

# Militair vervoer per spoor (1)

Roland Korving en Coen Ormel

## De logistieke opzet



De DBS 6515 is op 30 maart 2009 bij Oldenzaal onderweg richting Bad Bentheim met de in 't Harde beladen militaire trein 69785. Achter de loc is een begeleidingsrijtuig type Bcmkh te zien en wagens type Laads beladen met DAF-trucks. Sevrien Ferree

Veelal opvallend rijdt een aanzienlijke hoeveelheid treinen met militaire goederen over onze sporen. Door de aanscherping van de Duitse regelgeving zorgt het Nederlandse leger sinds 2009 voor een groeiend aantal, maar er is meer. Onderstaand bieden we u een kijkje in de wereld van de militaire logistiek per spoor, terwijl we in het tweede deel een overzicht geven van het ingezette materieel, de gebruikte laad- of losplaatsen en havens. Een historische beschouwing én een bespreking van de schaalmodellen vindt u in de artikelen van Otto Dijkstra.

Binnen Defensie is de Defensie Verkeers- en Vervoersorganisatie (DVVO) in Soesterberg verantwoordelijk voor het transport van personen, goederen en post van de verschillende onderdelen (landmacht, luchtmacht, marine en Koninklijke Marechaussee). De afdeling Rail van DVVO verzorgt het transport van goederen per trein en de bijbehorende verlading. In opdracht van DVVO Rail reden in 2008 in totaal 86 militaire treinen, waarna er in 2009 en 2010 een stijging plaatsvond naar respectievelijk 162 en 150 treinen per jaar. Deze grote stijging van het militaire vervoer

per spoor, in spoorjargon "mvv" genoemd, komt door de aangescherpte regelgeving in Duitsland. Defensie verzond in 2009 per trein alleen eigen materieel dat op oefening ging en bij onze oosterburen ligt immers het overgrote deel van haar oefenterreinen. Voor een militair konvooi over Duitse snelwegen zijn vergunningen van de overheid noodzakelijk. Doordat die daarin weinig voordeel ziet, geeft zij deze vergunning niet of pas kort voor vertrek af. Dit is in de praktijk onwerkbaar gebleken, waardoor het transport per trein een aantrekkelijk alternatief vormt.

Een tweede voordeel van de trein is de zekerheid dat een materieelgroep in één keer op de plek van bestemming komt. Een konvooi over de openbare weg is onderhevig aan files, pech of ander oponthoud, waardoor er al snel een splitsing in de materieelgroep optreedt. De trein is in dit geval niet altijd sneller, maar wel bedrijfszekerder. Een derde voordeel is dat manschappen het laden en lossen van een trein kunnen oefenen.

DVVO Rail verstuurde in 2009 niet alleen treinen naar Duitsland. Zo ging Defensie onder andere op oefening in Scandinavië, waarbij de treinen inclusief belading in het Duitse Rostock richting Zweden werden verscheept. In 2009 hebben ook enkele treinen gereden met aan Uruguay en Estland verkocht Nederlands materieel. Tot 2010 toe verstuurde DVVO Rail militair materieel alleen in bloktreinen. Bekeken werd vorig jaar of kleine hoeveelheden materieel via het Unit Cargo-netwerk van DB Schenker naar de oefenplek en terug vervoerd konden worden. Uit onderzoek bleek dat DBS deze service niet voor een concurrerende prijs kon aanbieden in vergelijking met het wegvervoer.

### Treinaanvraag

Aan het militair vervoer gaat een langdurig planningsproces vooraf. De defensieonderdelen krijgen van de overheid een budget waarvan zij onder andere de oefeningen moeten betalen. Als een onderdeel een oefening gepland heeft klopt men aan bij DVVO. Deze behandelt het defensieonderdeel als een "klant". Er wordt een projectleider aangewezen overleg voert over de mogelijkheden die DVVO kan bieden om het materieel op de plaats van bestemming te krijgen. Hierbij worden naast het transport per spoor ook de mogelijkheden via de weg, de lucht of het water bekeken.

