W. Johannisse, R. T. P. Sassen en J. H. Groeneveld

luitenant-kolonel, resp. kapiteins der Koninklijke marechaussee

De Koninklijke marechaussee tijdens de najaarsoefeningen 1983

Elk najaar vinden er in het gehele Europese NAVO-gebied, van Noord-Noorwegen tot Oost-Turkije, grote oefeningen plaats onder de verzamelnaam ,,Autumn Forge". Deze zijn vooral bedoeld om de gehele scala van militaire acties in bondgenootschappelijk verband te beoefenen, te testen en waar mogelijk te verbeteren. De Nederlandse betrokkenheid in 1983 gold een aantal elkaar logisch opvolgende oefeningen op Nederlands en Westduits grondgebied.
In dit artikel zullen slechts de grote lijnen van het verloop van de oefeningen worden aangegeven en zal de nadruk worden gelegd op de door de Koninklijke marechaussee uitgevoerde taken.

Kort overzicht

Reforger 83 (Return Forces to Germany) is een jaarlijks terugkerende ,,overbrengings"oefening. Daarbij worden doorgaans eenheden van hun bases in de Verenigde Staten voor de duur van de najaarsoefeningen naar de Bondsrepubliek Duitsland overgebracht. Dat gebeurt veelal via zee- en luchthavens in België en Nederland. In 1983 ging het om ongeveer 17.000 man, waarvan 11.000 van de 1st US Cavalry Division. Deze Amerikaanse divisie betrok na aankomst in Europa verzamelgebieden in een gebied begrensd door de plaatsen Weert, Eindhoven en Helmond. De inrichting van deze verzamelgebieden gebeurde onder de codenaam ,,Brandy Station". Nadat de Nederlandse 13e Pantserbrigade en een Brits tankregiment zich in het verzamelgebied Brandy Station bij de Amerikaanse divisie hadden gevoegd, verplaatste deze gecombineerde strijdmacht zich naar uitgangsstellingen in de Bondsrepubliek.
De overige aan deze oefening deelnemende Nederlandse eenheden vertrokken rechtstreeks uit hun vredeslokaties naar het oefengebied in Duitsland. Tijdens de verplaatsing naar de uitgangsstellingen in West-Duitsland moest de gecombineerde Nederlandse/Amerikaanse/Engelse eenheid de Maas en de Rijn oversteken, waarbij geen gebruik werd gemaakt van bestaande oeververbindingen. Dit was de operatie ,,Aqua Marine" die werd uitgevoerd met behulp van geniebruggen en militaire veren. Nadat de Rijn was overgestoken, startte de oefening ,,Atlantic Lion".

Voorbereiding

Reeds eind 1982 werd de Koninklijke marechaussee (Kmar) betrokken bij de algehele voorbereidingen van de najaarsoefeningen 1983. De staf Kmar participeerde daartoe in diverse commissies, werkgroepen en vergaderingen met vertegenwoordigers van andere ministeries. Teneinde een goed verloop van de oefeningen te waarborgen, werd overleg gepleegd over een veelheid van onderwerpen met o.a. de volgende instanties.

Ministerie van justitie
— justitiële aspecten;
— samenwerking met de Rijkspolitie in diverse verbanden.

Ministerie van binnenlandse zaken
— openbare-ordeaspecten;
— samenwerking met gemeentepolitiekorpsen.

Ministerie van defensie
— openbare-ordeaspecten;
— geweldsinstructie ten behoeve van buitenlandse militairen;
— bepalen van de tolerantiegrenzen;
— veiligheidsaspecten.

Nationaal Territoriaal Commandant
— verkeersleiding (verplaatsingsroutes, aantallen te verplaatsen voertuigen, data en tijdstippen, en omleidingsroutes);
— verkeerscontrole (escorteren van colonnes/pa-

ketten, rapportage omtrent het verloop van de verplaatsingen, en melden van uitgevallen voertuigen, eventuele obstakels op de wegen, enz.).

Tijdens de najaarsoefeningen werden ongeveer 1100 leden van het Wapen der Koninklijke marechaussee ingezet.

Voor persoonsbeveiliging werd overleg gevoerd met de volgende instanties.

— Ministerie van defensie.
— Duitse civiele en militaire politie-autoriteiten.
— Bevelhebber der landstrijdkrachten.
— Commandant 1e Legerkorps.
— Nationaal Territoriaal Commandant.
— Amerikaanse militaire politie.

De grote hoeveelheid informatie werd verwerkt in drie operationele instructies, waarin de opdrachten per oefening voor de ondercommandanten van Commandant Koninklijke marechaussee werden opgenomen.

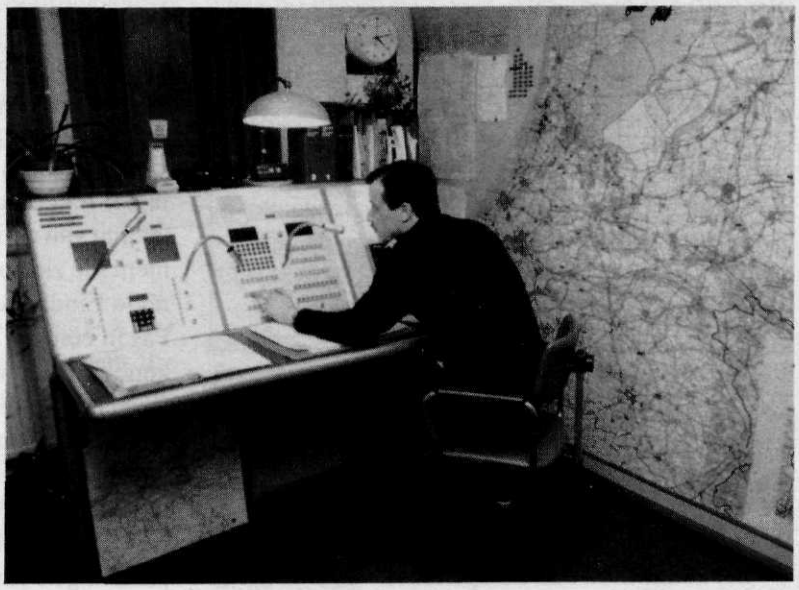
Politietaak ten behoeve van de strijdkrachten

Een van de taken, genoemd in het Takenbesluit Koninklijke marechaussee, is de politietaak ten behoeve van de strijdkrachten. Dat wil zeggen dat de Kmar een politieorgaan is voor de Koninklijke marine, Koninklijke landmacht en Koninklijke luchtmacht. Tevens treedt de Kmar op als politieorgaan voor alle hier verblijvende buitenlandse strijdkrachten. De verantwoordelijkheid voor de opsporing van strafbare feiten op Nederlands grondgebied gepleegd, berust immers primair bij de Nederlandse justitie en ligt in casibus, gelet op de bevoegdheden zoals omschreven in de Aanwijzingsbeschikking Opsporingsambtenaren Politie en Marechaussee 1982, in handen van de ambtenaren van het Wapen der Koninklijke marechaussee.

