



**DEFENSIE &
VEILIGHEID**



SJOERD VOLLEBREGT OVER GROTE BELANG F-35

IN ALMELO IS WAT TE DOEN: AERONAMIC

KL GASTHEER LAND MAINTENANCE INITIATIVE

NIDV JAARVERGADERING EN IPD

Ahoy Rotterdam - 21 november 2013

NIDV Symposium & Tentoonstelling

MAGAZINE



DEFENSIE &
VEILIGHEID

inhoudsopgave

Sjoerd Vollebregt over belang F-35 4

Bijeenkomst Land Maintenance Initiative 6

Column CDS 9

Bert Pauli over Brabantse werkgelegenheid 10

Delft Dynamics robot 13

Roadshow 't Harde 14

TNO Ballistische bescherming 15

F-35 op kop 16

TAlgemene Rekenkamer over ICT 19

Interview André Kuipers 20

Almelo's atoom: Aeronamic 22

Benoemingen 25

Jaarvergadering NIDV in Apeldoorn 25

Internationale Participation Day 28

Column Cent van Vliet 29

Colofon 30

Bij de voorplaat: De inhuldiging van koning Willem-Alexander werd afgesloten met een fraaie formatie van tien F-16's van de Koninklijke Luchtmacht boven Amsterdam. (Foto: AVDD)



Vollebregt (r.) leidt minister Jeanine Hennis en Ineke Dezentjé rond.



Formatie van vier F-35A's van Eglin AFB.



De Politie Academie

Nederlandse Industrie voor Defensie & Veiligheid

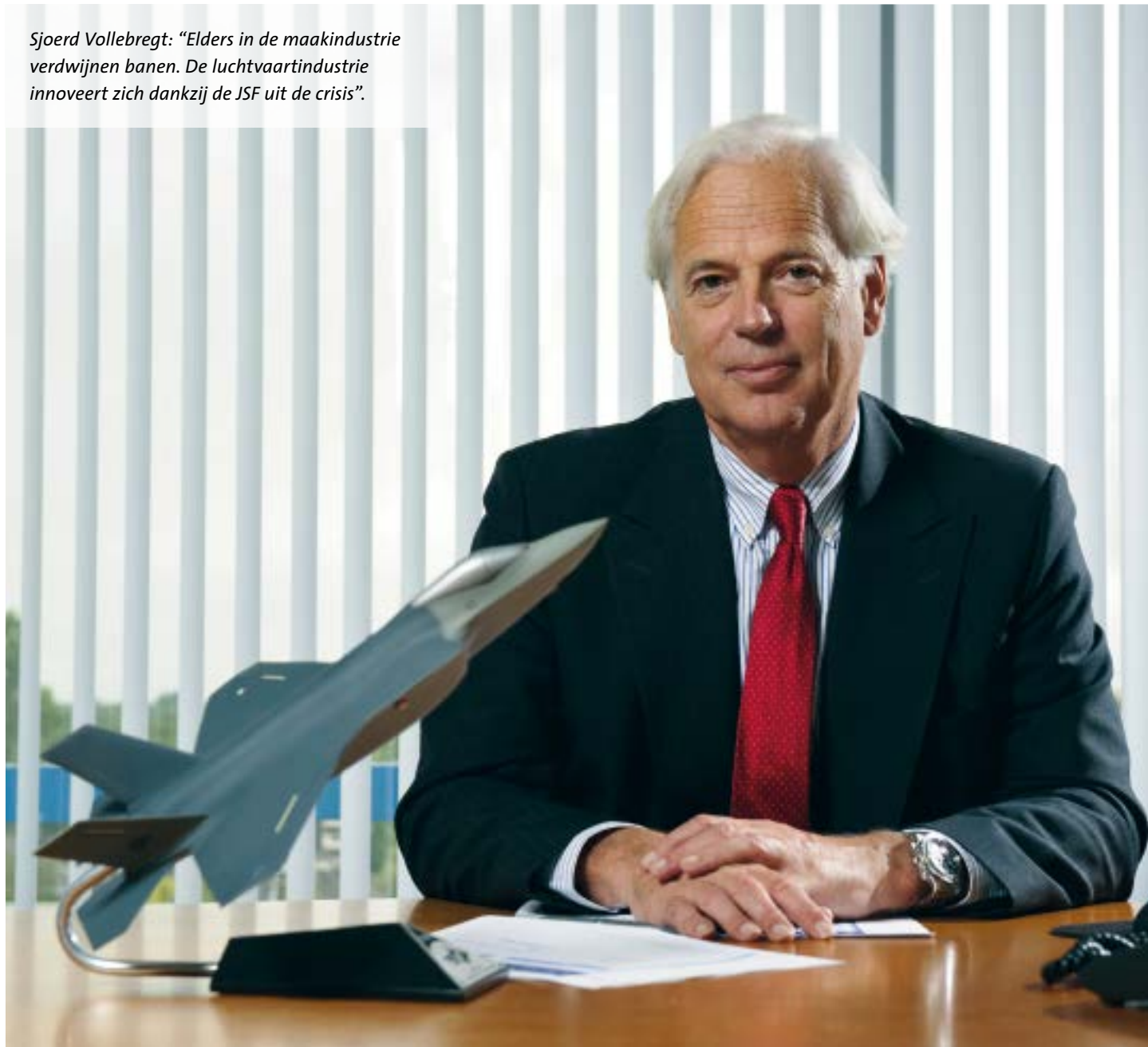
Vollebregt van Fokker wil graag bestendige partner zijn

De politiek laat zich deze dagen breed informeren over de F-16 opvolging. Sjoerd Vollebregt CEO van Fokker gaat ervan uit dat dit jaar de beslissing valt, zoals ook in het regeerakkoord staat.

“De F-35 komt nu in de echte productiefase. We kunnen niet zomaar fabrieken aan- en uitzetten.”

Tekst: Riekelt Pasterkamp

Sjoerd Vollebregt: “Elders in de maakindustrie verdwijnen banen. De luchtvaartindustrie innoveert zich dankzij de JSF uit de crisis”.



Vollebregt is vol vertrouwen over het F-35-programma. Lockheed Martin neemt ongeveer 30 procent van het programma voor haar rekening, de groep van internationale partners de rest. “Bij elk project van deze omvang zie je af en toe tegenslagen, dat hoort er bij en dat kan ook niet anders. Op dit moment vliegen er al vijfenvijftig F-35's en zijn rond de honderd toestellen in diverse productiestadia. Het testprogramma loopt voor op schema. Af en toe loopt men tegen iets aan en lost dat dan op, daar is het testen juist voor bedoeld. Het toestel wordt daar steeds beter van.”

Naar verwachting worden er uiteindelijk minstens 3000 exemplaren gebouwd van de F-35. Vollebregt: “Met een dergelijk productieaantal is het mogelijk om de F-35 gedurende vele decennia op een betaalbare en doelmatige wijze op het hoogste kwaliteitsniveau te houden.”

Prijs

De prijs van de F-35 is volgens Vollebregt vergelijkbaar met een oudere, vierde generatie straaljager, maar dan met een revolutionaire voorsprong in mogelijkheden. “Het toestel van de vijfde generatie is het zenuwcentrum van toekomstige operaties. De sterke database omvat 24 miljoen computerregels. Dat is technologie van de toekomst, die zeker 30 tot 40 jaar meekan.”

Mogelijke concurrenten als de F-18 werden ook al gemaakt toen de F-16 in de jaren tachtig van de vorige eeuw voor het eerst op de markt kwam. “De Amerikanen zelf hebben ingezet op de F-35 en niet op een oud fundament. Tel daar bij op de enorme aantallen: van de F-35 worden er duizenden gemaakt. Dat zijn onvergelykbare grootheden met een F-18E waar er vijf-honderd van zijn gemaakt. Door het schaalvoordeel is de F-35 goedkoper in aanschaf, onderhoud en doorontwikkeling.”

De F-35 kwam in twee objectieve kandidatenvergelijkingen van de Nederlandse overheid onbetwist als het allerbeste toestel naar voren. Iedereen is gebaat bij zekerheid door een beslissing dit jaar. “De industrie moet van consistent overheidsbeleid uit kunnen gaan, van ons worden in de komende tijd grote beslissingen verwacht”, aldus Vollebregt.

Werkgelegenheid

Meer dan duizend mensen werken nu in Nederland aan de F-35, waarvan ongeveer een kwart in de innovatiesector. Hoogwaardig onderzoek, aldus de CEO van Fokker. “In de 10 jaar dat wij betrokken zijn bij het programma, hebben we al fantastisch veel kennis opgebouwd. Hierdoor hebben wij superspecialisten in huis aan wie wereldwijd gevraagd wordt die kennis te delen, bijvoorbeeld op het gebied van composieten en lichte materialen. De industrie werkt nauw samen met kennisinstellingen zoals het NLR. Voortdurend zijn studenten van de TU

Delft bij Lockheed gestationeerd. Die kunnen meedenken en meeleren, al die elementen zijn uiterst waardevol voor de kennisontwikkeling in Nederland.” Hij stelt dat de luchtvaartindustrie (15.000 banen) zich met behulp van de F-35 uit de crisis kan innoveren.

Vollebregt: “Heel concreet wordt dit jaar een werkpakket op de motor toegekend, als Fokker staan we hier voor goed gepositioneerd, natuurlijk willen wij die order hebben. Als totale Nederlandse industrie hebben we een uitstekende uitgangspositie om F35-werkpakketten op het gebied van onderhoud binnen te halen, die positie willen wij vanzelfsprekend behouden het gaat in het onderhoud om heel veel werkgelegenheid voor minstens 30 jaar.”

“Voor iedere geïnvesteerde euro in de ontwikkelingsfase is 1 euro aan opdrachten teruggekomen. Voor iedere geïnvesteerde 1 euro van de aanschaf komt 2 euro aan werk in Nederland terug, terwijl dat traditioneel ongeveer 40 cent is. Geen enkel ander programma kan deze volumes aan werk bieden.” De totale omzetverwachting tot aan 2040 is 9 miljard dollar aan productieopdrachten. Toegang tot de onderhoudsmarkt van de F-35 levert een potentieel op van 15 tot 20 miljard dollar tot aan 2040.

Voor Fokker maakt het zeker verschil hoeveel toestellen Nederland uiteindelijk koopt, stelt Vollebregt. “We willen graag een bestendige partner zijn. We maken ook al meer dan dertig jaar deel uit van de F-16-familie. Aanschaf van de F-35 betekent allereerst de allerbeste straaljager voor onze militairen, die hen in staat stelt onze belangen optimaal te behartigen en onze militairen optimale bescherming biedt. Verder is het F-35-programma een banenmotor en een innovatieaanjager van ongekende omvang en biedt het de industrie een uitstekende uitgangspositie voor de toekomst. Zo'n programma komt eens in de 30 jaar langs, die trein mogen we niet missen.”



Miljoenenorder

Fokker Technologies heeft van de Amerikaanse defensieconcerns Lockheed Martin en Northrop Grumman vervolgoopdrachten gekregen voor het F-35 programma (JSF). Daarmee is 60 miljoen euro gemoeid. Het gaat om flaperons en luiken voor 73 vliegtuigen. Fokker gaat onderdelen leveren voor de drie varianten van de straaljager. Volgens het bedrijf is het personeel in Hoogeveen met de opdrachten tot aan 2016 verzekerd van werk. Directeur Hans Büthker vindt het ‘bemoedigend’ dat Fokker na 50 afgeleverde F-35's en meer dan 80 toestellen in productie is gevraagd producten te leveren voor de volgende 73 toestellen.

