AAT70

De aan- en afvoertroepen

MS Dit themanummer van de Militaire Spectator staat in het teken van 70 jaar aan- en afvoertroepen. Op zich niet zo'n bijzonder feit: er zijn wapens, korpsen en regimenten die veel langer bestaan en slechts een enkele uitzondering is jonger. In 1984 bv. is een themanummer uitgegeven ter gelegenheid van het 175-jarig bestaan van de Koninklijke marechaussee.
Niettemin lijkt het goed de aan- en afvoertroepen eens in het zonnetje te zetten. De algemene kennis die de gemiddelde militair heeft van de aan- en afvoertroepen gaat veelal niet verder dan het image van het dienstvak met de blauwe patjes, met daarop het gekroonde gevleugelde wiel, en de taak personeel en materieel te vervoeren van de ene plaats naar de andere; de truckers van de Koninklijke landmacht!

Overigens zij opgemerkt dat aan deze simplificatie van de taakstelling meer vastzit dan op het eerste oog lijkt. Veelal dienstplichtige militairen krijgen de verantwoording voor een groot en zwaar voertuig en moeten bij nacht en ontij — met name tijdens oefeningen — rijden in een onbekend gebied en op wegen die lang niet altijd zijn te vergelijken met autosnelwegen waarop veelal hun collega's uit de burgersector hun vrachtauto's besturen. Bovendien is het soms een raadsel hoe deze aat-chauffeurs — vaak zonder kaart — weer te bestemder plekke komen.
Dat is echter niet de enige taak van het dienstvak van de aan- en afvoertroepen. De periode van de transportbataljons, uitgerust met de GMC of Daf YA-314 ligt in een vervlogen tijd. Weliswaar vormt het bestand aan wegtransporteenheden, zowel bij het Eerste legerkorps als in de territoriale sector, nog immer de basis van het dienstvak, maar tegelijkertijd kan deze constatering leiden tot een onjuiste beeldvorming omtrent de vele andere vervoers- en verkeersfacetten die deel uitmaken van het dagelijkse werk van de aat-officier en -onderofficier.

Beperkt het interne KL-proces zich tot het identificeren van de vervoersbehoeften, het aanvragen van de benodigde vervoerssteun en het bepalen van de wijze waarop op de doelmatigste wijze in deze vervoersbehoefte kan worden voorzien, de uitvoering van de vervoeren vindt voor het overgrote deel plaats door uitbesteding aan de civiele sector. Voorbeelden zijn de spoorwegvervoeren in het kader van oefeningen, het vervoer van troepen en goederen door de lucht of over zee naar en van bestemmingen als de Sinaï, Libanon en de VS, maar ook wegvervoer met gehuurde bussen, diepladers, buskruitauto's enz. Kenmerkend voor de wijze waarop in de vervoersbehoefte bij de Koninklijke landmacht wordt voorzien is de vergaande privatisering van de levering van vervoersdiensten.
De onderkende vervoersbehoefte voor crisis- en oorlogstijd is groter dan de KL-vervoerscapaciteit na volledige mobilisatie. Ook dan zal een voortdurend beroep op de civiele vervoerscapaciteit noodzakelijk zijn. Dit intensieve gebruik van civiele middelen vergt van het militaire vervoers- en verkeersmanagement een goed inzicht in de civiele vervoersmarkt, waartoe doorlopend overleg met civiele vervoers- en verkeersautoriteiten en -deskundigen onontbeerlijk is. Nieuwe ontwikkelingen dienen nauwlettend te worden gevolgd en waar mogelijk te worden gebruikt ten behoeve van de krijgsmacht.

In deze aflevering van de Militaire Spectator wordt de lezer een beeld geschetst van deze voor

de aat kenmerkende problematiek. Nieuwe ontwikkelingen in de vervoers- en verkeerssfeer worden toegelicht. Steeds weer zal echter aandacht moeten worden besteed aan de wijze waarop de opleiding en bijscholing gestalte krijgen van de relatief grote aantallen reserveofficieren en -onderofficieren, die in oorlogstijd een essentiële taak moeten vervullen teneinde het vervoers- en verkeerssysteem in stand te houden.

De vervoers- en verkeersfunctie bij de Koninklijke landmacht heeft een stormachtige ontwikkeling ondergaan. In het kader van het single-service-management zijn vervoerstaken overgenomen van de Koninklijke marine en de Koninklijke luchtmacht; integratie van vervoersdiensten tussen de krijgsmachtdelen heeft op beperkte schaal plaatsgevonden.

Ook in het komende decennium zal het streven naar het bereiken van een zo optimaal mogelijk vervoers- en verkeerssysteem worden voortgezet. Verdergaande integratie van alle vervoerstechnieken en expeditiefuncties binnen dit systeem zal uiteindelijk moeten leiden tot een zo doelmatig mogelijke voorziening in de vervoersbehoefte van zowel de eigen krijgsmacht als van geallieerde strijdkrachten in het kader van de Host Nation Support.

Op 12 juli 1915 zijn de aan- en afvoertroepen ontstaan uit het Etappen Verplegings Autobataljon, bestaande uit vier compagnieën en uitgerust met (gevorderde) civiele motorvoertuigen, in de loop der jaren verder ontwikkeld via de Depotafdeling van de Autotreindienst en het Korps Motordienst naar het huidige dienstvak. De ontwikkeling is nog niet afgesloten. De aan- en afvoertroepen hebben hun waarde in de loop der jaren bewezen en zullen dat in de toekomst zeker blijven doen; een feit waarop elke aat'er terecht trots kan zijn.

De redactie wenst alle aat'ers van harte geluk met hun jubileum.



KONINKLIJKE VERENIGING TER BEOEFENING VAN DE KRIJGSWETENSCHAP

Op *maandag 20 januari 1986* te 19.30 uur houdt de vereniging voor leden en introducé(e)s een bijeenkomst in het Nederlands Congresgebouw te 's-Gravenhage, waar door kapitein ter zee ir. J. R. Spoelstra een inleiding zal worden gehouden over het onderwerp

Nederland en de grenzen van de NAVO

Na de voordracht wordt als gebruikelijk, gelegenheid tot discussie geboden.

Introductie: d.t.v. de secretaris, Ikol W. F. Anthonijsz, Frederikkazerne, gebouw 110, Postbus 90701, 2509 LS Den Haag (tel. tijdens diensturen (070) 16 68 99).