



sinds 1984

**DEFENSIE &
VEILIGHEID**

Stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid



DOOP HOLLAND-KLASSE

INFORMATIEGESTUURD OPTREDEN BIJ KMar EINDHOVEN

VIZIER OP VEREBUS, BRANDT EN DSM DYNEEMA

INTERVIEW RECTOR MAGNIFICUS KAREL LUYBEN



UW MISSIE BEPAALT ONZE VISIE

Tecnovia Group is een uiterst modern, hoog technologisch en vooruitstrevend bedrijf in de toelevering sector. Door het One-Stop-Shop concept vindt u als klant alle processtappen binnen één organisatie. Tecnovia kan de volledige waardeketen van concept tot eindproduct verzorgen. Onze engineers denken met u mee in de ontwikkelingsfase van uw prototype of redesign. In dit voortraject wordt ook de value engineering meegenomen om kostenreductie in de latere productie fase te realiseren.

Tecnovia heeft bedrijven voor zowel verspanende als niet verspanende bewerkingen met de meest uiteenlopende materialen en eisen. Bij de assemblage kunnen wij gebruik maken van diverse montage hallen. Deze zijn klantspecifiek ingericht om een optimaal eindresultaat te bereiken.

Door vakbekwaam en goed opgeleid personeel en een modern machinepark zijn wij in staat om hoogwaardige (complexe) producten te vervaardigen. Deze kunnen bestaan uit: module bouw, totaal systemen, hoogwaardige en complexe producten.

Onze defensie producten zijn te vinden binnen de landmacht, luchtmacht en marine. Enkele programma's waar Tecnovia bij betrokken is: NIMCIS, Boxer, Fennek, CV-90, Kodiak, PzH2000, Apache, F-16, NH-90, M-fregatten, patrouilleschepen, Walrus onderzeeërs.

Binnen deze programma's hebben wij ruime ervaring opgedaan met compensatie-opdrachten. Tot de afzet gebieden van Tecnovia Group behoren nationale en internationale defensie-industrieën. Het Quality Management Systeem stelt zeker dat de producten voldoen aan uw klantspecifieke eisen.

Tecnovia Group is gecertificeerd vlg. AQAP 2110, EN/AS 9100 en ISO-9001.



www.tecnovia.nl
info@tecnovia.nl

inhoudsopgave

Koninklijke doop voor Hollandklasse	4
KMar en industrie: 'Meer veiligheid met minder'	6
Staatssecretaris De Vries opent DDVS-complex	10
De specialismen van ingenieursbureau Verebus	12
MIVD over industrieveiligheid	15
MAJIC: Meer mogelijk met metadata	16
Akkoord over afdracht JSF	19
Brandt verbetert Colt (Diemaco)	20
Interview rector magnificus Karel Luyben	22
Defensie Innovatie Competitie	26
Klein Poelhuis SP levert Mobiel Data Centrum	29
Recht: Contracten voor innovatieprojecten	31
Programma Jaarvergadering NIDV	32
Column Cent van Vliet	33
Colofon en agenda	34



Staatssecretaris De Vries liet zich tijdens de opening uitgebreid bijpraten.



Het project MAJIC maakt slimmer zoeken naar informatie makkelijker.



Overheid en bedrijfsleven hebben overeenstemming bereikt over een afdrachtpercentage bij het JSF-project.

Bij de voorplaat :

Koningin Beatrix bij de doopplechtigheid van de Hollandklasse, geflankeerd door René Berkvens (CEO Damen) en minister van Defensie Eimert van Middelkoop. (Foto: AVDD)

Koninklijke doop voor Hollandklasse

"Ik doop u Holland en wens u en uw bemanning behouden vaart toe". Met die woorden doopte Hare Majesteit Koningin Beatrix dinsdag 2 februari het eerste patrouilleschip van de Hollandklasse voor de Koninklijke Marine bij Damen Schelde Naval Shipbuilding in Vlissingen. De vorstin deed dat op traditionele wijze: met een krachtige beweging gooide zij een fles champagne tegen de wand van het schip. Daarna werd het zogenoemde 'oceangoing patrol vessel' (OPV) te water gelaten. De Holland is het eerste van in totaal vier OPV's en daarmee de naamgever van de klasse. De andere drie schepen krijgen net als de Holland de naam van een kustprovincie: de Zeeland, de Friesland en de Groningen.

Bij de plechtigheid in Vlissingen waren o.a. ook minister Eimert van Middelkoop en de Commandant Zeestrijdkrachten, vice admiraal Matthieu Borsboom, aanwezig. Minister Van Middelkoop zei in zijn toespraak dat het nieuwe OPV een belangrijke rol gaat spelen bij de actieve aanwezigheid van de marine in de kustwateren. "Het patrouilleschip is bij uitstek geschikt voor de uitvoering van taken in het lagere geweldsspectrum", aldus de bewindsman. "Het is een prachtig staaltje van innovatie. Ik heb me laten vertellen dat de beelden van de sensoren zo scherp zijn dat de zeemeewuven eruit moeten worden gefilterd! Het OPV helpt ons als Nederlandse krijgsmacht een grote stap verder. Een mooi voorbeeld van wat goede samenwerking tussen Damen en Defensie kan opleveren."

Piraterij

De buitenkant van de Holland is nu gereed. De komende maanden voorzien de leveranciers onder supervisie van de werf en Defensie het schip van alle sensorapparatuur en de wapensystemen. De Hollandklasse is bedoeld voor het uitvoeren van missies in de kustwateren en gaat het patrouilles varen, piraterij bestrijden, drugstransporten over zee verhinderen en terroristische dreigingen verhinderen. Het 108 meter lange en zestien meter brede schip krijgt daarvoor de beschikking over een NH-90 helikopter, een 76 mm Oto-Melara snelvuurkanon, twee op afstand afvuurbare zware .50 mitrailleurs, zes affuiten voor MaG-mitrailleurs en een waterkanon. Een schip van de Hollandklasse heeft slechts vijftig bemanningsleden nodig, hetgeen een grote besparing oplevert.



Koningin Beatrix doopt de Holland, naast haar directeur Hein van Ameijden van de werf Damen Schelde. (Foto: AVDD)



De vrij forse maar toch slanke schepen hebben een flinke waterverplaatsing van 3750 ton en een snelheid van twintig knopen (37 kilometer per uur). De Holland en de Zeeland worden grotendeels in Vlissingen gebouwd en enkele delen komen uit Roemenië. De Friesland en de Groningen worden grotendeels in Galati gebouwd, onder supervisie van de werf in Vlissingen, waar ook de afbouw plaatsvindt. De kiel van de Groningen is op vrijdag 9 april op de Roemeense scheepswerf van Damen in Galati. De bouw van de OPV's komt voort uit het veranderde takenpakket van de marine, zoals beschreven in de Marinestudie 2005. Daarin stond dat de marine zich meer moest toelagen op kustoperaties ('brown water') en minder op operaties midden op de oceaan ('blue water'). De nieuwe schepen kunnen die taken efficiënter uitvoeren dan de Multi Purpose fregatten, die 150 bemanningsleden tellen. De Hollandklasse kan bij oplopende spanningen van extra bewapening, zoals luchtafweer, worden voorzien. Ze zijn voorzien van de nieuwste radar en communicatiesystemen, die door Thales Nederland in één unieke mast zijn geïntegreerd.

Naar verwachting wordt de Holland in november overgedragen aan de Defensie Materieel Organisatie (DMO) en komt het schip in 2011 na allerlei testen in de vaart. Pas na de officiële indienststelling krijgt een schip het voorvoegsel Hare Majesteits (Hr.Ms.) en wordt het dus Hr.Ms. Holland.



Het glas wordt geheven op de behouden vaart. De koningin wordt geflankeerd door René Berkvens (CEO Damen), generaal-majoor Henk Morsink (Chef Militair Huis) en vice admiraal Matthieu Borsboom (CZSK). (Foto: AVDD)



Unieke mast

Het ICAS (Integrated Communication Antenna System) biedt geïntegreerde communicatie die het gebruik van standaard VHF/UHF communicatie-apparatuur vergemakkelijkt. Het systeem is klaar voor Link 16 integratie, biedt een uitstekende zend/ontvangstscheiding, heeft ruimte voor secundaire antennes zoals GSM/GPS en is ontworpen voor toekomstige uitbreiding. De voor het KM patrouillevaartuigenprogramma geselecteerde ICAS architectuur omvat vier vlakke ontvangers en vier dubbele (VHF/UHF) vlakke zendantennes. Deze zijn gekoppeld aan een antenneverdelereenheid, die op haar beurt aangesloten is op een zend/ontvang systeem.

SMILE is een niet-roterende, viervlaks S-band (NAVO E/F-band) volume zoekradar en is ontworpen voor simultane luchtbewaking, helikopter control, oppervlakte surveillance en weapon control. SMILE is gebaseerd op beproefde technologie uit de Thales SMART-L, SMART-S Mk2 en APAR radarsystemen. Om gelijktijdige situational en critical awareness mogelijk te maken, is active phased array multibeam technologie toegepast. SMILE koppelt een groot zoekvolume met een hoog elevatiebereik aan een betrouwbare detectie van kleine doelen, snelle automatische tracking, weinig valse alarmen en helikopterdetectie en -control. Het systeem is geconstrueerd voor installatie in een geïntegreerde mast. De vier vlakken zorgen voor een 360° zichtveld en het hardwareontwerp is zodanig dat onderhoudspersoneel er gemakkelijk bij kan, waardoor een hoge beschikbaarheid en een beperking van schadelijke externe invloeden wordt verkregen.

Marechaussee en industrie vinden elkaar tijdens bijeenkomst NIDV

Meer veiligheid met minder

De meeste indruk maakten de demonstraties van de Brigade Speciale Bijstand van de Koninklijke Marechaussee (KMar) tijdens de op 18 maart gehouden NIDV - KMar-bijeenkomst 'Meer veiligheid met minder'. Op een parkeerterrein van de vliegbasis Eindhoven toonde de eenheid hoe belangrijke personen worden beveiligd. De accountmanager Defensie van Capgemini, mevrouw mr. Judith Moerman, speelde met overgave de rol van 'pakket' - de te vervoeren persoon - en overleefde een aanslag met een 'bermbom', waarbij onbedoeld een autoruit sneuvelde. De duidelijkste oproep van de dag om samen te werken deed echter de commandant van de brigade Brabant - Zuid van de KMar, majoor Leon Slegers. Hij riep de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven op mee te denken en met oplossingen te komen voor de innovatievraagstukken van het Wapen.