Grote opkomst bij voorlichtingsdag Land Maintenance Initiative

Industrie en landmacht geloven in samenwerking

In het afgelopen half jaar zijn medewerkers van CLAS/ Materieel & Diensten/DBGS en vijf bedrijven op zoek gegaan naar verdieping en uitbreiding van de bestaande samenwerkingsverbanden. De vijf bedrijven met hun gerelateerde Original Equipment Manufacturer (OEM) en Land (wapen)systeem zijn DDVS (KMW; Fennek), Van Halteren Metaal (BAE Hägglunds; CV90/BV206/Viking); Thales NL (Thales Australië; Bushmaster); Rheinmetall MAN Military Vehicles NL (Rheinmetall AG; Boxer); Scania SE (Scania NL; Wissellaadsysteem). Ook de OEMs ondersteunen dit initiatief. Van belang is te beseffen dat het hier niet gaat om het afsluiten van nieuwe contracten, maar om het benutten en verbeteren van (bestaande) contacten ten faveure van verbeterde instandhouding en logistieke prestaties.

Gestructureerde samenwerking

Defensie organiseerde de bijeenkomst in samenwerking met de NIDV. Mevrouw Karla Peijs beleefde hierbij een van haar eerste openbare optredens als nieuwe voorzitter van de NIDV. De bijeenkomst op de Utrechtse Kromhoutkazerne werd geleid door kolonel Hans Damen, die ook een inleiding verzorgde over de reorganisatie van de materieellogistiek bij de KL. Het LMI in historisch perspectief werd geschetst door NIDV-adviseur kolonel b.d. Jacques Velmans. Korte inleidingen

– ten minute talks – werden verzorgd door kolonel Joost van Zitteren (Project Instandhouding Landsystemen), Bas van der Zanden (Scania) en Peter Buitenhuis (DDVS). De plv. C-LAS, generaal-majoor Marc van Uhm, sloot de bijeenkomst af.

Tijdens deze voorlichting zijn de andere geïnteresseerde NIDV-bedrijven, met name uit het NIDV Platform Landprojecten (NPL), geïnformeerd over het LMI. Het belang van deze voorlichting is daarin gelegen dat de bedrijven aan de hand van de verstrekte informatie, hun strategie kunnen herijken: moet deze gericht blijven op de klant – Defensie of moet die verlegd worden naar de klanten – toekomstige partners van Defensie in het kader van instandhouding en logistiek.

De aanleiding voor het LMI ligt in de noodzaak verbetering aan te brengen in de effectiviteit en efficiëntie van de instandhouding van en de logistieke activiteiten voor de Land (wapen)systemen. Daarnaast biedt het LMI ook goede mogelijkheden voor het vormen van adequate netwerken. De Nederlandse defensie-industrie kan bij de instandhouding van en de logistiek voor grondgebonden systemen een belangrijke rol spelen, waarbij beide partijen gebaat zijn bij een continue en gestructureerde samenwerking. Verbindend hierbij is het gezamenlijk streven naar een wereldwijd inzetbare landmacht.

Laswerk aan de Fennek.

Vertegenwoordigers van 44 aan de landmacht gerelateerde industrieën zijn op donderdag 21 maart voorgelicht over het Land Maintenance Initiative (LMI). Het programma LMI is een initiatief van Commandant Landstrijdkrachten (C-LAS). De Commandant Defensie Bedrijf Grondgebonden Systemen (C-DBGS) is belast met de uitvoering van dit initiatief.

Fabricage en onderhoud van onderdelen zijn in goede handen bij Van Halteren Metaal.

Doelen

Het Programma LMI heeft zich ten doel gesteld om de samenwerking met de industrie te verbeteren en te verdiepen bij de instandhouding van grondgebonden systemen waar de Landmacht verantwoordelijk voor is.

Hierbij wordt gewerkt binnen lopende contracten en bestaande contacten. De subdoelen van het LMI zijn:

- Het verhogen van de inzetbaarheid van grondgebonden (wapen-) systemen;
- Het optimaliseren van de samenwerking tussen de Koninklijke Landmacht en het Nederlandse bedrijfsleven;
- Het opdoen van ervaring en het opbouwen van kennis voor het in partnerschap in standhouden van grondgebonden (wapen-)systemen;
- Het verkennen van mogelijkheden om efficiëntiewinsten te halen in de instandhouding. Deze verkenning kan zowel op conceptueel niveau met alle deelnemende bedrijven worden uitgevoerd of specifiek binnen een bilaterale samenwerking met één bedrijf.

Het Land Maintenance Initiative staat open voor alle bedrijven waarmee de Landmacht een instandhoudings- of logistieke relatie onderhoudt. Een willekeurig initiatief om procedures, processen of lopende samenwerking te verbeteren kan met een willekeurig Nederlands bedrijf opgepakt worden. Soms bilateraal, soms met meerdere stakeholders, zodra het een overkoepelend initiatief betreft. Of zelfs met een OEM indien het gaat om het optimaliseren van een procedure of van een proces gerelateerd aan de instandhouding van een systeem.

Katalysator

Tijdens de bijeenkomst is nadrukkelijk verteld dat het programma LMI geen openingen biedt naar informatie over commerciële trajecten of contracten. Het LMI is geen afdeling Verwerving. Het programma is wel de

katalysator die partijen met innovatieve ideeën aan elkaar koppelt, wederzijdse belangen inzichtelijk maakt en gezamenlijke knelpunten in de samenwerking oplost. Het onderzoek naar het contracteren van partnerschapscontracten voor de instandhouding van landsystemen, bekend als het *Project Instandhouding Landsystemen*, staat los van het LMI. Zo ook het project Defensiebrede Vervanging Operationele Wielvoertuigen (DVOW), waarbij als uitgangspunt geldt dat naast de aankoop van nieuw materieel ook de instandhouding daarvan en de logistieke ondersteuning in principe (voor een belangrijk) deel wordt uitbesteed. Wel kan de kennis en ervaring opgedaan met het LMI te zijner tijd worden aangewend voor het optimaal samenstellen van toekomstige partnerschapscontracten in het geval Defensie besluit uit te besteden of samen te werken.

Daarnaast biedt het LMI in het kader van Concept Development en Experimentation bedrijven de mogelijkheid om innovaties of nieuwe concepten te testen op materieel en/of met gebruikmaking van eenheden van de landmacht.

Wat is er tot op heden bereikt?

- Met de evaluatie van de lopende contracten zijn de opgedane ervaringen tussen de bedrijven onderling en met Defensie gedeeld. Hieruit zijn diverse verbetermaatregelen voortgekomen en toegepast.
- Tussen DBGS en Rheinmetall MAN Military Vehicles NL zijn afspraken vastgelegd voor onderlinge steunverleningen: uitwisselen personeel, wederzijds gebruik van beproevingsmiddelen; zwaar transport.
- Wederzijdse steunverleningen DBGS en Van Halteren Metaal.
- Scania neemt inmiddels deel aan het wapensysteemoverleg binnen Defensie. Idem is in voorbereiding voor DDVS voor de Fennek.
- De vier aan Land wapensystemen gerelateerde bedrijven brengen via de aan hen gerelateerde OEMs de LMI ervaringen in bij het beantwoorden van de Requests for Information voor het Project Instandhouding Land wapensystemen (PIL).
- De bedrijven FINN (optimaliseren efficiëntie dieselmotoren) en SlimStock (optimaliseren voorraadbeheer) hebben de mogelijkheid gekregen hun innovatieve ideeën in de praktijk te demonstreren.

NIDV-directeur Cent van Vliet toonde zich ingenomen met de grote belangstelling van zowel bedrijven als de landmacht. “Samenwerking levert op korte termijn de gewenste voordelen op en blijkt in de praktijk beperkte administratieve lasten te geven. Dat is winst voor iedereen.”

V.l.n.r. NIDV-directeur Cent van Vliet, brigade-generaal Rob Pieters (Directeur Materieel KL), NIDV-voorzitter Karla Peijs en DBGS-directeur kolonel Hans Damen. (Foto: Defensie)



Zuurstof voor de krijgsmacht

We staan er niet dagelijks bij stil, maar elke dag gebruiken we enorme hoeveelheden innovatieve technologie. Op ons werk en privé. We worden 's ochtends dankzij satellieten in de ruimte bijgepraat door tv-correspondenten uit de hele wereld. We checken onze gedeelde agenda's in de cloud, warmen in de magnetron een maaltijd op, schrijven met balpen snel nog even een boodschappenlijstje, ritsen onze jas dicht en rijden foutloos via gps naar een afspraak.

Het mooie aan bovenstaande voorbeelden? Satellieten, internet, magnetron, balpen, rits en gps zijn militaire uitvindingen en worden inmiddels door iedereen gebruikt.

De militaire omgeving is een zeer sterke aanjager van nieuwe technologie en nieuwe manieren van werken. Voor een krijgsmacht is innovatie net zo belangrijk als zuurstof voor de mens. Want als wij de dreigingen niet een stap voor zijn, wie dan wel? Voor een krijgsmacht is verliezen geen optie. Wij moeten verder kunnen gaan waar anderen stoppen. Dat is onze opdracht.

Het is daarom logisch én noodzakelijk dat de krijgsmacht steeds vernieuwt en open staat voor innovatie. Innovatie kan grote besparingen opleveren en tegelijkertijd onze slagkracht vergroten. Nu al kunnen onze militairen virtueel trainen, via een pak met bril waarin missiegebieden of trainingsscenario's heel realistisch worden afgebeeld.

‘Satellieten, internet, magnetron, balpen, rits en gps zijn militaire uitvindingen door iedereen gebruikt’

Alle innovatie begint met slimme ideeën. Daarmee zijn in de geschiedenis de grootste oorlogen beslecht. Denk aan Odysseus en het Paard van Troje, maar ook aan de uitvinding van het buskruit en het vliegtuig. Het heeft de manier waarop conflicten worden beslist drastisch veranderd.

Innovatie draait óók om investeren in nieuwe manieren van werken en in nieuw materieel. Zoals ik eerder al in een blog aanhaalde, moeten we de samenwerking in de ‘gouden driehoek’ van bedrijfsleven, kennisinstituten en defensie versterken. De handen ineenslaan, van de tekentafel tot aan het beproeven van prototypes in de praktijk.

Om de belangen van Nederland met succes te verdedigen en te bevorderen, moet de krijgsmacht op alle niveaus blijven vernieuwen. Daarom reserveren we elk jaar twintig procent van onze begroting voor investeringen. En daarom moeten we geleerde lessen sneller dóór vertalen naar de militaire praktijk. Geen vernieuwing betekent achteruitgang. We moeten blijven zaaien, om te kunnen oogsten. Nu en in de toekomst.

Zo blijft de leeuw brullen.

*Generaal Tom Middendorp
Commandant der Strijdkrachten*

(Defensieblog van 19 april jl.)



Gedeputeerde Bert Pauli:

‘Maintenance van gigantisch belang voor Brabant’



Tel de wieken. Een Apache in feestkleur. Het onderhoud aan helikopters gebeurt op en rond de vliegbasis Gilze-Rijen. Foto: Audiovisuele Dienst Defensie.

Maintenance, zeg maar hoogwaardig onderhoud, wordt in de komende jaren ontzettend belangrijk voor Brabant. Toch staat de sector niet zo heel erg hoog op de prioriteitenlijst van ‘Den Haag’. Maintenance maakt geen deel uit van het topsectorenbeleid van het kabinet. Dat moet veranderen, en liefst zo snel mogelijk, vindt Bert Pauli, Brabants gedeputeerde van onder andere economische zaken. Want maintenance is in Brabant de moeder van de nieuwe economie. “Bedrijven zijn bijzonder innovatief. Alles is hightech. Het totale bedrijfsleven kan daarvan profiteren, het geeft een nieuwe impuls aan onze economie.” Een interview.

