



Inspectie Veiligheid Defensie  
Ministerie van Defensie

# Inzetgereed op missie?

Onderzoek naar een voorval in Afghanistan,  
15 maart 2019





# Voorwoord

De Inspectie Veiligheid Defensie (IVD) is in 2018 opgericht om als onafhankelijk toezichthouder de veiligheid bij Defensie te vergroten en het lerend vermogen van Defensie op dat terrein te versterken. De IVD hanteert drie vormen van onderzoek, namelijk systeemgericht en themagericht onderzoek en onderzoek naar voorvallen.

Dit rapport gaat over een voorval met een Duits pantservoertuig, de Dingo, op 15 maart 2019 in Mazar-i-Sharif, Afghanistan. Aan boord waren vijf Nederlandse militairen van het Commando Landstrijdkrachten die deel uitmaakten van de Nederlandse bijdrage aan de NAVO-geleide missie *Resolute Support*. Twee van hen raakten gewond, één zelfs ernstig, toen de Dingo tijdens een nachtelijke oefening op de Duitse basis Camp Marmal in een greppel belandde en kantelde. De inspectie heeft onderzoek gedaan naar de directe en achterliggende oorzaken van het voorval. Zij doet op grond daarvan enige aanbevelingen aan de Commandant der Strijdkrachten en zijn ondercommandanten en verwacht dat zij de inspectie informeren over de resultaten van de uitvoering daarvan.

De inspectie bedankt alle betrokkenen voor hun constructieve medewerking aan het onderzoek. De inspectie hoopt met dit rapport handvatten te bieden om de benodigde verbeteringen vorm te geven.



**De Inspecteur-Generaal Veiligheid,  
Wim Bargerbos**

# Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Samenvatting	5
Beschouwing en aanbevelingen	8
<b>1 Inleiding</b>	<b>10</b>
1.1 Aanleiding onderzoek	10
1.2 Waarom een onderzoek door de IVD	11
1.3 Doelstelling onderzoek	11
1.4 Onderzoeksvragen	11
1.5 Afbakening onderzoek	12
1.6 Referentiekader	13
1.7 Leeswijzer	13
<b>2 Toedracht</b>	<b>14</b>
2.1 Inzet van de Nederlandse Force Protection eenheid	14
2.2 Hand Over/Take Over	15
2.3 De nachttraining op 15 maart 2019	15
<b>3 Analyse</b>	<b>20</b>
3.1 Bijdragende factoren	20
3.2 Het gereedstellingsproces van Defensie	21
3.3 Het gereedstellingsproces voor Resolute Support	24
3.4 Het gereedstellingsproces voor de FP-pelotons	26
3.5 Risicomanagement	30
3.6 Evalueren en leren: Lessons Identified en Lessons learned	32
3.7 Eindsituatie	34
<b>4 Conclusies</b>	<b>36</b>
4.1 Het ongeval en de directe oorzaak	36
4.2 Bijdragende factoren	37
<b>5 Aanbevelingen</b>	<b>40</b>
<b>Bijlagen</b>	<b>41</b>
Bijlage A   Onderzoeksverantwoording	42
Bijlage B   Reacties betrokken partijen	44
Bijlage C   Afkortingenlijst	45



# Samenvatting

In de avond van 15 maart 2019 oefenden Nederlandse militairen met Duitse pantservoertuigen van het type Dingo op een terrein van de Duitse basis Camp Marmal in Mazar-i-Sharif, Afghanistan. Zij behoorden tot het veertiende *Force Protection* peloton (FP-14), dat zojuist vanuit Nederland was gearriveerd om deel te nemen aan de NAVO-geleide missie *Resolute Support*. De oefening stond in het teken van de voorbereiding van FP-14 op een nachtelijke beveiligingsmissie 24 uur later, en daarom reden de militairen in het donker, zonder verlichting en met gebruik van nachtkijkers.

Tijdens de rit op het oefenterrein belandde een van de Dingo's in een greppel en kantelde. Twee van de vijf inzittenden raakten daarbij gewond, van wie één ernstig. De Koninklijke Marechaussee die ter plekke onderzoek verrichtte, achtte het aannemelijk dat de inzittenden achter in het voertuig geen veiligheidsgordel om hadden. De militairen konden niet zelf uit het voertuig komen doordat de zijdeuren te zwaar waren en zij het boordluik, dat ook als nooddeur fungeert, niet konden bereiken. De bestuurder probeerde tevergeefs radiocontact te krijgen met de andere voertuigen en waarschuwde vervolgens de anderen in het terrein door te claxonneren en met zijn lichten te knipperen. Zij wisten het voertuig uiteindelijk te verlaten met hulp van buiten. Vier van de vijf bemanningsleden waren niet, althans onvoldoende bekend met het voertuig en de bijbehorende communicatie- en wapensystemen. De chauffeur en de voertuigcommandant zaten zelfs voor het eerst naast elkaar in een voertuig van dit type en waren niet op elkaar ingespeeld.

Nederland nam vanaf november 2014 tot juni 2021 onder meer met een beveiligingseenheid deel aan *Resolute Support* in Afghanistan. Vanwege personele en materiële tekorten, maar ook uit financiële overwegingen, adviseerde de Commandant der Strijdkrachten (CDS), in overleg met de Commandant Landstrijdkrachten (C-LAS), de Minister van Defensie in 2014 de Nederlandse militairen uit te rusten met Duits materieel. Het *Force Protection* peloton zou gebruik gaan maken van een pantservoertuig van het type Dingo. De minister lichtte de Tweede Kamer daarover in met de artikel 100-brief over de Nederlandse deelneming aan *Resolute Support*. De brief vermeldde ook dat Nederlandse militairen vertrouwd moesten worden gemaakt met het Duitse materieel.

Nederlandse chauffeurs en boordschutters volgden een (rij)opleiding van drie weken op de Dingo in Duitsland. De Duitse Dingo's waren echter niet in Nederland beschikbaar voor de voorbereiding van het volledige team op de inzet. Het Commando Landstrijdkrachten (CLAS), verantwoordelijk voor het inzetgereed maken van de militairen, besloot daarom het laatste deel van het voorbereidingstraject te verplaatsen naar het uitzendgebied voor *In Theatre Training*.

De militairen moesten hun voorbereiding in twee weken afmaken met de Dingo's die op Camp Marmal beschikbaar waren. In Nederland oefenden zij het *crew concept*, dat wil zeggen de samenwerking in teamverband, met de Mercedes Benz, een licht en open voertuig dat in operationeel opzicht niet op de Dingo leek. In de operationele werkelijkheid van de missie in Afghanistan bleken de mogelijkheden om met de Dingo te oefenen beperkt. De voertuigen werden intensief ingezet en waren vaak niet beschikbaar voor oefendoeleinden.

Terwijl het CLAS de reguliere opbouw van het voorbereidingstraject in eigen land losliet, inclusief kwaliteitscriteria en kwaliteitstoetsing, verklaarde het eenheden voor vertrek naar Afghanistan wel formeel inzetgereed. Voor de *In Theatre Training* in Afghanistan werden geen eisen geformuleerd en de inzetgereedheid van eenheden werd ter plekke niet meer getoetst voordat ze aan hun operationele taakuitvoering begonnen.

De Inspectie Veiligheid Defensie concludeert op grond van haar onderzoek dat het team noch de individuele militairen op 15 maart 2019 goed waren voorbereid op de nachtelijke oefening en, in het verlengde daarvan, op hun operationele inzet in Afghanistan minder dan een etmaal daarna. De eenheid werd wel inzetgereed gemeld voor vertrek naar Afghanistan, maar was dat in werkelijkheid niet. Dit was geen uitzondering maar regel. Het voorbereidingstraject van opeenvolgende pelotons vertoonde van meet af aan tekortkomingen, waarbij de beperkte beschikbaarheid van materieel een belangrijke rol speelde. De gebrekkige situatie is ook na het ongeval niet verbeterd, waardoor de onvolkomenheden tot aan het einde van de *Resolute Support* missie zijn blijven bestaan.

Het afwijken van reguliere processen kan onzekerheden introduceren; voor het gereedstellingsproces van de *Force Protection* eenheden was het dan ook belangrijk het risicomangement op orde te hebben. Daarvoor hanteerde Defensie de 'Risico-Analyse voor en tijdens Operationele omstandigheden' (RAO). De eerste RAO werd echter niet in 2014 bij de start van *Resolute Support* uitgevoerd maar vier jaar later in 2018, na de oprichting van het bureau *Mission Safety* bij de Directie Operaties van de Defensiestaf in Den Haag, toen veiligheid inmiddels hoog op de politieke agenda stond. De RAO wees uit dat de aanpassingen in het gereedstellingsproces in verband met de introductie van Duits materieel niet de gewenste resultaten hadden en dat personeel van *Force Protection* eenheden individueel en in teamverband onvoldoende werd getraind om te opereren met de Duitse Dingo's en bijbehorende communicatie- en wapensystemen. Deze RAO bevestigde wat veel militairen uit eigen ervaring al wisten en waarover een aantal van hen ook aan de bel had getrokken, zowel in het uitzendgebied als na terugkeer in Nederland. Weer twee jaar later, in 2020, bevestigde een actualisering van de risicoanalyse nogmaals de eerder geconstateerde knelpunten. De bevindingen van deze RAO zijn tot op hoog niveau bij de CDS in Den Haag en de C-LAS in Utrecht neergelegd, maar de gebreken in het gereedstellingsproces zijn tot aan het einde van *Resolute Support* in 2021 nooit verholpen.

Defensie heeft een proces van evalueren en leren ingericht, het *Lessons Identified - Lessons Learned* proces, dat de gehele periode van voorbereiding tot en met voltooiing van de inzet bestrijkt. Commandanten kunnen de geleerde lessen toepassen in de voorbereiding op de missie. Het *Advanced Lessons Learned Information System* (ALLIS), een webportaal waar iedere defensiemedewerker toegang toe heeft, ondersteunt dit proces.

Uit het onderzoek van de IVD blijkt dat militairen gedurende het gereedstellingsproces en de inzet tekortkomingen hebben gesignaleerd en gemeld, zowel mondeling tijdens evaluaties of overleggen als schriftelijk in verslagen. Geen van deze signalen of meldingen is echter vastgelegd in ALLIS. Ook over het ongeval met de Dingo zijn geen geleerde lessen gerapporteerd in ALLIS, terwijl uit de interviews bleek dat deze er wel degelijk waren. De militairen met wie de IVD in haar onderzoek heeft gesproken, kenden het systeem niet of verklaarden dat het niet werd gebruikt. Signalen en meldingen zijn dus niet vastgelegd en waren daarmee niet beschikbaar in de voorbereiding van opeenvolgende *Force Protection* eenheden op de *Resolute Support* missie.

# Beschouwing en aanbevelingen

## Beschouwing

Dit rapport is de weerslag van een onderzoek van de Inspectie Veiligheid Defensie naar een voorval in Afghanistan. De bevindingen van de inspectie monden zoals gewoonlijk uit in conclusies en enige aanbevelingen, welgeteld vier. Het voorval, waarbij twee militairen gewond raakten, oogde niet spectaculair. Het zou echter een vergissing zijn te denken dat onderzoek om die reden overbodig was geweest. Integendeel, dit rapport toont opnieuw aan dat de ernst of de omvang van een voorval niet indicatief hoeft te zijn voor de inzichten die onderzoek kan opleveren.

Vanaf november 2014 tot juni 2021 nam Nederland deel aan de missie *Resolute Support* in Afghanistan. Om verschillende redenen besloot Defensie de Nederlandse militairen uit te rusten met Duits materieel. De minister lichtte de Tweede Kamer daarover in met de gebruikelijke artikel 100-brief. De brief vermeldde ook dat Nederlandse militairen vertrouwd moesten worden gemaakt met het Duitse materieel. In maart 2019 arriveerde de veertiende rotatie van een Nederlandse beveiligingseenheid in Afghanistan. Tijdens een nachtelijke oefening op de basis om de nieuwkomers vertrouwd te maken met hun Duitse transportvoertuig ging het mis. Het gepantserde voertuig, de Dingo, met aan boord vijf Nederlandse militairen, belandde in een greppel en kantelde. Twee militairen liepen daarbij letsel op, van wie één ernstig.

Zoals gezegd was het een betrekkelijk klein voorval, op het oog niet veelbetekenend. Het beeld dat erachter vandaan komt is echter niet fraai. De werkelijkheid achter het voorval is namelijk dat de voorbereiding van Nederlandse militairen op hun operationele inzet in *Resolute Support* in Afghanistan van meet af aan gebrekkig is geweest en dat de onvolkomenheden in de daaropvolgende zeven jaar nooit zijn hersteld. Dit in weerwil van de weloverwogen beslissing op het hoogste niveau bij Defensie in 2014 om Nederlandse militairen met niet-organiek materieel in Afghanistan in te zetten. De aankondiging aan het parlement leek het formele sluitstuk van een gedegen voorbereidingstraject, maar was dat in werkelijkheid niet. De tekortkomingen manifesteerden zich in volle omvang op uitvoerend niveau in het inzetgebied, waar de ruimte voor herstel ontbrak. Doordat ervaringen en signalen vanuit het inzetgebied werden genegeerd of ergens halverwege bleven hangen, faalde ook het leer- en evaluatieproces.