Belangstelling voor de tentoonstelling van de KMar.

Slegers schetste tijdens de bijeenkomst, met rond de 140 deelnemers, een reëel beeld van de werkzaamheden van zijn eenheid en van de problemen waarmee hij zoal heeft te maken. De 163 medewerkers tellende brigade werkt in een uitgestrekt gebied dat een groot deel van de provincie Noord-Brabant beslaat. Naast de reguliere (militaire) politietaken op kazernes en vliegbases wordt er veel aandacht gegeven aan het Mobiel Toezicht Vreemdelingen bij de grensovergangen en de controle van passagiers op de luchthaven Eindhoven. "De beveiliging van de burgerluchtvaart moet aan strenge eisen voldoen", aldus Slegers. "Onlangs hebben

we nog een Schengen Evaluatiecommissie op bezoek gehad, die controleerde of alles wel volgens de regels verliep. Het controleren van passagiers op de luchthaven is een belangrijke taak voor ons. Naar verwachting passeren dit jaar twee miljoen reizigers de controle. Dat betekent dat in vijf jaar tijd het totaal aantal is verviervoudigd, maar die controles moeten wel met hetzelfde aantal personeelsleden als in 2005 worden gedaan. De verwachting is dat het aantal passagiers binnen tien jaar weer verdubbeld. De kwaliteit van ons werk moet hoog zijn en blijven. Dat vormt een uitdaging en kan alleen lukken door creatief te zijn en daarvoor



*Realistische demonstratie
van persoonsbeveiliging.*

hebben we de industrie nodig."

Niet alleen bij de controles op de luchthaven kan hij de hulp van het bedrijfsleven goed gebruiken, maar ook op het gebied van de grensoverschrijdende criminaliteit.

"Deze week nog is een van onze motorrijders door een auto van de weg gedrukt, toen hij het voertuig wilde aanhouden en controleren. In de auto werd uiteindelijk een grote hoeveelheid zwart geld gevonden.

Het grootste probleem is dat de Nederlandse informatiesystemen niet aan de Belgische zijn gekoppeld. De systemen praten niet of niet goed met elkaar. Daardoor kan het uren duren voordat bepaalde informatie binnen is. Er zijn wel goede ontwikkelingen op dat gebied - C2000 is al een grote stap voorwaarts op het gebied van communicatie - maar het is nog lang niet zover."

Doordat de systemen niet zijn gekoppeld, staat de marechaussee bij mensensmokkel soms op een informatieachterstand. "Bij grenscontrole is het Fingerspitzengefühl van de marechaussees net zo belangrijk als de informatie die we via de computer krijgen. Op de A16 is het bijna elke dag prijs.

Mensensmokkel begint soms al in Italië en dat willen wij graag weten. Vorig jaar werden door ons honderden illegalen aangehouden. Er is veel geïnvesteerd in de bestrijding van fraude met identiteitsbewijzen om mensen te kunnen aanhouden. Mensensmokkel is vaak heel lucratief, zeker in combinatie met drugs."

Projecten

De plaatsvervangend commandant van de Koninklijke Marechaussee, generaal-majoor Willem van de Water, stelde dat zijn organisatie "worstelt met innovatie. De organisatie wil flexibel en veelzijdig zijn in een veranderende wereld." Volgens hem komen veel ideeën uit de organisatie, maar is hulp van buiten onontbeerlijk. "De KMar moet proberen partners te vinden zoals TNO en de industrie om die voorstellen om te zetten in werkelijkheid. Daarin moet worden geïnvesteerd. Voorbeelden zijn het project @migo-Boras en het informatiegestuurd optreden. @migo-Boras is een systeem dat o.a. de kentekens en profielen van auto's

registreert. Die kentekens worden gekoppeld aan risicoprofielen en kunnen aanleiding zijn voor een onderzoek. Een voorbeeld is een ambulance die twee keer per dag met gillende sirenes de grens met België passeerde. Dat viel op en bij het onderzoek bleek dat er in de ambulance geen patiënt lag, maar wel verdovende middelen!"

Van de Water heeft bij een werkbezoek aan Singapore gezien hoe dankzij techniek een snelle persoonscontrole mogelijk is. "Als je voor de balie staat, wordt er binnen enkele seconden een foto van je gemaakt en aan de gegevens van het paspoort gekoppeld. Omdat in dat land anders over het bewaren van persoonsgegevens wordt gedacht, betekent dit dat je gegevens tot in lengte van jaren bewaard blijven en niet na korte tijd weer worden gewist."

Van de Water stond nog even stil bij het ontstaan van het Wapen. "De KMar is het oudste politiekorps van Nederland. Het begon niet als militaire politie, maar als een civiel politiekorps. Tegenwoordig is twintig procent van het werk doen we voor Defensie en tachtig procent voor andere ministeries, meestal in het nationale domein en een beetje in het regionale domein.

De KMar heeft een bijzondere rechtspositie. Staken is taboe, maar we kunnen wel heel snel reageren, want de KMar heeft slechts één commandant en kent geen 26 regio's. Prioriteiten stellen gaat daarom simpel en veiligheid kan snel worden gerealiseerd."

De commandant van de vliegbasis Eindhoven, voormalig F-16 vlieger kolonel vlieger Bas Pellemans, zei uit eigen ervaring te weten dat medewerkers van de KMar in Afghanistan zwaar worden belast. Hij sprak zijn waardering uit voor hun werk en stelde dat voor hem de meeste interactie met het Wapen plaatsheeft op het platform en rond de ontvangsthal, bij het inchecken van militairen of hun terugkomst. "Samen met o.a. Leon Slegers overleg ik regelmatig over waar de accenten moeten liggen, want de marechaussee verricht ook nog eens de gewone politietaken op de vliegbasis." Hij stelde dat de KMar in de naaste toekomst op Eindhoven met meer en ook nog eens buitenlandse militairen te maken krijgt door de vestiging van het Europese commando op



De KMar gebruikt bij het uitvoeren van persoonscontroles 'real time' informatie uit allerlei bestanden.

de basis dat de beschikbare luchttransportcapaciteit gaat verdelen. Eindhoven wordt het centrum voor diverse samenwerkingsverbanden, waaraan veertig landen deelnemen. "Alles bij elkaar betekent dat de komst van 140 tot 160 extra buitenlandse militairen."

Processen afstemmen

De operations director van Eindhoven Airport, Miriam van den Boogaard nodigde de aanwezige vertegenwoordigers van de industrie uit om te komen met voorstellen die het controleren en inchecken van passagiers nog verder versnellen, zonder geweld te doen aan de veiligheidseisen. Daar volgt volgens haar nog winst te behalen. "Ik hou mij aanbevolen voor een apparaat dat iedereen razendsnel scant, zodat passagiers niets meer uit hun kleding of tas hoeven te halen en zo kunnen inchecken", zei ze. Maar liefst 85 procent van de passagiers checkt via het web in, maar de paspoortcontroles zijn nog altijd niet geautomatiseerd.

"De afhandeling van passagiers moet sneller en beter, tegen lagere kosten. Dat kan als de techniek de juiste dingen doet, we informatie delen, processen en planningen op elkaar afstemmen en heldere afspraken maken. De grootste fout is dan men op de luchthavens vaak met gemiddelden werkt, terwijl het juist om de piekbelasting gaat. Eindhoven zit met het passagiersaantal van binnenkort twee miljoen aan z'n tax. Als de passagiers de hele dag door in een constante stroom zouden komen, konden we er veel meer aan, maar dat gaat niet. Het aantal passagiers groeit nog altijd, terwijl het aantal vliegbewegingen constant is. Door de opgelegde sluitingstijden mogen er na 22.45 uur geen vliegtuigen meer landen. Als we twee minuten langer doorgaan, krijgen we klachten uit de omgeving. Dat levert een boete op van 7500 euro, een bedrag dat vaak wordt doorberekend aan de vliegtuigmaatschappij. Wij proberen zoveel mogelijk mee te gaan met de eisen van de low cost airlines: een hoge omdraaisnelheid. Ryan Air vliegt vaak drie tot vier maal per dag dezelfde route. De vliegtuigen mogen maximaal 25 minuten aan de grond en moeten dan weer vertrekken, terwijl de vliegtuigen van gewone airlines een uur of langer aan de grond staan voor ze aan de volgende vlucht beginnen. De KMar speelt in het geheel een belangrijke rol. Ze zorgen niet alleen voor de controle, maar verlenen ook bijstand als er problemen zijn met passagiers. Er mag bij Ryan Air maar een stuks bagage mee, maar niet elke reiziger accepteert dat. Soms komt het met boze passagiers tot een handgemeen en dan is de KMar gelukkig na een druk op de knop aanwezig." Volgens haar moeten alle betrokken partijen samenwerken aan operational excellence. "Dat betekent de juiste kwaliteit tegen de laagste kosten. Simpler, zonder iets te verspillen en taken delen. Er is nog tijd te winnen als het securitypersoneel helpt met boarden en andersom. Zo zouden stewardessen die daarvoor in aanmerking komen, ook een security-opleiding moeten gaan volgen. We kunnen elkaar het leven moeilijker maken, maar ook helpen door de processen nog beter op elkaar af te stemmen."

