsmachtdelen en interservice organen.

Het NLC beschikt over 810 Transportgroep. Deze eenheid levert in vredetijd vervoerssteun aan het Eerste Legerkorps en coördineert alle dieplader vervoeren en munitie vervoeren in binnen- en buitenland. In oorlogstijd levert 810 Transportgroep alle vervoerssteun voor de logistieke opbouwoperatie van het Eerste Legerkorps en ondersteunt zij hun inzet en die van de Groep Geleide Wapens van de Koninklijke Luchtmacht tijdens de uitvoering. In oorlogstijd kan 810 Transportgroep in totaal zes transportbataljons met ieder vier transportcompagnieën en nog eens vier zwaar transportcompagnieën inzetten. In vredetijd beschikt 810 Transportgroep slechts over een zeer beperkte vervoerscapaciteit. Zo heeft 119 Levensmiddelendepot in de Harskamp een aantal koelauto's. Het merendeel van de organisatie is mobilisabel. In oorlogstijd is 810 Transportgroep ook verantwoordelijk voor de verkeersleiding op alle in West-Duitsland aan Nederland toegewezen opmarsroutes en hoofdaanvoerwegen.

De majoor Willem Veenvliet adviseert op basis van een door hem uitgevoerd onderzoek uiteindelijk het centraal onderbrengen van alle vervoerscapaciteiten in één Vervoers- en Verkeers Commando Koninklijke Landmacht (VVCKL). Het is goed te weten dat de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk op dat moment in de hoedanigheid van het *United States Transportation Command*

respectievelijk *Defence Operational Movement Staff* al over een soortgelijke organisatie beschikken. Een beetje verscholen in het memorandum wordt overigens ook nog subtiel verwoord dat de Afdeling Vervoer en Verkeer van de Landmachtstaf zowel in beleidsvormend als in uitvoerend opzicht het civiele binnenwatervervoer, zeevervoer, luchtvervoer en spoorwegvervoer verzorgt voor alle krijgsmachtdelen. Op dat moment is daarbij veelal sprake van het gebruik van de term *single service management (SSM)*.

Het ontstaan van de Landelijke Verkeers en Vervoersorganisatie (LVVO) kort daarna is een van de pogingen om de belangen van de Koninklijke Landmacht te beschermen.



De Defensienota 1991, de Prioriteitennota 1993 (afname met 4000 VTE'n) en de Novemberbrief 1994 (afname met nog eens 3300 VTE'n) hebben een enorme impact op de defensieorganisatie. Zo neemt de Luchtmachtraad op een gegeven moment in dit kader het besluit de Motortransportgroep Koninklijke Luchtmacht (MTGKLu) op te heffen om daarmee de opgelegde bezuinigingen te realiseren en daarmee belangrijker geachte reorganisaties te kunnen blijven financieren. De toenmalige commandant, de luitenant-kolonel Gerhard Vallée krijgt het echter voor elkaar dit besluit te laten teruggedraaien. Onder zijn leiding wordt Resultaatgerichte Bedrijfsvoering ingevoerd, waarbij naast efficiency juist ook klantgerichtheid veel prioriteit krijgt. In feite is de MTGKLu op dat moment de eerste Resultaat Verantwoordelijke Eenheid (RVE) van het ministerie van defensie.

De transportsector is natuurlijk niet de enige organisatie, die een taakstellende bezuiniging krijgt opgelegd. Onder de Regiegroep Doelmatigheid, voorgezeten door de plaatsvervangend secretaris-generaal van het ministerie van defensie: dhr. H. Hulshof gaat een groot aantal interservice projectgroepen aan het werk. Op 1 augustus 1995 krijgt de Projectgroep Implementatie Defensie Verkeers- en Vervoersorganisatie (PIDVVO), onder leiding van de inmiddels tot kolonel van de Koninklijke Luchtmacht bevorderde G.J. Vallée (commandant MTGKLu), de opdracht een structurele besparing van 25 miljoen gulden te vinden en de oprichting van een Defensie Verkeers- en Vervoersorganisatie (DVVO) voor te bereiden.

De PIDVVO moet hiervoor in korte tijd een groot aantal deeltaken uitvoeren. De ontwikkeling van een geïntegreerd systeem vrachtovervoersdienst (GSVL), het samenvoegen van dienstpersoneel in pools en het opstellen van nieuwe functieomschrijvingen en werkprocedures maken daar o.a. deel van uit. Al vrij snel levert de PIDVVO een document op, dat bepalend zal zijn voor de in 1996 op te richten Defensie Verkeers- en Vervoerorganisatie (DVVO): "De BLAUWDRUK". Dit belangrijke document gebruikt een aantal documenten als uitgangspunt, dat grote invloed heeft en nog jaren zal hebben. Naast het rapport van de Projectgroep Transport (POTR) onder leiding van commodore van Dillen van de Koninklijke Luchtmacht, spelen vooral het rapport van de regiegroep doelmatigheidswinst en de eindrapportage van de projectgroep verbeterd economisch beheer (VEB) een cruciale rol bij de inrichting. Er worden in de Blauwdruk drie markante randvoorwaarden genoemd.