Bij een keuze voor het spoor krijgt DVVO Rail van de projectleider een aanvraag binnen voor het verplaatsen per trein. Naast personen en rijdend materieel kunnen dit ook containers zijn. DVVO Rail bekijkt wat er mogelijk is op de aangevraagde laadplaats en de verschillende losplaatsen, of er wagens beschikbaar zijn dan wel dat er eventueel ingehuurd moeten worden. Nadat de aanvraag goedgekeurd en definitief geworden is vraagt DVVO Rail een trein aan bij de vervoerder en huurt eventueel wagens.

### Laden

Veel militaire treinen hebben een zogenoemde Buiten Profielcode. Dit betekent dat het vervoerde materieel de trein te breed en/of te hoog maakt voor onbeperkt rijden over het spoorwegnet ("profieloverschrijding"). In Europees verband zijn hierover afspraken gemaakt, waarbij in dit geval de maximale afmetingen van de militaire voertuigen bepalen welke profielcode de trein krijgt. Deze moet voor Nederland worden omgezet naar een vereenvoudigde nationale profielcode. Treinen met zendingen met profieloverschrijding mogen slechts rijden over baanvakken die daarvoor expliciet toegelaten zijn. Bovendien is voor elk van de nationale profielcodes (BP1, BP2 en BP3) vastgesteld welke beperkingen gelden bij de te passeren emplacementen, welke sporen niet bereden mogen worden en waar bepaalde objecten (zoals seinen) met



*Bij het laden en lossen van rollend materieel helpt een gids de bestuurder van het voertuig door hem via handgebaren over het midden van de wagen type Laads te loodsen. 't Harde, 14 april 2009.*

Coen Ormel

lage snelheid gepasseerd moeten worden. Het laden van rollend materieel op een trein gaat onder toezicht van een wagenmeester van de vervoerder die vertrouwd is met speciaal transport. Van elk te laden voertuig heeft de wagenmeester specificaties over zijn plek op de wagen, de afstand tussen de verschillende voertuigen en de voorgeschreven manier van borgen. Op deze manier kan de belading van de trein de minst beperkende Buiten Profielcode krijgen bij de aanvraag van de dienstregeling.

Naast de wagenmeester is een belangrijke rol weggelegd voor de zogenoemde gidsen: militairen die elk voertuig met handgebaren over een wagen loodsen. Met maar tientallen centimeters speling aan beide kanten van de wagen is een gids geen overbodige luxe, vooral bij voertuigen die breder zijn dan de onderliggende wagen.

De door DVVO Rail gekozen laad- en losplaats

in Nederland is meestal de dichtstbijzijnde bij de kazerne waarvan het materieel afkomstig is. Af en toe omvat een oefening onder andere een wegtransport. Zo kan het incidenteel voorkomen dat materieel dat in 't Harde geladen wordt afkomstig is uit het Drentse Havelte. Er rijden ook af en toe treinen binnen Nederland voor een oefening in het beladen en lossen van treinen.

### Vervoerders

DVVO Rail is contractueel gebonden aan DB Schenker als vervoerder. De organisatie doet bij DBS een aanvraag met daarin het aantal wagens per trein, het type wagen, het te vervoeren defensiematerieel, de beoogde vertrek- of aankomsttijd en de gewenste grensovergang. Een deskundige op het gebied van vervoer van DB Schenker kan zo een eventueel noodzakelijke Buiten Profielcode aanvragen. Na overleg en eventuele aanpassingen in

39

*Een vrachtwagen haalt een container van een Sgns in 't Harde op 14 april 2009. Coen Ormel*





Op 13 april 2009 is in een militaire trein -hier te Geldermalsen- een van Transwaggon gehuurde wagen type Laadks beladen met Fenneks opgenomen. Roland Korving

Dezelfde trein bevat op 13 april 2009 ook een DVVO-wagen type Slmmps beladen met een bergings-tank. Roland Korving



De D24 van de Bentheimer Eisenbahn rangeert te Coevorden Heege op 26 november 2010 met een militaire trein en trekt een silowagen die ter belading met aardappelmeel nog bezorgd gaat worden in Emlichheim. Coen Ormel



de aanvraag zorgt DBS voor een locomotief, eventueel met wagens en wagenmeester.

