



Een sfeerbeeld uit onze rijke historie



MOVEMENT

“The set of activities involved in the physical transfer of personnel and/or materiel as part of a military operation.”

Vooraf

Volgens de NAVO doctrine (*Allied Logistic Publication 4.2: Land Forces Logistic Doctrine*) maakt *movement* deel uit van *logistics*. De NAVO vond het nodig om ook een specifieke doctrinepublicatie uit te geven die ingaat op *movement*: *Allied Joint Publication 4.4: Allied Joint Doctrine for Movement*. Een term die nauw gerelateerd is aan *movement* is het begrip *mobility*: “A quality or capability of military forces which permits them to move from place to place while retaining the ability to fulfil their primary mission.” Verplaatsen is een secundair proces dat van primair belang is. In de eerste helft van 2024 heeft Martijn Sluiter, student aan de universiteit van Utrecht, stage gelopen bij het Bureau Geschiedschrijving van het regiment Bevoorradings- en Transporttroepen en onderzoek gedaan naar de organisaties die vanaf 1949 belast zijn geweest met het verplaatsingsproces. De aanleiding was de wens om onderzoek te doen naar de geschiedenis van de Inspectie Vervoerswezen en de Inspecteur Vervoerswezen. In deze editie doe ik kort verslag van de uitkomsten van zijn onderzoek. Ik wens je weer veel leesplezier. En mocht je meer willen weten over het onderzoeksrapport, neem dan contact op met de secretaris van het Bureau Geschiedschrijving: secretaris@logistieklandmacht.nl.

Lkol bd Piet IJntema

Inleiding

Om te kunnen verplaatsen of te kunnen worden verplaatst moet aan een drietal randvoorwaarden zijn voldaan: een eenheid moet kunnen beschikken over vervoerscapaciteit, er moet voldoende adequate verplaatsingsinfrastructuur beschikbaar zijn en een eenheid moet toestemming hebben om van de verplaatsingsinfrastructuur gebruik te maken. Kort gezegd bestaat verplaatsen uit een tweetal secundaire processen: vervoer en verkeer. Alle taken die

verplaatsingsorganisaties vele decennia hebben moeten uitvoeren en nog vele decennia zullen moeten blijven uitvoeren, hebben te maken met deze twee secundaire processen en zijn inhoudelijk gezien niet veel veranderd. Van de verplaatsingsorganisaties kan dat niet worden gesteld. De geopolitieke veiligheidssituatie en de perceptie daarvan door de Nederlandse regering hebben decennialang geleid tot reorganisaties. Martijn Sluijter onderkent daarin een viertal perioden: 1949 -1958, 1959 – 1989, 1990 – 2014 en de periode vanaf 2014.