Hoe kan Defensie lering trekken uit deze casus om herhaling te voorkomen? In termen van risicomangement ontvouwt zich het beeld van een onvoldragen initiële analyse, waardoor risico's niet, althans onvoldoende zijn onderkend en derhalve niet zijn gemitigeerd. Onvermijdelijk ontbrak hierdoor ook het sluitstuk, dat wil zeggen de expliciete acceptatie van restrisico's. Defensie is vertrouwd met de kwaliteitscirkel van W.E. Deming, vaak aangeduid als de pdca-cyclus: *plan, do, check, act*. Bij de Nederlandse deelneming aan *Resolute Support* lijkt het al mis te zijn gegaan tussen de eerste en de tweede stap. Van checken en zo nodig aanpassen is vervolgens geen sprake geweest. Alle ongetwijfeld goede bedoelingen ten spijt is de cirkel nooit rondgemaakt.

## Aanbevelingen

Het belang van een zorgvuldige voorbereiding van militaire missies is evident, te meer als Nederlandse militairen met niet-organiek materieel worden uitgerust. Als de voorbereiding te wensen overlaat en Defensie niet in staat is onvolkomenheden gedurende de uitvoering van de missie te herstellen, komt de veiligheid van uitgezonden militairen in het gedrang.

Op grond van de bevindingen in dit onderzoek beveelt de IVD de Commandant der Strijdkrachten en zijn ondercommandanten het volgende aan:

- Houd het inzetgereedheidsproces kritisch tegen het licht, met bijzondere aandacht - tot op het hoogste niveau - voor de opdrachtverstrekking, de doelbereiking en mogelijkheden tot bijsturing. Veranker risicomangement nadrukkelijk in het inzetgereedheidsproces.
  - Garandeer dat eenheden die voor inzet worden bestemd tijdens het inzetgereedheidsproces over de middelen beschikken waarmee zij hun taken in het inzetgebied moeten gaan uitvoeren. Als dat bij uitzondering niet kan, koppel daar dan een concrete opdracht aan en toets of die naar behoren is uitgevoerd.
  - Als het inzetgereedheidsproces pas in het inzetgebied kan worden voltooid, verklaar eenheden dan 'onder voorbehoud' inzetgereed voordat zij Nederland verlaten. Koppel aan dat voorbehoud een concrete opdracht in het inzetgebied en toets of die naar behoren is uitgevoerd.
- Zorg voor brede toegankelijkheid en bekendheid van de processen van leren en evalueren en laat zien dat bruikbare signalen worden benut, niet genegeerd. Koppel alle signalen terug.

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding onderzoek

Vanaf november 2014 tot juni 2021 nam Nederland met onder andere *Force Protection* (FP-) eenheden deel aan de internationale missie *Resolute Support* in Afghanistan. De NAVO-geleide missie was gericht op de opbouw en ondersteuning van het veiligheidsapparaat, het leger en de politie in Afghanistan. *Resolute Support* ging formeel 1 januari 2015 van start en eindigde op 11 september 2021, dat wil zeggen precies 20 jaar na de aanval van Al Qaida op de Verenigde Staten. De Nederlandse eenheden waren gelegerd op de Duitse basis Camp Marmal nabij de stad Mazar-i-Sharif in het noorden van Afghanistan. In het hoofdkwartier in Kabul, in het oosten van Afghanistan, was een klein aantal militairen werkzaam op voor Nederland relevante staf- en ondersteunende functies.

Vanwege personele en materiële tekorten, maar ook uit financiële overwegingen, heeft de Commandant der Strijdkrachten (CDS), in overleg met de Commandant Landstrijdkrachten (C-LAS), de Minister van Defensie geadviseerd eenheden van het Commando Landstrijdkrachten (CLAS) in *Resolute Support* met Duits materieel te laten werken. In de artikel 100-brief ‘Nederlandse bijdrage *Resolute Support* Afghanistan’ van 1 september 2014 heeft de regering dit aan de Tweede Kamer laten weten.<sup>1</sup>

In maart 2019 droeg het dertiende FP-peloton zijn taken over aan het opvolgende FP-14 peloton. Onderdeel van de overdracht was een nachtraining met het Duitse pantservoertuig van het type Dingo, als voorbereiding op een werkelijke missie de volgende nacht.<sup>2</sup> De training was op 15 maart ’s avonds in het donker, op de *Counter-IED lane*, een oefenterrein op Camp Marmal. De militairen trainden met voertuigen zonder verlichting en gebruikten helderheidsversterkers (verder in dit rapport aangeduid als nachtkijkers).

Vijf voertuigen namen deel aan de training. Een van de voertuigen raakte van het rijpad toen het na een rit over het oefenterrein terugkeerde naar het beginpunt. De chauffeur nam een bocht naar rechts om over een bruggetje over een greppel te rijden, maar in plaats daarvan kwam het voertuig op een schuine kant van de greppel terecht. Het begon te glijden en kantelde op de rechterzijde in de greppel. Twee militairen raakten gewond, van wie één ernstig.

<sup>1</sup> ‘Artikel 100-brief over een Nederlandse bijdrage aan de NAVO-missie *Resolute Support* in Afghanistan – Nederlandse deelname aan vredesmissies’, 1 september 2014. Vergaderjaar 2013-2014, Kamerstukken 29521, nr. 254.

<sup>2</sup> Een dergelijke training wordt doorgaans aangeduid als ‘oefening optreden bij duisternis’. In dit rapport hanteert de IVD de korte term nachtraining omdat de geïnterviewden deze zo noemden en gezien het ad hoc karakter van de training.



Figuur 1 en 2 *Situatie na het ongeluk*

## 1.2 Waarom een onderzoek door de IVD

Het veiligheidsbeleid van Defensie is erop gericht het belang van een taak of opdracht af te wegen tegen de risico's ervan en om ongewenste gebeurtenissen te voorkomen of te beperken.

Als voorvallen zich toch voordoen, zoals op het oefenterrein van Camp Marmal in Afghanistan, ziet Defensie het als haar verantwoordelijkheid de oorzaken te achterhalen om soortgelijke voorvallen in de toekomst te voorkomen. De taak van de Inspectie Veiligheid Defensie (IVD) is onder meer het onderzoeken van zware voorvallen zoals dit.<sup>3</sup>

## 1.3 Doelstelling onderzoek

Met dit onderzoek wil de IVD achterhalen welke factoren hebben bijgedragen tot het ongeval, zodat Defensie hiervan kan leren om in de toekomst de voorbereiding op de inzet en daarmee de inzet zelf veiliger te maken. Onderzoek van de inspectie richt zich niet op verwijtbaarheid of schuld.

## 1.4 Onderzoeksvragen

De opzet van het onderzoek is tweeledig. Ten eerste onderzocht de IVD wat de toedracht van het ongeval is geweest. Ten tweede onderzocht de inspectie de context waarin het ongeval heeft kunnen gebeuren en welke invloed de voorbereiding heeft gehad.

Het onderzoek geeft antwoord op de volgende vragen:

1. Wat is er precies gebeurd op de avond van 15 maart 2019?
2. Hoe is dit te verklaren en welke lering kan Defensie hieruit trekken?

<sup>3</sup> Voorvallen worden ingedeeld in categorieën waarbij categorie 4 de zwaarste is. In geval van een categorie 4-voerval, zoals het voorval in dit rapport, is sprake van ernstig of blijvend lichamelijk of geestelijk letsel, een ziekenhuisopname van meer dan 24 uur, een of meer dodelijk(e) slachtoffer(s) of schade van meer dan 250.000 Euro.

## 1.5 Afbakening onderzoek

Het Nederlandse peloton was onderdeel van de *Multi National Force Protection Company* die werd aangestuurd door een Nederlandse Commandant *Multinational Force Protection* en onder een Duitse bataljonsstaf viel. Het onderzoek richt zich, vanwege de taakafbakening van de IVD, alleen op de Nederlandse betrokkenheid bij het voorval en op wat de Nederlandse defensieorganisatie ervan kan leren. Nederland nam vanaf november 2014 deel aan *Resolute Support* in Afghanistan met onder andere een FP-peloton geleverd door 43 Gemechaniseerde Brigade. Sinds mei 2017 was 13 Lichte Brigade van het CLAS verantwoordelijk voor het leveren van de FP-pelotons.

Na het voorval heeft de Koninklijke Marechaussee (KMar) bij de Duitse beheerder van de Dingo navraag gedaan naar de technische staat van het voertuig. De Duitse beheerder constateerde geen technische mankementen en de KMar heeft dit in haar proces-verbaal vastgelegd. De IVD beschouwt deze bevinding in dit onderzoek als een gegeven.<sup>4</sup> Zij heeft zelf geen technisch onderzoek aan het voertuig gedaan.

Naast het Duitse pantservoertuig Dingo gebruikte Nederland in de *Resolute Support* missie ook andere Duitse voertuigen, namelijk de ENOK, Wolf SSA en Eagle IV. Dit onderzoek richt zich alleen op het gebruik van de Dingo en de voorbereiding daarop.

Defensie heeft een proces van evalueren en leren ingericht, het *Lessons Identified – Lessons Learned (LI&LL-)* proces. Dit proces bestrijkt de gehele periode van voorbereiding tot en met voltooiing van de inzet. In dit LI&LL-proces hebben commandanten op verschillende niveaus verantwoordelijkheden. De Directie Operaties van de Defensiestaf in Den Haag analyseert de aangeleverde informatie en maakt deze beschikbaar voor commandanten, zodat zij verbeterde inzichten kunnen toepassen in de voorbereiding op de missie.<sup>5</sup> Tot halverwege 2019 werd dit proces ondersteund door het *Advanced Lessons Learned Information System (ALLIS)*. Ten tijde van het ongeval, 15 maart 2019, was ALLIS in gebruik en zodoende heeft de IVD het systeem betrokken bij haar onderzoek.

<sup>4</sup> In het proces-verbaal van 25 maart 2019, dat is opgemaakt door de KMar Brigade Buitenland Missies in Mazar-e-Sharif, staat: 'Voor zover kon worden nagegaan voldeden de bij de aanrijding betrokken voertuigen aan de bij de wet daarvoor gestelde eisen'.

<sup>5</sup> DOPS SOP/SOI 7000 Lessons learned, Doctrine & Trainen, Evaluatie.

## 1.6 Referentiekader

De IVD toetst de bevindingen uit dit onderzoek aan een referentiekader. Dat kader behelst beleid en regelgeving van Defensie zelf en verwachtingen van de IVD over veilig oefenen en opereren.

Defensie is als werkgever verantwoordelijk voor een veilige werk- en leeromgeving. Tijdens oefeningen wordt een operationele operatie gesimuleerd. Gevechtsoperaties gaan per definitie gepaard met risico's. Dit geldt niet alleen voor werkelijke inzet, maar ook voor oefeningen waarin operaties zo realistisch mogelijk worden nagebootst.

De IVD verwacht dat Defensie haar personeel toereikend opleidt en traint voor oefeningen en werkelijke inzet. Opleiding, training en oefening moeten waarborgen dat personeel op een effectieve en veilige wijze gebruik kan maken van de middelen die Defensie verstrekt voor de uitvoering van de opdracht. De samenwerking van militairen als voertuigbemanning en in teamverband - het zogeheten *crew concept* - maakt standaard deel uit van de initiële opleiding en vervolgoopleidingen en trainingen voor werkelijke inzet.

Wanneer Defensie bewust afwijkt van het reguliere proces van voorbereiding op een inzet, verwacht de IVD dat zij alert is op risico's die daarmee gepaard kunnen gaan en zo nodig maatregelen neemt. Ook verwacht de IVD dat Defensie actief signaleert en evalueert of het aangepaste proces en de uitkomst ervan blijven voldoen aan de veiligheidscriteria. Als dit niet het geval is, mag van Defensie worden verwacht dat zij het proces verbetert of kan verantwoorden waarom zij dat niet doet.

Tot slot verwacht de IVD dat, indien er meer partijen in een proces betrokken zijn, verantwoordelijkheden duidelijk zijn belegd en partijen informatie vastleggen en aan elkaar overdragen.

## 1.7 Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd: hoofdstuk 2 beschrijft de inzet van de Nederlandse FP-eenheid, de toedracht van het ongeval en wat op die bewuste avond heeft bijgedragen tot (de ernst) van het ongeval. Hoofdstuk 3 gaat in op het gereedstellingsproces van Defensie, het gereedstellen van de eenheden van de *Resolute Support* missie, de verantwoordelijkheidsverdeling, het bijbehorende risicomangement en het proces van leren en evalueren. Daarna volgt een beschrijving van de huidige situatie van het gereedstellen van FP-eenheden. Hoofdstuk 4 geeft de belangrijkste conclusies weer die de IVD op basis van dit onderzoek trekt. Het geheel wordt in hoofdstuk 5 afgesloten met enige aanbevelingen.



# 2 Toedracht

Dit hoofdstuk beschrijft wat er op 15 maart 2019 is gebeurd en wat heeft bijgedragen tot (de ernst van) het ongeval met de Dingo. Het hoofdstuk begint met informatie over de inzet van Nederlandse FP-pelotons en over de overdrachtsperiode bij aflossingen, de zogenaamde *Hand Over/Take Over* (HOTO-) periode. Vervolgens komen de omstandigheden tijdens de nachtraining en het voorval aan bod.

