



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## **The Hague Security Delta: veiligheid als exportproduct**

Groen, R.S.

### **Citation**

Groen, R. S. (2012). The Hague Security Delta: veiligheid als exportproduct. *Den Haag Centraal*. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3195089>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3195089>

**Note:** To cite this publication please use the final published version (if applicable).

## The Hague Security Delta: veiligheid als exportproduct

**Den Haag wil het centrum zijn voor nationale veiligheid. De stad moet niet alleen vrede en recht representeren, veiligheid moet een hele aparte poot worden. “Wij waren allebei met het veiligheidsvraagstuk bezig en ineens was er The Hague Security Delta”, aldus wethouder Henk Kool en hoogleraar Rob de Wijk.**

Door Rosa Groen

“We waren bezig met het opstellen van de economische visie van Den Haag vorig jaar, en ineens was daar de sector veiligheid”, vertelt wethouder Henk Kool (economische zaken). “We onderscheidden op dat moment drie ‘trekkende clusters’: slow money, olie & gas en ICT & telecom. Van veiligheid wilden we een vierde cluster maken. Daar gaat namelijk ontzettend veel geld in om. Den Haag heeft er baat bij als zij inzet op veiligheid, in samenwerking tussen overheden, bedrijven en onderwijsinstellingen”. De gemeente heeft vorig jaar opdracht gegeven om het concept ‘The Hague Security Delta’ uit te werken en nu staat Rob de Wijk aan het roer.

Rob de Wijk, hoogleraar internationale betrekkingen in Leiden, directeur van het The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS) en voorzitter van denktank Nationale Veiligheid, is net als Henk Kool overtuigd van de kracht van deze sector. De Wijk: “We hebben met HCSS de afgelopen jaren onderzoek gedaan naar de veiligheidssector. Veiligheid bleek onderbelicht in de stad. Er zijn er allerlei projecten op het gebied van veiligheid geweest die geheel zijn vergeten, terwijl ze eigenlijk veel meer aandacht verdienen. We hebben hier en daar wat gesprekken gevoerd en ineens lag daar The Hague Security Delta”. Henk Kool, lachend: “Vanaf het moment dat we veiligheid tot cluster hebben gebombardeerd zijn we in een achtbaan terecht gekomen. Iedereen die iets met veiligheid te maken heeft, meldde zich ineens. We hebben sinds kort het Nationaal Cyber Security Center, inmiddels komt ook het European Cybercrime Centre zich in de stad vestigen, met name door de inspanningen van Europol. Nu wordt gekeken naar de mogelijkheden voor back-up systemen, voor vitale infrastructures in Nederland, waarvan we dachten dat deze er allang waren.” De Wijk: “Van terrorismebestrijding heeft de veiligheidssector zijn focus verlegd naar de bestrijding van cybercrime, ofwel misdaad op het internet”.

Samen met het bedrijfsleven, onderwijsinstellingen als de Haagse Hogeschool, Campus Den Haag (van de Universiteit Leiden) en TU Delft, wil de overheid internationale en nationale veiligheidsvraagstukken aanpakken. Onderzoekers van overheidsinstellingen, als TNO en het Nederlands Forensisch Instituut, kunnen daar in samenwerking met die partners aan werken. De bedoeling is niet alleen meer zichtbaarheid van de veiligheidssector in binnen- en buitenland, het gaat er ook om internationale bedrijven te interesseren zich in Den Haag te vestigen en van belang is natuurlijk ook de economische spin-off. In de veiligheidssector werken nu, afhankelijk van wie je meetelt, zo’n 10.000 tot 25.000 mensen en er gaat gemiddeld 1,2 miljard euro in om.

De drie belangrijkste onderzoeks- en onderwijsfocuspunten van The Hague Security Delta voor de korte termijn zijn de bestrijding van cyber crime, de organisatie rond nationale

veiligheid en ‘serious gaming’ (computersimulaties om zo adequaat mogelijk te leren reageren in noodsituaties). Binnen de bestrijding van cyber crime hoort ook de preventie daarvan.