Periode 1949 -1958



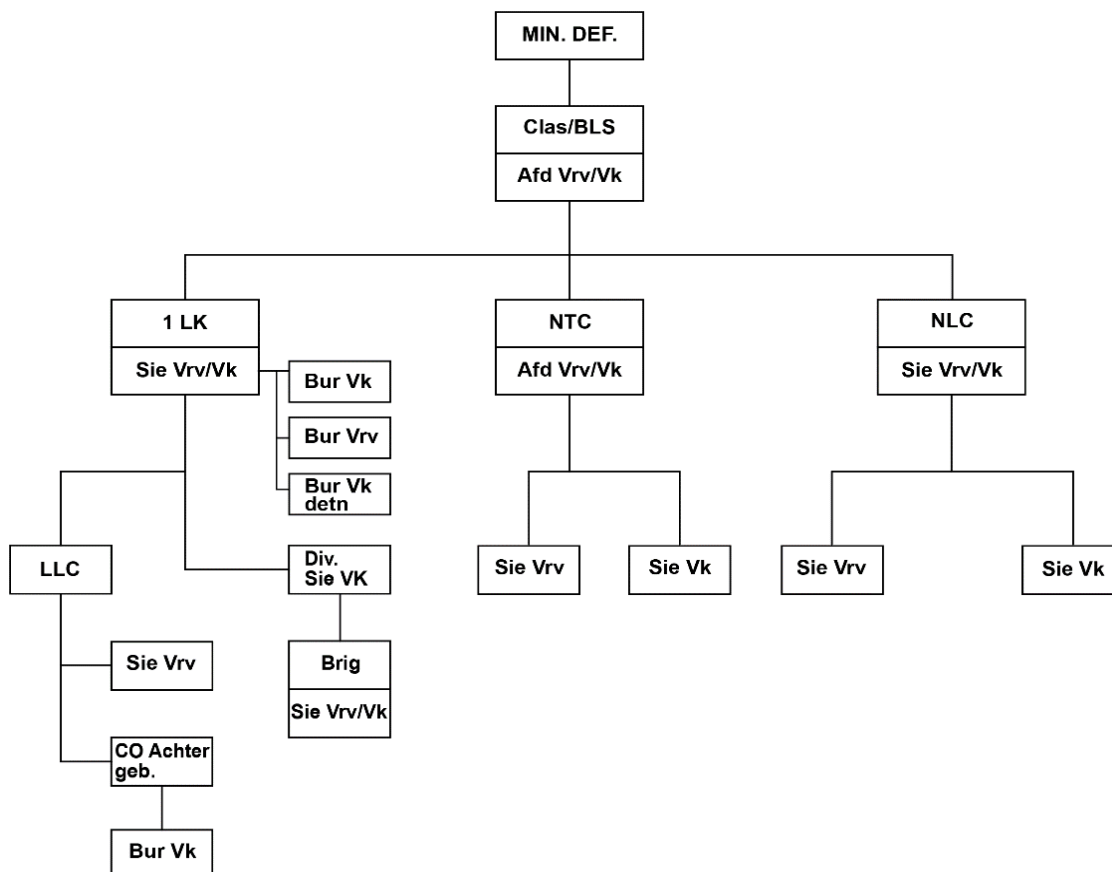
In deze periode beperkt de Koninklijke Landmacht zich tot het optreden op nationaal grondgebied: de verdediging van de IJssel Linie. Na de onafhankelijkheid van Indonesië past de krijgsmacht (mede onder invloed van de Marshall-hulp) haar organisatie aan naar Amerikaans model. Het fenomeen Inspecties, maakt daarvan deel uit. Zo krijgt de Koninklijke Landmacht ook een Inspectie Vervoerswezen met aan het hoofd een Inspecteur Vervoerswezen. Deze organisatie wordt belast met alle voorbereidingen om verplaatsen van militaire eenheden in tijd van oorlog mogelijk te maken en te blijven

garanderen. Daarvoor is natuurlijk overleg en overeenstemming met civiele vervoers- en verkeersautoriteiten noodzakelijk. De Inspecteur doet namens de minister van defensie zaken met de minister van verkeer en waterstaat. En hoewel de term ecosysteem logistiek dan nog niet bestaat, leunt de Koninklijke Landmacht ook dan al op civiele capaciteiten.

Periode 1958 – 1989

In 1955 treedt West-Duitsland toe tot de NAVO. Dit heeft grote gevolgen voor o.a. de Koninklijke Landmacht. Het Eerste Legerkorps (*NATO-assigned force*) dat in oorlogstijd onder bevel komt van een NAVO-commandant zal niet langer meer op Nederlands grondgebied maar binnen de *Northern Army Group* (NORTHAG) op West-Duits grondgebied haar verdediging moeten voorbereiden, inrichten en voeren. Om de initiële verplaatsing naar de toegewezen *area of operations* te kunnen uitvoeren, ontstaat niet alleen een grote vervoersbehoefte, maar is ook overleg en overeenstemming met West-Duitse autoriteiten noodzakelijk. Dat geldt ook voor de logistieke opbouwoperatie en alle instandhoudingsverplaatsingen daarna. Voor de Inspectie Vervoerswezen en al haar opvolgende organisaties heeft dit aanzienlijk veel werk als gevolg. Middels een met de West-Duitse autoriteiten overeengekomen zgn. *Vereinbarung* kunnen gelukkig alle verplaatsingen van het Eerste Legerkorps in de toegewezen *area of operations* zonder voorafgaand overleg worden gepland en uitgevoerd. In de loop der tijd wordt de verdedigingslijn steeds verder oostwaarts verplaatst.