De politietaak ten behoeve van de strijdkrachten is aan de ene kant preventief en dienstverlenend, anderzijds repressief. Onder de eerste taken vallen onder meer het patrouilleren, het verrichten van verkeersdiensten, het nemen van ordemaatregelen tijdens oefeningen, het escorteren van colonnes, het begeleiden van waardetransporten, het geven van verkeerslessen, enz. Tot de repressieve taak van de Kmar behoort het uitgebreide terrein van het doen ophouden van wetsovertredingen en het opsporen van strafbare feiten.
In het kader van de politietaak ten behoeve van de strijdkrachten speelt in het bijzonder de Centrale verkeerspost Koninklijke marechaussee (CVKmar; afb. 1) een belangrijke rol. Hoofdtaak van de CVKmar is de integratie van het militaire verkeer in het civiele verkeer. Uit praktische overwegingen is de CVKmar ondergebracht bij het berichtencentrum van de Algemene verkeersdienst van de Rijkspolitie te Driebergen.
Alle militaire colonnes en de meeste ,,buitenprofieltransporten" worden begeleid door personeel van de Kmar. De coördinatie is hierbij aanzienlijk verbeterd sinds de Kmar in 1981 de beschikking kreeg over een modern landelijk mobilofoonnet. Tevens heeft de Centrale Verkeerspost de mogelijkheid in te luisteren op het landelijke mobilofoonnet van de Algemene Verkeersdienst Rijkspolitie en op het interlokale radiopolitienet Inrap. Bovendien voert de Centrale verkeerspost voor belangrijke militaire verplaatsingen de weg- en routeverkenningen uit en inventariseert voor de militaire autoriteiten de knelpunten op de Nederlandse, Belgische en Duitse autowegen. Ook in oorlogstijd blijven deze taken van de Centrale verkeerspost bestaan, waarbij wordt opgemerkt dat de civiele verkeersbelangen alsdan ondergeschikt worden aan de militaire verkeersbelangen.

Voor alle duidelijkheid wordt nog opgemerkt dat de politietaak ten behoeve van de strijdkrachten in het algemeen in Nederland wordt uitgeoefend door de territoriale marechaussee, en dat voor de uitoefening van deze taak ten behoeve van het Nederlandse Legerkorps 101 Marechausseebataljon garant staat.

Afb. 2 De verplaatsingen tijdens oefening Reforger 83



Afb. 1 De Centrale verkeerspost Kmar te Driebergen

Een en ander moge blijken uit de verrichtingen van de territoriale en de parate marechaussee tijdens de oefeningen Reforger 83, Aqua Marine en Atlantic Lion, welke laatste zich geheel in de Bondsrepubliek Duitsland heeft afgespeeld.
De politietaak tijdens de oefeningen Reforger 83 en Aqua Marine werd door de territoriale marechaussee verricht. Tijdens de oefening Atlantic Lion berustte deze taak bij de parate marechaussee, gesteund door territoriale marechaussee.

Reforger 83

De verplaatsingen in het kader van de oefening Reforger 83 (zie afb. 2) waren voor Nederland te onderscheiden in de volgende fasen.

Fase 1 — de aankomst van 700 chauffeurs op de luchthaven Schiphol.
Fase 2 — de aankomst van twee Amerikaanse schepen met materieel in de havens van Rotterdam en Vlissingen.
Fase 3 — het verplaatsen van 430 rups- en wielvoertuigen van de voornoemde havens naar de Drivers Holding Area (DHA) te Gilze-Rijen.
Fase 4 — het verplaatsen van dat materieel van de DHA naar verzamelgebieden in de omgeving van Eindhoven en Budel, naar België en naar de Bondsrepubliek Duitsland.
Fase 5 — het verplaatsen van Amerikaans materieel over de weg uit de Bondsrepubliek Duitsland naar verzamelgebieden in de omgeving van Eindhoven en Budel.
Fase 6 — het vervoer van Amerikaans materieel per trein uit de Bondsrepubliek naar losstations in Noord-Brabant en Limburg, gevolgd door wegverplaatsingen naar de verzamelgebieden in de omgeving van Eindhoven en Budel.

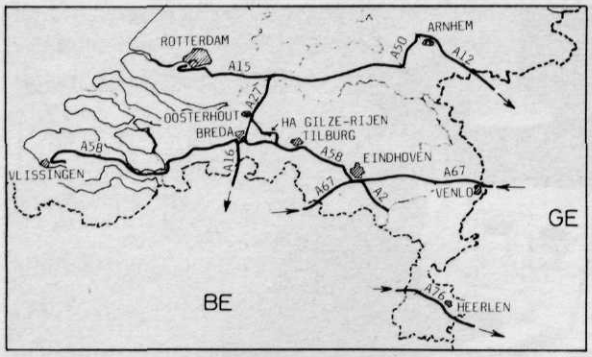
In het kort zullen achtereenvolgens de verschillende fasen worden toegelicht. Alle verplaatsingen werden in Nederland gecoördineerd door het Movement Control Centre (MCC), gevestigd in het Peter Zuidkamp te Eindhoven. Het MCC werd bemand door personeel van de Aan- en afvoertroepen waarbij tevens een Kmar-liaison aanwezig was.

Fase 1

Begin september arriveerden de Amerikaanse chauffeurs op de luchthaven Schiphol. Zij werden per bus vervoerd naar de DHA te Gilze-Rijen. Aldaar werd onderricht gegeven in de Nederlandse verkeerswetgeving. Aangezien aan de Kmar, conform het gestelde in het reeds gememoreerde Takenbesluit, ook de politiedienst ten behoeve van andere strijdkrachten is opgedragen, begon hier in feite de werkelijke betrokkenheid van de Kmar bij de oefeningen 1983.

Fase 2

De schepen uit de VS arriveerden in Rotterdam en Vlissingen op 13 september 1983. De activiteiten in beide havens waren gericht op:
— een snelle ontscheping;



Afb. 3 De hoofdinspanning van de Kmar tijdens de fasen 5 en 6

— het samenstellen van de colonnes;
— het snel beladen van treinen;
— de beveiliging van haventerreinen en ontscheept materieel;
— het handhaven van de openbare orde.