## 2.1 Inzet van de Nederlandse Force Protection eenheid

Vanaf november 2014 tot juni 2021 leverde Nederland een bijdrage aan de NAVO-geleide missie *Resolute Support* in Afghanistan.<sup>6</sup> De Nederlandse bijdrage ten tijde van het ongeval bestond uit ongeveer 120 personen, waaronder een *Force Protection*-peloton van 28 personen dat deel uitmaakte van de *Multinational Force Protection Company*. De compagnie viel onder een Duits bataljon maar werd aangestuurd door een Nederlandse Commandant *Multinational Force Protection* en was gelegerd op de Duitse basis Camp Marmal nabij de stad Mazar-i-Sharif in het noorden van het land. De compagnie bestond uit vijf vergelijkbaar samengestelde pelotons van verschillende landen. Doorgaans gebuikt Nederland eigen materieel, waarmee is getraind en geoefend tijdens hun voorbereiding op een inzet. Vanwege personele en materiële tekorten en uit financiële overwegingen heeft Nederland er in *Resolute Support* voor gekozen gebruik te maken van Duits materieel, waaronder voertuigen met de bijbehorende wapensystemen en verbindingsmiddelen. Dit materieel behoorde niet tot de standaarduitrusting van Nederlandse eenheden en was niet beschikbaar tijdens de voorbereiding in Nederland.

Op verzoek van de NAVO heeft Nederland initieel toegezegd met ingang van 1 januari 2015 voor twee jaar een bijdrage te leveren. In zijn militair advies over de Nederlandse bijdrage aan *Resolute Support* heeft de CDS voorgesteld gebruik te maken van Duits materieel, waaronder het Duitse pantservoertuig Dingo. Door Duitse voertuigen en het bijbehorende materieel te gebruiken, werd het materieel van de Nederlandse krijgsmacht ontzien en kon ons land ook een bijdrage leveren aan de *United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission* (MINUSMA) in Mali, en de *NATO Response Force* (NRF). Ook kon Defensie de oefenen opwerkprogramma's van de Operationele Commando's (OPCO's) in 2015 dan grotendeels uitvoeren. De Nederlandse deelneming aan *Resolute Support* bleef zodoende bescheiden maar relevant, en daarnaast financieel haalbaar, aldus de CDS in het militair advies.

<sup>6</sup> Op 15 december 2014 was de overdracht aan Commandant TAAC-N, maar de eenheid was sinds november 2014 in het gebied om de *Hand Over/Take Over* (HOTO-)periode en In Theatre Training te doorlopen.

FP-14 werd gevuld door een bestaand (organiek) peloton uit een compagnie van een infanteriebataljon van 13 Lichte Brigade in Oirschot. De militairen hadden van oktober 2018 tot maart 2019 met Nederlandse voertuigen getraind, voornamelijk met de Mercedes Benz 290GD en de Mercedes Benz 280CDI (MB). Na een kleine uitbreiding van de Nederlandse bijdrage aan de missie werd FP-14 aangevuld met collega's uit dezelfde compagnie. Hun voorbereiding was twee maanden later begonnen, in december 2018. Twee van de inzittenden van de Dingo, waaronder de chauffeur, hadden de kortere voorbereiding achter de rug.

## 2.2 Hand Over/Take Over

In de *Hand Over/Take Over* (HOTO-)periode droeg het vertrekkende peloton in het inzetgebied zijn taken over aan het nieuwe peloton. De HOTO in de *Resolute Support* missie duurde twee weken en in die periode werd het nieuwe peloton vertrouwd gemaakt met het Duitse materieel (*In Theatre Training*) en wegwijs gemaakt op het kamp en in het gebied. Ook werden de nieuwkomers geïnformeerd over de stand van zaken van de missie. De leiding over de HOTO-periode was in handen van de Nederlandse Plaatsvervangend Commandant *Multinational Force Protection*, aangezien de commandant op verlof was.

## 2.3 De nachtraining op 15 maart 2019

Van 8 tot 22 maart 2019 droeg het FP-13-peloton zijn taken over aan FP-14. De nachtraining op 15 maart 2019 was bedoeld om rijervaring op te doen in het donker, ter voorbereiding op een nachtpatrouille een etmaal later. Aan de training namen vijf voertuigen deel. Er werd gereden zonder verlichting en de militairen gebruikten nachtkijkers. De *C-IED lane*, het oefenterrein op Camp Marmal, was oneffen met heuveltjes en geulen om de omgeving buiten het kamp na te bootsen. Omdat de oefening die nacht uitsluitend op de rijvaardigheid van de chauffeurs was gericht, werden voertuigen zonder boordwapen gebruikt. Om die reden deden de boordschutters niet mee en was het boordluik gesloten tijdens de rit.

Zoals gebruikelijk bij een overdracht betrof het een gelegenheidsbemanning, samengesteld uit personeel van het nieuwe en het vertrekkende peloton, met als doel kennis en informatie over het voertuig en het optreden in het gebied over te dragen. De bemanning zou in deze samenstelling niet het gebied buiten het kamp ingaan. In het betrokken voertuig zaten vijf militairen, te weten een chauffeur van het oude peloton en twee chauffeurs en twee voertuigcommandanten van het nieuwe. De leden van het nieuwe peloton hadden in Nederland gezamenlijk het gereedstellingsproces met andere voertuigen doorlopen, en hadden nog niet eerder samen in de Dingo gereden. Zij hadden nog geen instructie gehad op de verbindingsmiddelen, overige systemen van de Dingo en kampprocedures; die zouden later volgen.

**De inzittenden van FP-14 in de bewuste Dingo hadden voorafgaand aan de nachtraining nog geen instructie gehad op het gebruik van de verbindingssystemen of overige systemen van de Dingo en zij hadden nog niet eerder samen in het voertuig gewerkt.**

De oefening startte om 19.50 uur, onder gunstige weersomstandigheden.<sup>7</sup> Voor vertrek liep de bemanning een ‘rondje om het voertuig’ voor controles aan de Dingo en de bijbehorende systemen. Zij constateerde daarbij geen bijzonderheden. De chauffeur van FP-13 had via de radio in de Dingo verbinding met de andere voertuigen. Bij aanvang van de rit, van het kamp naar het oefenterrein, zat een chauffeur van het nieuwe peloton FP-14 achter het stuur. De chauffeur van het oude peloton zat als bijrijder naast hem. Hij had tijdens de oefenrit de leiding in het voertuig en de taak de nieuwe bemanning te coachen en wegwijs te maken op de Dingo. Na vijftien minuten nam de andere chauffeur van het nieuwe peloton het stuur over van zijn collega. Na verloop van tijd besloot de chauffeur van het oude peloton van plaats te wisselen met de voertuigcommandant van het nieuwe peloton, omdat de chauffeur van het nieuwe peloton naar zijn idee goed en rustig reed. Ten tijde van het ongeval zaten daardoor een chauffeur en een voertuigcommandant van FP-14 voorin.

Nachtkijkers versterken het beschikbare licht, maar de omgeving wordt juist minder zichtbaar wanneer licht gebundeld binnenkomt. Omdat de chauffeur geen goed zicht met zijn nachtkijker had, stapte zo nu en dan een van de inzittenden achterin uit om als gids voor het voertuig uit te lopen. Uit de verklaringen is niet met zekerheid op te maken of er op het moment van het ongeval sprake was van licht uit het kamp.

Aan het einde van de oefenrit over het terrein keerde de chauffeur terug naar het beginpunt. Hij moest een bocht naar rechts nemen om over een bruggetje over een greppel te rijden. Hij reed stapvoets en ervoer dit punt niet als dusdanig moeilijk dat hij een andere inzittende verzocht uit te stappen om hem te gidsen. Wel vroeg hij de voertuigcommandant, die vanuit zijn positie rechts in het voertuig de greppel rechts van hem kon zien, of hij de bocht kon maken. De voertuigcommandant droeg een nachtkijker waarmee het lastig is diepte te schatten. De chauffeur dacht dat hij een instemmende reactie van de voertuigcommandant kreeg en zette naar zijn idee een ruime bocht in. De Dingo kwam echter voor de brug, op de schuine kant van de greppel terecht (zie figuur 3), begon te glijden en kantelde op zijn rechterzijde in de greppel.

<sup>7</sup> Volgens de Joint Meteorologische Groep (JMG) was er uitstekend zicht, waren er enkele sluierwolken, geen mist, onweer of regen en 75 procent maan (Joint Meteorologische Groep, Afdeling Weerdienst, Vliegbasis Woensdrecht).



Figuur 3 Locatie ongeval bij daglicht. X geeft de locatie aan waar het voertuig op de zijkant terecht kwam (bron: Koninklijke Marechaussee)

**De leden van het nieuwe peloton hadden ten tijde van de nachtraining nog geen ervaring met rijden in de Dingo op oneffen terrein, in het donker en met gebruik van nachtkijkers.**

De chauffeur en de voertuigcommandant bleven tijdens het kantelen van het voertuig in hun gordels hangen. Dit gold niet voor de drie inzittenden achterin. De twee militairen rechts achterin schoven op elkaar tegen de zijdeur van het voertuig aan. De inzittende links achterin hield zich, al hangend, aan de klink van het linker achterportier vast om te voorkomen dat hij boven op zijn collega's zou vallen. Twee inzittenden raakten gewond, van wie één ernstig.

De Dingo heeft vijf uitgangen: aan beide zijden twee deuren en het boordluik bovenop (zie figuur 4). De inzittenden konden niet zelf uit het voertuig komen. Vanwege de gekantelde positie van het voertuig waren de zijdeuren te zwaar om tegen de zwaartekracht in van binnenuit te openen. De chauffeur van FP-13 zat tijdens het ongeval achterin en wist hoe hij het boordluik moest openen. Hij kon het echter niet bereiken doordat zijn collega bovenop hem lag. De toegang tot het boordluik werd ook versperd door de collega die aan het linker achterportier hing, zodat de overige inzittenden er ook niet bij konden.



Figuur 4 *Dingo in Afghanistan (bron Defensie)*

De chauffeur achter het stuur probeerde radiocontact te krijgen met de andere voertuigen, maar dat lukte niet. Toen een van de inzittenden iets hoorde druppelen, ontstond er enige paniek en waarschuwde de chauffeur de anderen in het terrein door te claxonneren en met zijn lichten te knipperen. De toegeschoten pelotonsleden openden het bestuurdersportier van buitenaf en hielpen drie inzittenden uit het voertuig. Vervolgens openden zij het boordluik van binnenuit en haalden zij de overige twee inzittenden uit de Dingo.

Drie inzittenden bleven ongedeerd, twee liepen verwondingen op. Het gealarmeerde Duitse medische team nam de beide gewonde militairen mee naar het hospitaal op het kamp. Een van hen kon het hospitaal na een nacht observatie verlaten. Zijn collega werd in het hospitaal behandeld en is de volgende dag gerepatriëerd naar Nederland. Daar was een vervolgbehandeling nodig, eerst in het Centraal Militair Hospitaal (CMH) en daarna in het Militair Revalidatiecentrum in Doorn (MRC).

De KMar voerde de volgende dag onderzoek uit bij de Duitse beheerder van het voertuig. Hieruit kwamen geen mankementen aan de radio naar voren. Voorafgaand aan het ongeval hadden de leden van het nieuwe peloton nog geen instructies voor de radio gehad. Hierdoor is niet met zekerheid vast te stellen of het radiocontact na het ongeval niet tot stand kwam doordat de bemanningsleden van het nieuwe peloton niet wist hoe het verbindingssysteem werkte of omdat het was uitgevallen door het kantelen van het voertuig. Het onderzoek van de KMar wees ook uit dat de autogordels in de Dingo in orde waren. De KMar achtte het daarom aannemelijk dat de inzittenden achterin die niet droegen.



Na het ongeval was er een bespreking met alle betrokkenen en werd er in het vervolg van de HOTO aandacht besteed aan de bediening van het voertuig en de verbindingsmiddelen en aan de noodprocedures.

*De inzittenden wisten niet hoe ze uit het voertuig konden komen. De zijdeuren waren door de gekantelde positie van het voertuig te zwaar om tegen de zwaartekracht in van binnenuit te openen. Alleen het bemanningslid van het oude peloton wist hoe het boordluik kon worden geopend, maar kon dat niet bereiken. Toen een bemanningslid iets hoorde druppelen in het voertuig, nam de spanning toe. Het is aannemelijk dat de inzittenden achter in het voertuig hun veiligheidsgordels niet om hadden.*

# 3 Analyse

Dit derde hoofdstuk gaat in op de bijdragende factoren, met andere woorden de context waarin het ongeval heeft kunnen gebeuren en de invloed die de voorbereiding mogelijk heeft gehad. De reconstructie in hoofdstuk 2 van het ongeval waarbij de Dingo in een greppel belandde en kantelde, roept vragen op over het opleidings- en ervaringsniveau van de betrokken militairen ten tijde van de nachtelijke oefening in Afghanistan. Omdat het ging om basisvaardigheden, zoals het gebruik van het voertuig en de bediening van de communicatiemiddelen, is het de vraag of deze eenheid gereed was voor inzet.

Eenheden die op missie gaan, doorlopen een opleidings- en trainingsperiode om hen op de werkelijke inzet voor te bereiden, zo ook FP-14. De IVD heeft het gereedstellingsproces en de gereedstelling van de eenheid onderzocht. Na een beschrijving van het gereedstellingsproces van Defensie komt het aangepaste gereedstellingsproces voor de FP-eenheden in *Resolute Support* en specifiek voor FP-14 aan de orde. Vervolgens gaat dit hoofdstuk in op risicomanagement en het proces van leren en evalueren.