“Als je aan veiligheid denkt moet je niet alleen aan beveiligen denken, maar ook aan het technologische aspect”, aldus Kool. “Hoe kun je een gebouw goed beveiligen zonder dat er een hek omheen staat? Of op meldkamergebied: het koppelen van bestanden en informatiestromen aan de gegevens van een acute situatie. Op die manier kun je de hulpverlener ter plekke van de juiste informatie voorzien. Dat kunnen we nu nog niet: denk aan de ramp in Moerdijk [brand in een chemisch bedrijf in januari 2011, RG]”. De Wijk: “Inderdaad, we hebben dat niet goed georganiseerd. Vooral op het niveau van het rijk ten opzichte van de veiligheidsregio’s is veel te winnen. Eigenlijk is men nu pas goed gaan nadenken over de rol van het rijk bij rampenbestrijding en crisisbeheersing. Die rol is nog niet goed gedefinieerd. Dat leidt ertoe dat veel zaken uit de rails lopen. Bij elke ramp die plaatsvindt, komt dezelfde conclusie naar voren: de verantwoordelijkheden zijn niet goed verdeeld, de rollen zijn niet duidelijk en de websites met informatiestromen komen plat te liggen. Daar is technologie voor beschikbaar, maar die is nog niet in gebruik”. De Wijk en Kool zijn het roerend met elkaar eens. Of het nu gaat om hun visie op onbenutte kansen, de regionalisering van Europa of de noodzaak om de nationale veiligheid beter te organiseren, zij vullen elkaar naadloos aan.

Veiligheid is jaren geleden, met de lancering van ‘Den Haag: internationale stad van Vrede en Recht’ uit de slogan van Den Haag gevallen. De Wijk: “Eerst was het ‘Den Haag, stad van Vrede, Recht en Veiligheid’, maar dat klonk niet lekker. Daarom moest veiligheid uit de naam. Bovendien was veiligheid ook niet iets waarmee je te koop loopt. De publieke opinie op dit gebied is veranderd. Bij de aanslagen van Madrid en Londen kwam terrorisme ineens heel dichtbij. Dat heeft veiligheid op de kaart gezet”.

### **Product**

Veiligheid moet met The Hague Security Delta een product worden. Niet alleen de Haagse regio zal sterk geassocieerd worden met veiligheid, ook onderwijsinstellingen en bedrijven als FoxIT, Siemens, Thales en Philips hebben baat bij de delta. De Wijk: “Veiligheid is bovendien een exportproduct. Coördinatie en communicatie vormen een cruciaal probleem bij nationale veiligheid en bedrijven staan te springen om technologie beschikbaar te stellen voor veiligheidsoplossingen. Grote ICT-netwerken, waarbij je kunt inpluggen in besturingssystemen: we weten dat het kan, maar het gebeurt niet. Als het goed lukt om dit aan te tonen, heb je een exportproduct van jewelste. De kennis die aanwezig is in de regio is nu nog onzichtbaar. Zo is er een bedrijf dat speciale containers ontwikkelt voor vrachtschepen, die bemanningsleden van gekaapte schepen kunnen beschermen en van waaruit ze het schip stil kunnen leggen. Een geweldig product. Dat deze ontwikkeling zich afspeelde in de Haagse regio wist ik nog niet, en dat terwijl veiligheid mijn specialisme is”.

### **Groei**

The Hague Security Delta is eind mei gelanceerd, maar bestaat op dit moment alleen nog uit een overkoepelende naam voor een heleboel dat al bestond. Het echte samenwerken is pas net gestart. Dat erkennen De Wijk en Kool. Er is een aantal projecten bedacht, en wat er al

gebeurt op veiligheidsgebied is in kaart gebracht. Er moet nog een gebouw komen ‘waar met grote letters HSD opstaat’, aldus De Wijk. Kool: “Iedereen voelt dat we iets moeten doen: geld investeren, een gebouw, een plek en de mensen. Als je dat eenmaal hebt, dan loopt het wel.” De Wijk: “De absolute succesfactor is dat je iets zichtbaars hebt. Dan is het concept makkelijker te verkopen voor buitenlandse bedrijven.”