Daarbij werd in een vroeg stadium overleg gepleegd tussen diverse organisaties en disciplines waaronder de Provinciale Militaire Commandanten (PMC) in Zeeland en in Zuid-Holland, Gemeente- en Rijkspolitie, Spoorwegpolitie en de Kmar. Aangezien de Kmar-inspanning hoofdzakelijk was gericht op de verkeersbegeleiding van de geformeerde colonnes kon in fase 2 worden volstaan met een verhoogde patrouillegang in/op de desbetreffende havengebieden en spoorwegemplacementen.

Fase 3 en 4

De districten Kmar Zeeland en Zuid-Holland waren belast met de begeleiding van de colonnes uit de havens naar de DHA en de verzamelgebieden in de omgeving van Eindhoven en Budel. Belangrijk was daarbij dat het civiele verkeer geen hinder zou ondervinden van de militaire verplaatsingen. Gezien het verkeersaanbod in en rondom de grote steden langs de verplaatsingsroutes werden gedurende bepaalde tijden geen militaire colonnes verplaatst. Voorts werden maatregelen voorbereid om eventueel defect geraakte voertuigen zo snel mogelijk te bergen. De begeleidende motorrijders onderhielden tijdens de verplaatsingen contact met de Centrale Verkeerspost Kmar te Driebergen teneinde alle betrokken Gemeente- en Rijkspolitie optimaal te informeren.
Tijdens de verplaatsingen uit de havens hebben zich qua verkeers- en openbare-ordeaspecten geen noemenswaarde incidenten voorgedaan.

Fase 5 en 6

De hoofdinspanning voor de Kmar lag vooral in deze fasen, omdat van de ongeveer 3600 wiel- en rupsvoertuigen er 2900 in Nederland moesten arriveren (zie afb. 3). Ook diende aan het einde van fase 6 rekening te worden gehouden met de begeleiding van de voertuigen van een Engels tankregiment die zich over de weg van Venlo-grens naar de regio Eindhoven zouden verplaatsen.
Pas in een vrij laat stadium waren de gegevens bekend over de verplaatsingen van Amerikaans materieel per trein uit Kaiserslautern (BRD) naar vijf NS-stations in Noord-Brabant en Limburg. Daarbij ging het om de aankomst van in totaal 73 treinen. Aangezien de aankomst van de treinen niet geheel volgens plan verliep en er bij de verplaatsingen van colonnes afkomstig uit de Bondsrepubliek en België eveneens problemen ontstonden, doordat deze te laat, niet of onaangekondigd bij de Nederlandse grens arriveerden, moest de voorgenomen inzet van Kmar-motorrijders — belast met het begeleiden van het Amerikaanse materieel naar de verzamelgebieden in de omgeving van Eindhoven — telkenmale worden aangepast.
Enkele cijfers ter illustratie: van 12 tot en met 16 september 1983 werden 339 escortes gereden waarbij een totale afstand van 194.000 km werd afgelegd.

Brandy Station

Na aankomst van de eenheden in de verzamelgebieden in de omgeving van Eindhoven en Budel begon de operatie Brandy Station. Tijdens deze operatie werden de tactische eenheden geformeerd en vonden de onderbevelstellingen plaats. De 1st Cavalry Division werd in die periode versterkt met de Nederlandse 13e Pantserbrigade; die brigade had reeds een Engels tankregiment onder bevel. Op 15 september 1983 bedroeg de totale sterkte van de in de verzamelgebieden gelegerde eenheden ongeveer 17.000 man.

Politiedienst

De politiedienst werd in deze fase uitgeoefend door de versterkte brigades Kmar Eindhoven, Budel en Weert. Er werd gesurveilleerd in de omgeving van de diverse verzamelgebieden; binnen de gebieden werd de politiedienst verricht door de

(US) Military Police. Alle interne politiële zaken werden door haar in overleg met de betrokken brigade Kmar afgehandeld. Binnen de verzamelgebieden werden geen strafbare feiten van enige importantie gepleegd door buitenlandse militairen, zodat optreden van de Kmar daar niet noodzakelijk was.

Centrale meldkamer

Door de 1e Divisie Kmar was op de Brigade Kmar Eindhoven een centrale meldkamer ingericht die tevens fungeerde als vooruitgeschoven commandopost van de commandant van de 1e Divisie Kmar (afb. 4). De Centrale meldkamer was operationeel van 28 augustus t/m 22 september 1983 en was in die periode zowel voor brigades Kmar in geheel Nederland als voor militaire autoriteiten in de provincies Noord-Brabant en Limburg het centrale punt voor het geven en/of ontvangen van informatie op politieel gebied. Elke militaire chauffeur die deelnam aan de najaarsoefeningen wist, aan de hand van gegevens die vermeld waren op een aan hem verstrekte sticker, op welke wijze hij de hulp van de Centrale meldkamer kon inroepen. De contacten met het Provinciaal coördinatiecentrum liepen via de Centrale meldkamer.