Tekst: Ron Gregoor

DEN BOSCH – De laatste maanden zelden iemand zo enthousiast horen praten over een onderwerp als Bert Pauli over het belang van maintenance. Natuurlijk, van een gedeputeerde kun je zoiets verwachten, maar Pauli legt er zijn hele ziel en zaligheid in. En wat hem betreft gaan de ogen in Den Haag eindelijk open: maintenance moet hoge prioriteit krijgen. In tijden van crisis moet je je kansen grijpen. En een levensgrote kans bieden alle projecten op het gebied van maintenance in Brabant. Maintenance, letterlijk onderhoud, heeft een paar speerpunten in West-Brabant. In en rond de vliegbasis

Woensdrecht is daar Aviolanda. Op deze campus in wording gebeurt alles op het gebied van het onderhoud van vliegtuigen. Gate 2, op en rond de vliegbasis Gilze en Rijen, is een campus voor onderhoud van helikopters. Is volop in ontwikkeling. En in Werkendam hebben ze plannen voor een campus voor het onderhoud van binnenvaartschepen. Een nieuwe sector dient zich aan.

“Het gaat eigenlijk best wel goed met de economie in Brabant”, zegt Pauli. Dat komt voor een groot deel door de hightech bedrijven. “Je ziet dat de oude economie, de

maakindustrie, onder druk komt te staan. Dat heeft niets te maken met de crisis, maar is een structureel gegeven. Traditionele handel en dienstverlening staan onder druk, een groot deel van de maakindustrie is intussen vertrokken naar lage lonen landen, waar productiekosten laag zijn. Eerst Oost-Europa, later Azië en tegenwoordig zie ik al producten langskomen, gemaakt in Nigeria. Wij moeten het in Nederland, en vooral ook in Brabant, hebben van de kennisindustrie. Hightech. Maintenance biedt die kans. Aviolanda, Gate 2 en straks ook het onderhoud van schepen zijn uniek. Maar ze moeten wel goed van de grond komen, bedrijven moeten zich ervoor gaan interesseren. Die moeten bij elkaar op een soort campus zitten, zodat ze wat aan elkaar hebben. Daarvoor moeten wij vol aan de bak om acquisitie te doen. Dat mag niet mislukken, alle steun is hard nodig, vooral ook vanuit Den Haag.” Vanuit Brabant wordt er dan ook alles aan gedaan om maintenance te propagieren.

Op de kaart gezet

West-Brabant is goed op de kaart gezet door de maintenance projecten Gate 2 en Aviolanda. Projecten die te

maken hebben met het onderhoud van vliegtuigen en helikopters. “De ontwikkeling in de luchtvaart gaat gigantisch snel. Al die technieken worden in eerste instantie gebruikt in de vliegtuigindustrie. Maar die kunnen ook gebruikt worden in heel veel andere sectoren. Een logisch gevolg is dat het onderhoud daarvan, in eerste instantie van vliegtuigen, maar later ook van al die andere toepassingen, van levensbelang is. Wij hebben als provincie nu alles in huis om daar iets moois van te maken, dat moeten we koesteren. Het is belangrijk zoveel mogelijk bedrijven te trekken die daar een rol in kunnen spelen. Dat geldt voor Aviolanda, maar natuurlijk ook voor Gate 2.”

De provincie kan in die ontwikkeling een belangrijke rol spelen. In de acquisitie bijvoorbeeld. “Dat doen wij natuurlijk niet alleen. Maar met zijn allen moeten we bedrijven zien te trekken uit de regio, maar ook van buiten ons land. Voor grote multinationals is het wat makkelijker nu in zo’n campus te stappen. Maar vooral voor MKB bedrijven is dat nu een grote stap nu het allemaal wat minder gaat. Toch is dit een perfecte tijd om in zo’n

avontuur te stappen. Investeer in mindere tijden en oogst in hoogtijdagen.”

Kennisindustrie

De komende jaren moet Brabant oogsten in met name de kennisindustrie. “De tijd van de simpele maakindustrie is voor ons land voorbij. Wij moeten ons onderscheiden door producten en processen met toegevoegde waarde.” Als mooi voorbeeld noemt hij de plannen voor een maintenance campus voor binnenvaartschepen in Werkendam. Pauli: “Daar liggen veel mogelijkheden. Ze zijn daar heel enthousiast. Ik ben ook echt onder de indruk van de bedrijven die daar al gevestigd zijn en wat ze willen. Een campus, net zoals als Aviolanda en Gate2, maar dan voor de scheepvaart. En dan met name de binnenvaart. Onderhoud dus van binnenvaartschepen. Het idee is er om samenwerking te zoeken met de innovatieve metaalindustrie in Heusden. Dat kan ontzettend veel opleveren. Hightech gebruiken bij het bouwen en onderhoud van schepen. Dan breng je een product met toegevoegde waarde op de markt, dan ben je goed op weg. Ik ben optimistisch over die ontwikkeling. Als dat slaagt en ze kunnen verbindingen maken met andere regio's in Brabant, dan kan dat een geweldig succes worden.”

Om de maintenance-projecten goed van de grond te krijgen en intact te houden, heb je mensen nodig. Goed geschoold technisch personeel. En dat is er niet.” Het klinkt misschien gek in deze tijd, maar de komende jaren dreigt een ongelooflijk tekort aan mensen in de techniek, op alle niveaus. We moeten nog meer dan we al deden jonge mensen stimuleren te kiezen voor technische beroepen. Door bijvoorbeeld het imago te verbeteren. Proberen kinderen op jonge leeftijd al te interesseren voor een technisch beroep. Laten zien dat techniek al lang geen vuil werk meer is. Het ROC West-Brabant maakt daartoe een roadshow langs de basisscholen. Door dat soort acties bereik je de jeugd in een vroegtijdig stadium.”

West-Brabant kent twee ambitieuze maintenanceprojecten op het gebied van de luchtvaart. Aviolanda bij de vliegbasis Woensdrecht voor vliegtuigen en Gate 2 bij basis Gilze-Rijen voor het onderhoud van helikopters. Twee van dit soort projecten zo dicht bij elkaar, je zou verwachten dat de samenwerking tussen de beide campussen heel goed is. Maar dat valt tegen. “Dat kan beter”, geeft Pauli toe. “En dat zou eigenlijk wel moeten. Want het heeft geen zin bij elkaar vliegen af te vangen. Wil je van Maintenance Valley een succes maken dan heb je een overkoepelende strategie nodig. Wat de provincie daaraan kan doen? Wij kunnen helpen om via een stevige Europese strategie bedrijven naar de beide campussen te trekken. Zo zou je gebruik kunnen maken van Europese fondsen. Maar ook van interregionale fondsen. Daartoe moeten we een goede uitvoeringsagenda hebben. Wij, als provincie, kunnen wel sturen. Brabant is bij-



Bert Pauli: “Stoppen met de JSF is een ramp voor Nederland.” (Foto: Melchert Meijer zu Schlochtern)

voorbeeld mede-eigenaar van Aviolanda. We sturen dat Europees programma aan. We coördineren de acties om van maintenance een erkende topsector te maken. Belangrijk is ook een goede acquisitie strategie. Daarvoor hebben we de Brabantse Ontwikkelings Maatschappij (BOM), die is daarin gespecialiseerd. Daar heb ik alle vertrouwen in.”

Eindeloze JSF discussie

Veel van het welslagen van Maintenance Valley hangt af van de uitslag van de eindeloos durende discussie over de aanschaf van JSF vliegtuigen door de regering. Moet Nederland nu wel of niet uit het JSF-project stappen? “Als dat gebeurt, is dat een ramp voor Nederland. Het lastige is dat de discussie gaat over de aanschaf van vliegtuigen. Wat kosten ze en is dat wel een verantwoord uitgevee in een tijd van wereldvrede. Er wordt niet stilgestaan bij de vraag: wat betekent dat nu voor de economische vooruitgang. Dankzij aerospace komen er zoveel innovatieve ontwikkelingen bovendrijven, die overal op van toepassing zijn. Dat geeft een geweldige impuls voor onze economie. De hele sector is zo grensverleggend dat je er niet aan moet denken dat die verdwijnt.” Overigens verwacht Pauli dat ons land gewoon de JSF aanschafft. Pauli is heel stellig: Door in te zetten op maintenance, zoals dat nu gebeurt rond de campusvorming, krijg je de maakindustrie weer terug naar Brabant. Een maakindustrie met toegevoegde waarde, hoogwaardig en innovatief. “Dat biedt ongekennde mogelijkheden. Kijk eens naar een bedrijf als VDL, koploper dankzij de moderne techniek.

“Is dat wel realiseerbaar in deze economisch zwakke tijden? “Je moet investeren in slechte tijden, zodat je in goede tijden kunt oogsten.”

Bron: BN/DeStem



Defensie kiest Delft Dynamics voor ontwikkeling vliegende robots

ASIMOV: science fiction wordt werkelijkheid

Delft Dynamics is gestart met een tweejarig onderzoeks- en ontwikkelingsproject, waarin een Autonome Snel Inzetbare Multicopter voor Overzicht en Veiligheid (ASIMOV) wordt ontwikkeld. Deze compacte en gemakkelijk in te zetten onbemande vliegende robot kan uitgerust worden met verschillende, snel verwisselbare camera's en zal de mogelijkheid hebben om automatisch te starten en landen, om zodoende met dit systeem het toekomstige landoptreden veiliger te maken voor het defensiepersoneel.

In het kader van de SBIR-oproep 'Veilig Landoptreden' waren 44 voorstellen door Nederlandse bedrijven ingediend. Defensie heeft in maart het projectvoorstel ASIMOV van Delft Dynamics uiteindelijk als beste beoordeeld en geselecteerd voor uitvoering.

De achtergronden: Het ministerie van Defensie heeft ondernemers uitgedaagd om nieuwe producten te ontwikkelen, die bijdragen aan veilig landoptreden en militair optreden in verstedelijkt gebied. Defensie opereert vaak in een dynamische en complexe omgeving. Bij militair optreden in verstedelijkt gebied variëren de acties van meerdaags rijdend patrouilleren tot patrouilles te voet. Hierbij is de dreiging van berrmbommen en aanslagen constant aanwezig. Small Business Innovation Research (SBIR) is een initiatief van de rijksoverheid om met aanbesteding innovatieve oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken te bedenken.

Politie en brandweer

Delft Dynamics verwacht een sterke bijdrage te kunnen leveren om het toekomstige landoptreden veiliger te maken, door een autonoom snel inzetbaar multicopter-systeem te ontwikkelen. Dit goedkoop, lichtgewicht, compact, gemakkelijk en veilig in te zetten systeem kan gebruikt worden om overzicht te verkrijgen en berrmbommen te detecteren, en kan verschillende, verwisselbare camera's dragen. Doordat de multicopter automatisch vanuit een transportbox vanaf een voertuig kan starten en ook automatisch weer kan landen, wordt niet alleen gezorgd voor verlaging van de werklust van de bedienaar, ook hoeft de bedienaar het voertuig niet uit. Zodoende kan zonder uitstijgen snel een overzicht verkregen worden van de situatie in steegjes en achter hekken en gebouwen. “In de haalbaarheidsstudie, voorafgaand aan dit project, werd uit verschillende gesprekken

al duidelijk, dat er enorm veel interesse is bij verschillende Defensie onderdelen voor deze ontwikkeling.” aldus Gerwin Voorsluijs, projectleider van project ASIMOV. Daarnaast kunnen civiele hulpverleners, zoals politie en brandweer, met dit systeem burgers beter beschermen in geval van calamiteiten.

Het project past goed bij het doel van Delft Dynamics om betrouwbare onbemande luchtvaartuigen te ontwikkelen en produceren voor overheid en industrie. Zo wordt op dit moment de laatste hand gelegd aan het nieuwste product van Delft Dynamics, de RH4 'Spyder' multicopter. Een vliegende robot van 2 kg, die binnenkort op de markt wordt gebracht en als basis zal gaan dienen voor de ontwikkeling van het ASIMOV systeem.



Artist impression van ASIMOV. Pantservoertuigen als de Bushmaster (foto) of de Boxer zijn ideale transportmiddelen.



Defensie en industrie demonstrenen nieuwe beveilingstechnieken

Militaire kampen zijn doorgaans zwaar beveiligd. Dankzij nieuwe vindingen van de Nederlandse industrie wordt dit in de toekomst nog beter. Vanuit een gesimuleerde compound op het Artillerie Schietkamp in 't Harde werden op 28 februari de laatste ontwikkelingen op het gebied van radarsystemen, beeldverbetering voor camera's en akoestische sensoren gedemonstreerd.