In 1966 besluit Frankrijk om uit de militaire tak van de NAVO te stappen. Daardoor zullen de door de NAVO voorziene versterkingen (vooral Brits en Amerikaans) niet langer meer gebruik kunnen maken van het Franse grondgebied. Vanaf dat moment wordt het Nederlands grondgebied cruciaal voor de verplaatsing van deze versterkingen. De *Host Nation Support* (HNS) taak wordt steeds belangrijker. En uiteraard heeft ook dat grote gevolgen voor de Inspectie Vervoerswezen. 1969 is een memorabel jaar. Het ministerie van defensie besluit de Inspectie Vervoerswezen op te heffen. Vanaf 1970 krijgt de Afdeling Verkeer en Vervoer van de BLS (Landmachtstaf) de schone taak om het werk voor te zetten.



Overzicht verplaatsingsorganisaties door de jaren heen

Periode 1989 – 2014

Na het ‘vallen van de muur’ wordt een grootschalig gewapend conflict met het Warschaupact (lees: de Sovjet Unie) niet langer waarschijnlijk geacht. Er wordt een begin gemaakt met het ‘innen van het vredesdividend’. In 1992 ‘mag’ de Afdeling Verkeer en Vervoer van de BLS verhuizen naar Gouda om daar onderdeel te worden van Staf NTC en later staf Natco. Men krijgt te maken met het ondersteunen van verplaatsingen naar inzetgebieden die vaak ver van Nederland verwijderd zijn en slechts zelden geheel over de weg kunnen worden bereikt. Andere vervoersmodaliteiten zoals luchttransport en zeetransport gaan een steeds belangrijkere rol spelen. Het is dan met name de inmiddels ‘paarse’ Defensie Verkeers- en Vervoersorganisatie (DVVO) en daarbinnen de *Joint Transport en Planning Organisation* (JTPO) die later voor de herkenbaarheid binnen de NAVO wordt ‘omgedoopt’ naar *National Movement Coordination Centre* (NMCC) die belast wordt met de voorbereiding en uitvoering van een groot aantal vaak

complexe verplaatsingen. De meer beleidsmatige activiteiten ‘verdwijnen’ naar de centrale organisatie, en ruw gezegd ook een beetje uit de aandacht.

Periode vanaf 2014

Na de Russische annexatie van de Krim (2014) en zeker na de Russische inval in Oekraïne (2022) vragen verplaatsingen van operationele eenheden op NAVO-grondgebied weer om aandacht en prioriteit. Weer zullen NAVO-eenheden voor hun verplaatsingen gebruik willen maken van het Nederlands grondgebied. En Nederlandse eenheden zullen op weg naar een mogelijk toekomstige area of operations gebruik moeten maken van het grondgebied van meerdere NAVO-partners.

Synthese

Om een effectieve en betrouwbare NAVO-partner te kunnen zijn, is het voor handen hebben van een bekwame en goed voorbereide verplaatsingsorganisatie onontbeerlijk. Daarbij maakt het niet zoveel uit welke naam deze organisatie draagt of waar deze organisatie is ondergebracht. Na de Tweede Wereldoorlog waren er voldoende redenen om een Inspectie Vervoerswezen op te richten. En weer of misschien wel beter gezegd nog steeds kunnen wij niet zonder een verplaatsingsorganisatie waarin veel leden van ons regiment dagelijks hun werkzaamheden (zullen) verrichten. We maken dan misschien wel deel uit van een dienstvak, en zijn misschien wel eigenaar van een secundair proces, maar we waren, zijn en blijven van primair belang!

“Zonder transport staat alles stil!”

en/of

“Nil nobis absurdum!”