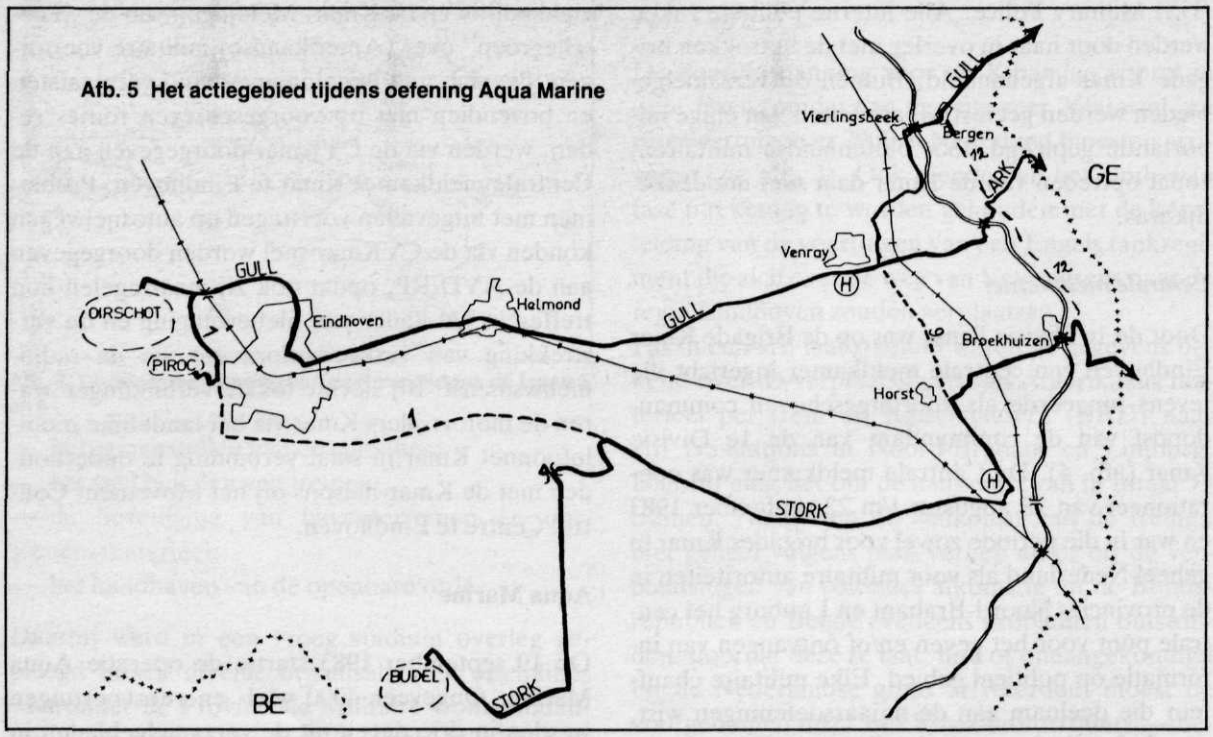
Centrale verkeerspost Kmar

De Centrale verkeerspost Kmar (CVKmar), ondergebracht bij de Algemene verkeersdienst (AVD) van het Korps Rijkspolitie te Driebergen, was zowel tijdens Reforger en Brandy Station als Aqua Marine een belangrijke schakel tussen de civiele politie en de Kmar. Meldingen van de ,,Porschegroep" over (Amerikaanse) militaire voertuigen, die zich niet in colonneverband verplaatsten en bovendien niet op voorgeschreven routes reden, werden via de CVKmar doorgegeven aan de Centrale meldkamer Kmar te Eindhoven. Problemen met uitgevallen voertuigen op autosnelwegen konden via de CVKmar snel worden doorgegeven aan de AVD/RP, opdat ook zij maatregelen kon treffen in het kader van filebeveiliging en de verstrekking van verkeersinformatie via de radionieuwsdienst. Bij slechte lokale verbindingen waren de motorrijders Kmar via het landelijke mobilofoonnet Kmar in staat verbinding te onderhouden met de Kmar-liaisons bij het Movement Control Centre te Eindhoven.

Aqua Marine

Op 19 september 1983 startte de operatie Aqua Marine. Ongeveer 4000 wiel- en rupsvoertuigen werden in drie dagen uit de verzamelgebieden in de omgeving van Eindhoven over drie hoofdroutes en via (drie) militaire bruggen over de Maas (Vierlingsbeek, Well en Broekhuizen) naar de Nederlands-Duitse grens verplaatst (zie afb. 5). De gehele operatie vond plaats op een wijze zoals ook in oorlogstijd zou geschieden. Uiteraard werd rekening gehouden met diverse vredesbepalingen. Er werd dan ook getracht het scheepvaartverkeer op de Maas en het civiele verkeer in het oefengebied zo veel mogelijk te ontzien en zo veilig mogelijk te laten doorstromen. Teneinde dat mogelijk te maken, werden diverse verkeerstech-

Afb. 4 De Centrale meldkamer Kmar te Eindhoven



Afb. 5 Het actiegebied tijdens oefening Aqua Marine

nische maatregelen getroffen, vooral omleidingen, parkeer- en stopverboden, geslotenverklaringen en wegsleepregelingen. Voorts werden nadere afspraken gemaakt omtrent het aanbrengen van militaire wegbebakening alsmede over het tijdelijk plaatsen van civiele verkeersborden op diverse lokaties in het oefengebied. Daartoe werd zowel tijdens de voorbereiding als tijdens de uitvoering van de operatie Aqua Marine nauw samengewerkt met o.a. Gemeentepolitie, Rijkspolitie te Water, Dienst Luchtvaart Rijkspolitie, Provinciale en Rijkswaterstaat (afb. 6).
Dank zij een goede voorbereiding is de operatie Aqua Marine nagenoeg probleemloos verlopen en zijn de — veelal eenzijdige — verkeersongevallen met militaire voertuigen uiterst beperkt gebleven.
Aan de Nederlands-Duitse grens werd de begeleiding van de colonnes overgenomen door de Duitse militaire politie („Feldjäger").

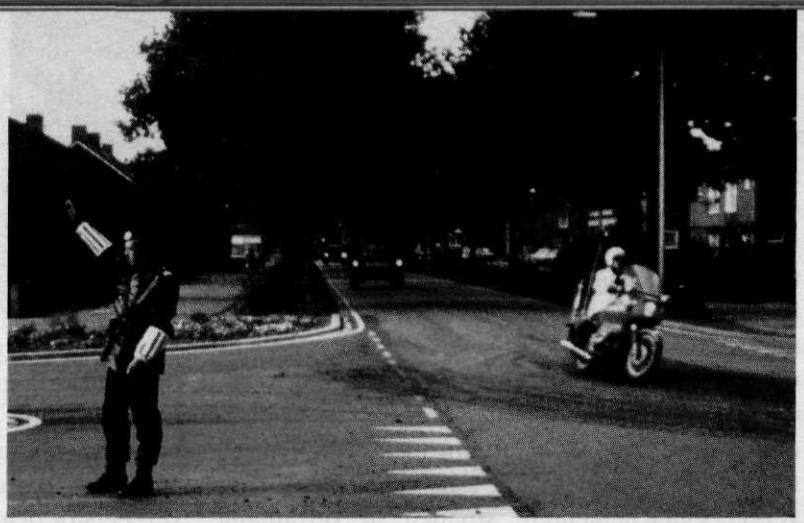
Samenstelling verkeerscontroleorganisatie

Alvorens nader in te gaan op de verkeerscontroleorganisatie is het voor de duidelijkheid zinvol het verband tussen de verkeersleiding en de verkeerscontrole aan te geven.
Onder verkeersleiding wordt verstaan: *Het voorbereiden, organiseren, coördineren en controleren van verplaatsingen in een bepaald gebied.*

Onder verkeerscontrole wordt verstaan: *De controle op de uitvoering van de door de verkeersleiding opgestelde verkeersplannen en -bevelen ter verzekering van een constante doorstroming van het verkeer en het doen naleven van de wettelijke en overige door bevoegde instanties gegeven voorschriften en bepalingen terzake van het wegverkeer.*

De verkeerscontrole wordt uitgeoefend door personeel van de Kmar; de verkeersleiding is in handen van personeel van de Aan- en afvoertroepen.