Een creatieve oplossing om de veiligheid te vergroten kwam die dag van de plaatsvervangend commandant van 13 Gemechaniseerde Brigade uit Oirschot, kolonel Harold Jacobs. Hij zag veel voordelen in het inzetten van militairen voor politietaken naast marechaussees na een aanvullende opleiding. "De beperkte capaciteit moeten we zo goed mogelijk inzetten", motiveerde hij zijn keuze. "We werken al veel samen met de KMar in de uitzendgebieden: we helpen bij de opleiding van de Afghaanse politie en bij police monitoring. Die opleiding heeft een sterk militair karakter." Ook de huidige werkwijze op de kazerne in Oirschot kan efficiënter, vond hij. "Er werken op de kazerne twee wijkwachtmeesters, die zich met veel kleine zaken bezighouden. Waarom is het nog niet mogelijk om digitaal aangifte te doen bij bijvoorbeeld diefstal,

zodat zij hun handen vrij hebben voor belangrijkere zaken?" vroeg hij zich af. "Bezwaren opperen tegen andere werkwijzen kan natuurlijk, maar laten we het proberen. We moeten creatief zijn, anders lopen we straks achter de feiten aan."

Majjic

Majoor Bart Hoebe van de Multi Sensor Aerospace / ground joint Intelligence, Surveillance and Reconnaissance Interoperability Coalition (MAJIC, spreek uit: magic) praatte de aanwezigen bij over het werk van dit multinationale research and developmentproject waaraan negen landen deelnemen. Het NATO Consultation, Command and Control Agency (NC3A) faciliteert het project. Doel ervan is om in nauwe samenwerking met de industrie meer militaire informatie voor de deelnemers te genereren tegen lagere kosten, zodat de commandanten te velde een betere situational awareness krijgen. Elders in dit blad leest u een uitgebreid interview met Hoebe. De Innovatiemanager KMar, ing. Roy Mente (M.Sc), ten slotte, legde uit waarom het krijgsmachtdeel wil innoveren. "We willen de beste grensbewaker van Europa worden, de expert in bewaken en beveiligen en ook nog eens wereldwijd inzetbaar.

Van Mobiel Toezicht Vreemdelingen willen we naar Mobiel Toezicht Veiligheid." Voor hem is innoveren het vernieuwen van de huidige werkwijze, zodat de operationele resultaten beter worden. De staf van het krijgsmachtdeel faciliteert innovatie en heeft daarvoor het innovatieplatform KMar in het leven geroepen. Daar wordt gesproken over nieuwe projecten en samengewerkt met TNO in projecten als risicogestuurd optreden en bewaken en beveiligen 2020. "We zijn geïnteresseerd in nieuwe technieken", zei hij. "De KMar heeft de industrie nodig om de veiligheid te verhogen en wil nieuwe oplossingen voor haar ambitie. Overtuig de KMar van uw oplossingen."

Mr. Rob van Dort, die deze unieke netwerkbijeenkomst namens de NIDV organiseerde, had voor de sprekers een passend presentje. Daarna kon een tentoonstelling worden bekeken die door de KMar was ingericht in en buiten de vertrekhal op het militaire gedeelte van de vliegbasis. Afsluiting was met een paneldiscussie olv maj Jan Blom (Kmar) en een borrel.

De bijeenkomst was een geslaagde opmaat voor nauwer contact tussen NIDV-deelnemers en Kmar om innovatiekracht van industrie in te zetten ten bate van uitdagingen KMar.



IFS Defence and VisionWaves™ Partnership

Why IFS Defence and VisionWaves

Integration of VisionWaves Delta with IFS' solution will:

- Enable a full 360 degree perspective of business processes and business performance across the globe.
- Provide senior management with a capability to review and orchestrate processes that align with business strategy and drive these into end-user's desk-top functionality.
- Deliver senior management the capability to review and continually update processes that deliver customer value and eliminate those that are wasteful of resources.
- Support customers with timely factual data to enable a knowledge-based approach to bidding on performance related contracts and initiatives.



IFS Defence customers are offered VisionWaves Delta as a business component of the IFS Defence software suite. Present in 52 countries, IFS Defence, is independently recognized as the global leader in Aerospace & Defense for maintenance and logistics solutions - with a customer base of the world's leading Defense companies including: Lockheed Martin, BAE Systems, GE, General Dynamics and SAAB. VisionWaves has defined "The New Standard for Management" by delivering the world's first integrated management platform through a partner network.

www.visionwaves.com
www.ifsdefence.com

Staatssecretaris Jack de Vries opent DDVS-complex in Helmond

‘Nieuwe technologie, nieuwe medewerkers, nieuw product’

Met een ferme druk op de knop door staatssecretaris De Vries, burgemeester Jacobs en de DDVS-directie werd de nagelnieuwe productiefaciliteit van Dutch Defense Vehicle Systems BV in Helmond op 8 februari officieel in bedrijf gesteld. In het complex werken ruim honderd personeelsleden aan pantservoertuigen voor de Koninklijke Landmacht en de Bundeswehr. De komende jaren ligt de nadruk op het produceren van alle rompen en enkele missie-modules van de Boxer. Van dit geavanceerde, zwaar gepantserde 8 x 8 voertuig zijn door Duitsland en Nederland 472 exemplaren besteld.



Groepsfoto bij de openingshandeling met v.l.n.r. Stefan Dzigas (CEO DDVS), burgemeester Jacobs, staatssecretaris De Vries, Ton Baetsen (CFO DDVS) en Frank Haun (CEO KMW).



De staatssecretaris tijdens de rondgang door het bedrijf in gesprek met Jordi Geuskens.



Financieel directeur Ton Baetsen (links) in gesprek met zijn Duitse collega M. Neckenig.

Het complex aan de Helmondse Vareschut is makkelijk te vinden. Gewoon de borden ‘autoboulevard’ volgen. Logisch toch? Al is de Boxer wel een heel bijzonder wielvoertuig met acht aangedreven wielen. DDVS zat al sinds 2004 in Helmond, waar de afgelopen jaren de assemblage plaatsvond van de Fennek. Die locatie werd te klein voor de ambitieuze bouwplannen van het Duitse moederconcern KMW (Kraus-Maffei Wegmann). “We waren een assemblagebedrijf en zijn omgeschoold tot een productiebedrijf, dat gespecialiseerd is in het lassen van hoogwaardig pantserstaal. Onze lassers moesten daarvoor worden bijgeschoold in Hamburg en Kassel. Het personeelsbestand is uitgebreid van 70 naar meer dan 100 medewerkers. Kort samengevat: een nieuw product, nieuwe technologie en nieuwe medewerkers”, zegt financieel directeur T. Baetsen.

lokaal) service en voert (groot) onderhoud uit aan al de door haar geleverde Fennek-voertuigen en onderdelen. Het leveren en plaatsen van vervangende onderdelen kan naar wens worden uitgevoerd. Ook voor het logistieke proces van reservedelen kan DDVS maatwerk leveren.

“Pal voor de industrie”

Staatssecretaris Jack de Vries noemde de Boxer “een prachtig binationaal product”. Volgens de bewindsman levert Defensie op veel plaatsen in het land een concrete bijdrage aan lokale werkgelegenheid en innovatie. “De defensie-industrie is belangrijk voor onze economie. Zolang in Europa een ‘level playing field’ ontbreekt, waardoor vrije concurrentie niet mogelijk is, staan wij pal voor de Nederlandse industrie. Onze militairen te velde hebben het beste materieel nodig.”

“En natuurlijk hopen we in Helmond op een Duits-Nederlandse finale bij het WK voetbal. Want als Duits-Nederlands bedrijf winnen we altijd!”

Hoogste eisen

De nieuwe lashed is voorzien van de modernste lasfaciliteiten en meetapparatuur. Daarmee werd het gespecialiseerde pantserstaal lassen een van de kerncompetities van DDVS. De vestiging in Helmond is daardoor een van de modernste lasbedrijven in Europa. Momenteel worden in deze productiefaciliteit de basis van zowel van het onderstel als de opbouwmodules van de Boxer vervaardigd voor de Duitse en de Nederlandse krijgsmacht. De ‘state of the art’ fabriek voldoet aan de hoogste eisen op arbo- en milieugebied. Korte omsteltijden zorgen voor grote productieflexibiliteit zowel in kleine volumes als grote serieproductie. De samenwerking met het moederbedrijf KMW, de belangrijkste Europese producent van pantservoertuigen en tanks, stelt DDVS in staat complexe modificatieprogramma’s snel en efficiënt te realiseren. DDVS werkt alleen met gecertificeerde leveranciers en zorgt voor een gedegen eindcontrole, zelf is het bedrijf AQAP2120 en ISO9001 gecertificeerd. De onderhoudsdienst van DDVS verleent (zo nodig

Frank Haun, de CEO van KMW, benadrukte in zijn toespraak de “sterke wil van zijn bedrijf om over de grens samen te werken. Onze commitment naar de Nederlandse markt hebben wij onderstreept met technologieovername en een investering van € 15 miljoen. En dat allemaal tijdens een kredietcrisis. Dit is ook voor Europa een excellent voorbeeld van grensoverschrijdende samenwerking door zowel krijgsmacht als industrie.”



In de komende jaren heeft men in Helmond de handen vol aan het bouwen van 472 Boxer voertuigen.

Engineering en technische informatie:
Hands off, eyes on!

Tekst en foto's: Bert van Elk

De specialismen van ingenieursbureau Verebus

Accountmanager Defensie Pieter Voeten, laat met een beschaafde plof een honderden pagina's dik boek met tekeningen en tekst op de tafel vallen. Het is een bijna uniek werk waarvan er maar een paar op de aardbol zijn, want... het is het Platform Handboek van het nieuwste Landing Platform Dock van de Koninklijke Marine, Hr.Ms. Johan de Witt. "Dit handboek geeft in een oogopslag inzicht in de installaties van het schip en hun samenhang. Ook staan de vele procedures voor de bedrijfsvoering van installaties in het schip erin beschreven. Dit boek dient ondermeer voor de training van de nieuwe bemanning. Aan dit Platform Handboek hebben Imtech en Verebus vele maanden werk gehad. Het maken van zo'n Platform Handboek is een van de activiteiten die we tot in de puntjes beheersen."