Met een doffe knal vuurt een eenheid een 81 mm mortier af. De multi-missie radar van de firma Thales detecteert onmiddellijk de schoten en voorziet de commandopost van informatie over de locatie van de mortier en de verwachte inslag. Op beeld is de baan van de mortier haarscherp te volgen. In het veld betekent dit dat eenheden worden gealarmeerd voordat ze onder vuur worden genomen. En dat niet alleen, de geavanceerde radar kan tegelijkertijd raketten, vliegtuigen, artillerie én UAV's opsporen

“Daar waar nu meer systemen voor nodig zijn, kan in de toekomst door de mobiele multi-missie radar in één beeld de hele luchtdreiging worden getoond”, zegt majoor Henk te Kulve van het Kenniscentrum Defensie Grondgebonden Luchtverdedigingscommando (DGLC). “Het is niet alleen flexibeler, maar op den duur ook goedkoper.” Defensie is overigens bekend met de radar. Een marinevariant, de Thales SMILE, is in gebruik op de patrouillevaartuigen van de Hollandklasse.

De akoestische sensor van Microflown Avis.



Innovatieve producten

Ondanks dat Defensie steeds meer ‘van de plank’ koopt, staat de vooruitgang niet stil. In samenwerking met de Nederlandse industrie en kennisinstituut TNO demonstreert Defensie de laatste ontwikkelingen op het gebied van akoestische sensoren en radar. Vanuit een gesimuleerde commandopost wordt gedemonstreerd hoe de omgeving beveiligd kan worden. De akoestische sensor van Microflown detecteert mortier- en geweervuur, maar kan ook helikopters signaleren. De bron van het geluid wordt door deze sensor nauwkeurig bepaald, zodat zo nodig tegenmaatregelen snel zijn te treffen. Ook worden nieuwe ontwikkelingen op het gebied van radar gedemonstreerd. De Thales-radar kan tegelijkertijd een mortiergranaat, een meer dan 100 km verwijderd vliegtuig en een op enkele kilometers afstand vliegende UAV tegelijkertijd kan detecteren en volgen. De locaties die door deze sensoren worden vastgesteld worden in beeld gebracht door een camera. Door softwarematige verbeteringen zijn, op grotere afstand dan voorheen, verdachte bewegingen rondom de gesimuleerde commandopost in beeld te brengen.

Defensie en de industrie trekken regelmatig samen op. Al in een vroeg stadium geeft Defensie bedrijven, soms met subsidies, de gelegenheid hun innovatieve producten in operationele setting te testen. Te Kulve: “De gebruikers worden voor de aankoop van een systeem al bij het product betrokken. Doet het wat zij willen? Daarnaast kan de producent optimaal meedenken met de gebruiker.”

Buitenlandse belangstelling

De roadshow van DGLC, Thales, Microflown Avis en kennisinstituut TNO laat zien dat Nederland voorop loopt als het gaat om technologische ontwikkelingen. De nieuwe generatie detectieapparatuur is gewild. Dat bewijst de komst van delegaties uit onder meer Duitsland, Italië en Turkije. Met name de akoestische sensor van Microflown gooit hoge ogen. Deze slimme sensor, uniek op de wereld, en zo groot als een balpen detecteert tegelijk geweervuur, helikopters en mortieren. De bron van het geluid kan exact worden achterhaald. Vervolgens pakt een camera deze locaties op.

De sensoren kunnen in de grond bij een kamp, maar net zo goed op een voertuig of geweer worden geplaatst.

Door de nauwe samenwerking tussen Defensie, de Nederlandse industrie en kennisinstituten blijft Nederland in staat om wereldwijd voorop te kunnen lopen op het gebied van technische ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen worden vaak wereldwijd met belangstelling gevolgd, en de hieruit volgende orders leveren een bijdrage aan de Nederlandse werkgelegenheid en economie.

De moderne militaire commandopost heeft meer computers dan verrekijkers.



TNO kennistransfer Ballistiek

De deelnemers van de Technologie Cluster waren op 1 maart te gast bij Ten Cate te Nijverdal. Daar sloot TNO in samenwerking met de NIDV de Technologie Cluster “Ballistisch en Blast beschermend product ontwerpen” af. De NIDV koppelde de afsluiting van de TC aan de bijeenkomst van het platform Nieuwe Materialen. De bijeenkomst had een internationaal karakter door de aanwezigheid van internationale bedrijven. Deze presenteerden hun R&D programma's en gaven inzicht in de ontwikkelingen voor de toekomst. De presentaties sloten prima aan op de eindpresentatie van TNO over de resultaten van de kennistransfer naar de deelnemende bedrijven.

Op basis van de kennisbehoefte van de deelnemende bedrijven zijn meerdere theoretische sessies met demonstraties gehouden. Voor het ballistisch ontwerpen werd ingegaan op het faalgedrag van materialen tijdens de interactie tussen het projectiel en het doelmateriaal. Verder is er een uitleg gegeven over de hoofdparameters tijdens penetratie, zowel van het projectiel als van het doelmateriaal. Vanuit deze basis zijn verschillende ballistische normen besproken, waarvan de opbouw in deze normen vanuit deze basis heel erg logisch is. Uiteindelijk kan deze basis, in de vorm van modellen, en de kennis van normen gebruikt worden om een pantserconcept te ontwerpen.

Voor het blastbestendig ontwerpen deel zijn de effecten van een explosie tot in detail besproken. Hierbij is de blastbelasting het belangrijkste effect met betrekking tot het ontwerp. De belasting op de constructie als gevolg van blast is uitvoerig besproken, alsmede de verschillende parameters waarmee de blastbelasting beschreven kan worden. Uiteindelijk leidt dit tot berekeningsmethoden voor de constructie en hiervan zijn wat voorbeelden meegegeven.

Tijdens de theoretische sessies zijn er meerdere demonstratie proeven uitgevoerd om de theorie in de praktijk te demonstreren. Na deze theoretische sessie was er ruim een maand om, op basis van de opgedane kennis, met enkele nieuwe concepten te komen welke dan in de unieke TNO-faciliteit, namelijk het Laboratorium voor Ballistisch Onderzoek, beproefd konden worden. Hiervan hebben meerdere partijen gebruik gemaakt en ook de samenwerking met elkaar gevonden. Een vertegenwoordiging van het Ministerie van Defensie volgde de sessies met grote belangstelling.



Ballistische proeven.

Deze acht F-35's van het Amerikaanse Korps Mariniers maakten op 29 april twee vluchten en werden bijgetankt in de lucht. Een mijlpaal en operationele prestatie.



US Marine Corps, Noorwegen en Australië versnellen: **F-35 in koppositie**

Minister Jeanine Hennis-Plasschaert van Defensie heeft geen enkele behoefte aan een nieuwe kandidatenvergelijking als het gaat om de opvolging van de F-16. Ze zei dit op 25 april in de Tweede Kamer. “We spreken over een complex wapensysteem. Het is geen auto waarvan iedere vier jaar een nieuw model uitkomt.” De minister komt dit najaar met een visie op de toekomstige krijgsmacht. “Nederland zonder jachtvliegtuigen is voor mij geen optie.”

De minister beloofde een “transparant en valideerbaar” proces, waarbij de Algemene Rekenkamer nauw zal worden betrokken. Minister Henk Kamp van Economische Zaken was ook bij het debat. Hij gaf aan dat Nederland “geen klant, maar partner” in het JSF-project is. Volgens Kamp biedt het project in Nederland al werk aan 1200 mensen. Zo maakt Fokker nu al onderdelen voor de eerste 80 toestellen en ziet de minister nieuwe kansen voor het bedrijfsleven als het gaat om de logistieke keten in het JSF project.

De Tweede Kamer debatteerde over de vervanging van de F-16, het door de Koninklijke Luchtmacht gebruikte, maar verouderde gevechtsvliegtuig. De minister van Defensie komt vóór de behandeling van de Defensiebegroting met een visie op de krijgsmacht, dat betekent omstreeks 1 november. Daarin geeft ze aan welk toestel de F-16 moet vervangen en hoeveel toestellen er aangeschaft kunnen worden.

Meerdere partijen maakten zich tijdens het debat zorgen over de werkgelegenheid. Volgens de VVD'er Ronald Vuijk staat er een “bloeiende luchtvaartindustrie” op de tocht. “Het is tijd om dit jaar knopen door te hakken.” Volgens de CDA'er Raymond Knops staan door de “besluiteloosheid” van de politiek “banen op de tocht”. “De JSF is een banenmotor, er liggen veel kansen, verzilver ze.” Hij riep minister Hennis op om te handelen als oud-premier Thatcher. “Stel u op als een Iron Lady, een IJzeren Dame.”

De Noorse sociaaldemocratische minister van Defensie Anne-Grete Strøm-Erichsen verklaarde dat de F-35 “overtuigend het beste vliegtuig voor Noorwegen is”. Haar land schaft er 52 aan. (Foto: Torgeir Haugaard, FMS)



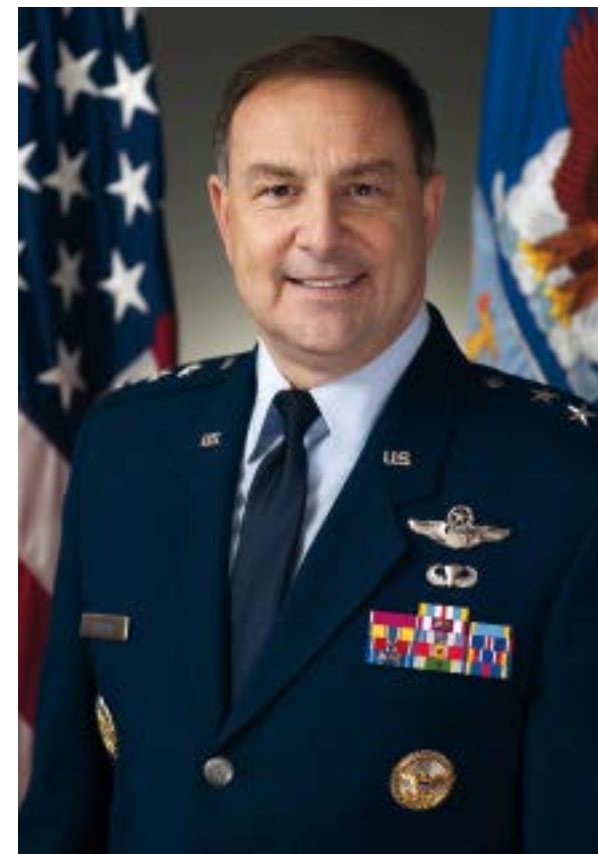
Beste vliegtuig, beste prijs

De motie van D66'er Wassila Hachchi om toch een nieuwe kandidatenvergelijking te houden werd dan ook verworpen. Een dergelijke vergelijking voegt ook niets toe aan wat we weten. De F-35 is de winnaar van een competitie om vliegtuigen van de vierde generatie te vervangen. De uitslag van een kandidatenvergelijking staat dus eigenlijk bij voorbaat vast, tenzij men de operationele eisen verlaagt. Maar dan is een vergelijking zinledig. De vraag is of Nederland een multifunctioneel gevechtsvliegtuig wil, dat is opgewassen tegen onvoorziene omstandigheden in de periode 2020-2050, of nemen we genoegen met een luchtverdedigingsjager die mee kan tot 2030? Een kostbare interimoplossing of een betaalbare lange-termijnvisie? Dat zijn de echte operationele keuzes, terwijl het industriële plaatje bovendien zonneklaar de JSF aanwijst. Het is tegenstrijdig dat D66 hamerde op een “nuchter, zakelijk en transparant proces”, terwijl Hachchi ruimte wil bieden voor besprekingen binnenskamers met andere fabrikanten. Een bedrijf als Saab wil zich op dit moment helemaal niet vastleggen op een vaste stuksprijs, zo bleek tijdens een voorafgaande hoorzitting. Dat is begrijpelijk, want het project ligt onder vuur in Zweden en Zwitserland, waar de linkse partijen een referendum hebben aangekondigd over de aanschaf van 22 Gripens New Generation. Daarbij moet worden bedacht dat het Zweedse parlement weliswaar akkoord is gegaan met een midlife update van zestig Gripens, maar onder voorwaarde dat Zwitserland blijft meedoen. Het begint erop te lijken dat de Gripen het stokje van de JSF heeft overgenomen als het gaat om onzekerheid en ontwikkelrisico's.