Het door de Staf van de Nationale Territoriale Commandant uitgegeven verkeersleidingsplan vormde het uitgangspunt voor de opstelling van het verkeerscontroleplan. Het verkeersleidingsplan ging uit van een verkeersstaf met onder bevel drie verkeersdetachementen, die op hun beurt samen dertien verkeerscontroleposten onder functioneel bevel hadden. Het gebied was zo verdeeld dat elk verkeersdetachement verantwoordelijk was voor een hoofdroute en een militaire brug. Bij elk verkeersdetachement werd een Kmar-liaison uitgebracht. Voor de verkeerscontrole werd gekozen voor het onder functioneel bevel stellen van een peloton Kmar (al dan niet versterkt) per verkeersdetachement (zie afb. 7). De drie pelotons Kmar werden samengevoegd tot het 17e Marechaussee-eskadron met een sterkte van 252 man.



Afb. 6 Een van de vele verplaatsingen tijdens Aqua Marine

In het kader van de handhaving van de openbare orde werd het 18e Marechaussee-eskadron samengesteld, bestaande uit vier pelotons van 50 man. Het 18e Marechaussee-eskadron stond onder operationeel bevel van C-17 Marechausseeeskadron en werd in eerste instantie belast met de verkeerscontroletaak. Alleen een werkelijke bijstandsvordering, gedaan door het bevoegde gezag, zou deze onderbevel- en taakstelling kunnen beëindigen. Voor de verkeerscontrole waren 362 man, 66 wielvoertuigen en 54 motorrijwielen beschikbaar.

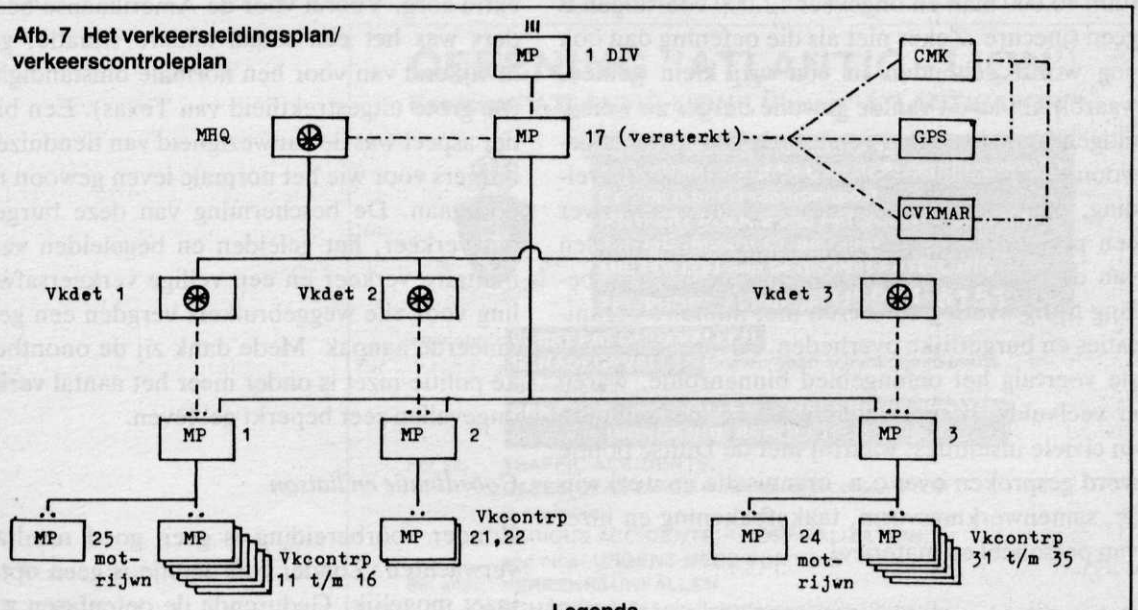
Taakafbakening

De aanwezigheid van de verkeerscontroleorganisatie in de bewakingsgebieden van zes brigades Kmar in Noord-Brabant en Limburg vereiste nadere coördinatie. Bepaald werd, dat het personeel van 17 en 18 Marechaussee-eskadron alleen voor de eerste opvang zou zorgen bij verkeersongevallen, enz. De afhandeling zou geschieden door de brigade in wier bewakingsgebied het voorval zou plaatsvinden. Tevens werd bepaald dat de verkeerscontroleorganisatie zich niet zou inlaten met zaken op het gebied van de handhaving van de openbare orde.

Verbindingen

Na inventarisatie van de ter beschikking staande verbindingsmiddelen werd besloten ten behoeve

Afb. 7 Het verkeersleidingsplan/ verkeerscontroleplan



Legenda

Vkcontrp verkeerscontrolepost; **MHQ** Movement headquarters (verplaatsingsstaf); **Vkdet** verkeersdetachement; **GPS** Geïntegreerde politiestaf; **CVKMAR** Centrale verkeerspost Kmar; **CMK** Centrale meldkamer Kmar; ——— bevelslijn (ob); - - - - - functionele bevelslijn (ob); – · – · – coördinatielijn

Sterkteoverzicht

17 Maresk:	362 (offn/oon/mars 1)	2 Pel:	37 (oon/mars 1)
Eskst:	8 (3 offn/5 oon/mars 1)	3 Pel:	106 (oon/mars 1)
1 Pel:	111 (oon/mars 1)	Reserve:	100 (oon/mars 1)

van de verkeerscontrole gebruik te maken van een aantal daartoe voor de duur van de verplaatsingen op te zetten mobilofoonnetten. Daardoor kon worden voorkomen dat de normale werkkanalen van de brigades Kmar werden overbelast. Door koppeling van de netten werd het bereik, waar nodig, vergroot. Aldus was het mogelijk dat de motorrijders Kmar rechtstreeks in verbinding stonden met de verkeersdetachementen en de daaronder ressorterende verkeerscontroleposten. De pelotonscommandanten, die zich bevonden bij de verkeersdetachementen, stonden in verbinding met de eskadronscommandopost, die zich bevond in dezelfde lokatie als de verkeersstaf (te Wanssum), van waaruit mobilofonisch verbinding kon worden onderhouden met de Centrale verkeerspost Kmar te Driebergen en met de politiekorpsen in het oefengebied. Teneinde eventueel aanwezige stoorzenders op te sporen, was de Radiocontroledienst in het gebied met twee peilwagens actief, hetgeen mede bijdroeg tot een nagenoeg ongestoorde berichtenwisseling.

Atlantic Lion

Voorbereidingsfase

Het goed laten verlopen van een oefening met ruim 40.000 man en ongeveer 12.000 voertuigen is geen sinecure. Zeker niet als die oefening dan ook nog wordt gehouden in een vrij klein gebied, waarbij het leven van de gewone burger zo weinig mogelijk mag worden verstoord. Dat leven is gewoon doorgegaan, dank zij een goede voorbereiding, een voorbereiding die zich uitstrekte over een periode van twee jaar. Behalve het regelen van de tactische aangelegenheden is het van belang tijdig overleg te voeren met militaire organisaties en burgerlijke overheden. Alvorens het eerste voertuig het oefengebied binnenrolde, waren er veelvuldig besprekingen gevoerd met militaire en civiele instanties, waarbij met de Duitse politie werd gesproken over o.a. organisatie en werkwijze, samenwerkingsvorm, taakafbakening en inzet van personeel en materieel.