*Pieter Voeten (links) en Kees Aling bij
de ingang van het pand in Rijswijk.*

"Dergelijke technische boeken maken we ook voor de landmacht. Als de krijgsmacht een ingewikkeld systeem aanschafft, geeft het aan de leverancier door aan welke eisen de documentatie moet voldoen. De leverancier, of de landmacht zelf, schakelt dan Verebus in om gebruikershandleidingen en onderdelenboeken te maken, met daarin alle handelingen, de onderhoudscycli inclusief de bijbehorende technische tekeningen", aldus Voeten. "Maar Verebus doet veel meer", stelt de directeur van het bedrijf, ir. Kees Aling. "Wij hebben drie specialiteiten of business units: Technische informatie, Elektrotechnische engineering en Railinfra. Het bijzondere aan Verebus is dat wij de business begrijpen en de taal van de klant spreken. Onze medewerkers zijn tot in detail op de hoogte van de installaties waaraan ze werken. Ze zijn er zogezegd helemaal op los. In de tweede plaats zijn ze meer dan trots op wat ze doen. De medewerkers van Verebus werken aan kritische installaties. Dat wil zeggen: er is geen ruimte voor fouten. De bedrading van een vliegtuig moet goed zijn. Op de werking van de Goalkeeper moet de bemanning van een fregat kunnen vertrouwen. Ons personeel begrijpt dat en werkt met de grootste betrokkenheid aan projecten." Voeten is het daar helemaal mee eens. "Het werk dat Verebus doet, is niet alleen kritisch als het gaat om veiligheid, maar ook om instandhouding en dus de kosten. Onze klanten willen hun systemen zo economisch mogelijk gebruiken, zodat ze veilig en optimaal presteren, tegen de laagste kosten. Wij helpen onze klanten met ontwerp, engineering, training, het bedienen van de installaties en het onderhoud in de vorm van manuals en onderhoudsboeken. Wij helpen bij de juiste informatie bij het onderhoud en bijbehorende reservedelen (het Integrated Logistic Support of ILS) en zorgen ervoor dat alle gegevens in databases van Defensie komen te staan. In de nabije toekomst gaan deze databases over naar SAP."

Modificatie, beheer en onderhoud

Verebus houdt zich op Defensiegebied bezig met electrical engineering, documentatie en training, logistieke en technische informatie voor configuratiebeheer en onderhoudsgegevens voor systemen. De configuratie beschrijft de systeemkeuze, de componenten en de installaties van het schip. Aling: "We hebben veel kennis in huis en een deel van onze kracht is het organiseren en presenteren van gegevens die te maken hebben met voorraad, beheer, onderhoud en life cycle costs. Het gaat er zogezegd om dat klanten beter en langer op een controlebaar veilige manier met hun systemen kunnen werken en meer en beter inzicht hebben in de kosten gedurende de hele levensfase van het systeem. Er zijn medewerkers bij ons die al twintig jaar aan het ILS werken. Met die diepgaande kennis, ervaring en betrokkenheid onderscheiden we ons van anderen."

De output van het ILS-proces zijn de databestanden die voor engineering, beheer, onderhoud en verwerving essentieel zijn. Registratie vindt plaats in voorraad-administratiesystemen, het materieelbeheersysteem en codificatiesystemen. Voeten: "Wij helpen de marine bij het omzetten van legacy databases naar SAP.

De KM is daar al ver mee. Binnen de omgeving van voorraadadministraties wordt al met SAP gewerkt, bijvoorbeeld op Hr. Ms. Van Speijk. Dit jaar volgt Hr. Ms. Van Amstel. Daarnaast zijn we aan het bekijken waar Verebus de landmacht kan ondersteunen bij de invoering van SAP. Het is voor Defensie noodzakelijk om kennis en capaciteit van buiten te halen. Onze ervaringen bij de marine zijn daarbij cruciaal. Verebus heeft in dat proces voor de beheerders van de systemen veel toegevoegde waarde. We begrijpen de content en we weten wat essentieel is voor de gebruiker. Er werken constant acht man aan het uitbouwen en verder verfijnen van het ILS. De praktijk is dat SAP binnen Defensie steeds meer ingeburgerd raakt, steeds beter gaat werken en daardoor belangrijker wordt."

Nieuwbouw en refits

"Verebus is betrokken bij de nieuwbouw en onderhoud van de huidige vloot van de marine", vertelt accountmanager Voeten. "Wij zijn de partijen vooral van dienst voor de engineering en logistieke ondersteuning. Op dit moment zijn we voor het Marinebedrijf in Den Helder vanuit de engineering en ILS betrokken bij het instandhoudingprogramma waarin twee fregatten - Hr. Ms. Van Amstel en Hr. Ms. Van Speijk- en één bevoorradingsschip - Hr. Ms. Amsterdam - een volledige midlife update krijgen. Zij worden gemoderniseerd en aangepast aan de huidige eisen op platform, sensor-, wapen- en commandogebied (SEWACO) en milieugebied. De aanpassingen zijn elektrotechnisch, scheepsbouwkundig en werktuigbouwkundig. Verebus werkt voor het S- en W-deel samen met Vuyk Engineering uit Rotterdam. Verebus en Vuyk, waren ook betrokken bij de nieuwbouw van deze schepen in de jaren '80-'90. "Hij heeft een duidelijk beeld van de toekomst."

Wij ontwikkelen op dit moment een architectuur die we de Joint Asset Management Control Group (JAMCG) noemen. Dit is een samenwerkingsverband van een aantal bedrijven binnen een allesomvattend onderhouds- en traininghuis, gericht op de instandhouding en inzetbaarheid van systemen of schepen. Als voorbeeld: een schip is uiteraard van de marine; zij varen en onderhouden het. Het beheer, de planning van het onderhoud, de technische en logistieke informatie, de trainingsmiddelen en de benodigde voorraden; alles ligt vast in de databases die de JAMCG in beheer heeft."

Volgens Aling slaat Verebus de brug tussen de projectfase van een systeem, dus als er over de aanschaf wordt nagedacht en het onderhoud en controle tijdens het gebruik van een systeem. "Dat doet Verebus door

een instandhoudingsconcept, training, integrated logistic support en manuals te ontwikkelen. Alle gegevens zetten wij in databases, zodat systemen optimaal worden gevoed en onderhouden. De toegankelijkheid wordt geoptimaliseerd door de inzet van Asset Management Information webportals."

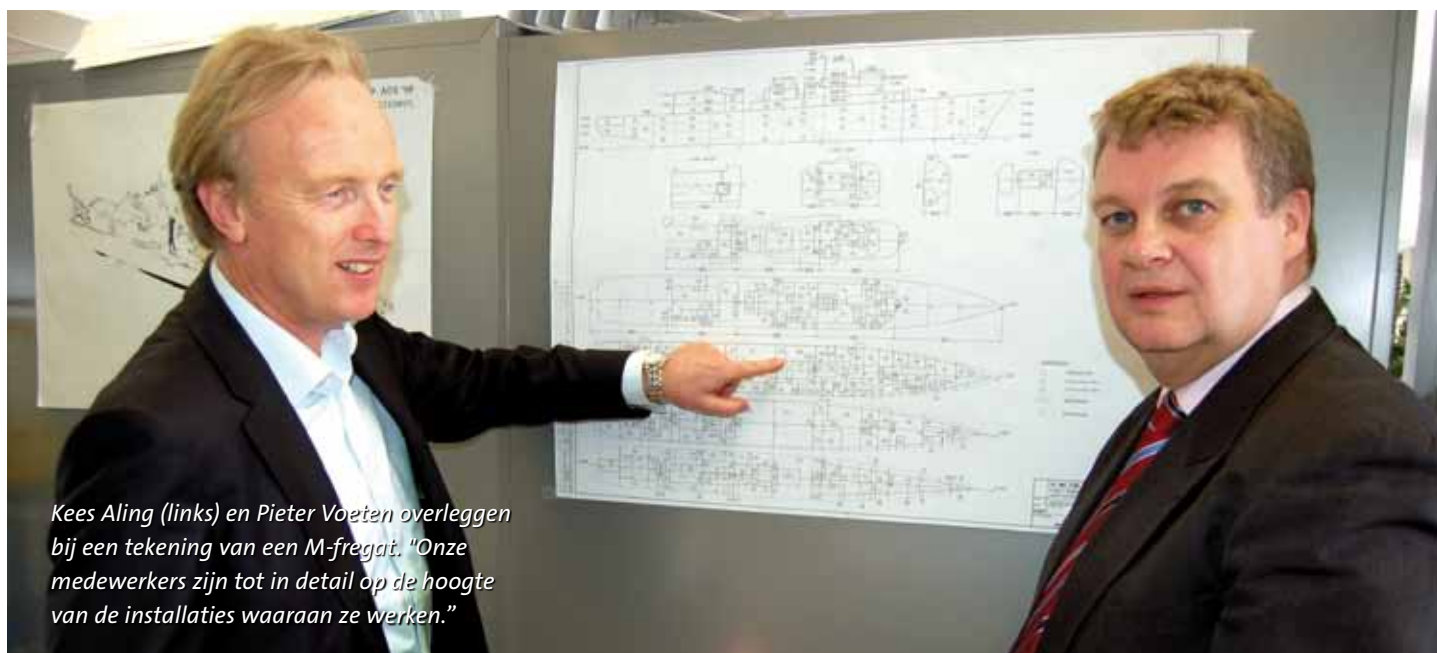
Hands off, eyes on

De marine stoot waar mogelijk uitvoerende onderhoudstaken af en laat die door aannemers verrichten, zegt Voeten. "Verebus noemt dit het 'Hands off, eyes on'-principe.. De organisatie moet als eigenaar van de systemen wel weten wat de stand van zaken is. Natuurlijk past dan aan het eind van een dergelijke keten een procescertificering. Daar komt de kennis van ons moederbedrijf, TÜV Nord, dan weer goed van pas." Een dergelijke manier van onderhoud uitvoeren, is volgens Voeten - parttime verkeersvlieger en reserve-officier - niet uitzonderlijk. "Binnen de luchtvaart gebeurt het eigenlijk niet anders. Deze denk- en werkwijze is ontstaan uit het onderhoud aan vliegtuigen en geregeld binnen de regels van het JAR-145. In de wereld van de airlines en het onderhoud aan vliegtuigen maakt het niet uit waar je je vliegtuig

achterlaat als het onderhouden moet worden of een mankement heeft. Het onderhoud is overal op dezelfde manier georganiseerd en van dezelfde kwaliteit. Veel onderhoudswerk aan systemen en schepen kan op dezelfde manier worden georganiseerd."