## 3.1 Bijdragende factoren

Zoals geschetst in het voorgaande hoofdstuk, konden de inzittenden na het ongeval niet uit het voertuig komen doordat de zijdeuren te zwaar waren en zij het boordluik, dat bij calamiteiten ook als nooddeur kan fungeren, niet konden bereiken. Vier van de vijf bemanningsleden waren onvoldoende bekend met de eigenschappen en de bediening van het voertuig en wisten niet hoe het boordluik te openen. Zij hadden ook nog geen instructie gehad over de verdere bediening en werking van de systemen van de Dingo, waaronder het communicatiesysteem. Het lukte de bemanning na het ongeval dan ook niet de radio te gebruiken om collega's te alarmeren. De militairen van FP-14 hadden evenmin ervaring met de nachtzichtapparatuur die tijdens de rit werd gebruikt.

Veiligheidsgordels voorkomen dat inzittenden door het voertuig worden geslingerd bij een aanrijding of als het voertuig kantelt, maar ook wanneer het bijvoorbeeld op een explosief rijdt. De gordels in de Dingo bestaan uit vier banden. Twee van de banden gaan over de schouder, twee om het middel. De gordel sluit in het midden met één sluiting. Wanneer de sluiting breekt, kunnen de gordels niet meer worden vastgemaakt en moeten die dus worden vervangen. Uit het rapport van de KMar is gebleken dat de gordels na het ongeval geen technische mankementen vertoonden. De KMar acht het om die reden aannemelijk dat de inzittenden achter in het voertuig geen gordels droegen. Naar alle waarschijnlijkheid waren de verwondingen minder ernstig geweest wanneer zij de autogordel wel hadden gedragen en daardoor op hun plek achter in het voertuig waren blijven zitten.

Volgens de ‘Verkeersregeling Defensie’ valt de *C-IED lane* onder de definitie van specifiek militair operationeel gebruik: ‘Het besturen van defensievoertuigen buiten verharde wegen en paden, tijdens inzet bij vredesoperaties, crisis-beheersingsoperaties of andere internationale en/of humanitaire operaties.’<sup>8</sup> De verkeersregeling schrijft voor dat de bestuurder en passagiers de autogordel moeten dragen: ‘De bestuurder en de passagiers van een defensievoertuig maken, in overeenstemming met artikel 59, eerste lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, gebruik van de voor hen beschikbare autogordel. De commandant kan vrijstelling verlenen van de verplichting de gordel te dragen, ten behoeve van specifiek operationeel gebruik.’<sup>9</sup>

De militairen die de IVD in haar onderzoek sprak, verklaarden dat de regels en procedures voor het gebruik van de *C-IED lane* vooraf niet werden doorgesproken, dat het dragen van de autogordel in de Dingo als een eigen verantwoordelijkheid werd beschouwd, en dat de Militaire Politie (MP) de formele gebruiksregel niet handhaafde. De RAO, dat wil zeggen de Nederlandse Risico-Analyse voor en tijdens Operationele omstandigheden, gaat niet in op het gebruik van autogordels in militaire voertuigen of een eventuele vrijstelling van de verplichting daartoe.

*Niet alle leden van het nieuwe peloton, FP-14, waren getraind in de bediening en beheersing van de Dingo en zodoende waren zij onvoldoende bekend met de eigenschappen van het voertuig en de bijbehorende systemen. De inzittenden wisten daardoor niet hoe zij uit het voertuig moesten komen. De (verkeers)regels en procedures op het oefenterrein van Camp Marmal waren van tevoren niet doorgesproken en het dragen van de veiligheidsgordels werd als een eigen verantwoordelijkheid beschouwd. Naar alle waarschijnlijkheid waren de verwondingen van de twee militairen minder ernstig geweest als zij hun gordels hadden gebruikt.*

### 3.2 Het gereedstellingsproces van Defensie

Gereedstelling en inzet vormen samen het primaire proces van de krijgsmacht. Defensie onderscheidt operationele gereedheid (OG) en inzetgereedheid (IG). OG is de som van de personele gereedheid (PG), de materiële gereedheid (MG) en geoefendheid (GO). IG betekent dat een eenheid in staat is de opgedragen taken in de missie uit te voeren. Een eenheid is OG als het personeel en materieel en de geoefendheid voldoen aan de normen om de organieke taak te kunnen uitvoeren.<sup>10</sup> Dit betekent dat iedere militair individueel voorbereid is op zijn taken en de eenheid als geheel getraind en geoefend is met het organieke materieel. Het beoefenen van de samenwerking van het personeel onderling gaat volgens het *crew concept*. Het uitgangspunt is dat Defensie militaire eenheden gereed stelt en inzet in hun organieke verband met organieke middelen, maar in de praktijk lukt dit vaak niet.

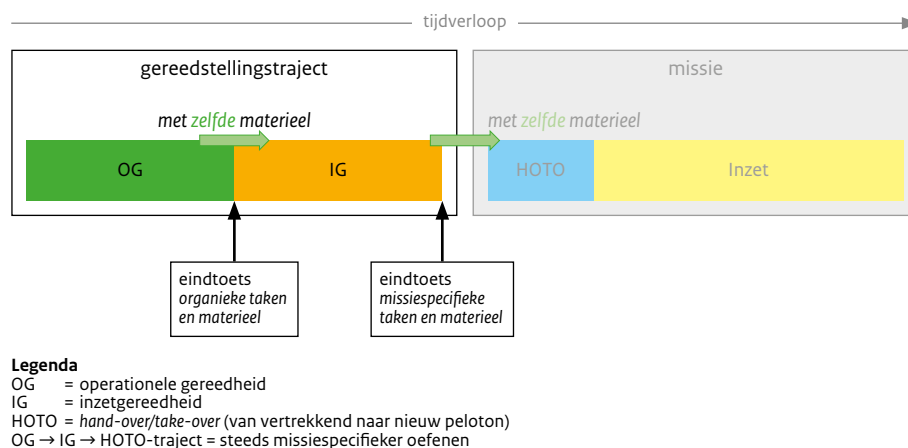
<sup>8</sup> MP 11-70-100 Verkeersregeling Defensie, Artikel 1: definities.

<sup>9</sup> MP 11-70-100 Verkeersregeling Defensie, Artikel 10: autogordel.

<sup>10</sup> Organieke taak: Het samenstel van taken waarvoor een eenheid standaard is ingericht. Voor de beschrijving van organieke taken wordt gebruikgemaakt van NAVO Capability Codes. Uit: Aanwijzing CDS A-700 Gereedstelling.

Om de eenheden na het OG-traject voor te bereiden op hun specifieke inzet, doorlopen zij een IG-traject. In het reguliere gereedstellingsproces doorloopt de eenheid het IG-traject in de organieke personele samenstelling en met het organieke materieel. Gedurende het IG-traject, dat gemiddeld een half jaar duurt, krijgt de eenheid onder andere informatie over het doel van de missie en de omstandigheden, zoals terrein en klimaat, maar bijvoorbeeld ook over de cultuur in het inzetgebied. In deze periode raken de militairen verder vertrouwd met het materieel waarmee zij in het missiegebied gaan werken, zeker wanneer dit afwijkt van het materieel waarmee zij gewend zijn op te treden. Verder traint de eenheid tactisch en gericht op de specifieke omstandigheden en inzet in die missie. Met een eindoefening toetst het bataljon waartoe de eenheid behoort of deze in staat is haar taken in de missie uit te voeren en dus IG is. Dan is de eenheid gereed voor uitzending naar het inzetgebied (zie figuur 5).

**Gereedstelling en inzet vormen samen het primaire proces van de krijgsmacht. Eenheden worden operationeel gereed en vervolgens inzetgereed gemaakt voor inzet in een specifieke missie.**



Figuur 5 *Reguliere voorbereiding van een eenheid voor een missie*<sup>11</sup>

### 3.2.1 Betrokken partijen bij het reguliere OG en IG-proces

De CDS in Den Haag is verantwoordelijk voor de planning, de voorbereiding, de bevelvoering, de uitvoering en de evaluatie van de Nederlandse deelneming aan een militaire operatie. Deze taken zijn belegd bij de Directie Operaties (DOPS), onderdeel van de Defensiestaf die onder leiding staat van de CDS. De eerste keer dat de minister van Defensie een advies ontvangt over de mogelijke deelneming aan een militaire operatie is in een nota van de Directeur-Generaal Beleid (DGB) die ingaat op de wenselijkheid van een bijdrage van de Nederlandse krijgsmacht. Vervolgens brengt de CDS een militair advies uit aan de minister over de haalbaarheid van een Nederlandse militaire bijdrage aan de operatie.<sup>12</sup>

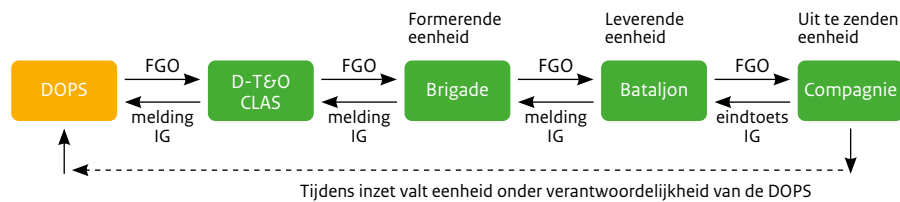
<sup>11</sup> Ook tijdens de reguliere voorbereiding van een eenheid op een missie is het mogelijk dat In Theatre Training deel uitmaakt van de HOTO-periode.

<sup>12</sup> Introductiebundel Defensie; Hoofddirectie Beleid, oktober 2017.

De verantwoordelijkheid voor de inzetgereedheid (IG) berust formeel bij de CDS die de uitvoering van de voorbereiding delegeert aan de commandant van het desbetreffende operationele commando, in dit geval de C-LAS.<sup>13</sup> De CDS is eindverantwoordelijk en stelt de eisen vast waaraan de eenheden voor de inzet moeten voldoen. De taak van de commandant van het operationele commando is eenheden en individuele militairen tijdig beschikbaar én inzetgereed te stellen. Dit doet hij op basis van de eisen van de CDS.<sup>14</sup>

Als, zoals in dit geval, CLAS-eenheden worden ingezet, zijn bij het IG-proces de volgende directies en eenheden betrokken:

- Namens de C-LAS is de Directie Training en Operaties (DT&O) verantwoordelijk voor de inzetplanning, het voorbereidingstraject op de missie. DT&O geeft een Formerings- en Gereedstellingsopdracht (FGO) uit aan de CLAS-eenheid die het personeel en materieel moet leveren. Die eenheid heet in dit proces de formerende eenheid.<sup>15</sup> In dit geval was het 13 Lichte Brigade die sinds mei 2017 verantwoordelijk was voor het leveren van de FP-pelotons.
- De formerende eenheid zorgt er vervolgens voor dat de eenheid Inzet Gereed wordt gemaakt. In dit geval toetste het bataljon waarvan de eenheid deel uitmaakt of deze Inzet Gereed was, met andere woorden klaar om op uitzending te gaan.
- De formerende eenheid, dat wil zeggen de brigade, rapporteert aan C-LAS. C-LAS op zijn beurt rapporteert in een nota aan de CDS, die DT&O opstelt.



**Legenda**  
 IG = inzetgereedheid  
 FGO = formerings- en gereedheidsorder  
 = namens CDS  
 = namens CLAS

Figuur 6 Betrokken partijen en de formele communicatielijnen in het IG-proces

<sup>13</sup> De operationele commando's van Defensie zijn, Commando Zeestrijdkrachten (CZSK), Commando Landstrijdkrachten (CLAS), Commando Luchstrijdkrachten (CLSK) en de Koninklijke Marechaussee (KMar).

<sup>14</sup> CDS-A700 Gereedstelling.

<sup>15</sup> Intranetsite Defensie: CLAS/DT&O 26 oktober 2019.



### 3.3 Het gereedstellingsproces voor Resolute Support

Defensie streeft ernaar eenheden in te zetten met dezelfde taken en hetzelfde personeel en materieel als waarmee zij OG gesteld zijn. Als dit het geval is, kan het IG-traject zich richten op de specifieke omstandigheden en taken in de missie.