Taken 101 Marechausseebataljon (101 Marbat)

Het Eerste (NL) Legerkorps, welks commandant de leider van de oefening was, werd gedurende Atlantic Lion gesteund door troepen van de Verenigde Staten, Engeland en de Bondsrepubliek Duitsland. Elk land had zijn eigen inbreng, niet alleen door het laten meeoefenen van de troepen maar ook door een eigen organisatievorm en werkwijze. Een belangrijk oefenaspect was dan ook de „interoperability".
De Kmar-taken kunnen voor een groot gedeelte worden samengevat in de coördinatie van de algehele (militaire) politie-inzet, het onderhouden en bevorderen van de samenwerking tussen politieeenheden, het uitvoeren van verkeerscontrole en verkeerstoezicht (afb. 8), het doen van onderzoeken naar aanleiding van verkeersongevallen, vermoede strafbare feiten en krijgstuchtelijke vergrijpen, en het houden van politietoezicht.

Personeel en materieel

Zoals reeds vermeld, namen ruim 40.000 man aan de oefening deel: ongeveer 24.000 Nederlanders, 11.000 Amerikanen, 5000 Duitsers en 600 Engelsen. Een bont gezelschap waarvan werd verwacht dat het één taal zou spreken, niet alleen letterlijk maar vooral figuurlijk. De grote variatie in vooral het rollende materieel vergde extra aandacht. De inzet van 12.000 voertuigen, bestaande uit 10.000 wiel- en 2000 rupsvoertuigen, en de onbekendheid van de chauffeurs met het oefengebied baarden extra zorg. Vooral voor de Amerikaanse bestuurders was het een totaal andere situatie, geheel afwijkend van voor hen normale omstandigheden (de grote uitgestrektheid van Texas). Een bijzonder aspect was de aanwezigheid van tienduizenden burgers voor wie het normale leven gewoon moest doorgaan. De bescherming van deze burgers in het verkeer, het geleiden en begeleiden van het militaire verkeer en een veilige verkeersafwikkeling voor alle weggebruikers vergden een gecoördineerde aanpak. Mede dank zij de onontbeerlijke politie-inzet is onder meer het aantal verkeersongevallen zeer beperkt gebleven.

Coördinatie en liaison

Zonder voorbereiding is geen goed resultaat te verwachten. Zonder coördinatie is geen optimale inzet mogelijk. Gedurende de oefenfasen was de algehele coördinatie van de internationale politieinzet in handen van de Legerkorpsmarechausseeofficier (Lkmaroff). Er was een wederzijdse uitwisseling van informatie, d.w.z. een berichten-

Afb. 8 Verkeersregeling door 101 Marbat

en informatiestroom tussen de Lkmaroff, de Amerikaanse en de Britse militaire politie (MP), de Duitse militaire politie (Feldjäger) en de civiele politie van de deelstaten Neder-Saksen en Noordrijn-Westfalen.

Om gedurende de oefening een totaal overzicht te hebben van o.a. de verkeersstromen ,,exercise" en ,,non-exercise" (Nonex) was het Joint Movement Coordination Centre (JMCC) geformeerd. Dat JMCC was bevoegd, in overleg met en via de liaison Kmar, personeel in te zetten voor Kmarzaken het verkeer betreffende. Hoewel het principe werd gehanteerd dat de oefenende eenheid het moest klaren met het ingedeelde MP-personeel waren er vele verkeerszaken die uitstegen boven het niveau van de eenheid. Omdat de bescherming van het individu in het verkeer een hoge prioriteit heeft en deze werkzaamheden op een voor iedereen zichtbare wijze moesten worden verricht, ontstonden er tegenstellingen. Vanwege de voorgaande problematiek is een goede wisselwerking tussen functioneren als ,,Combat-policeman" en als ,,Nonex-policeman" een vereiste, en dat vergt een grote souplesse in het optreden. Gezien de aard van het oefengebied, de verschillen in opleiding, taakuitoefening en bevoegdheden van (militair) politiepersoneel en de verscheidenheid van talen was de Kmar als katalysator onontbeerlijk.

De Centrale meldkamer

Het is gebruikelijk dat bij grote verplaatsingen en grote oefeningen een Centrale meldkamer wordt ingericht die wordt bemand door personeel van 101 Marechausseebataljon. De praktijk heeft geleerd dat zo'n meldkamer een belangrijke rol vervult. Berichten over (verkeers)ongevallen, strafbare feiten, aangerichte schade, en verzoeken om bergingssteun worden aan de meldkamer doorgegeven. Om algemene bekendheid te geven aan het alarmnummer van de meldkamer wordt er bij elke grote oefening per voertuig een sticker verstrekt (afb. 9).

OEFENING "ATLANTIC - LION"

Exercise "ATLANTIC-LION", Übung "ATLANTIC-LION"

Centrale (nonex) meldkamer van
KON MARECHAUSSEE en PERSONEELSDIENST
Central (nonex) reportingpost
MILITARY POLICE and PERSONNEL BRANCH
Zentrale (nonex) Meldestelle
MIL POLIZEI und PERSONALABTEILUNG
TEL/PHONE/FERNRUF: 05971-6151

Voor alle: **VERKEERSONGEVALLEN,**
SCHADEGEVALLEN (indien geen schadecommissaris aanwezig is),
ERNSTIGE ONGEVALLEN, - ZIEKENHUISOPNAME,
en andere **DRINGENDE BEHOEFTE** aan **HULP.**

For all: **TRAFFIC-ACCIDENTS,**
CASES OF DAMAGE (if not damagecontrol-officer is available),
SERIOUS ACCIDENTS, - HOSPITALIZATION,
and other **URGENT NEED FOR HELP.**

Bei allen: **VERKEHRSUNFÄLLEN,**
SCHÄDEN (falls kein Schadenskontroll- Offizier verfügbar ist),
SCHWERE UNFÄLLE, - KRANKENHAUSAUFNAHME,
und andere **DRINGEND BENÖTIGTE HILFE.**

« KONINKLIJKE MARECHAUSSEE »

Afb. 9 De Kmar-sticker met het alarmnummer van de meldkamer

De Centrale meldkamer bevond zich te Rheine (BRD), centraal in het oefengebied gelegen. Onder deze meldkamer ressorteerden vijf brigades Kmar, elk met een eigen bewakingsgebied. Berichten en meldingen die via het alarmnummer binnenkwamen en actie vereisten, werden aan de desbetreffende brigade doorgegeven. Zowel in de meldkamer als bij de brigades bestond een nuttige en uitstekende samenwerking tussen de militaire en civiele politie-instanties. Vooral bij optreden van de Amerikaanse MP samen met de Duitse civiele politie is veelvuldig steun verleend.
Tijdens de oefening zijn 115 verkeersongevallen behandeld, er is 19 maal proces-verbaal opgemaakt terzake van misdrijf, er zijn 21 onderzoeken gehouden naar aanleiding van vermissing van goederen en er is een aantal onderzoeken gedaan naar vermiste wapens.