Verebus wil binnen Defensie nog breder aan de slag, stelt hij. "We werken voor de marine en de landmacht en zouden ook graag voor de luchtmacht werken, maar dat is een veel moeilijker toegankelijk terrein. Dit komt met name door het feit dat veel van de systemen van de luchtmacht sterk op de VS zijn georiënteerd en daar komen al veel manuals vandaan. Veel van die manuals vallen binnen de Amerikaanse regelgeving op luchtvaartgebied. Op dat gebied kunnen we dan ook geen grote rol spelen. Wel in de omgeving rondom vliegtuigen, zoals product- en systeemdokumentatie en training; bijvoorbeeld op dit moment bij de aanbesteding van de Aero Medevac Container voor de C-130."

Aling besluit: "Eigenlijk is het heel simpel om aan te geven wat de kern van de activiteiten van Verebus is. Onze slogan vat het exact samen. Verebus: linking knowledge to people's use."



Kees Aling (links) en Pieter Voeten overleggen bij een tekening van een M-fregat. "Onze medewerkers zijn tot in detail op de hoogte van de installaties waaraan ze werken."

Verebus is een acroniem voor Verenigd Elektrotechnische Bureau voor Scheepsinstallaties. Het bedrijf is in 1947 op verzoek van de marine, in verband met het bundelen van de tekenkameractiviteiten, opgericht door vijf grote installatiebedrijven, waaronder Imtech, Croon en GTI.

Imtech was vanaf eind jaren tachtig de enige eigenaar en eind jaren negentig werd Verebus particulier eigendom. In de loop der jaren ontwikkelde het bedrijf zich tot een ingenieursadviesbureau met een brede klantenkring. Verebus maakt sinds december 2007 deel uit van de Duitse T V Nord Groep, een internationaal opererend bedrijf in 51 landen met 8500 medewerkers en een omzet van 830 miljoen euro. Verebus werkt voor de markten: Rail-, Defensie, Aviation en Infra/ Industrie. Binnen de defensie- en industriemarkt gaat het om Land Systems, Naval en de Maritieme- en offshoremarkt.

Aling is sinds maart 2009 algemeen directeur. Verebus heeft 130 man in dienst en een jaarlijkse omzet van ongeveer dertien miljoen euro.

MIVD bewaakt Algemene Beveiligingseisen Defensieopdrachten

Geheime opdrachten?

Extra beveiliging...

Tekst: Turnaround Communicatie

De vlag mag uit, want uw bedrijf heeft weer een nieuwe opdracht voor Defensie binnengehaald. Deze keer een waar geheime informatie bij komt kijken. En dat brengt een flink pakket extra beveiligingseisen met zich mee. Bureau Industrieveiligheid van de Militaire Inlichtingen- en Veiligheidsdienst houdt toezicht op de naleving.

Sabotage, spionage, subversie, terrorisme en proliferatie. Bedrijven die een opdracht voor Defensie gaan uitvoeren, waarbij zij geheime informatie gebruiken, kunnen er allemaal mee geconfronteerd worden. Bij dergelijke opdrachten kan het immers gaan om hightech snuffjes voor bijvoorbeeld nieuwe marine patrouilleboten of de uitrusting van militairen. Kennis waarvan de staatsveiligheid in gevaar kan komen als het in handen komt van derden. Om deze geheime of gerubriceerde informatie in handen van de juiste personen te houden, moeten bedrijven voldoen aan de Algemene Beveiligingseisen Defensieopdrachten (ABDO). Dit is een contracteis. Bureau Industrieveiligheid (BIV) van de Militaire Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (MIVD), houdt toezicht op het naleven van deze beveiligingseisen en verleent autorisatie voor die opdracht.

“Het vergt maatwerk”, geeft kapitein Rob van Nuland van Bureau Industrieveiligheid aan. “Elke opdracht moeten we opnieuw bekijken: wat houdt de opdracht in en welke specifieke eisen moeten er daarom aan de beveiliging worden gesteld? Denk hierbij bijvoorbeeld aan een bepaald type waardekast om de geheime informatie in op te bergen of een detectiesysteem. Maar ook hoe een bedrijf heeft geregeld dat alleen de medewerkers voor wie het echt noodzakelijk is kennis nemen van gerubriceerde informatie. Wanneer een bedrijf al een ABDO-verklaring heeft, maar een nieuwe opdracht erbij krijgt, moeten de beveiligingsmaatregelen bovendien opnieuw worden bekeken.” De autorisatie die de MIVD uiteindelijk verleent, kan in eerste instantie niet zelf door een bedrijf worden aangevraagd. Dat gaat altijd via de behoeftesteller en verwerfer van Defensie. Wanneer BIV verneemt dat een bedrijf een gerubriceerde opdracht voor Defensie mag uitvoeren, treedt het bureau met dat bedrijf in contact. Van Nuland: “We bekijken de opdracht en de hoogte van de rubricering. Daarnaast doen we onderzoek naar het bedrijf en vervolgens brengen we er een bezoek.”



Beveiligingsplan

Elk bedrijf met een ABDO-autorisatie moet een beveiligingsfunctionaris met een directe lijn naar het management aanstellen die verantwoordelijk is voor de implementatie en supervisie van de beveiligingsmaatregelen. Die maatregelen hebben betrekking op de gebieden personeel, materieel en gegevens. Van Nuland: “Het personeel moet zijn gescreend op grond van de Wet veiligheidsonderzoeken 1996. De gegevens moeten fysiek zijn beveiligd, maar ook de digitaal opgeslagen (gerubriceerde) gegevens moeten door middel van ICT-beveiliging worden beschermd. Alle maatregelen staan beschreven in het beveiligingsplan dat door BIV is goedgekeurd en wordt gecontroleerd. De controle van BIV richt zich op organisatorische, bouwkundige en elektronische beveiliging. “Een bedrijf moet investeren om alle regels op orde te krijgen”, geeft luitenant-ter-zee-der-eerste-klasse René Hendriksen toe. “Uit onderzoek blijkt dat de gebieden waarop je denkt de meeste winst te halen, het minste rendement opleveren. Vaak denken bedrijven bijvoorbeeld dat ze goed voor de dag komen met hoge investeringen in elektronische veiligheid, door bijvoorbeeld detectiesystemen aan te brengen. Organisatorische maatregelen daarentegen vergen de minste input, maar leveren het meest op. Denk bijvoorbeeld aan het blokkeren van de toegang van medewerkers die niet meer werkzaam zijn in een bedrijf. Dit is snel gebeurd, maar is tegelijkertijd heel belangrijk. Met name op het organisatorische vlak zit de kracht van beveiliging.”



Samenwerking op inlichtingengebied door negen NAVO-landen

Meer mogelijk met metadata

"Met de intrede van 'netcentrisch' optreden is de behoefte aan gevechtsveldinformatie en gevalideerde inlichtingen bij commandanten groter dan ooit tevoren. De vraag stijgt nog altijd harder dan het aanbod van informatie. De krijgsmachten van de NAVO zijn niet goed in staat aan die vraag te voldoen, omdat we niet voldoende, of de juiste, middelen hebben om de informatie te verzamelen. Negen NAVO-landen staken daarom in 2005 de koppen bij elkaar en besloten te gaan samenwerken in de Multi-sensor Aerospace-ground Joint ISR interoperability Coalition (MAJIC) en het probleem aan te pakken. MAJIC heeft succes, want momenteel wordt in Afghanistan een systeem uitgerold waardoor het mogelijk is full motion videobeelden van Unmanned Aerial Vehicles (UAV) via het ISAF-netwerk te delen en bekijken, zowel 'real time' als 'non-real time'. Het mooie is dat de bedachte methodiek niet alleen voor militaire operaties bruikbaar is, maar ook op het gebied van openbare orde en veiligheid." De nationaal projectofficier voor MAJIC en medewerker afdeling Joint Intelligence Surveillance and Reconnaissance (ISR)-behoefte van de Defensiestaf, majoor Bart Hoebe, is duidelijk enthousiast over het behaalde resultaat.

"MAJIC ontwikkelt technologie en procedures voor het uitwisselen van informatie en inlichtingen, zodat beslissers en uitvoerders beter gefundeerde beslissingen kunnen nemen", aldus Hoebe. "Het begint al bij een goede coördinatie van de inzet van Surveillance en Reconnaissance-middelen voor verzamelen van informatie en inlichtingen. De belangrijkste reden dat de vraag naar informatie stijgt, ligt in het feit dat krijgsmachten anders zijn gaan optreden: het zogenaamde informatiegestuurd optreden, waarbij goede informatie essentieel is voor effectieve inzet." Het doel van MAJIC is het effectief uitwisselen van informatie en inlichtingen binnen NAVO en het verbeterd (gecoördineerd) inzetten van de schaarse collectiemiddelen. Daarvoor zijn een groot aantal interoperabiliteitsafspraken gemaakt voor het uitwisselen van informatie en inlichtingen. Deze gegevens worden voorzien van een vastgestelde set metadata. Die metadata zeggen wat over de informatie, zoals bijvoorbeeld plaats, tijd, type informatie en de sensor die de informatie waargenomen heeft. Doordat de informatie samen met de metadata opgeslagen wordt op een server (zogenaamde Coalition Shared Dataserver, CSD) is het mogelijk om de informatie aan de hand van de metadata eenvoudig terug te vinden. Als dan vervolgens een aantal CSD's in een coalitie-

netwerk worden gekoppeld die alle metadata onderling synchroniseren, kan de informatie ook op diverse locaties in het netwerk worden gevonden en vervolgens uitgewisseld. "Een goede vergelijking is die met het kaartstelsel van de Nederlandse bibliotheken", legt Hoebe uit. "Op elke locatie kan in het centrale kaartstelsel gezocht worden naar een boek (op titel, auteur, onderwerp, etc.), en als het boek is gevonden, kan het opgevraagd worden. Als het boek dan lokaal niet aanwezig is, kan het naar de betreffende locatie worden verstuurd. Daardoor hoeft niet elk boek op elke locatie aanwezig te zijn, zolang maar bekend is waar het is. Zo werkt het ook met MAJIC. Omdat de informatie gedistribueerd wordt opgeslagen, scheelt het veel aan netwerkbelasting, immers, alleen de benodigde informatie moet van de ene (server) locatie naar de andere (server) locatie verstuurd te worden."