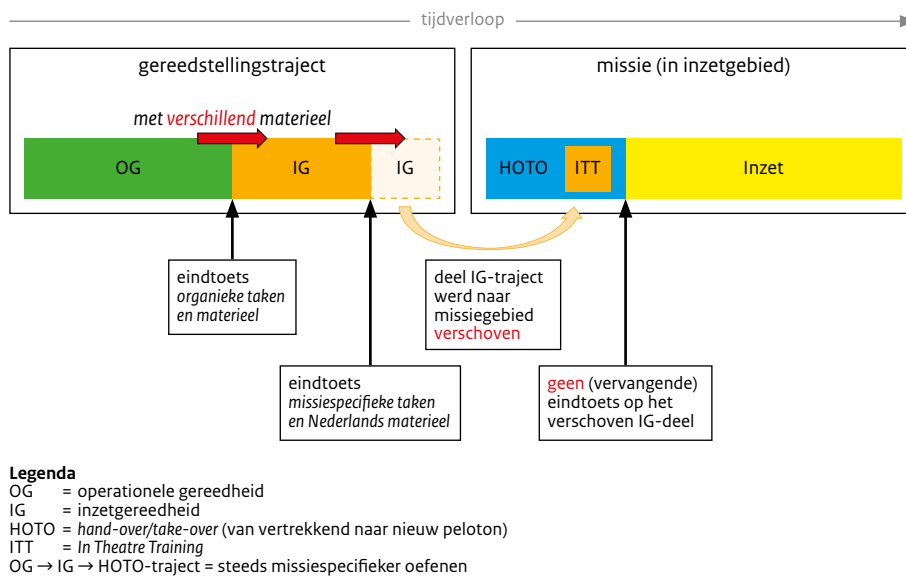
In *Resolute Support* in Afghanistan is Defensie uit personele, materiële en financiële overwegingen van het ideale proces afgeweken. Tijdens verschillende rotaties zijn eenheden aangevuld en eenheidsverbanden verbroken en zijn deze vervolgens Operationeel Gereed en Inzet Gereed gesteld met ander materieel dan tijdens de werkelijke inzet werd gebruikt. Dit was het geval met de Nederlandse FP-pelotons die van het begin tot het einde van de missie in Afghanistan gebruikmaakten van de Duitse Dingo, een pantservoertuig voor personeelsvervoer, uitgerust met een zware mitrailleur. De chauffeurs en boordschutters van de Nederlandse FP-pelotons volgden in Duitsland een opleiding op de Dingo, gericht op de individuele taken in het voertuig. Er werd tijdens deze opleidingen geen aandacht besteed aan het *crew concept*, dat wil zeggen de samenwerking van de bemanning tijdens de inzet. Doordat de beschikbaarheid van de Dingo ook in Duitsland een knelpunt was, is het niet mogelijk geweest Dingo's naar Nederland te halen om hiermee tijdens het gereedstellingstraject te trainen en het *crew concept* te beoefenen.

In plaats daarvan legden de militairen het OG en IG-traject af met de open Mercedes-Benz, met significant andere (rij)eigenschappen dan een gesloten pantservoertuig. Zodoende hadden de militairen die bij het ongeval waren betrokken voorafgaand aan hun vertrek naar Afghanistan nog niet eerder als team in een Dingo gereden en waren zij niet bekend met de systeemeigenschappen van dat voertuig, inclusief de communicatiemiddelen.

Deze tekortkoming in de voorbereiding werd onderkend en DT&O en de DOPS hebben besloten de overdrachtsperiode (HOTO) in Afghanistan te gebruiken voor aanvullende training. Ter plaatse moest de eenheid zich verder bekwamen op het Duitse materieel en als volledige bemanning de samenwerking op de Dingo beoefenen (*crew training*). Dit wordt *In Theatre Training* genoemd.

Vanwege personele, materiële en financiële schaarste heeft Defensie bij de *Resolute Support* missie besloten gebruik te maken van Duitse voertuigen en daardoor zijn er aanpassingen gedaan in het gereedstellingsproces.<sup>16</sup> Militairen waren bij vertrek naar Afghanistan niet volledig voorbereid op hun specifieke inzet. Er was aanvullende training in het inzetgebied nodig.

<sup>16</sup> 'Militair advies Nederlandse bijdrage aan Resolute Support' DOPS2014026097.



Figuur 7 Aangepaste voorbereiding eenheid voor missie Afghanistan

### 3.3.1 Betrokken partijen bij het OG- en IG-proces in Resolute support

Normaliter stelt de DOPS in het IG-proces de eisen vast. Bij *Resolute Support* is een andere benadering gevolgd en zijn de eisen voor de *In Theatre Training* niet vastgelegd aangezien die werd beschouwd als een onderdeel van de HOTO-periode in het inzetgebied. Om die reden was de Nederlandse compagniescommandant in het missiegebied, tevens *Commander Multi National Force Protection Company*, verantwoordelijk voor de uitvoering van de HOTO én de bijbehorende *In Theatre Training*. Hij stelde het programma samen op basis van de actuele situatie in het gebied.

Ook het bataljon beschouwde de *In Theatre Training* als onderdeel van de HOTO-periode en niet als onderdeel van het IG-traject. Het meldde daarom alle FP-eenheden na de eindoefening in Nederland zonder voorbehoud IG, terwijl in werkelijkheid een gedeelte van het IG-traject nog in het inzetgebied moest worden uitgevoerd. Het bataljon kon vanuit Nederland de uitvoering van de *In Theatre Training* in het missiegebied Afghanistan niet toetsen. Dat werd in Afghanistan ook niet door anderen gedaan, waardoor niet werd vastgesteld of de FP-eenheden werkelijk IG waren.

Doordat niet alle informatie over de missie (voor alle partijen toegankelijk) was vastgelegd, beschikten niet alle functionarissen op de verschillende niveaus in de defensieorganisatie over alle relevante informatie en over dezelfde informatie. Zo veronderstelde het bataljon dat het Nederlandse Opleidings- en Trainingscentrum Rijden en Bergen (OTCRij), verantwoordelijk voor de kwalificaties van rijopleidingen, betrokken was bij het vormgeven van het opleidingstraject voor de Dingo. Het bataljon veronderstelde ook dat het OTCRij dit traject had getoetst. Uit het onderzoek van de IVD bleek dat OTCRij geen rol heeft gespeeld in dit proces, en dat de veronderstelde kwaliteitstoets van de rijopleiding achterwege is gebleven.

Zoals uit interviews is gebleken, verkeerden functionarissen op verschillende niveaus in de organisatie in de veronderstelling dat er al verbeteringen tot stand waren gebracht, terwijl dat niet het geval was. Zo bleek uit eerdere evaluaties van commandanten in het missiegebied dat er tijdens de HOTO te weinig tijd was voor de *In Theatre Training*. Militairen van de DOPS, DT&O en de brigade verkeerden in de veronderstelling dat de HOTO aanvankelijk één week duurde en dat die periode was verlengd tot twee weken. Uit het onderzoek van de IVD bleek echter dat de HOTO van meet af aan twee weken duurde. Het gebrek aan tijd voor de HOTO was dus niet opgelost, terwijl de betrokken partijen dit wel veronderstelden.

*De In Theatre Training, dat wil zeggen de training in het inzetgebied, werd niet beschouwd als een onderdeel van het IG-traject van het FP-peloton. De Directie Operaties van de CDS stelde vooraf geen eisen vast en niemand toetste of FP-eenheden in het missiegebied de resterende elementen uit het IG-traject beheersten. Er werd dus niet getoetst of zij werkelijk IG waren. Het OTCRij, verantwoordelijk voor de kwalificaties van rijopleidingen, is niet betrokken bij het opleidingstraject voor het gebruik van de Duitse voertuigen.*

### 3.4 Het gereedstellingsproces voor de FP-pelotons

Deze paragraaf beschrijft de gereedstelling van de FP-pelotons en afwijkingen van het reguliere gereedstellingsproces.

#### 3.4.1 Opleiding in Duitsland

De chauffeurs en boordschutters van de FP-pelotons volgden in Duitsland een opleiding op de Dingo, gericht op hun individuele taken in het voertuig. Het *crew concept*, dat wil zeggen het optreden in teamverband, kwam in de opleiding niet aan bod.

De chauffeurs volgden in Duitsland een rijopleiding van drie weken op de Dingo. In totaal reden de chauffeurs ongeveer vijftien uur in de Dingo, terwijl de rest van de opleiding zich in de simulator afspeelde. Ook trinden zij in Duitsland het gebruik van nachtkijkers, maar niet in het veld. In de simulator werd dertig minuten besteed aan nachtkijkers, maar dit waren andere dan in de missie werden gebruikt. De simulator bootste het terrein in Afghanistan volgens de geïnterviewden realistisch na, maar bereidde de chauffeurs naar eigen zeggen onvoldoende voor op het werkelijk rijden met de Dingo. Na afloop van de rijopleiding beschikten de chauffeurs over een 'basisrijvaardigheid' maar hadden zij nog geen rijervaring in de praktijk opgedaan, ook niet met de complete voertuigbemanning (*crew training*). Er zat vaak vier tot zes maanden tijd tussen de rijopleiding in Duitsland en de werkelijke inzet in het missiegebied. In die tijd konden de vaardigheden op de Dingo niet worden bijgehouden.

Een bijkomend probleem was dat de voertaal tijdens de opleiding Duits was en dat veel chauffeurs deze taal niet voldoende machtig waren om de instructie, het instructiemateriaal en de technische handleiding van het voertuig goed te kunnen verstaan en lezen.

De boordschutters volgden in Duitsland een opleiding op het wapensysteem. Vanwege het gespecialiseerde karakter van deze opleiding had Nederland in dit geval met Duitsland afgesproken dat de Duitse instructeurs de Engelse taal beheersten of dat een tolk werd ingezet.

Nederlandse voertuigcommandanten volgden geen opleiding op de Dingo, terwijl dit in de Nederlandse situatie wel gebruikelijk is. Een voertuigcommandant heeft in een pantservoertuig namelijk een actieve bijrijdersrol. Het is dan ook van belang dat hij de eigenschappen van het voertuig kent, de chauffeur kan coachen in moeilijke situaties en zo nodig kan ingrijpen. Om die reden volgen Duitse voertuigcommandanten wel een opleiding op de Dingo, namelijk de *Aktiver Beifahrer Lehrgang*. De IVD heeft in het onderzoek niet kunnen achterhalen waarom Nederlandse voertuigcommandanten deze opleiding niet volgden, want de onderbouwing van deze keuze is niet vastgelegd. De Nederlandse voertuigcommandant kwam pas in het missiegebied voor het eerst in aanraking met de Dingo. Ook de volledige bemanning werkte pas in het missiegebied voor het eerst samen op de Dingo en startte daar met de *crew training*.

Volgens de chauffeurs bereidden de opleidingen in Duitsland hen onvoldoende voor op het gebruik van de Dingo in Afghanistan. De bemanning achtte zich onvoldoende getraind om op oneffen terrein met de beperkingen van nachtzicht in de Dingo te rijden. Zowel de chauffeur als de voertuigcommandant voelde zich onvoldoende vertrouwd met de rijeigenschappen van de Dingo, waaronder de grote draaicirkel en het beperkte zicht. Hetzelfde gold voor het gebruik van nachtkijkers, waaronder het schatten van diepte en het gebruik met restlicht, en de verbindingssystemen. De bemanningsleden van FP-14 waren bovendien niet op elkaar ingespeeld omdat ze pas in Afghanistan voor het eerst samenwerkten op de Dingo. Omdat hij zich nog onvoldoende zeker voelde in de Dingo en vanwege de lange tijd tussen de opleiding en de uitzending, vroeg de chauffeur van FP-14 voor de uitzending aan zijn commandant of hij een opfriscursus kon volgen. Het antwoord luidde echter dat dit niet mogelijk was.

***De opleiding in Duitsland was gericht op de individuele taken van de leden van de voertuigbemanning, niet op hun samenwerking als crew. De voertuigcommandant kwam pas in het inzetgebied voor het eerst in aanraking met het voertuig.***

#### 3.4.2 Training en oefening in Nederland

Na de opleidingen in Duitsland trainden de bemanningen tijdens het IG-proces in Nederland niet met de Dingo, omdat deze daar niet beschikbaar was. Als alternatief trainden zij voornamelijk met een open Mercedes Benz. Dat is echter geen pantservoertuig en met de MB is de inzet met een Dingo dan ook niet goed na te bootsen (zie figuur 8 en 9 voor een beeld van de verschillen tussen de MB en de Dingo). De Dingo is een zwaar, gesloten pantservoertuig met andere rijeigenschappen dan een MB. In de Dingo kijken de chauffeur en de bijrijder door pantserglas, waardoor ze elkaar nodig hebben om het overzicht op de weg te houden. De MB is een open voertuig waardoor het zicht rondom voor de chauffeur optimaal is. De voertuigen beschikken ook over andere verbindingsmiddelen. 's Nachts wordt in de Dingo gereden met nachtkijkers, maar dat wordt in Nederland niet beoefend met de MB.

Daarnaast wordt de Dingo tijdens inzet uitgerust met een opgebouwd boordwapen, wat niet mogelijk is met de MB. Daardoor trainen de eenheden niet de onderlinge samenwerking tussen de chauffeur, de voertuigcommandant en de boordschutter, terwijl die samenwerking juist in de Dingo essentieel is.

Ondanks de significante verschillen in eigenschappen en gebruik van de beide voertuigen, werd de FP-eenheid na de 'eindtoets' in Nederland zonder voorbehoud inzetgereed gemeld bij alle betrokken partijen. Het onderzoek van de inspectie wijst uit dat de lichter die zij in detail heeft beschouwd geen uitzondering was, maar dat hetzelfde is gebeurd bij de andere rotaties van het FP-peloton, zowel voor als na het ongeval.