Want tijdens de voorafgaande hoorzitting verklaarde projectleider luitenant-generaal Christopher Bogdan dat hij de laatste hand legt aan een overeenkomst met Lockheed-Martin, waarbij een maximprijs van 75 miljoen dollar voor de JSF wordt vastgesteld. “Het is een

maximum, dat wel lager maar niet hoger kan worden”. Deze lage prijs was een schok voor de aanwezige vertegenwoordigers van Europese kandidaten. Ook onthulde Bogdan dat de exploitatiekosten per vlieguur van de JSF vergelijkbaar zullen zijn met die van de F-16, zijnde 23.900 dollar tegen 21.500. Een acceptabel verschil van 10%, waarbij moet worden aangetekend dat de JSF nog aan het prille begin staat van een leerproces, dat de kos-

Generaal Bogdan onderhandelt over een maximprijs van 75 miljoen dollar, waarmee de JSF in één klap het goedkoopste en beste gevechtsvliegtuig wordt.



ten verder zal drukken. Als de verwachtingen van Bogdan worden bewaarheid, dan heeft de concurrentie het nakijken en is de JSF inderdaad “het beste vliegtuig voor de beste prijs”.

Wie niet daaraan twijfelt, is de Noorse minister van Defensie, de sociaal-democrate Anne-Grete Strøm-Erichsen, die op 26 april bekendmaakte dat Noorwegen zes F-35A's bestelt, die al zullen worden afgeleverd in 2017. Eerder kocht Noorwegen vier trainingsvliegtuigen, die in 2015 en 2016 worden geleverd. Volgens de Noorse minister is “overtuigend vastgesteld” dat de JSF het vliegtuig is dat het beste aan de Noorse behoeften beantwoordt. Noorwegen versnelt de afname met één jaar, omdat de F-16's te oud worden. Noorwegen is voornemens jaarlijks zes F-35A's af te nemen tot een totaal van 52 vliegtuigen is bereikt. Het land investeert grootschalig in het project en trekt er niet minder dan tien miljard euro voor uit. Daarin begrepen zijn grote financiële reserves, extra personeelslasten, een miljard voor de aanleg van nieuwe vliegbases, een half miljard voor de ontwikkeling van de Noorse JSM-raket tegen schepen, enz.

Australië vastbesloten

Ook de regering van Australië is vastbesloten de JSF aan te schaffen. Dat staat in de nieuwe defensiestrategie die vrijdag 3 mei is gepubliceerd door het Australische ministerie van Defensie. Het luchtwapen wordt gemoderniseerd, dus niet alleen de luchtmacht, maar ook maritieme patrouillevliegtuigen, UAV's en helikopters voor de andere krijgsmacht delen. Australië wil voorts de

luchtmacht flink versterken en denkt daar uiteindelijk tot 100 JSF's voor nodig te hebben. Lockheed Martin toonde zich in een reactie vereerd met het vertrouwen van de Australische overheid. De fabrikant van de F-35 herinnerde eraan dat de productie van “meer dan 3000 toestellen” veel werkgelegenheid en industriële participatie naar Australië zal brengen. Australië schaft ook twaalf EA-18G Growler vliegtuigen aan voor de elektronische oorlogvoering, deze vliegtuigen zijn geclassificeerd als “ondersteuningsvliegtuigen” naast de JSF. Australië wacht met smart op de JSF, die vanaf 2019 drie squadrons F-18 Hornet zal vervangen en vanaf 2030 waarschijnlijk ook het squadron met 24 F-18 Super Hornets. De Super Hornet vervangt sinds 2010 de F-111 bommenwerper.

Wie helemaal niet willen wachten tot 2019 zijn de Amerikaanse mariniers. Het US Marine Corps heeft eigen vliegtuigen (en tanks) en wil de F-18 en vooral de verticaal startende AV-8B Harrier zo snel mogelijk vervangen. De F-35B is weliswaar nog niet geheel ontwikkeld, maar dat deert niet. “Waarom langer wachten? Het vliegtuig kan nu al veel meer dan een vliegtuig van de vierde generatie”, zeggen de mariniers. Het USMC wil al in 2015 (!) een eerste squadron operationeel hebben en oefent daar al hard voor. Op 29 april jl. kozen acht F-35B's van squadron VMFAT-501 'The Warlords' het luchtruim vanaf de vliegbasis Eglin in Florida. Ze werden bijgetankt in de lucht, landden en herhaalden het kunstje een uur later. Een prestatie van formaat. De inhaalrace is begonnen en de F-35 heeft de koppositie ingenomen.



De tweede JSF voor Nederland. De vliegtuigen zullen waarschijnlijk door de partnerlanden worden gebruikt op de trainingsbasis Eglin in Florida. Dat is goedkoper dan parkeren, zo verklaarde Bogdan.

Algemene Rekenkamer: ‘Meer invloed voor Chief Information Officer’

De aanpak van ICT door het Rijk

De doelmatigheid van ICT-projecten blijkt een terugkerende bron van zorg. ICT-projecten leveren niet altijd de gewenste resultaten op, duren langer dan gepland en kosten meer dan begroot. Het financieel belang van ICT-projecten is groot. Eind 2011 waren in totaal 49 grote en risicovolle ICT-projecten in uitvoering bij het Rijk. De totale meerjarig geraamde kosten van deze ICT-projecten bedragen ruim € 2,4 miljard. Dit schrijft de Algemene Rekenkamer in een rapport dat verscheen op 28 maart. De Rekenkamer beoordeelde hoe het Rijk enkele belangrijke beheersingsinstrumenten heeft vormgegeven en toegepast en daaruit komt het volgende beeld naar voren.

Sinds 2009 zijn bij alle ministeries CIO's aangesteld. Deze Chief Information Officer is verschillend gepositioneerd bij de ministeries en de invulling verschilt van een rol die is belegd bij de plaatsvervangend secretaris-generaal tot een aparte CIO-functie/-functionaris. “De CIO's functioneren nog niet op een wijze die wij in ons rapport uit 2008 voor ogen hadden. De CIO's leggen overwegend het accent op de bedrijfsvoering en op de zorg voor de ICT-infrastructuur. Dat is nuttig, maar mag er niet toe leiden dat informatievoorziening ter ondersteuning van beleid onderbelicht blijft.”

Projectportfoliomanagement

Met projectportfoliomanagement is een start gemaakt, maar het is nog niet overal een volwassen instrument. Er zijn kaders voor portfoliomanagement afgesproken, maar die richten zich vooral op de grote en risicovolle ICT-projecten.

ICT-haalbaarheidstoetsen

Het instrument van de ICT-haalbaarheidstoets is sinds 2007 in totaal 18 keer is toegepast. In drie gevallen betrof het een project dat op de lijst voorkomt van grote en/of risicovolle projecten. Dat betekent dat het instrument niet is toegepast bij de meeste grote en risicovolle projecten. Oorzaken voor de beperkte toepassing van haalbaarheidstoetsen zijn:

- projectorganisaties zijn niet bekend met het instrument;
- het instrument wordt soms als zwaar gezien waardoor voorkeur uitgaat naar lichtere vormen van marktverkenning.

Afwegingskader sourcing

Sourcing is het proces om te bepalen of werkzaamheden zelf worden gedaan, in samenwerking met anderen worden uitgevoerd, of worden uitbesteed. Het afwegingskader voor sourcing, van september 2012, bevat op onderdelen abstracte stellingen en uitgangspunten, waarvan de implicaties voor de sourcingsafwegingen niet altijd helder zijn. Een aantal principes is daardoor moeilijk te toetsen bij individuele sourcingsafwegingen.

Business cases

Business cases behoren een onderbouwing (zakelijke rechtvaardiging) te geven van ICT-projecten. Er bestaat geen uni-

form format voor business cases bij het Rijk. Wel zijn in het Handboek Portfoliomanagement Rijk elementen genoemd die in een business case moeten voorkomen. De onderzochte business cases verschillen onderling in vorm. Deze vormverschillen tussen de business cases bemoeilijken de vergelijkbaarheid van projecten van het Rijk. Verder blijkt dat niet alle onderwerpen uit het Handboek worden opgenomen. De belangrijkste lacunes betreffen:

- informatie over de wijze van financiering;
- marktverkenningen (of informatie over bestaande oplossingen);
- voorziene en lopende contracten;
- de aanbestedingsstrategie.

ICT-dashboard

Het ICT-dashboard is in wezen een websiteversie van het overzicht van grote en risicovolle ICT-projecten uit de Jaarrapportage Bedrijfsvoering Rijk. De informatiewaarde kan nog op diverse punten worden versterkt.

Gateway Reviews

De Gateway Review is een kwaliteitstoets om programma's en projecten op cruciale beslissingsmomenten van de levenscyclus door te lichten. Gateway Reviews worden regelmatig toegepast bij grote en/of risicovolle ICT-projecten. De afgelopen vier jaar zijn er meer dan 100 Gateway Reviews uitgevoerd. De ervaringen met Gateway Reviews zijn overwegend positief, zowel bij de leiding van projecten als bij de CIO's.

Minister Blok (Rijksdienst) deelt veel conclusies van het onderzoek, maar neemt de aanbeveling om de CIO altijd lid te maken van de bestuursraad niet over. De CIO's hebben ‘in voorkomende gevallen toegang tot de bestuursraad’, en dat is wat hem betreft voldoende. Eind maart werd bekend dat Wim Sijstermans, CIO bij de Belastingdienst, per 1 april benoemd tot kwartiermaker voor de nieuwe functie van Chief Technology Officer van de Rijksdienst. In die functie zal hij, in opdracht van de CIO Rijk, verder invulling geven aan het structureren van de ict-aanbodorganisaties binnen het Rijk.



André Kuipers zoefde met 28.000 kilometer per uur om de aarde

Van de luchtmacht naar de ruimte

André Kuipers (1958) behaalde in 1987 zijn artsexamen en deed in dienst van de Koninklijke Luchtmacht onderzoek naar ruimteziekte en evenwichtsgevoel. Na een strenge selectie en jarenlange voorbereiding maakte hij in april 2004 zijn eerste ruimtevlucht aan boord van het internationale ruimtestation ISS. Vorig jaar was hij voor de tweede keer in de ruimte.

Tekst: Riekelt Pasterkamp (TekstPast)

André Kuipers kreeg belangstelling voor de ruimtevaart tijdens zijn werk als keuringsarts bij de Koninklijke Luchtmacht en als onderzoeker naar ruimteziekten en evenwichtsgevoel. Toen kwam de advertentie in de krant, waarin de ESA astronauten wierf.

Wat is er leuk of spannend aan het leven als astronaut? Kuipers: "Het is avontuurlijk, mooi en nuttig. Tijdens je opleiding werk je met mensen met allerlei specialisaties uit verschillende landen met boeiende culturen. Je oefent in vluchtsimulators, in vliegtuigen tijdens gewichtsloosheid en onder water. Je doet overlevings-trainingen en leert Russisch. Voor mij is het zweven en buiten de aarde zijn het leukste aan het vak. Als ik aan boord even de tijd had om naar buiten te kijken met een muziekje op, beleefde ik heel bijzondere momenten. En op de lange duur komt de bevrediging het meest van het feit dat ik me nuttig heb gemaakt en de mensheid een stukje verder heb geholpen."