"De (kwaliteit van de) dienstverlening van de oorspronkelijke krijgsmachtdeel transportorganisaties zal gecontinueerd worden. Klanten dienen in alle opzichten tevreden te zijn over de prestaties van de DVVO (1)."

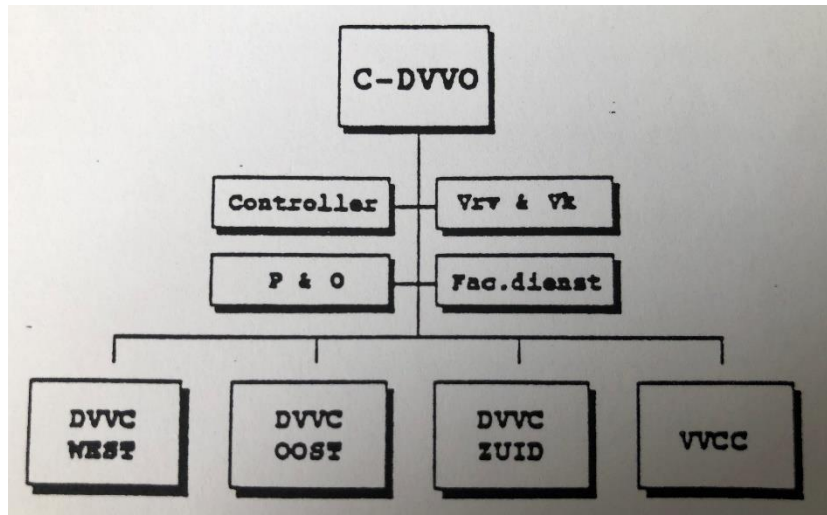
"Er dient te worden gestreefd naar een gewogen evenredige personele verdeling, gebaseerd op de organisaties die zijn overgegaan in de DVVO, tussen de krijgsmachtdelen en ook de verhouding tussen militairen en burgers in de DVVO (2)."

"C-NATCO blijft belast met de planning, voorbereiding en uitvoering van operaties in het kader van *host nation support*, het verlenen van militaire bijstand en steun van de externe logistieke ondersteuning van KL-eenheden die zijn ingezet in het kader van humanitaire hulpverlening of crisisbeheersing, inbegrepen de bondgenootschappelijke verdediging (3)."

Deze laatste randvoorwaarde betekent voor de DVVO dat zij op de eerste plaats belast is met de taak om gegevens aan te leveren t.a.v. het vervoers- en verkeersdeel van de operatieplannen en operatiebevelen van C-NATCO. Daarnaast wordt DVVO belast met het leveren van vervoersdiensten waarin de KL niet met eigen wegvoersmiddelen kan voorzien. Ten slotte wordt de DVVO belast met de taak van het voor C-NATCO uitvoeren van de verkeersleiding op het Nederlands grondgebied. Kennelijk heeft de Koninklijke Landmacht een behoorlijke vinger in de pap bij het formuleren van de randvoorwaarden.

In het kader van het verbeterd economisch beheer (VEB) wordt de DVVO een resultaat verantwoordelijke eenheid (RVE). Het opstellen van een bedrijfsplan, waarvan het budget- en begrotingsplan prominent deel uitmaken, en het rapporteren van de gerealiseerde resultaten, gaan ook binnen de krijgsmacht de nodige prioriteit en aandacht krijgen. Op dat moment wordt aansturing van de DVVO voorzien door het Defensie Interservice Commando (DICO). Decennialang spreekt men binnen de krijgsmacht over commandovoering. Aan het einde van de vorige eeuw gaat men, vooral bij bedrijven zoals de DVVO, gebruik maken van de dan moderne en daardoor meer populaire term bedrijfsvoering. Inmiddels is *governance* de meer gangbare term. Termen als accountmanagement, productverantwoordelijkheid, kostenverantwoordelijkheid, primaire bedrijfsprocessen en secundaire ondersteunende processen, taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden worden cruciale begrippen binnen de op te richten DVVO.

Gelukkig treft de lezer in de Blauwdruk ook de zo vertrouwde organogrammen aan. De op te richten DVVO gaat bestaan uit een staf, een drietal Decentrale Verkeer- en Vervoerscentra (DVVC) en een gecentraliseerd Verkeers- en Vervoers Coördinatie Centrum (VVCC). De stafafdeling vervoer en verkeer wordt verantwoordelijk voor advisering van vervoer en



verkeer, het geïntegreerde systeem vrachtvervoerslijndienst (GSVL), accountmanagement, verkeer en vervoer van verplaatsingsplannen en -projecten en integrale kwaliteitszorg. Daarnaast maken natuurlijk ook een bureau controller, bureau personeel en organisatie en bureau facilitaire diensten deel uit van de staf.

Op 1 mei 1996 gaan uiteindelijk de Landelijke Vervoers en Verkeers Organisatie (voorheen 812 Transportgroep) van het Nationaal Commando (Koninklijke Landmacht), de Marinevervoersdienst en de Motortransportgroep Koninklijke Luchtmacht samen op in de DVVO.