*Tijdens het gereedstellingsproces in Nederland trainden voertuigbemanningen met open MB's omdat de Dingo niet beschikbaar was. Hoewel de eigenschappen en het gebruik van de beide voertuigtypen onvergelykbaar zijn, werden alle FP-eenheden zonder voorbehoud inzetgereed verklaard voordat zij Nederland verlieten.*

MB		DINGO 2	
Lengte	5,42 meter	Lengte	5,45 meter
Breedte	2,33 meter	Breedte	2,3 meter
Hoogte	2,2 meter	Hoogte	2,5 meter
Gewicht	4,1-4,8 ton	Gewicht	8,8-11,9 ton

Figuur 8 en 9 Een MB 280CDI en een DINGO (bron: Defensie)

### 3.4.3 Tactisch oefenen in Afghanistan: In Theatre Training

In afwijking van wat in het IG-proces gebruikelijk was, stelde de Directie Operaties van de CDS geen eisen aan de trainingsopbouw en -doelen van de *In Theatre Training* in Afghanistan. Ook ontbraken eindcriteria. De FP-pelotons werden in Nederland zonder voorbehoud inzetgereed gemeld, terwijl er in het missiegebied geen instantie was om te toetsen of zij na de *In Theatre Training* werkelijk op alle onderdelen IG waren.

De Nederlandse eenheid in Afghanistan plande zelf de overdrachtsperiode (HOTO) en de inhoud van de *In Theatre Training*. De pelotonscommandant was hierbij verantwoordelijk voor de uitvoering.

De militairen die de IVD gedurende het onderzoek interviewde, hebben de HOTO als een zeer drukke periode ervaren. In korte tijd kregen zij veel informatie te verwerken over de missie, procedures, de actuele situatie in het land en het Duitse materieel.

Als enige van de vijf pelotons in de internationaal samengestelde compagnie moesten Nederlandse FP-pelotons na aankomst in Afghanistan extra trainen met de Dingo. Dat schuurde met de toch al drukke operationele planning van de internationale compagnie, want de Nederlandse militairen waren nog niet inzetbaar en zij hielden Dingo's bezet. Daardoor kwamen in de praktijk *crew training* en tactische training ook tijdens de *In Theatre Training* niet of nauwelijks aan bod.

Een bijkomend probleem voor alle Nederlandse FP-pelotons was dat de Dingo's niet altijd voor training beschikbaar waren. De Duitse bataljonsstaf kon de Dingo's vorderen voor operationele taken, wat herhaaldelijk gebeurde. Zo zou de nieuwe FP-eenheid de volgende dag in het donker worden ingezet. Om die reden laste de pelotonscommandant van FP-14 op het laatste moment de bewuste nachttraining in.

De consequentie hiervan was dat de moeilijkheidsgraad van de training, anders dan in een regulier IG-proces, niet stapsgewijs werd opgebouwd. Ook in maart 2019 had de bemanning van de Dingo niet eerst overdag in het voertuig gereden om de werking en de onderlinge samenwerking te oefenen. Hun allereerste gezamenlijke rit was direct in het donker, met nachtkijkers en op oneffen terrein.

Vóór deze nachttraining had de chauffeur van het nieuwe peloton FP-14 overdag een ritje van tien minuten op effen terrein gemaakt om aan het voertuig te wennen. De voertuigcommandant zag de Dingo in het missiegebied voor het eerst en had na aankomst slechts een kort ritje achter in het voertuig gemaakt. Hij kende de rijeigenschappen van het voertuig helemaal niet en hij zat tijdens de nachtelijke training voor het eerst samen met de chauffeur in het voertuig. Toen het ongeval gebeurde, bleken de vier nieuwelingen niet te weten hoe ze uit het voertuig moesten komen.

*In het inzetgebied was de Dingo niet altijd beschikbaar voor training, want de Duitse bataljonsstaf kon deze vorderen voor operationele taken. Van een trainingsopbouw was geen sprake; de voertuigcommandant en de chauffeur zaten die nacht in het inzetgebied pas voor het eerst samen in de Dingo. Zij en de beide andere nieuwelingen wisten na het ongeval niet hoe ze uit het voertuig moesten komen.*



## 3.5 Risicomanagement

Risicomanagement en -beheersing is een belangrijke pijler van het veiligheidsbeleid van Defensie.<sup>17</sup> Risico's moeten worden onderkend en beoordeeld om ze te voorkomen of tot een aanvaardbaar niveau te reduceren. Dit geldt voor alle activiteiten van Defensie. In de operationele taakuitvoering en gereedstellingsactiviteiten<sup>18</sup> kent Defensie de Risico-Analyse voor en tijdens Operationele omstandigheden (RAO).<sup>19</sup>

De Directie Operaties van de CDS is verantwoordelijk voor het in kaart brengen en beheersen van potentiële risico's in verband met de inzet van militaire eenheden in missies. Het is de verantwoordelijkheid van elke commandant van een uitvoerende eenheid dat te doen voor elke oefening en werkelijke inzet. Een RAO stelt de commandant zo nodig in staat tijdig mitigerende maatregelen te treffen om risico's te verminderen of weg te nemen. Hij zal daarbij afwegen in hoeverre dergelijke maatregelen het behalen van de operationele doelstellingen in de weg staan.

Sinds december 2018 heeft de Directie Operaties voor deze taak een bureau Mission Safety. De afdeling J7 waartoe dit bureau behoort, heeft als taak het leiden en coördineren van het defensiebrede Lessons Learned proces in verband met inzetvoorbereiding en inzet. Door de instelling van een bureau Mission Safety is er specifieke aandacht voor het aspect veiligheid. De werkwijze van dit bureau en de regelgeving zijn vastgelegd.<sup>20</sup>

*Risicomanagement en -beheersing is een belangrijke pijler van het veiligheidsbeleid van Defensie. Door middel van een operationele risicoanalyse (RAO) kunnen commandanten potentiële risico's identificeren, beoordelen en mitigeren. Op centraal niveau is er bij de Directie Operaties van de CDS sinds 2018 een bureau Mission Safety.*

### 3.5.1 Risicomanagement Resolute Support missie

Het militair advies uit 2014 inzake *Resolute Support* van de CDS aan de minister onderkende mogelijke risico's in verband met het optreden met Duitse voertuigen en bijbehorende systemen. Want, aldus het advies, Nederlandse militairen waren minder vertrouwd met de manier van optreden en het materieel. Het advies concludeerde dat de risico's tot een aanvaardbaar niveau konden worden beperkt door middel van een goed opleidings- en trainingstraject (O&T), verzorgd door de Duitse collega's voorafgaand aan de inzet.

In de Artikel 100-brief 'Nederlandse bijdrage *Resolute Support Afghanistan*' van 1 september 2014 heeft de regering de Tweede Kamer gemeld dat Nederlandse militairen met Duitse middelen zouden gaan optreden. De brief vermeldde dat

<sup>17</sup> Dit is vastgelegd in het Veiligheidsmanagementsysteem Defensie, versie 1, 09-02-2016.

<sup>18</sup> BS2020001222 Vaststellingsnota risicomanagement tijdens operationele inzet en gereedstellingsactiviteiten.

<sup>19</sup> Model Risico-Analyse voor en tijdens Operationele omstandigheden (RAO), Gebaseerd op NEN-EN 689, Versie 2.2, december 2009, Staf CLAS/DOPS/G1.

<sup>20</sup> *Standing Operating Procedure (SOP)/Standard Operating Instructions (SOI)*, serie 3500 (DOPS SOP/SOI 3500 *Mission Safety*).

op korte termijn enige voorbereidingen moesten worden getroffen om de inzet mogelijk te maken. ‘Het betreft onder meer (rij)opleidingen in Duitsland om met Duitse voertuigen te kunnen opereren’, aldus de artikel 100-brief.<sup>21</sup>

Bij de start van de *Resolute Support* missie in 2014 heeft de Directie Operaties geen RAO opgesteld en niet in kaart gebracht welke risico's aan het gebruik van Duits materieel in deze missie waren verbonden. In de loop van 2018 stelde de directie alsnog een eerste RAO op voor de missie. De reden hiervoor was de toegenomen aandacht voor veiligheid bij Defensie en, in verband daarmee, de instelling van het bureau *Mission Safety* bij de afdeling J7 van de Directie Operaties.

In de RAO die de directie in oktober 2018 heeft vastgesteld, staat over het gebruik van Duitse voertuigen het volgende:<sup>22</sup>

Onderwerp	NIET GETRAIND MET DUITSE VOERTUIGEN
<b>Analyse</b>	Het Nederlandse FP-personeel treedt op met Duitse voertuigen. Zij zijn hier alleen mee opgeleid in Duitsland en hebben nooit taakgericht voor Afghanistan met de voertuigen kunnen trainen.
<b>Consequentie</b>	Het Nederlandse FP-personeel is onvoldoende voorbereid bij aankomst in de AOR om met de Duitse voertuigen te werken. <sup>23</sup>
<b>Conclusie</b>	Het Nederlandse FP-personeel meer mogelijkheden bieden om taakgericht met Duitse voertuigen te trainen, in de voorbereiding naar de missie.
<b>Actie</b>	Pr-training opstellen van minimaal 3 weken in Duitsland met het hele FP-peloton.
<b>Verantwoordelijk</b>	DOPS/CLAS

Een van de stafleden van de compagniescommandant in Afghanistan was als *Safety Officer* verantwoordelijk voor het personeelsrisicomanagement en het beheer van de RAO. In maart 2020 actualiseerde hij de RAO uit 2018.<sup>24</sup> Hij werd hierbij ondersteund door twee stafofficieren uit Nederland, van de Sectie Personele Veiligheid en Arbeidsomstandigheden van het CLAS en van het bureau *Mission Safety* van de Directie Operaties van de CDS. De beide stafofficieren brachten hiervoor een werkbezoek aan het inzetgebied. Deze geactualiseerde RAO vestigde opnieuw de aandacht op de beperkte opleiding en ervaring van het Nederlandse personeel dat in *Resolute Support* gebruikmaakte van Duitse voertuigen met de bijbehorende systemen. Deze RAO beschreef dat het personeel bij aankomst in het missiegebied onvoldoende was getraind om onder

<sup>21</sup> Artikel 100-brief over een Nederlandse bijdrage aan de NAVO-missie *Resolute Support* in Afghanistan – Nederlandse deelname aan vredesmissies, 1 september 2014. Vergaderjaar 2013-2014, Kamerstukken 29521, nr. 254.

<sup>22</sup> RAO RS *Mission Safety* DOPS/J7.

<sup>23</sup> Noot IVD: AOR staat voor *Area of Responsibility*.

<sup>24</sup> PRM: Het beheersbaar maken en houden van personele risico's en daardoor bij te dragen aan het militair vermogen door het op verschillende niveaus in de organisatie inventariseren, analyseren en beoordelen van personele risico's en te nemen maatregelen enerzijds en het voorbereiden en uitvoeren van maatregelen anderzijds om daarmee de operationele effectiviteit te vergroten en de kans op personele schade en/of verliezen te reduceren.

operationele omstandigheden op te treden, en adviseerde om tijdens het voorbereidingstraject in Nederland het personeel ook vertrouwd te maken met de Duitse verbindingsmiddelen. De RAO mondde voorts uit in het advies het gehele peloton voorafgaand aan inzet met Duitse voertuigen te laten trainen.<sup>25</sup> De risico's werden dus onderkend en de beide officieren stelden ze in Nederland aan de orde bij DT&O van het CLAS en het Voortgangsoverleg van de Directie Operaties. Ook in 2020 resulteerde dat echter niet in aanpassingen van het voorbereidingstraject in Nederland.

*Voor de start van de Resolute Support missie in 2014 heeft de Directie Operaties van de Defensiestaf geen Risico-Analyse voor en tijdens Operationele omstandigheden (RAO) opgesteld en dus niet de risico's in kaart gebracht die verband zouden kunnen houden met het gebruik van Duits materieel in Afghanistan. Het militair advies uit 2014 van de CDS aan de minister besteedde wel expliciet aandacht aan deze risico's. Ook de artikel 100-brief van de regering aan het parlement vermeldt het optreden met Duitse middelen en de benodigde voorbereidingen die moeten worden getroffen om deze inzet mogelijk te maken. Daar is het gedurende de gehele missie bij gebleven; operationele risicoanalyses in 2018 en 2020 die de tekortkomingen bevestigden, brachten geen verandering in de situatie.*

### 3.6 Evalueren en leren: Lessons Identified en Lessons learned

Defensie heeft de ambitie van iedere inzet te leren en zo nodig werkwijzen of procedures te verbeteren.<sup>26</sup> Dit geldt in brede zin, maar het is zeker belangrijk in het kader van veiligheidsrisicomanagement. Iedere evaluatie van trainingen, oefeningen en operationele inzet in het missiegebied levert inzichten op. De eenheid in kwestie zal de meeste lessen direct oppakken en zo nodig werkwijzen en procedures aanpassen. Het is niet denkbeeldig dat de eenheid de opgedane ervaringen en de benodigde aanpassingen niet of niet voldoende vastlegt, omdat zij die als vanzelfsprekend beschouwt. Dan moet een volgende eenheid bij een volgende inzet dezelfde lessen opnieuw leren. Om dit te vermijden heeft Defensie een proces van evalueren en leren ingericht, het *Lessons Identified – Lessons Learned* (LI&LL-)proces. Dit proces bestrijkt de gehele periode van voorbereiding tot en met voltooiing van de inzet. In dit LI&LL-proces hebben commandanten op verschillende niveaus verantwoordelijkheden. De Directie Operaties analyseert de aangeleverde informatie en maakt deze beschikbaar voor commandanten, zodat zij verbeterde inzichten kunnen toepassen in de voorbereiding op de missie.<sup>27</sup> Het *Advanced Lessons Learned Information System* (ALLIS) ondersteunde dit proces tot halverwege 2019 en dus ook nog ten tijde van het voorval in maart. ALLIS was een webportaal waar iedere defensiemedewerker toegang toe had.<sup>28</sup>

<sup>25</sup> RAO RS: Safety 13X ondersteund door PVA St CLAS en Mission safety DOPS/17.