Er zijn op dit moment drie mogelijke locaties voor het gebouw. Hoeveel vierkante meters nodig zijn, wat de rechtsvorm wordt en of er wellicht verschillende locaties moeten komen, is nog onduidelijk. Via Europese fondsen zijn er voorlopig aantrekkelijke mogelijkheden voor de financiering van de delta. Kool: “We helpen als gemeente twee jaar mee, daarna moet het The Hague Security Delta zijn eigen broek kunnen ophouden”.

*Streamer:* “Iedereen voelt dat we iets moeten doen: geld investeren, een gebouw, een plek en de mensen. Daarna loopt het wel.”

“De absolute succesfactor is dat je iets zichtbaars hebt. Dan is het concept te verkopen voor buitenlandse bedrijven.”

*(sfeerreportage)*

## **Anti-piraterijcontainers**

**“Op het moment van spreken, zijn er 700 mensen gegijzeld door piraten. Dat is een groot probleem”, aldus projectleider Bert van Bijnen. Om piraterij tegen te gaan hebben een aantal bedrijven en kennisinstellingen de koppen bijeen gestoken, voor de ontwikkeling van de Smart Citadel, een anti-piraterijcontainer waar bemanningsleden van een vrachtschip zich in kunnen verschansen.**

“Het is een jongensdroom die uitkomt”, aldus Bert van Bijnen, projectleider van de Smart Citadel en directeur van Dasco AP (Anti Piracy). “De Smart Citadel is een concept dat ik twee jaar geleden bedacht, als vervolg op de veiligheidscontainers in vliegtuigen. De Smart Citadel is een anti-piraterijcontainer, die als veilige haven dient op grote schepen. Op die schepen staan veel containers en in één daarvan is dan een zwaar beveiligde binnencontainer verstopt. De container is van buiten ondoordringbaar en binnen zijn alle noodvoorzieningen aanwezig. Een prachtige ondersteuning bij het oplossen van het piraterijprobleem. Er bleek belangstelling voor te zijn, zowel van de marine als van de gemeente en andere partijen”. Dasco AP werkt samen met TU Delft, NCIM, PSIC, CSAM en GTM Advanced Structures. Het project is vorig jaar gestart, in opdracht van de gemeente Den Haag en het ministerie van Economische Zaken, onder het grotere project Pieken in de Delta.

Het idee is mooi: zodra piraten een schip betreden, verschansen de bemanningsleden zich in de ‘citadel’. Op dat moment stuurt de noodcommunicatievoorziening vanzelf berichten naar de reder, die op zijn beurt de autoriteiten waarschuwt. Alle software is al ontwikkeld door NCIM, er komen twee soorten communicatiemiddelen in de container: via de satelliet (inclusief plaatsbepaling) en Very High Frequency (VHF) radiocommunicatie.

In de container kunnen zeker twaalf personen vier dagen overleven: er is voedsel aanwezig, water, lucht, een wc, noodstroomvoorziening en een 'override-switch' om de boot stil te leggen. Van Bijnen: "Dit is dé manier om gijzelingen door piraten tegen te gaan. Zo zijn de bemanningsleden niet gegijzeld, maar houden ze zelf de controle over het schip. Als het piraten niet lukt om een schip te overmeesteren, zijn piraten meestal snel weer weg".

Voor het The Hague Security Delta, het initiatief van de gemeente, overheid, kennisinstellingen en het bedrijfsleven om de veiligheidssector op de kaart te zetten, is de Smart Citadel belangrijk, omdat met dit project een fysiek product wordt geleverd. Dit is geheel in lijn met het lopende onderzoek naar het opzetten van een anti-piraterij tribunaal in Den Haag.