Oefenverloop

Een overzicht van het gehele oefenverloop is in dit kader van minder belang. Volstaan wordt dan ook met een overzicht van de Kmar-inbreng in het geheel.

De leider van de oefening werd bijgestaan door een leidersstaf. Een onderdeel van die leidersstaf was het JMCC. Het zwaartepunt in de werkzaamheden van dat orgaan lag vooral in de coördinatie van de vele omvangrijke militaire verplaatsingen. Zo werden de heen- en terugmars van de Nederlandse troepen, de verplaatsingen in de reorganisatiefase en de verplaatsingen van buitenlandse troepen voorbereid en geleid door het JMCC. De verkeerscontrole werd verricht door 101 Marechausseebataljon bijgestaan door de territoriale Kmar, Duitse civiele politie en Feldjäger. De over het algemeen tactische verplaatsingen werden zoveel mogelijk begeleid en ondersteund door colonnebegeleiders en verkeersregelaars. Teneinde de bevels- en verbindingslijnen zo kort mogelijk te houden, werd een marechaussee-eskadron (maresk) bij de 1e respectievelijk 4e Divisie ingedeeld. De sterkte van zo'n eskadron is gebaseerd op het uitvoeren van de oorlogstaak. Oefenen in vredestijd betekent een verdubbeling van de werklast, omdat enerzijds het algemeen verkeersveiligheidsbelang moet worden gediend en anderzijds vele taken in het tactische „oorlogsspel" moeten worden ingevuld. In de eerste twee oefenfasen werden de 1e en 4e Divisie geoefend, daarin ondersteund door 11 respectievelijk 41 Maresk. Zij verleenden zoveel mogelijk verkeerssteun aan de divisies. Kon het eskadron daaraan niet voldoen dan werd steun gevraagd bij de sectie Kmar van de hogere eenheid. Deze sectie hield zoveel mogelijk contact met de divisiemarechausseeofficieren en met het bij de divisie ingedeelde marechaussee-eskadron. Voor Kmar-diensten in het achtergebied werd de bataljonsreserve ingezet. Het algemene politietoezicht in het oefengebied kon op deze wijze, mede dank zij de samenwerking met de lokale politie en andere (militaire) politie-eenheden, worden gegarandeerd.

Beveiliging van de oefeningen

Gezien de problemen bij de Amerikaanse munitietransporten in 1982 en de problematiek inzake de mogelijke plaatsing van kruisraketten in Nederland, waarbij het vliegveld De Peel op dat moment in de belangstelling stond, was men bezorgd over de veiligheid van de Amerikaanse eenheden in Nederland. Omdat ook de „Vredesweek" tijdens de najaarsoefeningen zou plaatsvinden, werd het niet uitgesloten geacht dat de verplaatsingen van de Amerikaanse eenheden doelwit zouden worden van gerichte acties.
Gelet op de beperkte flexibiliteit in het tijdschema voor de militaire verplaatsingen in het kader van de operatie Aqua Marine — verstoring zou grote verkeersopstoppingen tot gevolg hebben gehad — werd het van groot belang geacht dat eventuele acties, die de bewegingen van de Amerikaanse eenheden zouden belemmeren, zoveel mogelijk zouden worden voorkomen.
Voor de aanvang van met name de operatie Aqua Marine moest derhalve worden bepaald in welke mate men inbreuken kon tolereren ten aanzien van de veiligheid of voortgang van de gehele oefening. Inzake deze inbreuken werd onderscheid gemaakt in:
a. beveiliging van levens en militaire goederen;
b. beveiliging/voortgang van de oefening in technische zin (blokkades, verhindering doorgang militaire transporten, enz.);
c. de openbare orde.

Ad a

De feitelijke beveiliging van levens en militaire

goederen geschiedde door Nederlands, Amerikaans en Engels militair wachtpersoneel.
Voor de Nederlandse militair golden de ,,Richtlijnen Vredesbewaking" met de bijbehorende geweldsinstructie.
Aangezien het NAVO-statusverdrag voor wat betreft de bevoegdheden van de gewapende militaire schildwacht onvoldoende mogelijkheden biedt, werd voor de buitenlandse militairen een tijdelijke geweldsinstructie uitgegeven. In deze instructie, die werd opgesteld onder verantwoordelijkheid van het ministerie van defensie, met medewerking van de ministeries van justitie en binnenlandse zaken, werd als bovengrens de geweldsinstructie voor de Nederlandse militair aangehouden. Teneinde buitenlandse inmenging in binnenlandse aangelegenheden te voorkomen, werd de beperking opgenomen dat buitenlandse militairen bij ordeverstoringen geen geweld mochten gebruiken en dat uitsluitend de Nederlandse autoriteiten dienaangaande bevoegd waren.

Persoonsbeveiliging. Aangezien de mogelijkheid bestond dat niet alleen deelnemende troepen door antimilitaristische groepen zouden worden gehinderd, maar ook bezoekende autoriteiten, diende een aantal van die bezoekers te worden voorzien van een 24-uursbeveiliging. Commandant Koninklijke marechaussee was verantwoordelijk voor de beveiliging van de militaire bezoekers met een verhoogd veiligheidsrisico. De uitvoering van de persoonsbeveiliging, zowel in Nederland als in West-Duitsland, werd opgedragen aan de Brigade Speciale beveiligingsopdrachten (BSB), die daarom werd versterkt met daartoe opgeleide VIP-beveiligers Kmar uit het gehele land. Een deel van de civiele bezoekers van de in Duitsland oefenende eenheden werd beveiligd door de Duitse civiele politie en de Feldjäger. Van 9 tot en met 28 september werden door 50 VIP-beveiligers 44 bezoekers beveiligd, waarvan een aantal gedurende verscheidene dagen.

Ad b en c
De Kmar werd belast met de beveiliging van de oefening Reforger 83 en de operatie Aqua Marine in technische zin voor zover dat paste binnen het Takenbesluit Koninklijke marechaussee (in het bijzonder de verkeers- en politietaak ten behoeve van de strijdkrachten). Vooral voor de handhaving van de openbare orde was de civiele politie bevoegd. De Kmar diende ook rekening te houden met een eventuele inzet ter handhaving van de openbare orde, doch uitsluitend indien bijstand zou worden gevorderd op grond van artikel 47 van de Politiewet. Daartoe beschikte de Kmar over een ,,bijstand"eskadron.