Toch zijn in Nederland af en toe andere vervoerders van treinen met militair materieel te zien. In maart 2006 reed ACTS een week lang containers van Amersfoort De Birk, Coevorden Heege en Ede-Wageningen naar de Eemshaven voor een missie van Defensie naar Afghanistan. Dit containervervoer werd aanbesteed, waarbij ACTS won. Een aanbesteding was mogelijk omdat er geen Buiten Profielcode inclusief eigendomsrecht op bijbehorende BP-tekeningen van DB Schenker mee gemoeid was.

Bij wijze van proef haalde ACTS op 17 augustus 2006 een trein met containers en een containerkraan op in 't Harde, die in Bad Bentheim werd overgenomen door de OHE aan wiens lijnen de bestemming, het oefenterrein Lüneburger Heide, ligt. Op 18 februari 2007 bracht de 5812 van ACTS een trein met rupsvoertuigen vanuit Bad Bentheim naar 't Harde. Daarna is ACTS niet meer ingehuurd, omdat als nadeel ten opzichte van DB Schenker geldt dat het geen eigen, voor militair vervoer gecertificeerde wagenmeesters heeft en telkens partners in het buitenland moet regelen.

De Bentheimer Eisenbahn rijdt militaire treinen die in Coevorden Heege geladen of gelost worden; tussen Bad Bentheim en Coevorden Heege in opdracht van DB Schenker.

#### Buitenlandse strijdkrachten

Ook voor buitenlandse strijdkrachten reden in 2009 en 2010 enkele treinen door Nederland. De laatste keer dat dit op grote schaal gebeurde was in 1990, toen voor het Amerikaanse leger enorme hoeveelheden materieel vanaf Duitse bases naar Nederlandse havens werden vervoerd om per schip richting Perzische Golf te gaan in het kader van operatie Desert Storm. Terugkeer van dit materieel in omgekeerde richting geschiedde ook per spoor als operatie Desert Farewell.

De afgelopen jaren hebben zich nog enkele keren kleine verplaatsingen van Amerikaans



Op 3 december 2010 reed Unit Cargo-trein 45710 van Köln Gremberg naar Kijfhoek Noord. Achteraan was een wagen met tankonderstellen uit het Zweedse Örnsköldsvik naar Amersfoort Vlasakkers te zien. Ad Boer

materieel voorgedaan via Rotterdam naar onder andere Irak. Zoals al jaren ervoor ook het geval was, werden in 2009 alleen voor het Amerikaanse en Britse leger treinen over de Nederlandse sporen gereden, en wel 25 keer. Het vervoer van buitenlandse strijdkrachten door Nederland en de organisatie ervan gaat buiten DVVO Rail om. Het verschepen van het materieel van het Amerikaanse leger loopt bijna altijd via de Eemshaven. Het Britse leger gebruikt overwegend de Sloehaven, maar in 2009 ook de Eemshaven. Deze transporten verliepen in het kader van diverse oefeningen en ook hier was DB Schenker de vervoerder. In 2010 waren niet alleen het Amerikaanse en Britse leger te gast op het spoor in Nederland.

*Naast het lossen van rollend materieel is Defensie geheel zelfvoorzienend bij het afhandelen van containertreinen. Een eigen reach stacker van de Spaanse fabrikant Luna met een militaire container in 't Harde, 14 april 2009. Coen Ormel*

Eind september kwamen een Oostenrijkse en Duitse militaire trein naar Acht in het kader van de internationale oefening European Rhino 1. Dit materieel ging in oktober weer per trein retour. ▲

*(Wordt vervolgd)*

Dit artikel kwam tot stand dankzij de welwillende medewerking van DVVO Soesterberg, met name G.W. Berendsen, W. de Greef en W. Hoffman. Tevens gaat er dank uit naar Wagoncare B.V. Additionele bronnen: diverse nummers van Rail Magazine.



*De DBS 6403 + 6405 leverden op 13 april 2009 tractie bij trein 69860 vanuit Amersfoort Vlasakkers naar Acht, hier gefotografeerd net ten zuiden van 's-Hertogenbosch. Wegens het achterstevoren staan van de voertuigen moest de trein gedriehoek worden via Tilburg. Luc Peulen*