Het juridische aspect moet niet uit het oog verloren worden, benadrukt Van Bijnen. "In het maritieme recht is er een verschil tussen 'hijack' (waarbij de controle over het schip behouden blijft) en 'ransom' (als de piraten het schip overnemen). De eerste situatie is juridisch verreweg het gunstigst. Met het gebruik van deze anti-piraterijcontainers zijn de bemanningsleden feitelijk niet gegijzeld, ze staan los van het schip en hoeven niet te onderhandelen met piraten. Ze wachten na het uitzenden van noodsignalen tot er hulp komt". Er komt uiteindelijk een pool van 600 containers, die gehuurd of gekocht kunnen worden.

### **Materialen**

Op het voormalig vliegveld Ypenburg is de werkplaats van Jochem Frudiger, directeur van GTM Advanced Structures, die over de materialen van de containers gaat. Hij laat een plaat zien van samengeperst glas en lijm: "Dit wordt, samen met een stevige aluminiumplaat, de buitenkant van de container. Eind volgende week gaan we schietproeven doen, een AK 47 mag hier niet doorheenkomen. We gaan ook tests doen met snijbranders. Als deze materialen de proeven doorstaan, kunnen we in september beginnen met bouwen." Frudiger wijst naar een andere container in de ruimte, een wat kleinere, van ongeveer 1.70 meter hoog en 2 meter breed: "Dat was de container voor in een vliegtuig, gebouwd naar aanleiding van de Lockerbie bom. Als een bom in het bagageruim van een grote Boeing afgaat, dan gaat de hele structuur van het vliegtuig kapot, als een bom in deze container afgaat, blijft zo'n Boeing gewoon heel. Helaas is dit uiteindelijk nooit gebruikt, omdat deze container te zwaar is voor in de lucht." De werkplaats in het oude gebouw van Fokker is een grote loods waar op de vloer nog sporen van het voormalig vliegveld te zien zijn: een vervaagd zebrapad, extra deuren, grote doorzichtige wanden van perspex. Daar moet ook de nieuwe container komen, die wel 12 meter diep wordt, en 2 bij 2 meter hoog en breed.

### **Animaties**

Op de werktafel voor Frudiger liggen samples van glas, aluminiumplaten en platen van FML (Fibre Metal Laminate). Als illustratie bij het concept van de anti-piraterijcontainers laat Frudiger op een laptop animaties zien: "De deuren zijn schuin om projectielen af te kunnen weren. De roldeuren zijn net als een garagedeur: ze gaan van binnen open, van buiten niet. Aan de buitenkant lijkt de container op alle andere, alleen hangen er verborgen cameraatjes, om te kunnen zien hoeveel piraten er op het schip rondlopen. Die beelden worden samen met alle andere informatie direct naar de buitenwereld gestuurd zodra mensen de container in vluchten". Frudiger glundert als hij erover vertelt.

Van Bijnen: “Als de schietproeven achter de rug zijn, is het een kwestie van het bevroren van de specificaties en het tot samenbouw over te gaan”. Aan het eind van het jaar moeten de Smart Citadels ook aan boord van schepen op volle zee getest zijn. “Dan gaan we de praktijk op zee testen”, zegt Van Bijnen, “ook Kapitein ter zee Lodder, die het project adviseert en in 2010 optrad tijdens de antipiraterij-operatie Atalanta in de golf van Aden, is daarbij. Aanvallen worden op de oceaan gesimuleerd. In 2013 moet het project ‘up and running’ zijn”.

*Fotobijschrift:*

Jochem Frudiger demonstreert het materiaal van de buitenkant van de anti-piraterijcontainer.

> Foto: Jurriaan Brobbel

*Streamer:*

“Het idee is mooi: zodra piraten een schip betreden, verschansen de bemanningsleden zich in de ‘citadel’”