Dutch Eyes Only

Een ander belangrijk aandachtgebied van MAJIC is de verbetering van het Collection Coordination & Information Requirements Management (CCIRM). Een verzoek om informatie wordt opgedeeld in kleinere elementen of vragen. Het inlichtingenpersoneel gaat op zoek naar informatie die kan bijdragen aan het beantwoorden van deze vragen. De benodigde



Majoor Bart Hoebe: "Krijgsmacht, politie, brandweer, douane: allemaal hebben ze te maken met informatie-gestuurd optreden". (Foto: Mat Herben)

informatie wordt eerst op het netwerk van CSDs gezocht. Immers, als een benodigd stukje informatie daar aanwezig is, hoeft er geen 'collectiemiddel' (bijvoorbeeld een UAV) te worden ingezet. Pas als de benodigde informatie niet is gevonden, moet er een middel worden ingezet. "Dat betekent dan het schrijven van een collectieplan, waarin de taken voor de collectiemiddelen omschreven staan", aldus Hoebe. "Door nu de collectieplannen binnen een coalitie te standaardiseren, kunnen we die uitwisselen. Dus het kan gebeuren dat een Nederlandse eenheid van plan is een UAV boven een bepaald gebied te laten vliegen, terwijl een coalitiepartner dat ook van plan is, omdat zij op zoek zijn naar informatie uit hetzelfde gebied. Doordat de partners elkaars plannen kennen en begrijpen, kunnen die op elkaar afstemmen. Er kan dan worden afgesproken dat bijvoorbeeld de coalitiepartner zijn UAV inzet in het betreffende gebied, en dat Nederland een ander gebied gaat verkennen, waaraan die coalitiepartner ook behoefte heeft. Kortom doordat de partners bekend zijn met elkaars plannen, worden de schaarse middelen efficiënter ingezet. Dat is de essentie van CCIRM."

Volgens Hoebe zijn de coalitie landen steeds meer bereid om informatie met elkaar te delen. "In het geval van MAJIIC geef je een keer info weg, maar je krijgt

meer informatie terug van de andere coalitiepartners." Daarbij maakt hij wel een voorbehoud. "Of informatie kan worden gevonden hangt af van degene die het beschikbaar stelt en de gebruikte metadata. Maar je kunt data natuurlijk ook tot 'Dutch Eyes only' bestempelen. Voor alle duidelijkheid: MAJIIC faciliteert het uitwisselen van informatie, maar zegt niets over de wil of toestemming om informatie te delen. Dat is meer een politieke aangelegenheid."

Gebruikerstoets

MAJIIC is een internationaal Research en Development programma. De deelnemende landen (naast Nederland ook Canada, Frankrijk, Duitsland, Italië, Noorwegen, Spanje, Groot-Brittannië en de VS) dragen allemaal een evenredig aandeel bij, zowel financieel als met personeel en industrie. De ontwikkeling van de technologie en procedures gebeurt in een zogeheten spiral development. "Dit houdt in dat de ideeën voor verbetering worden uitgewerkt en daarna getest worden in een laboratorium. Vervolgens worden er verbeteringen aangebracht en nog meer getest, voordat er een eerste live test begint in een oefening", aldus Hoebe. "Als alles goed gaat, is dan de ontwikkeling klaar voor de praktijk. En dat is nu het geval in ISAF. Na slechts vijf jaar ontwikkelen, heeft de NAVO ervoor

gekozen om MAJIC te gaan gebruiken in Afghanistan." De kracht van MAJIC is volgens Hoebe dat er een goede balans is gevonden tussen de ontwikkeling van technologie en procedures. "Het ontbreekt bij traditionele R&D-programma's vaak aan een goede visie hoe iets in gebruik moet worden genomen. Technologie heeft het overwicht en de procedures moeten worden uitgedacht tijdens het in gebruik nemen. Hierin is MAJIC anders. Operators uit de negen deelnemende landen zijn nauw betrokken bij de ontwikkelingen en behalve een serie interoperabiliteitsafspraken in de vorm van STANAG's en Implementation Guides, levert MAJIC ook Concepts of Operation (CONOPS) en Tactics, Techniques and Procedures (TTP) voor de succesvolle implementatie van MAJIC."

een Service Oriented Architecture: door het gebruik van afgesproken standaarden moeten systemen beter in staat zijn gebruik te maken van elkaars informatie, zonder ingewikkelde vertaalslagen. Daarnaast krijgen de ontwikkelingen op het gebied van beveiliging veel aandacht."

Natuurlijk is er ook aandacht voor specifiek Nederlands belang. Zo staat bijvoorbeeld de integratie met in Nederland gebruikte 'Command and Control' systemen op de agenda. Tevens heeft de geplande integratie van CSD's en CCIRM in het Nederlandse Operationele Inlichtingen Systeem (NOIS), waarvoor nu de specificaties voor worden gedefinieerd, een hoge prioriteit voor Nederland. "En daarvoor wordt ook de hulp van de industrie ingeroepen. De Nederlandse

Hoebe ziet ook toepassingsmogelijkheden buiten de militaire markt. "Wat we met MAJIC doen, is toepasbaar in het hele veiligheidsdomein. Politie, brandweer, douane: allemaal hebben ze te maken met informatiegestuurd optreden. En MAJIC kan ook hier helpen efficiënt informatie uit te wisselen, waardoor de beslissers beter in staat zijn gefundeerde beslissingen te nemen".

Hoewel slechts negen landen deel uit maken van MAJIC, worden de ontwikkelingen met alle NAVO-lidstaten gedeeld. Het aantal deelnemers aan het project groeit echter niet, hoewel regelmatig landen vragen te mogen mee-ontwikkelen. Hoebe: "Heel praktisch: je hoeft het maar met acht andere NAVO-lidstaten eens te worden in plaats van 25. En de in MAJIC vertegenwoordigde landen zijn voor Nederland vaak de belangrijkste coalitiepartners. Voor de Nederlandse industrie betekent de deelname van Defensie aan MAJIC kennisopbouw en het testen van apparatuur in onze testomgeving, iets wat voorbehouden is aan de deelnemende landen. Die bedrijven bouwen een groot kennisnetwerk op. Dat missen bedrijven uit niet aangesloten landen."

Toekomst

MAJIC begint nu aan een tweede project en volgens Hoebe komt er waarschijnlijk ook nog wel een MAJIC 3. "Bij MAJIC 1 hebben we ons geconcentreerd op het ontsluiten van voornamelijk beeldinfo. Dat gaan we in MAJIC 2 uitbreiden met bijvoorbeeld Human Intelligence (HUMINT) en Signal Intelligence (SIGINT). Tevens sluiten we aan bij de NAVO-ontwikkelingen voor

industrie heeft een bevoorrechte positie, omdat ons land meedoet in het project. Meedoen heeft voordelen voor bedrijven door kennisopbouw van operationele behoeftes, door kennisuitwisseling met internationale industriële partners en TNO en door de opbouw van een netwerk met internationale industriële partners. Deelnemende bedrijven ontwikkelen mee aan standaarden en technologische verbeteringen en ze mogen hun producten testen in een Joint Coalitie ISR ge-netwerkte omgeving (dat wil zeggen live en gesimuleerd via het Distributed Networked Battle Lab (DNBL). Het is niet ondenkbaar dat ze in de toekomst een MAJIC-certificering krijgen. De bedrijven kunnen er dan ook internationaal mee de markt op."



Akkoord over afdracht JSF

De luchtvaartindustrie in Nederland en de overheid zijn definitief akkoord over de industriële afdracht voor de ontwikkeling van het Amerikaanse gevechtsvliegtuig Joint Strike Fighter. Het akkoord, dat op 24 maart is bekendgemaakt, voorziet in een betaling van in totaal 105 miljoen euro (prijspeil 2001) tot het jaar 2052. De JSF is de beoogde opvolger van het F-16 gevechtsvliegtuig van de Nederlandse luchtmacht.



De STOVL-versie voor de US Marines en de Royal Navy maakte in maart de eerste verticale landing.

De afdracht die de bedrijven gezamenlijk moeten opbrengen, is een percentage van hun toekomstige omzet uit de productie van onderdelen van de JSF. De afdracht geldt als tegenprestatie voor de financiële steun die de overheid heeft gegeven voor de participatie van de bedrijven in de ontwikkeling van de JSF. In 2020 en 2030 zullen evaluaties plaatshebben om te bezien of de bijdrage aanpassing behoeft.

In 2002 is besloten om deel te nemen aan de zogenoemde ontwikkelfase van de JSF. Deelname daaraan kostte de staat destijds 800 miljoen dollar. Dat was € 191 miljoen meer dan was becijferd voor het kopen van de plank op een later moment. Voorwaarde voor deelname was dat die € 191 miljoen uiteindelijk weer zou moeten terugvloeien in de staatskas. Dit zou dan moeten gebeuren door de afdracht van royalties en het berekende resterende tekort zou moeten worden gedekt door afdrachten van de industrie die JSF opdrachten verwerft. In 2002 was afgesproken dat de herijking van de business case zou gebeuren op basis van de dollarkoers van 1 juli 2008. Toentertijd was de verwachting dat in 2006 het politieke besluit over de aanschaffing zou zijn genomen. Ondanks de lage dollarkoers door de in 2008 uitgebroken kredietcrisis en het ontbreken van een aanschafbesluit hield de overheid vast aan de herijkingsdatum.

Na arbitrage en dankzij een uitgavenverlaging op het terrein van luchtvaart en industrie binnen de begrotingen van EZ en Defensie is het door de luchtvaartindustrie te dichten tekort nu vastgesteld op 105 miljoen euro. De deelnemende bedrijven dragen ter dekking van dit bedrag tot 2018 2% af over de door hen behaalde omzet in JSF verband. In de jaren daarna zal het percentage stapsgewijs dusdanig worden aangepast dat het over de gehele looptijd (tot 2052) gemiddeld 3% bedraagt.