<sup>26</sup> Instructie CDS-1200 Lessons Learned en Eindrapport.

<sup>27</sup> DOPS SOP/SOI 7000 Lessons learned, Doctrine & Trainen, Evaluatie.

<sup>28</sup> FGO Resolute Support 18401.

Het proces van evalueren en leren bestrijkt de hele periode van voorbereiding tot en met voltooiing van de inzet. Tot midden 2019 werd dit proces digitaal ondersteund door ALLIS, een webportaal waartoe iedere defensiemedewerker toegang had.

### 3.6.1 Lessons Learned & Lessons Identified gedurende Resolute Support

Omdat er bij iedere missie aandacht wordt besteed aan *Lessons Learned & Lessons Identified* heeft de IVD onderzocht of er lessen zijn getrokken uit het ongeval met de Dingo op Camp Marmal. Ook voor de *Resolute Support* missie had de Directie Operaties C-LAS opdracht gegeven het LI&LL-proces in te richten.<sup>29</sup> De opdracht hield onder meer in dat tijdens de voorbereidingsperiode en in het inzetgebied de eenheid *Lessons Identified* moet vastleggen, zodat deze zouden kunnen leiden tot *Lessons Learned*, zowel voor de eenheid zelf als voor volgende rotaties. C-LAS kon daarvoor tot midden 2019 gebruikmaken van ALLIS. Daarna werd het proces van evalueren en leren in het gebied uitgevoerd met behulp van observatielijsten en rapportages die werden opgenomen in een database.

Het is de IVD gebleken dat militairen gedurende het gereedstelling en de inzet tekortkomingen in het gereedstellingsproces hebben gesignaleerd en gemeld, zowel mondeling tijdens evaluaties of overleggen als schriftelijk in verslagen. Geen van deze signalen of meldingen is vastgelegd in ALLIS. De militairen met wie de IVD in haar onderzoek heeft gesproken, kenden het systeem niet of verklaarden dat het systeem niet werd gebruikt. Signalen en meldingen zijn dus niet vastgelegd en waren daarmee niet toegankelijk voor andere partijen die een rol speelden in de voorbereiding op de inzet in Afghanistan. Er zijn geen geleerde lessen over het voorval op 15 maart 2019 gerapporteerd in ALLIS, terwijl die er wel degelijk waren en ALLIS daar juist voor bedoeld was.

Militairen van zowel FP-13 als FP-14 hebben in teamoverleggen met vertegenwoordigers van het bataljon herhaaldelijk gevraagd om enkele Dingo's naar Nederland te halen of om in Duitsland een eindoefening met dit voertuig te kunnen volgen. Ook hebben zij voorgesteld een set Bushmasters, Nederlandse pantservoertuigen die meer overeenkomen met de Dingo dan de MB, beschikbaar te stellen om het gereedstellingsproces in Nederland realistischer te maken. Aan deze en andere ideeën is vanwege tekorten aan materieel geen gehoor gegeven door de brigade en de staf van het CLAS, aldus de geïnterviewden.

Het *First Impression Report* (FIR) van het voorbereidingstraject FP-13 vermeldde het tekort aan trainingsmogelijkheden met Duits materieel en een optie die het Duitse opleidingsinstituut aanbood voor een extra tactische training. Ook deze optie is nooit werkelijkheid geworden.

<sup>29</sup> FGO Resolute Support 18401.

De signalen over tekortkomingen in het gereedstellingsproces vanaf de aanvang van de *Resolute Support* missie hebben wel verschillende niveaus binnen Defensie bereikt. DT&O van het CLAS onderzocht de mogelijkheid om Dingo's naar Nederland te halen of om in Duitsland een eindoefening te organiseren met de Dingo. Het idee is echter niet met de Duitse collega's besproken en het is er niet van gekomen. Uit interviews kwam ook naar voren dat melders niet altijd een reactie op hun signalen kregen, dit tot frustratie van vooral uitgezonden militairen. De bereidheid tekortkomingen in het gereedstellingsproces en tijdens de inzet te melden nam hierdoor af.

*De signalen over tekortkomingen in het gereedstellingsproces vanaf de aanvang van de Resolute Support missie hebben wel verschillende niveaus binnen Defensie bereikt. Militairen kregen niet altijd een reactie op hun signalen en meldingen, met frustraties en een afnemende meldingsbereidheid tot gevolg. Het daarvoor bestemde systeem ALLIS was onvoldoende bekend en werd niet gebruikt.*

### 3.7 Eindsituatie

Tijdens het onderzoek naar de voorbereiding van het FP-14 peloton (paragraaf 3.4) bleek dat het gereedstellingsproces in de *Resolute Support* missie van meet af aan tekortkomingen vertoonde die in grote lijnen bekend waren bij de betrokken partijen binnen Defensie. Omdat Nederland vanaf november 2014 tot juni 2017 een bijdrage heeft geleverd, riep dit bij de IVD de vraag op waarom de voorbereiding van de FP-pelotons nooit is verbeterd.

In 2018 en in 2020 is er een operationele risicoanalyse opgesteld waarmee de risico's voor de missie in kaart zijn gebracht. In 2019 heeft DT&O van het CLAS gesprekken gevoerd met de Duitse collega's om de mogelijkheden te bezien om tijdens het IG-traject, en dus vóór vertrek naar het missiegebied, Nederlandse militairen vertrouwd te maken met de bediening, beheersing en besturing van de Dingo. Ook de *Bundeswehr* kampte echter met beschikbaarheidsproblemen van de Dingo, waardoor het niet mogelijk was voertuigen aan Nederland uit te lenen. DT&O heeft vervolgens met Duitse collega's gesproken over de mogelijkheden om Nederlands personeel in Duitsland te laten trainen met de Dingo en de bijbehorende systemen.<sup>30</sup> Ook bestond er een samenwerking met België, dat beschikt over soortgelijke Dingo's als de Duitsers. Nederlandse chauffeurs konden van Belgische Dingo's gebruikmaken tijdens korte, extra trainingen om hun rijvaardigheid tot aan de inzet te onderhouden. Op het moment dat FP-14 werd ingezet waren deze afspraken nog niet rond.<sup>31</sup>

<sup>30</sup> DT&O 20191115.

<sup>31</sup> Voor FP-15 was de voorbereiding niet verbeterd. Het peloton dat in november 2019 naar het missiegebied vertrok, FP-16, volgde een extra één-daagse training 'onderhoud rijvaardigheid' voor chauffeurs en voertuigcommandanten in België. FP-17 trainde daar twee dagen inclusief rijden onder nachtelijke omstandigheden. De extra trainingen waren niet volgens de operationele configuratie zoals in Afghanistan. Dit houdt in dat de pelotons niet samen met de boordschutter oefenden, omdat de Belgen een andere uitvoering van de Dingo hebben.

Navraag bij DT&O, het OTCRij en FP-19 in maart 2021 leerde de IVD dat de beoogde verbeteringen nooit zijn verwezenlijkt en het gereedstellingsproces niet is aangepast.<sup>32</sup> Van de trainingsmogelijkheden in België kon geen gebruik meer worden gemaakt. En het OTCRij, in eigen land verantwoordelijk voor de kwalificaties van rijopleidingen en het afgeven van militaire rijbewijzen, was nog steeds niet betrokken.

Tot aan het einde van de Nederlandse deelneming aan *Resolute Support* hebben chauffeurs en boordschutters van de Nederlandse FP-pelotons in Duitsland een opleiding op de Dingo gevolgd, uitsluitend gericht op hun individuele taken.

Sinds september 2020 is het gebruik van de autogordel op en buiten de basis beschreven in het '*Camp regulation Camp Marmal*'.<sup>33</sup> De Militaire Politie zou de naleving van het gebod controleren en handhaven.

*Verbeteringen in het gereedstellingsproces zijn niet tot stand gebracht. Van het begin tot het einde van Resolute Support is de voorbereiding van militairen van Nederlandse FP-pelotons op het gebruik van Duits materieel ontoereikend gebleven, met alle risico's van dien. In de laatste fase van de missie was wel het gebruik van de autogordel op en buiten de basis beschreven in het '*Camp regulation Camp Marmal*'.*

<sup>32</sup> FP-19, maart 2021, geleverd door 43X.

<sup>33</sup> *Camp regulation Camp Marmal:42. Usage of vehicles Camp Marmal (09-09-2020)*.



# 4 Conclusies

## 4.1 Het ongeval en de directe oorzaak

Op 15 maart 2019 trainden Nederlandse militairen met Duitse pantservoertuigen van het type Dingo op een oefenterrein van de Duitse basis Camp Marmal nabij Mazar-i-Sharif in Afghanistan. Zij behoorden tot een Nederlands *Force Protection* peloton (FP-14) dat deel uitmaakte van de NAVO-geleide missie *Resolute Support*. De training was in het donker, zonder verlichting en met gebruik van nachtkijkers. Een van de Dingo's kwam bij het nemen van een bocht over een bruggetje op de schuine kant van een greppel terecht. Het voertuig begon te glijden en kantelde op zijn rechterzijde in de greppel. Twee van de vijf inzittenden raakten bij het ongeval gewond, van wie één ernstig.

De inzittenden konden niet zelf uit het voertuig komen doordat de zijdeuren te zwaar waren en zij het boordluik, tevens noodluik, niet konden bereiken. Vier van de vijf waren niet vertrouwd met het voertuig en wisten niet hoe het boordluik kon worden geopend. Ook lukte het de bemanning niet de radio te gebruiken om alarm te slaan.

De Koninklijke Marechaussee die ter plekke onderzoek verrichtte, achtte het aannemelijk dat de inzittenden achter in het voertuig de veiligheidsgordel niet droegen. Hierdoor vielen zij op elkaar toen de Dingo begon te kantelen. Naar alle waarschijnlijkheid waren de verwondingen van de inzittenden minder ernstig geweest als zij hun gordel wel om hadden gehad.

De 'Verkeersregeling Defensie' verplicht het dragen van veiligheidsgordels. Een commandant kan om operationele redenen vrijstelling verlenen van de verplichting de gordel te dragen, maar daarvan was in dit geval geen sprake. Het dragen van de gordel werd door de militairen in de *Resolute Support* missie gezien als een eigen verantwoordelijkheid, wat in strijd is met de regels.

***Onbedoeld belandde de Dingo op de rechterzijde in een greppel in het oefenterrein. De vijf inzittenden konden niet zelf uit het voertuig komen. Vier van hen waren niet voldoende bekend met het voertuig. Twee militairen raakten bij het ongeval gewond, van wie één ernstig. Naar alle waarschijnlijkheid waren de verwondingen minder ernstig geweest als zij hun veiligheidsgordels om hadden gehad.***

## 4.2 Bijdragende factoren

Het ongeval is voor een belangrijk deel te herleiden tot het opleidings- en ervaringsniveau van de betrokkenen militairen ten tijde van de nachtelijke oefening in Afghanistan.

### Tekortkomingen in de voorbereiding

Op grond van personele, materiële en financiële overwegingen hebben de Commandant der Strijdkrachten (CDS) en de Commandant Landstrijdkrachten (C-LAS) de Minister van Defensie in 2014 geadviseerd Nederlandse eenheden in de *Resolute Support* missie uit te rusten met Duits materieel. De minister heeft het parlement hierover geïnformeerd in de artikel 100-brief van 1 september 2014. De brief vermeldde ook dat Nederlandse militairen vertrouwd moesten worden gemaakt met het Duitse materieel.

Omdat Duits materieel niet beschikbaar was voor trainen en oefenen in Nederland, heeft de C-LAS het voorbereidingstraject ingrijpend moeten aanpassen. Dit gold ook voor de *Force Protection* eenheden, die gebruik maakten van Duitse pantservoertuigen van het type Dingo. De opleiding op het voertuig werd voor een groot deel verschoven naar het uitzendgebied en werd daar als *In Theater Training* onderdeel van de overdracht van werkzaamheden van het vertrekkende aan het inkomende peloton op Camp Marmal in Afghanistan.

Zo verging het ook FP-14 in maart 2019. Bij gebrek aan Dingo pantservoertuigen hadden de militairen in Nederland het optreden als voertuigbemanning - het *crew concept* - geoefend met een open Mercedes Benz, een volstrekt andersoortig voertuig. Chauffeurs en boordschutters volgden een (rij)opleiding in Duitsland, maar wel in het Duits en grotendeels in de simulator. Zo kon het gebeuren dat de chauffeur, de boordschutter en de voertuigcommandant ten tijde van het ongeval in het inzetgebied voor het eerst samen in de Dingo zaten. Ook waren de militairen van het nieuwe peloton tijdens deze nachttraining niet bekend met het rijden in de Dingo op oneffen terrein, in het donker en met gebruik van nachtkijkers.