Kerngezond

Een astronaut die de ruimte ingaat, moet kerngezond zijn. Kuipers stond daarom onder strenge controle van keuringsartsen. Die onderzoeken vond hij één van de meest slopende onderdelen van het programma. Kuipers is keuringsarts geweest, maar lag nu zelf op de onderzoekstafel en besepte maar al te goed dat die artsen zijn droom konden wegnemen.

Om te voorkomen dat zijn ruimtevlucht in gevaar kwam, hield Kuipers een enkele keer informatie achter voor keuringsartsen en leidde hen zelfs een beetje om de tuin. Dat vertelde hij in het boek "Droomvlucht", dat na afloop van zijn tweede ruimtemissie verscheen. Om eindeloze medische onderzoeken te voorkomen vertelde Kuipers niet alles aan de artsen die bepaalden of hij in de Sojoez mocht stappen.

Kuipers wist dat medici altijd het zekere voor het onzekere nemen en alles laten onderzoeken. Dat levert soms

valse uitslagen op, maar ook die kunnen een astronaut dwarszitten. Het had niet veel gescheeld of een verdraaide schouder had Kuipers aan de grond gehouden. Daarom verzweeg Kuipers in de aanloop naar zijn missie een afgebroken kroon en dronk hij voor een keuring heel veel water. Op die manier kon hij het iets te hoge aantal rode bloedcellen in zijn urine verlagen. Door vitamine-pillen te slikken, bleef de urine geel. "Die methode heb ik de afgelopen twintig jaar bij elke keuring gebruikt, puur om het systeem niet onnodig te alarmeren."

Brandstof

Op 21 december 2011 vertrok Kuipers vanaf de Bajkonoer lanceerbasis in Kazachstan met een Sojoezraket naar het ISS, samen met een Rus en een Amerikaan. Volgens Kuipers is de Russische rakettechnologie niet de modernste –zo wordt nog vloeibare brandstof gebruikt– maar wel beproefd en betrouwbaar.

Na twee etmalen werd de capsule op 400 kilometer hoogte gekoppeld aan het moederschip ISS dat met een snelheid van 28.000 kilometer per uur om de aarde cirkelde. Iemand die in zulke omstandigheden verkeert, is een interessant proefpersoon voor wetenschappers op allerlei vakgebieden. Alles werd gemeten en getest voor, tijdens en na de vlucht.

In de zes maanden die volgden, woonden en werkten Kuipers en zijn collega's aan boord. Kuipers voerde tal van experimenten uit en speelde een belangrijke rol bij het koppelen van enkele ruimtevaartuigen aan de ISS. Verder deed hij per dag minstens een uur aan fitness en trainingen op een loopband. Een langdurige ruimtereis is lichamelijk niet echt gezond: er is straling uit de ruimte, botten gaan ontkalken en spieren worden slap.

Afval

Er was ook ander gevaar. Op een dag werd er gewaarschuwd dat er een groot stuk ruimteafval op het ISS af kwam. De astronauten moesten als veiligheidsmaatregel

vanuit het ISS plaatsnemen in de Sojoezcapsule om eventueel toch een veilige terugreis naar de aarde te kunnen maken.

Ondanks dit alles genoot Kuipers zichtbaar van zijn verblijf in de ISS. Hij stuurde prachtige opnamen naar de aarde. De terugkeer naar de aarde was het minst plezierige stuk van de ruimtereis. De mannen kregen op 1 juli 2012 bij het afremmen in de dampkring flinke G-krachten te verwerken. Op 10 kilometer hoogte ging de grote parachute open en een kwartier later kwam de capsule met een klap neer op de steppen van Kazachstan.

Kuipers had flink pijn, want in de krappe ruimte zat zijn been klem. Eenmaal terug op aarde keek hij weer met de bekende lach in de camera's. "Zodra je op vaste grond staat, voel je je enorm misselijk en slap worden: dat is het effect van een lange periode gewichtsloosheid. Dan hoop je maar dat de reddingsploeg je snel uit de capsule en het ruimtepak helpt."

Raketten

"Astronaut is een vreemd beroep", aldus Kuipers. "Mensen denken aan raketten, ruimtewandelingen en ruimtepakken. In die onderdelen ging weliswaar de meeste trainingstijd zitten, maar het vak omvat veel meer dan dat. Aan boord van het ruimtestation ISS deden we wetenschappelijke experimenten en waren we klusjesman, loodgieter en verhuizer. Want we moeten alles zelf onderhouden, schoonmaken en zaken installeren en repareren. We waren ook docent, als we bijvoorbeeld scholieren en studenten op aarde uitlegden hoe het boven allemaal werkte."

"Als arts vind ik het leuk om experimenten aan boord te doen die gingen over de menselijke fysiologie. Vaak was ik daarbij zelf de proefpersoon. Ik maakte echo's van organen, hartfilmpjes, ik nam bloed bij mezelf af en rapporteerde mijn bevindingen terug naar de aarde voor onderzoek naar bijvoorbeeld botontkalking of bloedvatveranderingen. Maar ik repareerde ook apparatuur, deed metingen, koppelde vrachtschepen of vloog met de robotarm."

Belangwekkend is Kuipers' bijdrage aan het onderzoek naar verlies aan botweefsel tijdens langdurende gewichtsloosheid. Er werd een verlies tot 20 procent van de botmassa geconstateerd. Kuipers heeft laten zien dat vooral door het regelmatig doen van krachttraining aan boord dit waarschijnlijk sterk gereduceerd kan worden.



F-35 zorgt voor 30 jaar werk en half miljard omzet



Hard draaiende compressoren

Onbekend bij het grote publiek, erkend door de luchtvaartsector. Op een zwaar beveiligd terrein in Almelo werkt het bedrijf Aeronamic gestaag aan de toekomst. “We hebben alleen maar contracten voor tien jaar of langer.”

Tekst: Riekelt Pasterkamp (TekstPast)

Reinoud Siezen van Aeronamic:
“Wat wij doen is uniek in de wereld.”

“Daar achter in het gebouw van Urenco”, wijst Reinoud Siezen, VP Business Development & Sales, als hij zijn bezoek bij de hoofdingang ophaalt, “wordt uranium verrijkt. In die grote grijze doos.” Daar zijn ze hier goed in: verrijken van uranium en het bouwen van de centrifuges die daarvoor nodig zijn. Maar sinds de ramp met de kernreactor in Tsjernobyl in 1986 werd kernenergie verdacht en gevaarlijk. De vraag naar verrijkt uranium liep destijds terug naar nul. Urenco zag in dat het wedden op één paard –bovendien een mank paard in die crisisjaren-

niet goed was. Men zocht en vond werk in de luchtvaart-industrie. En zo werd in 1989 Urenco Aerospace geboren. Sinds 2005 is het bedrijfsonderdeel zelfstandig actief onder de naam Aeronamic. “De technologie uit centrifuges wordt gebruikt in aerospace. Zo simpel is het.”

“Wat we hier doen is uniek in de wereld. We maken knetterhard draaiende compressoren”, zegt Siezen niet zonder trots. “Die dingen gaan tot ver boven de honderdduizend toeren per minuut.” Hoe ze dat doen, houdt

Siezen achter zijn kiezen. Dat ze het doen, is wereldwijd bekend en erkend. Giganten als Boeing en Airbus, maar ook Embraer en Gulfstream weten de weg naar Almelo te vinden. Voor aankoop van nieuwe spullen en voor onderhoud. Online is vanaf elke plek ter wereld te zien in welke fase van het onderhoudsproces zich een compressor bevindt. “Visual management noemen we het. We zijn er zeker van dat we goed presteren en durven het te laten zien.”

Lucht

Bij het bedrijf werken 126 mensen: 105 in Almelo en 21 bij een nevenvestiging in Roemenië. Aeronamic ontwerpt, ontwikkelt, produceert, onderhoudt en levert zogenaamde luchtvaart air management systemen waaronder airconditioning, startmotoren, load en scroll compressoren en turbines voor vliegtuigen om licht, lucht, koeling en opstarten te regelen. De gespecialiseerde medewerkers van Aeronamic bewerken complexe gietstukken en draaien, frezen, testen en meten elk onderdeel tot op de duizendste millimeter nauwkeurig voor veiligheid en kwaliteit. “Speciale behandelingen zoals ‘shot peenen’ en balanceren doen we in eigen beheer en we testen op afwijkingen die praktisch niet met het blote oog waarneembaar zijn.”

Aeronamic ontwerpt en produceert de behuizing voor een vliegtuig veiligheidssysteem om de gevolgen van explosieve dampen in de brandstoftank te elimineren.

Airbus heeft dit systeem gecontracteerd voor een groot aantal bestaande en nieuw te bouwen vliegtuigtypen. Evenals Bombardier, Comac en Sukhoi.

A330

Zo zitten er in iedere Airbus A330 die er op de wereld rondvliegt compressoren van Aeronamic. Siezen: “Hebben we zelf ontwikkeld. We besteden jaarlijks 8 procent van de omzet aan onderzoek en ontwikkeling van nieuwe producten.” Van de A330 vliegen er inmiddels 1100 rond en het zou zomaar kunnen dat het nieuwbouwprogramma nog een tiental jaren voortduurt. Aan patenten doen ze bij Aeronamic niet. “Dan moet je prijsgeven waar je mee bezig bent. We zorgen er wel voor dat we een voorsprong blijven behouden.”

Wat er precies in de pijplijn zit, wil Siezen niet kwijt, maar helder is wel dat alles schoner en lichter moet. Leaner and cleaner is de toverformule in de luchtvaartwereld. Hij geeft een voorbeeld. “Een passagierstoel moet op een luchthaven vaak ver taxiën en lang wachten voordat het aan de beurt is om op te stijgen. En dat met draaiende motoren. Een gezagvoerder van een Boeing 747 vertelde me dat hij op het vliegveld van Los Angeles van de 140 ton kerosine aan boord er voor de start al 4 ton van kwijt is. Dat kan anders met bijvoorbeeld de ontwikkeling van high-speed generatoren om zo het taxiën elektrisch te maken. Dat bespaart enorm veel brandstof.”

Bedrijfshal van Aeronamic in Almelo



Aeronamic besteedt jaarlijks 8 procent van de omzet aan onderzoek en ontwikkeling van nieuwe producten

Honden

Tom Burbage, topman van het F-35-programma bij Lockheed Martin, was bij zijn bezoek aan Aeronamic in Almelo snel overtuigd van de veiligheidsvoorzieningen. "Omdat we hier op een terrein met Urenco zitten, voldoen we aan alle veiligheidseisen. Al onze mensen zijn door de AIVD gescreend. Alle inkomende en uitgaande communicatielijnen zijn versleuteld. Om ons terrein ligt een dubbel hekwerk met camera's. Vroeger liepen ze daar met honden, maar dat is voorbij."

Met Honeywell –een bedrijf waar Aeronamic al jaren mee samenwerkt– sloot Siezen onlangs een overeenkomst voor het bouwen van Power Terminal Management Systemen (PTMS) voor de helft van het totale aantal te bouwen F-35's. "Het systeem regelt de energiehuishouding aan boord van het nieuwe Amerikaanse gevechtsvliegtuig. Het gaat om een order van 500 a 600 miljoen euro en levert 50 tot 60 van onze mensen voor dertig jaar werk op." De overeenkomst gaat door, maar wel onder een voorwaarde: de Nederlandse regering moet overgaan tot aanschaf van de F-35. "Hoeveel toestellen ze kopen maakt niet uit. Als ze maar kopen."

Mocht de order afketsen dan komt de levensvatbaarheid van Aeronamic niet in gevaar, verzekert Siezen. "We gaan niet failliet, maar het zou wel bijzonder jammer zijn. In onze bedrijfstak is de technologische ontwikkeling leidend. Als je aan boord bent van een project als de F-35, ben je er de komende dertig of veertig jaar zeker

van dat je met je neus vooraan staat. Kijk, de F-35 die we nu kopen is een andere dan over tien of twintig jaar. De technologie staat niet stil. Deelname aan het F-35-programma is als een trein die langskomt en waar je in stapt. Bedenk wel dat die trein maar eens in de dertig jaar langskomt."