Beleids- en informatiecentra

Teneinde alle betrokken instanties, ministeries, provincies, gemeenten, politie en Kmar in staat te stellen de juiste beslissingen te nemen, was het noodzakelijk dat zij werden voorzien van alle relevante informatie. Daartoe werden de volgende centra geformeerd (afb. 10).

Landelijk coördinatiecentrum (LCC)

Daarin waren de ministeries van justitie, binnenlandse zaken en defensie (waaronder Staf Kmar) vertegenwoordigd. Taak van het LCC was de betrokken ministeries dagelijks te informeren omtrent de stand van zaken bij de oefeningen Reforger 83 en Aqua Marine.

Provinciaal coördinatiecentrum (PCC)

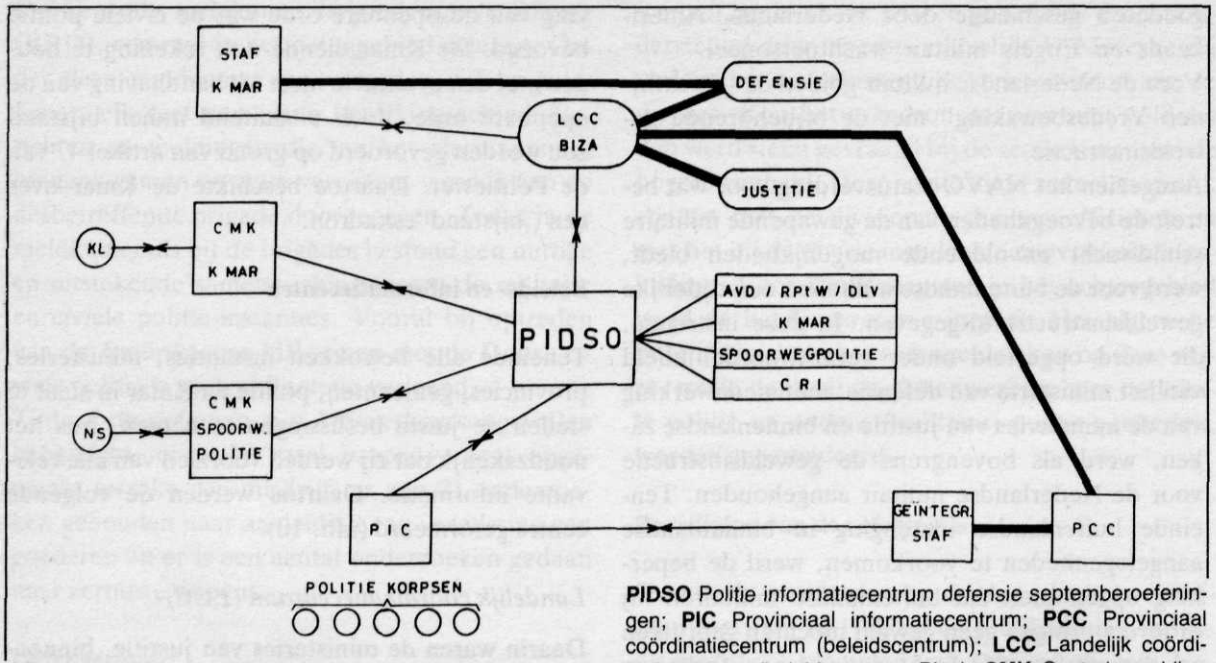
Daarin waren vertegenwoordigd de Commissarissen van de Koningin in Noord-Brabant en Limburg, de Procureurs-Generaal van het desbetreffende gebied, de Koninklijke landmacht en Commandant 1e Divisie Kmar. Taak van het PCC was het coördineren van de te nemen acties in geval van ordeverstoring.

Geïntegreerde politiestaf (GPS)

Daarin waren vertegenwoordigd Rijkspolitie, Gemeentepolitie en Kmar. De GPS had tot taak het leiding geven aan politieel optreden bij ordeverstoringen. De GPS was gevestigd bij de Gemeentepolitie te Eindhoven.

Politie informatiecentrum defensie septemberoefeningen (PIDSO)

Dit was ondergebracht bij de Algemene verkeersdienst van het Korps Rijkspolitie te Driebergen. Daarin waren vertegenwoordigd de Centrale recherche informatiedienst, de Kmar, de Algemene verkeersdienst RP, de Rijkspolitie te water, de



Afb. 10 De beleids- en informatielijnen (resp. dik en dun getekend) tussen de bij de oefeningen betrokken instanties

PIDSO Politie informatiecentrum defensie septemberoefeningen; **PIC** Provinciaal informatiecentrum; **PCC** Provinciaal coördinatiecentrum (beleidscentrum); **LCC** Landelijk coördinatiecentrum (beleidscentrum Biza); **CMK** Centrale meldkamer

Dienst luchtvaart rijkspolitie en de Spoorwegpolitie. De werkzaamheden van het PIDSO bestonden uit het vergaren van politiële informatie over de oefeningen, het evalueren van deze informatie, het maken van analyses en het distribueren van informatie aan daarvoor in aanmerking komende personen en instanties, waaronder het LCC, het PIC en het PCC. Het PIDSO zorgde ten slotte voor een voortdurend actueel overzicht ten behoeve van de instanties die in het PIDSO waren vertegenwoordigd.

Provinciaal informatiecentrum (PIC)

Ten behoeve van de provinciale coördinatie van de informatie werd in de provincies Noord-Brabant en Limburg een gezamenlijk provinciaal informatiecentrum ingericht. Het PIC stond onder leiding van de officier inlichtingen en informatie van de geïntegreerde politiestaf. Taak van het PIC was alle binnengekomen informatie te evalueren en coördineren, alsmede met het PIDSO te overleggen over de consequenties en waarde van de desbetreffende informatie. Het PIC was ondergebracht bij de Gemeentepolitie te Eindhoven.

Centrale meldkamer Kmar (CMK Kmar)

De CMK Kmar was ondergebracht bij de brigade Kmar te Eindhoven en was belast met het verstrekken van informatie aan militaire en civiele belanghebbenden.

Ten slotte

Nimmer heeft zich een oefensituatie voorgedaan waarbij de taakuitvoering van de Koninklijke marechaussee zo volledig tot haar recht kwam. De inzet van de Koninklijke marechaussee vormde in zijn totale samenhang en samenwerking met militaire en civiele autoriteiten en organisaties een van de realistische hoogtepunten in het bijna 170-jarige bestaan van het Wapen.