FP-14 was geen uitzondering, want in de operationele werkelijkheid van de missie in Afghanistan bleek het niet mogelijk de *In Theater Training* goed genoeg uit te voeren. Er waren te weinig Dingo's voor oefendoeleinden beschikbaar. Ook ging het verplaatsen van een deel van het gereedstellingsproces van Nederland naar Afghanistan gepaard met een verlies aan controle. *Force Protection* pelotons werden zonder voorbehoud inzetgereed verklaard voordat zij vanuit Nederland naar het missiegebied vertrokken. In werkelijkheid hadden zij op dat moment echter nog niet alle onderdelen uit het inzetgereedheidstraject doorlopen.

In Afghanistan werden geen eisen gesteld aan de trainingsopbouw en ontbraken trainingsdoelen en eindcriteria. Als gevolg hiervan had Defensie onvoldoende zicht op de kwaliteit van opleidingen en de inzetgereedheid van haar eenheden. Hierdoor werden veiligheidsrisico's geïntroduceerd in de operationele taakuitvoering die niet inzichtelijk waren voor de organisatie.

De Inspectie Veiligheid Defensie concludeert dat FP-eenheden van het begin tot het einde van de Nederlandse bijdrage van *Resolute Support* ten onrechte zonder voorbehoud inzetgereed zijn verklaard voordat zij naar het missiegebied vertrokken.

Hoewel de Directie Training & Operaties van het Commando Landstrijdkrachten de mogelijkheden onderzocht om FP-pelotons vóór inzet verder te bekwamen op het besturen, bedienen en beheersen van de Dingo, zijn de tekortkomingen in het gereedstellingsproces gedurende *Resolute Support* nooit hersteld.

*Van het begin tot het einde van de Nederlandse deelneming werden FP-eenheden ten onrechte zonder voorbehoud inzetgereed verklaard voordat zij naar het missiegebied vertrokken. In Afghanistan had Defensie onvoldoende zicht op de kwaliteit van opleidingen en de inzetgereedheid van haar eenheden. Hierdoor werden veiligheidsrisico's geïntroduceerd in de operationele taakuitvoering die niet inzichtelijk waren voor de organisatie. De onvolkomenheden in het gereedstellingsproces zijn gedurende de Resolute Support missie nooit hersteld.*

#### Risicomanagement

Het afwijken van reguliere processen kan onzekerheden introduceren; daarom was het voor het gereedstellingsproces van de FP-eenheden extra belangrijk het risicomanagement op orde te hebben.

De Directie Operaties van de Defensiestaf voerde pas in oktober 2018 een eerste 'Risico-Analyse voor en tijdens Operationele omstandigheden' (RAO) uit in het inzetgebied en niet voor de start van de missie in 2014.

In zijn militair advies heeft de CDS in 2014 wel aandacht besteed aan de risico's van het optreden met voertuigen en bijbehorende systemen waarmee Nederland niet bekend is. En in de artikel 100-brief van 1 september 2014 over de Nederlandse bijdrage aan *Resolute Support* in Afghanistan meldde de regering dat de inzet mogelijk zou worden gemaakt door middel van onder meer (rij) opleidingen in Duitsland om met Duitse voertuigen te kunnen opereren.

*Het afwijken van reguliere processen kan onzekerheden introduceren; daarom was het des te belangrijker het risicomanagement op orde te hebben voor het aangepaste gereedstellingsproces van FP-eenheden. Bij aanvang van de Resolute Support missie heeft Defensie geen operationele risicoanalyse opgemaakt. Formeel was het gebruik van Duitse voertuigen een aandachtspunt, maar daarbij is het gebleven; Defensie heeft de hiermee samenhangende risico's gedurende de missie niet weggenomen.*

### Communicatie en evaluatie

Defensie kent een proces van evalueren en leren dat de gehele periode van voorbereiding tot en met beëindiging van de operationele inzet bestrijkt. Dit proces is onvoldoende ingericht en toegepast om Nederlandse militairen gedurende de *Resolute Support* missie beter voor te bereiden op het gebruik van de Dingo.

Het *Advanced Lessons Learned Information System* (ALLIS) ondersteunde het leerproces tot midden 2019 digitaal. Geen van de signalen en meldingen gedurende het gereedstellingsproces of tijdens de inzet is vastgelegd in ALLIS. Het systeem was bij lang niet alle ingezette militairen bekend en niet voor iedereen beschikbaar.

Signalen en rapportages over de tekortkomingen in het gereedstellingsproces zijn tot op hoog niveau in de defensieorganisatie doorgedrongen, niet alleen bij de brigade waaronder de *Force Protection* pelotons ressorteerden, maar ook bij de Defensiestaf in Den Haag en de staf van de C-LAS in Utrecht. De betrokken militairen hebben vaak geen terugkoppeling gehad over wat er met hun bijdragen is gedaan.

*Gedurende de Resolute Support missie is het proces van evalueren en leren onvoldoende ingericht en toegepast. Er zijn geen geleerde lessen over het ongeval gerapporteerd in het aangewezen digitale ondersteuningssysteem ALLIS. Kritische signalen en rapporten hebben geen effect gehad.*

# 5 Aanbevelingen

Het belang van een zorgvuldige voorbereiding van militaire missies is evident, te meer als Nederlandse militairen met niet-organiek materieel worden uitgerust. Als de voorbereiding te wensen overlaat en Defensie niet in staat is onvolkomenheden gedurende de uitvoering van de missie te herstellen, komt de veiligheid van uitgezonden militairen in het gedrang.

Op grond van de bevindingen in dit onderzoek beveelt de IVD de Commandant der Strijdkrachten en zijn ondercommandanten het volgende aan:

- Houd het inzetgereedheidsproces kritisch tegen het licht, met bijzondere aandacht - tot op het hoogste niveau - voor de opdrachtverstrekking, de doelbereiking en mogelijkheden tot bijsturing. Veranker risicomangement nadrukkelijk in het inzetgereedheidsproces.
  - Garandeer dat eenheden die voor inzet worden bestemd tijdens het inzetgereedheidsproces over de middelen beschikken waarmee zij hun taken in het inzetgebied moeten gaan uitvoeren. Als dat bij uitzondering niet kan, koppel daar dan een concrete opdracht aan en toets of die naar behoren is uitgevoerd.
  - Als het inzetgereedheidsproces pas in het inzetgebied kan worden voltooid, verklaar eenheden dan 'onder voorbehoud' inzetgereed voordat zij Nederland verlaten. Koppel aan dat voorbehoud een concrete opdracht in het inzetgebied en toets of die naar behoren is uitgevoerd.
- Zorg voor brede toegankelijkheid en bekendheid van de processen van leren en evalueren en laat zien dat bruikbare signalen worden benut, niet genegeerd. Koppel álle signalen terug.

# Bijlagen



## Bijlage A Onderzoeksverantwoording

Na het ongeval op 15 maart 2019 te Camp Marmal in Afghanistan is de Inspectie Veiligheid Defensie een onderzoek gestart naar de factoren die hebben bijgedragen aan (de ernst van) het ongeval. Dit onderzoek heeft als doel lessen te leren om zo de veiligheid tijdens trainen, oefenen en inzet te verbeteren. Het onderzoek richt zich niet op verwijtbaarheid en schuld, maar op wat Defensie kan leren van dit ongeval.

Dit rapport beantwoordt achtereenvolgens de volgende onderzoeksvragen:

1. Wat is er precies gebeurd op de avond van 15 maart 2019?
2. Hoe is dit te verklaren en welke lering kan Defensie hieruit trekken?

Het onderzoek bestond uit de volgende fasen.

### Feitenverzameling

In de dagen na het ongeval is de inspectie vanuit Nederland het onderzoek gestart. De bevindingen in het proces verbaal, dat de Brigade Buitenland Missies van de Koninklijke Marechaussee ter plaatse over het ongeval maakte, waren daarbij het uitgangspunt.

De IVD heeft eerst drie van de inzittenden en hun leidinggevendenden in het inzetgebied door middel van videobellen geïnterviewd. De hoogst verantwoordelijke Nederlandse commandant in de missie coördineerde de afspraken met betrokkenen militairen. Gedurende het onderzoek liep de missie in Afghanistan door. Het *Force Protection*-peloton was vanaf de dag na het ongeval veel buiten het kamp werkzaam en slechts korte periodes tussendoor op het kamp aanwezig. Hierdoor waren de betrokken militairen zeer beperkt beschikbaar voor een interview. De IVD heeft een aantal van hen pas kunnen spreken aan het eind van hun uitzendperiode, tijdens de overdrachtsperiode naar het opvolgende peloton. Een aantal heeft de IVD pas kunnen spreken toen zij weer in Nederland waren.

De bevindingen van de KMar en betrokkenen in het missiegebied waren voor de IVD voldoende om haar onderzoeksvragen te beantwoorden. De IVD heeft het missiegebied niet bezocht.

In tweede instantie heeft de IVD haar onderzoek meer toegespitst op de voorbereiding van *Force Protection*-eenheden op de *Resolute Support* missie. De derde stap in het onderzoek betrof de vraag naar het uitblijven van verbeteringen in de voorbereiding op het gebruik van de Dingo, aangezien deze missie al eind 2014 gestart is.

Voor deze beide deelonderzoeken heeft de IVD informatie uit verschillende bronnen verzameld:

- interviews met medewerkers en leidinggevendenden van de 13 Lichte Brigade van het CLAS op de kazerne in Oirschot,
- interviews met de partijen die bij de voorbereiding op de missie betrokken waren, namelijk de Directie Operaties op de Defensiestaf in Den Haag en de Directie Training en Operaties (D-T&O) van het CLAS op de kazerne in Utrecht,
- beleidsdocumenten over het voorbereidingsproces voor missies,
- documenten over het veiligheidsbeleid van Defensie,
- documenten over de *Resolute Support* missie in Afghanistan.

Het onderzoek betrof ook de (rij)opleiding van de Duitse defensieorganisatie. De bevindingen over deze rijopleiding van Nederlandse betrokkenen waren voor de IVD voldoende om haar onderzoeksvragen te beantwoorden. De IVD heeft de Duitse rijopleiding niet bezocht.

#### Analyse en oordeelsvorming

De IVD heeft de verzamelde informatie tijdens het onderzoek geanalyseerd. Om de resultaten op waarde te kunnen schatten heeft de IVD een referentiekader opgesteld met behulp waarvan de IVD tot haar oordeelsvorming komt. Het referentiekader bestaat hoofdzakelijk uit beleid en regelgeving van Defensie zelf. Daarnaast geeft het referentiekader weer wat de IVD van Defensie verwacht als het gaat over veilig oefenen en opereren.

#### Kwaliteitsborging

- De interviews zijn afgenomen volgens het interviewprotocol van de IVD.
  - Geïnterviewden konden dit voorafgaand aan het interview lezen en hier vragen over stellen.
  - Interviews zijn door twee inspecteurs afgenomen.
  - Interviews zijn vastgelegd in een verslag dat de geïnterviewde voor vaststelling heeft kunnen controleren op onjuistheden.
- Een team van interne en externe tegenlezers heeft het conceptrapport getoetst op consistentie, inzichtelijkheid en logica.
- Het conceptrapport is aangeboden voor wederhoor aan Defensie, in het bijzonder het betrokken personeel.

## Bijlage B Reacties betrokken partijen

Een conceptversie van dit rapport is aan de betrokken partijen voorgelegd voor de verificatie van feiten en het wegnemen van onduidelijkheden. Al deze partijen hebben gereageerd op de conceptversie van het rapport.

De binnengekomen reacties zijn op de volgende manier verwerkt.

De inspectie heeft correcties van feitelijke onjuistheden overgenomen. De desbetreffende tekstdelen zijn in het eindrapport aangepast. Deze reacties zijn niet afzonderlijk vermeld.

Als de inspectie niets heeft overgenomen, licht zij haar afwegingen toe. Deze reacties en toelichting zijn opgenomen in een tabel die is te vinden op de website van de Inspectie Veiligheid Defensie ([www.ivd.nl](http://www.ivd.nl)).

## Bijlage C Afkortingenlijst

ALLIS	<i>Advanced Lessons Learned and Information System</i>
AOR	<i>Area of Responsibility</i>
C-LAS	Commandant Landstrijdkrachten
CDS	Commandant der Strijdkrachten
CMH	Centraal Militair Hospitaal
DGB	Directeur-Generaal Beleid
DOPS	Directie Operaties
DT&O	Directie Training en Operaties
FGO	Formerings- en Gereedstellingsopdracht
FIR	<i>First Impression Report</i>
FP	<i>Force Protection</i>
GO	Geoefendheid
HOTO	<i>Hand Over/Take Over</i>
IG	Inzetgereedheid
IVD	Inspectie Veiligheid Defensie
KMar	Koninklijke Marechaussee
LI	<i>Lessons Identified</i>
LL	<i>Lessons Learned</i>
MB	Mercedes Benz
MG	Materiële gereedheid
MINUSMA	<i>United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission in Mali</i>
MP	Militaire Politie
MRC	Militair Revalidatiecentrum
NRF	<i>NATO Response Force</i>
O&T	Opleidings- en Trainingstraject
OG	Operationele gereedheid
OPCO	Operationeel Commando
PG	Personele gereedheid
RAO	Risico-Analyse voor en tijdens Operationele omstandigheden







## Colofon

### **Inspectie Veiligheid Defensie**

#### Locatie

Majoor Jan Linzel Complex  
Brasserskade 227a  
2497 NX Den Haag

#### Postadres

Postbus 90701  
2509 LS Den Haag  
MPC 58B

[www.ivd.nl](http://www.ivd.nl)

November 2021