Kennis

Siezen durft de stelling aan dat Aeronamic qua technologie hoger scoort dan ieder ander Nederlands aerospace bedrijf, omdat in Almelo alles om complexe systemen draait. Een rondje door de fabriekshallen van Aeronamic onderstreept zijn woorden. Overal draaien robots en ingewikkelde machines. "Die apparaten kosten meer dan 1 miljoen euro per stuk. Betalen we uit eigen middelen." De continuïteit van de bedrijfsvoering is gewaarborgd, aldus Siezen. "We hebben alleen maar contracten voor tien jaar of langer. Ik spreek wel eens mensen die niet weten wat ze volgende maand moeten doen." Tot 2019 is 100 miljoen dollar autonome groei voorzien. "We willen absoluut zelfstandig blijven."

Ondanks alle technische vooruitgang is men bij Aeronamic het nobele handwerk niet verleerd. Twee mannen werken in de bedrijfshal aan zogenaamde air-cooling machines voor de grote C-17-vrachtvliegtuigen, geproduceerd door Boeing. Siezen heeft goed nieuws voor zijn collega's. "We hebben zojuist het contract met Boeing voor nieuwbouw en onderhoud met tien jaar verlengd. Kunnen we weer even vooruit."

"Die apparaten kosten meer dan 1 miljoen euro per stuk"



Benoemingen

Benoeming NCTV

De heer **drs. H.W.M. (Dick) Schoof** is sinds 1 maart de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid bij het ministerie van Veiligheid en Justitie. Hij volgt Erik Akerboom op, die per 1 december 2012 werd benoemd tot secretaris-generaal bij het ministerie van Defensie. Dick Schoof (1957) was directeur-generaal Politie en in het bijzonder belast met de vorming van de nationale politie, bij het ministerie van Veiligheid en Justitie. Daarvoor was hij onder andere directeur-generaal Veiligheid bij het ministerie van BZK, hoofd-directeur van de IND en plv. SG van het ministerie van Justitie.

Nieuwe NIDV-adviseur Marine

KTZ b.d. Marcel Hendriks Vettehen heeft kolonel der mariniers b.d. Bob van Lierop opgevolgd als Adviseur Marine van de NIDV. Bob wil graag meer tijd voor dingen die nog leuker zijn dan werken voor de NIDV. Velen met ons zullen zijn innemende persoonlijkheid en vakkennis missen.

Marcel Hendriks Vettehen is in 1974 op het Koninklijke Instituut voor de Marine begonnen aan de opleiding tot officier van de technische dienst. Hij heeft gevaren op fregatten, bevoorradingsschepen en amfibische schepen van de Koninklijke Marine. Tijdens zijn functie bij de Defensie Materieel Organisatie nam hij in 2007 het initiatief voor het Defensie Kennisnetwerk Energie. Het Kennisnetwerk Energie adviseert de defensieleiding over de energievraagstukken van de krijgsmacht. Op 1 mei 2011 heeft hij in de rang van kapitein-ter-zee van de technische dienst Defensie verlaten. Hij is zelfstandig adviseur voor energievraagstukken van de krijgsmacht. Gezien deze deskundigheid zal hij voor de NIDV ook het secretariaat van het Platform Operationele Energie voor zijn rekening nemen.

Benoeming Prins Maurits

Zijne Majesteit de Koning heeft bij Koninklijk Besluit van 1 mei 2013 **Zijne Hoogheid Prins Maurits van Oranje-Nassau, van Vollenhoven** benoemd tot zijn adjudant in buitengewone dienst. De Prins, die na zijn diensttijd bij de Koninklijke Marine actief bleef als reserve-officier, is tevens per 1 mei 2013 bevorderd tot kapitein-luitenant ter zee van de Koninklijke Marine.

Als adjudant in buitengewone dienst kan Prins Maurits de Koning bijstaan of vertegenwoordigen tijdens ceremoniële militaire aangelegenheden. Op zijn uniform van de Koninklijke Marine zal Prins Maurits het monogram van Koning Willem-Alexander dragen.



Leon Kuijs

Leon Kuijs nieuwe voorzitter Politieacademie

Leon Kuijs (56) is de nieuwe voorzitter van het College van Bestuur van de Politieacademie. Hij volgt hoofdcommissaris Ad van Baal op. Kuijs heeft sinds 22 april de feitelijke leiding over de Politieacademie. Leon Kuijs vervulde de afgelopen jaren diverse functies binnen de politieorganisatie. Hij was tussen 2002 en 2011 korpschef van Brabant-Zuid-Oost en sinds 2009 voorzitter van de Raad van Korpschefs. Als een van de kwartiermakers bereidde hij de komst van de nationale politie voor en sinds 1 januari 2013 was hij lid van de korpsleiding van de nationale politie.

Commandant Zeestrijdkrachten, vice-admiraal M.J.M. Borsboom, Prins Maurits en Koning Willem-Alexander op 1 mei bij de benoeming van Prins Maurits tot adjudant in buitengewone dienst. ©RVD, foto: Jeroen van der Meyde



Politieacademie gastheer NIDV-jaarvergadering

De prachtige Politieacademie in Apeldoorn was de locatie van de NIDV-jaarvergadering, die op 26 april plaatsvond. In de met glas-in-lood verluchte kerkzaal van het voormalige klooster konden de NIDV-deelnemers genieten van de lunch, maar niet nadat zij een druk ochtendprogramma hadden gehad met een keur aan sprekers uit de politie- en defensietop.

De bijeenkomst werd geleid door NIDV-voorzitter drs. Karla Peijs, die de Politieacademie bedankte voor de gastvrijheid. “Deze plaats geeft onze ambitie aan op het brede terrein van veiligheid actief te willen zijn. Er zijn al veel contacten, maar met de komst van onze nieuwe medewerker, Dick Visser, voormalig commissaris van politie, heeft dat een extra impuls gekregen. Welkom aan onze deelnemers, sprekers en gasten. Gezien de recente wisseling van de wacht bij de voorzitter van het College van Bestuur (CvB), geef ik graag het woord aan de heer Peter van Os, Directeur Onderzoek, Kennis en Ontwikkeling van de Politieacademie. Wil hem vragen onze felicitaties over te brengen aan de heer Leon Kuijs in zijn functie van voorzitter van het CvB”, aldus Peijs. Na het welkomstwoord van Peter van Os, die de positie van de Academie schetste, begon de huishoudelijke vergadering.

Bestuur

In rap tempo werden de jaarstukken en de mutaties in het Algemeen Bestuur van de NIDV behandeld, zoals de herbenoeming van Hein van Ameijden, de benoeming van Ron de Mos als opvolger van Jeroen Simons en van Hans Büthker als opvolger van Erick Vink. Voor de MKB-leden in het bestuur gaat het om Marcel Brinkman, Directeur Airborne Composites, die Henk de Groot na negen jaar aflost en om Arnout de Jong, Directeur Delft Dynamics, die Harry Cuypers vervangt.

De vergadering ging ook akkoord met het voorstel om deelname van overheden aan enkele nieuwe platforms mogelijk te maken. Bij platformen kan in specifieke gevallen sprake zijn van een belang van deelname door overheden.

Na het huishoudelijk gedeelte ging generaal-majoor ir. Peter Dohmen, Directeur Projecten en Verwerving in op de veranderingen bij de Defensie Materieel Organisatie. Zijn presentatie beschreef hoe DMO verandert van een grote organisatie van 6000 FTE'en die alles doet, naar een kern van 2200 FTE'en, die zich bezighoudt met de hoofdwapensystemen. De kleinere wapensystemen en het onderhoud gaan naar de OpCo's (Operationele Commando's). Het Marinebedrijf, LCW en DBGS zijn al terug naar de krijgsmacht. IVENT komt wel onder DMO. “In deze roerige tijden bij Defensie en DMO dwingen de reducties ons tot verdere samenwerking in de Gouden Driehoek”, aldus Dohmen. Zijn gehele powerpoint staat op www.nidv.eu onder bijeenkomsten.

Schout-bij-nacht Ben Bekkering, coördinerend projectleider Reorganisaties Defensie, beschreef de megaklus waar Defensie voor staat in de tweede helft van dit jaar en in 2014 en 2015. Hij schetste de samenhang, stelde leiderschap en de lijn centraal. “We moeten sneller innoveren, sneller verwerven en sneller oriënteren”, aldus de projectleider. Ook zijn presentatie staat op www.nidv.eu

Bekkering is tevens Vlagofficier Export en zal vanuit die functie ook contact met het bedrijfsleven onderhouden.

Aardverschuiving politie

De grootste reorganisatie ooit betreft niet Defensie, maar de politie waar 65.000 mensen een nieuwe plek moeten krijgen, zo vertelde drs. Peije de Meij, directeur Operaties van de Nationale Politie. “Niks blijft hetzelfde in de komende vijf jaar. Het aantal van 12.000 functiebeschrijvingen gaat terug naar 92, om maar iets te noemen. Het is een uitdaging om onder die omstandigheden de prestaties op niveau te houden. Doelstelling is een betere bijdrage aan de veiligheid te leveren. Daarbij moeten de operaties centraal staan en niet langer het beheer van de eigen organisatie”, zei De Meij openhartig. Hij vertelde dat het nu al merkbaar is dat de leiding meer tijd krijgt voor operationele leiding. “Het is een aardverschuiving, nu de bestuurlijke ballast wegvalt”.

De Staf Operaties stuurt ook de behoeftestelling (“business alignment”) en innovatie aan. Dat is dus anders dan bij Defensie, maar geeft de operationele gebruiker het voortouw. Ook de politie wordt geconfronteerd met de noodzaak tot besparen en de roep om ‘van de plank’ te kopen. Of dat beantwoordt aan de operationele eisen, is volgens de politiechef niet altijd helder. “COTS (Commercial Off The Shelf, red.) is ook niet alles”, zei hij, “ik ben benieuwd hoe Defensie dit weet te doen”.

Schout-bij-nacht Rob Bauer, directeur Defensiestaf Directie Operationeel Beleid & Behoeftestelling en Plannen, gaf een boeiende presentatie over de Operationele Energie Strategie van Defensie. Hij beschreef hij de brandstofbehoefte sinds de Tweede Wereldoorlog twintigvoudig is toegenomen, hetgeen leidt tot enorme kosten voor aanschaf, transport en onderhoud. Niet voor niets willen de VS door de winning van schaliegas de afhankelijkheid van het Midden-Oosten verminderen. “Dat zou strategisch wel eens een game changer kunnen worden”, aldus Bauer. Zijn presentatie vindt u op www.nidv.eu. Meer informatie over dit onderwerp verscheen in NIDV-magazine nr. 2-2012.

Na de lunch konden de NIDV-deelnemers plaatsnemen in de schoolbanken. Zij kregen naar keuze een college Crisismanagement, Verkeersveiligheid of Recherche en Cyber.



SBN Ben Bekkering: “Leiderschap en de lijn centraal stellen”.



Hoofdcommissaris Peije de Meij: “Niks blijft hetzelfde bij de politie”.



Gen-maj Peter Dohmen: “DMO krimpt van 6000 naar 2200 FTE'en”

SBN Rob Bauer beantwoordt vragen. Cent van Vliet en Karla Peijs luisteren aandachtig.



Internationale Participatie Dag druk bezocht

De International Participation Day die op 17 april in Hoofddorp werd gehouden, overtrof de succesvolle IPD-bijeenkomst van 2012 en daarmee de stoutste verwachtingen. Het evenement, voor de vijfde maal georganiseerd door de NIDV met medewerking van het Ministerie van Economische Zaken, trok 32 OEM's, die goed waren voor niet minder dan 380 geregistreerde B2B (Business to Business)- gesprekken met 60 NIDV-bedrijven. In 2012 waren dat 28 OEM's en 300 B2B-gesprekken.