"Iedereen is gebaat bij deze uitkomst", aldus minister Maria van der Hoeven van Economische Zaken. "Door de gekozen oplossing wordt op korte termijn tegemoet

gekomen aan de draagkracht van de industrie.

Voor behoud van werkgelegenheid en innovatie in ons land is het van belang dat de sector in de productiefase ook kan concurreren op prijs. Naast aspecten als kwaliteit en levertijd speelt de kostprijs een rol. Samen moeten we ervoor zorgen dat we een win-win situatie bereiken. Dat kan alleen als de bedrijven zoveel mogelijk opdrachten krijgen uit het JSF-programma. Daardoor kunnen hun mensen aan het werk blijven en komen er zelfs extra banen. Dat is in deze tijden ontzettend belangrijk. Dat is winst voor iedereen, óók voor de overheid. Tegelijk wordt recht gedaan aan de eis dat de kosten van deelname moeten worden terugbetaald", aldus de minister.

Fors bedrag

'Het blijft een fors bedrag, maar we zijn tevreden dat we nu een compromis met de overheid hebben kunnen bereiken', stelt Erick Vink, voorzitter van het Nifarp, de organisatie waarin de industriële participanten in de JSF zich hebben verenigd. "Het waren geen eenvoudige gesprekken, niet in de laatste plaats omdat een afdracht onze internationale marktpositie ondermijnt. Maar we zijn eruit en nu is het zaak om naar voren te kijken". Volgens Vink moeten overheid en industrie nu vooral nauw gaan samenwerken om zoveel mogelijk JSF-opdrachten naar Nederland te halen: "Als Nederlandse industrie moeten we er nú bij zijn, want Lockheed selecteert thans de toeleveranciers die de komende jaren een voorkeurspositie krijgen." De teller aan afgesloten contracten en raamcontracten voor productiewerk staat volgens Vink nu op \$ 4 miljard. "We hebben al voor zo'n 1 miljard aan opdrachten uitgevoerd. In totaal verwacht onze industrie de komende decennia voor zo'n 30 miljard aan omzet te genereren, waardoor gemiddeld zo'n zesduizend mensen per jaar aan de JSF kunnen werken. Daarnaast is de JSF als 'aanjager' vitaal voor het voortbestaan van de luchtvaartsector, waarin zo'n 15.000 mensen werken. De JSF wordt een succes voor het Nederlandse bedrijfsleven, maar we kunnen niet op onze lauweren rusten".



Brandt FMI maakt kast van Colt-geweren

‘Meten is maken’

Het motto van Brandt Fijnmechanische Industrie is ‘Visie op precisie’ en dat is treffend gekozen, zeker bij de opdracht die het Almeerse bedrijf binnenhaalde: het maken uit één aluminium smeedstuk van de nieuwe kast voor de Colt-geweren van de krijgsmacht. Als er ergens precisie nodig is, dan toch zeker bij de ‘beste vriend’ van de soldaat, zoals het persoonlijk wapen wel wordt aangeduid. Directeur Ben Filart legt uit waarom juist zijn bedrijf de order binnenhaalde.

Algemeen directeur Henk Hoek en Ben Filart (rechts) in de productiehal met een exemplaar van de ‘upper receiver’ voor de Colt Diemaco. Het zwarte exemplaar is klaar.

Brandt FMI is gespecialiseerd in enkelvoudige en seriematige productie van hoogwaardige fijnmechanische producten. Dat specialisme is terug te vinden in alle facetten van de bedrijfsvoering, zowel op organisatorisch vlak als op productieniveau. Dit komt tot uiting in een volledig geconditioneerde first-class productiefaciliteit, een modern machinepark, meetfaciliteiten tot op 0,6 micron, strikte kwaliteitsborging en toepassing van het ‘just-in-time delivery’ principe. “Dat onderscheidt ons van bijvoorbeeld concurrenten in Oost-Europa die tegenwoordig ook computergestuurde machines kunnen kopen. Onze vijf machines draaien ook ’s nachts door. Dat kan omdat ze in een straat staan opgesteld, die door een robot wordt bediend. Het vereist een intelligente planning om 24-uurs productie te kunnen draaien, omdat diverse producten door elkaar worden vervaardigd. De constante productie is niet alleen uit kostenoverwegingen gekozen, maar ook omdat we met zeer nauwe toleranties werken. Een machine die stilstaat, koelt af.”

Moeilijke producten

“Wij zijn gespecialiseerd in het produceren van onderdelen voor de lucht- en ruimtevaart en voor defensie. Daarnaast doen we ook werk voor de automotive sector en voor medische instrumenten. Moeilijke producten uit hoogwaardig aluminium of titanium. Voor de JSF bouwen we de constructie achter de vanghaak, zeg maar de cilinders en dempers. Verder brandstofpompen voor bijvoorbeeld de Snecma CFM-56 straalmotor (onder andere in de Boeing 737), delen van het landingsgestel voor de NH90 en de Apache, enzovoorts. Mijn motto is ‘meten is maken’, want als je het niet kunt meten, kun je het ook niet maken. We zijn heel blij met de order voor 24.000 ‘integral upper receivers’ voor de Colt-Diemaco wapens van de krijgsmacht. De offerte was overigens voor 28.000 stuks, dus hopelijk zit er nog wat voor ons in het vat. We hebben drie jaar werk aan dit onderdeel”, zegt Filart.



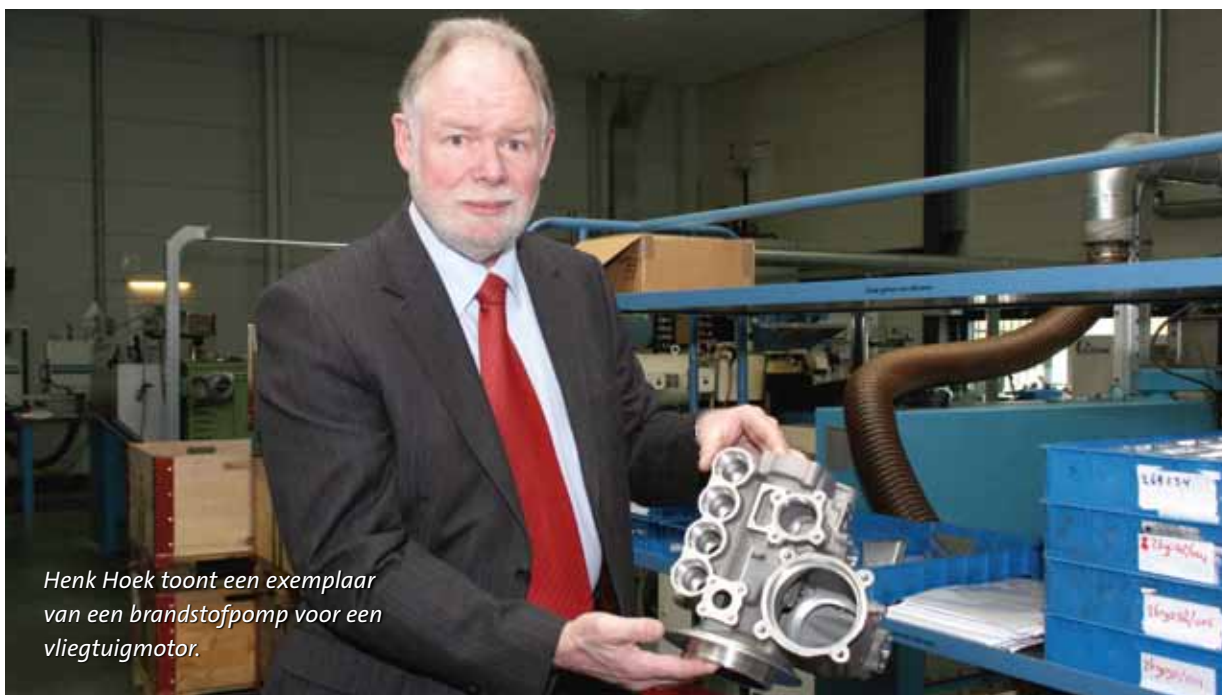
Fred Wijdogen aan het werk in de meetkamer, waar alle producten nauwkeurig worden gemeten en gecertificeerd.

laserdoelwijzer en niet te vergeten: de Uggel, ofwel Underslung Grenade Launcher, die 40mm granaten kan afvuren. Het Diemaco C7 geweer heet voortaan de Colt C7 NLD, de C8 karabijn en het Licht Ondersteunend Automatisch Wapen (LOAW) van de mariniers zullen volgen. Het eerste gemodificeerde Colt C7 NLD wapen is in december 2009 door het Marinebedrijf in Den Helder overhandigd aan de Defensie Materieel Organisatie (DMO). Het Marinebedrijf verzorgt de complete revisie en modificatie. Hier wordt de 'upper receiver' aangebracht. De twintig vaklieden van het servicecentrum Klein Kaliber Wapens hebben er de komende vier jaar de handen vol aan. Na modificatie kunnen de wapens mee tot 2016. De unieke samenwerking tussen DMO en de industrie bespaart veel geld. Voor zover bekend moet in andere landen het vuurwapen (Diemaco of Colt M16) terug naar de fabriek, of worden gewoon nieuwe exemplaren gekocht.