“Het is een gouden formule, hier worden zaken gedaan”, zei Leen de Jong, waarnemend Commissaris Militaire Productie van het Ministerie van Economische Zaken. Met een vijf man/vrouw sterk team van het CMP was hij uitgerukt om de vele buitenlandse bedrijven antwoord te geven op hun vragen over zaken doen in Nederland. Zijn presentatie werd zeer op prijs gesteld. Amerikaanse bedrijven waardeerden zijn uitleg over de Europese regelgeving, met name de toepassing van Richtlijn 81 en Artikel 346. De verschuiving van offset naar participatie, het belang van innovatie, de Defensie Industrie Strategie waren enkele van de onderwerpen die Leen de Jong behandelde. De mogelijkheden van Nederlandse bedrij-

Het regieteam van de NIDV regelde het goede verloop van de 380 B2B-gesprekken aan tientallen genummerde tafels. Deelnemers wisten hoe laat ze bij welke tafel konden aanschuiven.



De presentatie door Leen de Jong van het Commissariaat Militaire Productie werd zeer gewaardeerd.

ven op het gebied van de instandhouding van kapitale wapensystemen zijn ook interessant voor de buitenlandse OEM's. Volgens NIDV-directeur Cent van Vliet is dat een van de drie redenen die een OEM heeft om naar Nederland te komen: “Het regelen van after sales, het voldoen aan offsetverplichtingen en het zoeken van innovatieve partners”.

Succesformule

De NIDV peilde de meningen van de bedrijven. De reacties van buitenlandse OEM's onderstrepen het belang van de Internationale Participatie Dag, zoals “The Netherlands is a dense network of innovative companies”, en “The annual NIDV International Participation Day was effective, very well organized and far beyond offset”. Wat ook bijdroeg aan de effectiviteit was dat de locatiekeuze van het Van der Valk Hotel Schiphol, waardoor buitenlandse gasten niet meer dan één dag kwijt hoefden te zijn. Ook de grote Amerikaanse bedrijven opereren immers vanuit hun vestiging in Europese hoofdsteden als Londen, Parijs of Brussel. Wim Tijsterman, van Contour Advanced Systems, verklaarde het succes van de formule met een praktijkvoorbeeld: “Ik heb vandaag zestien B2B-gesprekken, nog los van de informele gesprekken bij de koffie of de lunch. Probeer eens zestien afspraken te maken met buitenlandse bedrijven afzonderlijk! Dat lukt je niet en het kost je in ieder geval heel veel tijd en reiskosten.”

Wordt ongetwijfeld vervolgd.



Weer investeren in veiligheid en economie

De ingrijpende reorganisaties in veiligheidsland slokken veel energie en tijd op. Het personeel kampt met onzekerheden en is niet te benijden. De motivatie op de werkvloer lijdt er onder. De interne beslommingen zetten soms ook de aandacht voor noodzakelijke investeringen aan de zijlijn. Daar is onze veiligheid niet mee gebaat en ook onze economie niet. Het is goed om weer enkele stippen op de horizon te zetten.

Focus

De focus voor de komende jaren ligt bij het handhaven van de budgetten voor veiligheid en het bestemmen van voldoende middelen voor investeringen. Dat is een uitdaging voor de minister van Defensie bij het opstellen van een visie op de krijgsmacht. Een gebalanceerde aanpak moet mogelijk zijn om ruimte te vinden voor de vervanging van de F-16 en middelen voor het behoud van kennis en ervaring op gebied van landmacht en marine. Het is waar dat een investering van één keer in de 40 jaar een prop in de pijplijn veroorzaakt, maar dit betekent dat de andere 25 tot 30 jaar er meer ruimte was en is voor andere investeringen. Het is dus vooral een faseringsprobleem.

De visie van het bedrijfsleven bestaat uit de volgende elementen. Het levert een ultieme inspanning om het belastinggeld dat aan veiligheid wordt besteed ten goede te laten komen aan onze economie, met name het innovatieve vermogen en werkgelegenheid. Zo werken al meer dan tien jaar veertig bedrijven samen om een miljardenimpuls aan ons land te geven bij het F-35 project. Zo hebben meer dan dertig bedrijven de handen ineen geslagen in de

marinesector. Dat heeft niet alleen geleid tot innovatieve en competitieve producten voor de Nederlandse overheid, maar het is ook een motto gebleken bij export. Het bedrijfsleven kan verder een bijdrage leveren van kennis en ervaring, aan gezamenlijke onderhoudsinspanningen en aan het leveren van diensten.

Het aanbrengen van focus geldt ook voor politie, brandweer en

veiligheidsregio's. De kwartiermakers van de nationale politie hebben een huzarenstukje volbracht. In alle verscheidenheid is er een eenheid van 65.000 mensen met een budget van ongeveer € 5 miljard. Er is ruimte voor innovatie en de civiel-militaire samenwerking staat hoog op de agenda. Elders in dit magazine staat een impressie van onze jaarvergadering die op de Politieacademie is gehouden. De komende maanden zijn vervolgesprekken gepland over het afstemmen van vraag en aanbod in dit deel van de veiligheidswereld.

Lakmoesproef

Bedrijfsleven en overheid kunnen veel voor elkaar betekenen. Daarbij zijn de te hanteren spelregels cruciaal. De besluitvorming rond investeringen en met name het verwerven is een vak apart. Dit geldt voor zowel bij onderzoek en ontwikkeling als bij het kopen van de plank. Daarover zijn boeken vol geschreven en de bekwaamheid bij processen is vaak vele malen groter dan de deskundigheid bij het meten van tevredenheid van de gebruiker. In de praktijk blijkt dat korte lijnen tussen de operationele ervaring en het bedrijfsleven bijdraagt aan het stellen van eisen aan producten en diensten, die binnen een verantwoord financieel kader kunnen worden gebracht. Een pre-competitieve consultatie betaalt zich zonder meer terug. Verder zou het toepassen van art. 346 VWEU bij militaire producten prioriteit moeten zijn. Pas als blijkt dat de markten van grotere landen open zijn, kan ook Nederland soepeler met de toepassing van dit artikel omgaan. Dan wordt op een verantwoorde wijze invulling gegeven aan het ook door de regering omarmde beginsel van “smart follower”. De toepassing van de regelgeving bij de beoogde aankoop van onbemande vliegtuigen is de lakmoesproef. Krijgt de Nederlandse economie een impuls van € 100 miljoen, of laten we die lopen?

Innovatie zichtbaar

De reorganisatie bij Defensie treft ook de kennis- en innovatieportefeuille. Het is een aanzienlijke verbetering als dit onderdeel wordt van het reguliere plannings- en begrotingsproces. Verder is de relatie met de cellen bij de krijgsmacht delen op het gebied van conceptontwikkeling en experimenteren essentieel. De partijen in de zogenoemde Gouden Driehoek - overheid, onderzoeksinstituten en ondernemingen - staan borg voor vernieuwingen die op korte termijn in de praktijk kunnen worden beproefd en toegepast.

Cent van Vliet,
directeur NIDV



Een gratis abonnement op dit magazine

U bent werkzaam bij de overheid en actief betrokken bij materieelverwerving, beleidsvoorbereiding en/of communicatie? Dan kunt u gratis een persoonlijk exemplaar van dit magazine ontvangen. Dat geldt

uiteeraard ook voor werknemers van bedrijven die bij de NIDV zijn aangesloten. Ga naar onze website www.nidv.eu en vul daar online het aanvraagformulier in.



AHOY Rotterdam – 21 november 2013
NIDV Symposium en Tentoonstelling
Noteer alvast en kijk op www.nidv.eu

Colofon

Stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid (NIDV)

Prinsessegracht 19
 2514 AP Den Haag
 Telefoon : (070) 364 48 07
 Fax : (070) 365 69 33
 E-mail : info@nidv.eu
 Internet : www.nidv.eu

Het nieuwsmagazine verschijnt 4 keer per jaar

Eindredactie

Mat Herben

Abonnementen

Deelnemers en medewerkers bij de overheid ontvangen dit blad gratis

Advertentieverkoop

Stichting NIDV

Mevrouw S. Sahadew Lall
 Telefoon : (070) 364 48 07

Vormgeving en druk

Media Krachtcentrale

Beurzen 2013

Een overzicht van de belangrijkste defensie- en veiligheidsbeurzen. De DSEI in Londen wordt heel bijzonder met de medewerking van de KM, die het nieuwe patrouilleschip Hr.Ms. Groningen afvaardigt. Op 21 november ontmoeten wij u natuurlijk in Ahoy. Voor informatie en keuzehulp: Jan van Grinsven via jan.van.grinsven@gielissen.nl en Marc Soeteman via ms@nidv.eu

• Luchtmachtdagen, Volkel, 14-15 juni

• Le Bourget, Paris Air Show, 17-23 juni

• Vlootdagen, Sail Den Helder, 20-24 juni

• IMDS, International Maritime Defence Show, St.Petersburg, Rusland, 4-7 juli

• DSEI, Londen. 10-13 september

• NIDV-dag in Ahoy, Rotterdam 21 november

Geen labels maar feiten

Nieuws, achtergronden en feiten over het JSF-programma. Raadpleeg de website www.F35.nl van het NIFARP

NIDV Kernteam

Drs. C. van Vliet, Directeur – **A. Schild**, Manager Business Development Luchtmacht, secretaris NIFARP – **Drs. M. Soeteman**, Manager Business Development Marine, voorzitter NiMa – **Mr. R.H. van Dort**, Voorzitter C2TP-platform, Manager Business Development ICT, Marechaussee en Landmacht – **mevr. drs. P. Arts**, Innovatiemedewerker – **G. Brayé**, Datamanager – **Mevr. S. Sahadew Lall**, Officemanager – **Mevr. L.G.D. Mayer**, Secretaresse – **Mevr. N.M. Rosbergen**, secretaresse.

NIDV Supportteam

ir. A. Mom, Adviseur Internationale Samenwerking – **KTZ b.d. Marcel Hendriks Vettehen**, Adviseur Marine en Energie – **Kol b.d. ir. J.L. Velmans**, Adviseur Landmacht – **Kol b.d. V.J. Utermöhlen**, Adviseur Luchtmacht en DMP Projecten – **M. Herben**, Senior Adviseur Nationale Veiligheid – **G. van Loon**, adviseur Export – **J. Jansen**, adviseur NAVO.

Algemeen Bestuur Stichting NIDV

Mw. drs. K.M.H. Peijs, voorzitter – **J.H.N. van Ameijden**, Damen Schelde Naval Shipbuilding – **Ir. G.J. Edelij**, Thales Nederland – **Ir. H. Büthker**, Fokker Aerostructures – **R.P.J. de Mos**, CGI Nederland – **VADM b.d. J.W. Kelder**, TNO Raad van Bestuur – **D. Mackintosh**, Bayards Aluminium Constructies – **M.R. Brinkman**, Airborne Composites – **W. Tijsterman**, Contour Advanced Systems – **C. Haarmeijer**, Re-lion – **S. Miegies**, CityGis



Koninklijke Luchtmacht

1913 - 2013 De tijd vliegt

Luchtmachtdagen 2013 | 14 en 15 juni | Vliegbasis Volkel



Luchtmacht.nl/luchtmachtdagen



[Facebook.com/luchtmacht](https://www.facebook.com/luchtmacht)



[Facebook.com/werkenbijdeluchtmacht](https://www.facebook.com/werkenbijdeluchtmacht)



[@Kon_Luchtmacht](https://twitter.com/Kon_Luchtmacht)



[@luchtmachtdagen](https://twitter.com/luchtmachtdagen)



[Youtube.com/defensie](https://www.youtube.com/defensie)



Ahoy Rotterdam - 21 november 2013

NIDV Symposium & Tentoonstelling



Nederlandse Industrie voor Defensie & Veiligheid

NIDV

sinds 1984

**DEFENSIE &
VEILIGHEID**