Uggel

De opdracht vloeit voort uit het modificatiepakket van de 28.000 Diemaco's van de krijgsmacht, of eigenlijk moeten we Colt schrijven. De Canadese fabriek Diemaco is overgenomen door Colt. Defensie gunde de modificatie aan Colt Canada en dat gerenommeerde bedrijf was zeer onder de indruk van de Almeerse aanpak. Wat ook hielp was dat Brandt FMI al onderdelen maakte voor de bekende FN Minimi lichte mitrailleur. De integrale 'upper receiver' kun je in normaal Nederlands het beste aanduiden als de kast van het wapen. Hierin wordt de loop van het geweer aangebracht en geborgd; eronder en erop worden allerlei accessoires bevestigd die onmisbaar zijn voor de militair te velde: een snelrichtmiddel, een modulaire handgreep, een zaklantaarn, een infraroodlicht, een

Brandt FMI heeft een meer dan honderdjarige ervaring in het vervaardigen van nulseries en prototypes. Complexe geometrie, exotische materialen en extreem hoge toleranties vormen nog steeds een uitdaging voor het bedrijf, dat in 1887 in Amsterdam begon als smederij. Met specialistische ontwerpknis (CAD/CAM-technieken) kan het bedrijf een opdrachtgever al in de ontwerpfase van dienst zijn. Dat dienstenpakket is in Almere uitgebreid met serieproductie, waarvoor twee Flexibele Productie Systemen zijn geïnstalleerd. Hierdoor blijven kleine series, modificaties tijdens de orderperiode en lage instelkosten mogelijk. En dat maakt Brandt FMI toch wel bijzonder. De veertig werknemers van het Almeerse bedrijf kunnen de toekomst daarom met vertrouwen tegemoet zien.



Henk Hoek toont een exemplaar van een brandstofpomp voor een vliegtuigmotor.

A close-up portrait of Karel Luyben, a middle-aged man with grey hair, resting his chin on his hand and looking thoughtfully to the side.

Rector magnificus Karel Luyben
(TU Delft) ziet innovatieparadox:

‘Nederland is niet sterk in economisch benutten van kennis’

Met letterlijk uitzicht op elkaars werkkamer hebben Jacob Fokkema en Karel Luyben stuivertje gewisseld. Fokkema is per 1 januari 2010 opgevolgd door Luyben als rector magnificus van de TU Delft. In zijn nieuwe werkkamer kijkt Luyben uit op zijn vorige werkomgeving, de faculteit Technische Natuurwetenschappen (TNW) waar hij sinds 1998 decaan was. Fokkema is terug gegaan naar deze faculteit. Niet als decaan, maar als hoogleraar zodat hij het contact met studenten kan blijven houden. De taakinvulling van de nieuwe rector is nog in beweging. Belangrijk voor het bedrijfsleven is dat valorisatie (het vermarkten van de kennis) nu onder zijn hoede, en daarmee op bestuursniveau, gaat vallen. Tijd voor een kennismaking.

Rector magnificus prof. ir. Karel Luyben: “Nu, met het vallen van het kabinet, zijn direct onderzoeksubsidies bedreigd. Een lange termijn visie is hierdoor onmogelijk in te lossen.”

Karel Luyben (1951) is opgeleid als procestechnoloog. Na onderzoeksperioden bij de universiteit van Wageningen, Bayer (Duitsland) en Cehave belandt hij in 1983 in Delft. Hier richt hij zich in verschillende hoedanigheden op het vakgebied van de biotechnologie. Belangrijk kenmerk van hem is de continue drive tot kwaliteitsverbetering, in alle facetten. Samenwerkingsverbanden ziet hij daarbij als een belangrijk aspect om dit te bereiken. Als decaan van de Faculteit TNW, waar hij in 1998 aantreedt, schreeft hij

het onderzoeksbudget op met behulp van tweede (via NWO) en derde geldstroom (alle andere contracten) tot het hoogste van alle faculteiten van de TU Delft. Direct gekoppeld hieraan is het hoge aantal onderzoekers van deze faculteit, ook weer het hoogste van alle faculteiten van de TU Delft. Karel Luyben is in 2008 benoemd tot Officier in de Orde van Oranje-Nassau vanwege zijn grote betekenis voor het wetenschappelijk onderzoek en onderwijs op het gebied van de Biotechnologie.

Valorisatie

Met het aantreden van Luyben wordt een verschuiving van het takenpakket doorgevoerd. Van oudsher vallen 'onderzoek' en 'onderwijs' onder de verantwoordelijkheid van een rector. In Delft is het onderwijs verdeeld tussen de rector en het derde collegelid. Het takenpakket gaat verder omvatten, 'personeel en organisatie' en 'valorisatie'. "Het één valt nu eenmaal niet los te zien van het ander. De scheidslijnen zijn een beetje kunstmatig", aldus Luyben. Valorisatie was altijd al een aandachtspunt binnen de TU Delft. Het goed draaiende valorisatiecentrum is bijvoorbeeld al jaren hét aanspreekpunt voor het bedrijfsleven. Het valorisatiecentrum richt zich op het oplossen van wezenlijk fundamentele vragen middels een pragmatische aanpak. Marco Waas, decaan van de faculteit 3ME, blijft binnen de TU Delft projectleider voor valorisatie, maar valorisatie krijgt nu nog meer zwaarte nu het direct onder de verantwoordelijkheid valt van het college van bestuur. "Met deze extra aandacht voor valorisatie en mijn bredere verantwoordelijkheden, kan ik makkelijker inspelen op alle aspecten om ook hier een kwaliteitsslag te maken".

Innovatie in Nederland

Luyben heeft ruime ervaring in het binnenhalen van onderzoeksgelden en het opzetten van onderzoeksprogramma's in samenwerking met het bedrijfsleven. Een kwaliteit die hard nodig is in het huidige economische klimaat, want "de BV Nederland staat stil en zoekt alleen kortetermijnsuccessen", aldus Luyben. "Dat terwijl een onderzoeksprogramma minimaal tien jaar nodig heeft om zich te bewijzen. Er wordt momenteel teveel geïnvesteerd in structuren die tijdelijk zijn. Er moet meer balans komen tussen incidentele- en structurele onderzoeksmiddelen. Bescherming van het technologiedomein, zoals in Zwitserland, kennen we hier niet, maar is onontbeerlijk voor het juiste onderzoeksklimaat. Nu, met het vallen van het kabinet, zijn direct onderzoekssubsidies bedreigd. Een lange termijn visie is hierdoor onmogelijk in te lossen."

Niet alleen op het gebied van overheidsfinanciering is Luyben kritisch, ook het bedrijfsleven draagt niet voldoende bij tot een innovatief klimaat. "Er verdwijnt niet alleen productiewerk uit Nederland, ook R&D-activiteiten worden in toenemende mate door Nederlandse moedermaatschappijen naar het buitenland verplaatst. Bovendien houdt de Nederlandse cultuur de 'innovatieparadox' in stand. Oftewel, we hebben wel de kennis, maar het lukt onvoldoende om deze kennis economisch te benutten."

Luyben voorziet geen groei in financieringsmogelijkheden door de Nederlandse overheid om innovatie te stimuleren. "Er is een verschuiving naar Europese financiering. Het European

Institute of Innovation and Technology (EIT) wordt bijvoorbeeld momenteel opgebouwd middels zogenaemde Knowledge and Innovation Communities (KIC's) waar kennisinstellingen en bedrijfsleven in participeren." De eerste KIC's zijn eind 2009 gedefinieerd: Climate, InnoEnergy en ICT. Deze drie vormen de eerste ronde. Waarschijnlijk pas in 2013 komt een volgende ronde KIC's met onder andere Health als een van de thema's.

Veiligheid en universiteit

Luyben kent de defensie- en veiligheidsmarkt niet. "Ik moet me daarin nog oriënteren. Ik krijg overigens wel eens de indruk dat het thema 'defensie' gevoelig ligt binnen de TU gemeenschap. Eenzelfde houding kwam ik tegen als het om zaken ging rondom het Reactor Instituut Delft, dat onderdeel uitmaakt van TNW en dus onder mijn verantwoordelijkheid viel. De beeldvorming is soms vooringenomen en doet geen recht aan de waarde van het onderzoek. Misschien zijn we niet zo sterk in het intern helder communiceren van de relevantie van deze onderzoeksgebieden", aldus Luyben. Er is vorig jaar een intentieverklaring tot samenwerking getekend tussen de TU Delft en het NIDV. Doel is de mogelijkheden tot verdere samenwerking verder te onderzoeken. "Dergelijke initiatieven passen in mijn visie dat een langetermijnband en bestendige structuren moeten worden ontwikkeld om tot resultaten te komen en kwaliteitsverbetering door te voeren. Ik kijk er naar uit nader kennis te maken met deze industrie."



TU Delft en Defensie&Veiligheid

Er zijn al samenwerkingvormen tussen Defensie en de TU Delft op het gebied van materialenkennis (bij de Faculteit Lucht- en Ruimtevaarttechniek) en op het gebied van communicatietechnologie (bij Techniek, Bestuur en Management). Daarnaast is een aantal technostarters van de TU Delft actief op terreinen die aansluiten op de Defensie- en Veiligheidsmarkt. November 2009 heeft de TU Delft een intentieverklaring met Young NIDV getekend om tot verdere samenwerkingsvormen te komen.

Young NIDV

Young NIDV is de broedplaats voor innovatie op het gebied van Defensie en Veiligheid. Het verbindt technostarters, incubator- en valorisatiecentra van universiteiten, kennisnetwerken van Defensie en BZK en R&D-afdelingen van de defensie gerelateerde industrie met elkaar. Doel is technostarters te helpen bij het betreden van deze markt en het innovatieve vermogen van de sector te vergroten.

Compensatiebeleid van Economische Zaken:

Van sterk naar supersterk

DSM Dyneema heeft alle reden om trots te zijn. Onlangs introduceerde het oer-Hollandse bedrijf een nieuw product, Dyneema(r) HB80, dat een dertig procent hogere bescherming biedt tegen scherffragmenten in vergelijking met de toch al imposante prestaties van andere Dyneema(r)-materialen. “De keuze is nu aan de eindgebruiker”, aldus de opgetogen marketing manager Personal Protection van DSM Dyneema, Dirk Louwers. “Een lichtere helm met een zelfde beschermingsniveau, of een helm met eenzelfde gewicht, maar wel een hoger beschermingsniveau. Dit nieuwe materiaal is uitgebreid getest en is specifiek ontwikkeld op verzoek van de US Army. Diverse Amerikaanse bedrijven bieden al gecertificeerde helmen aan, gemaakt van het door ons ontwikkelde materiaal.”



Even een Kmar-collega in het pak helpen. Dyneema leent zich bij uitstek voor toepassing in kogelwerende vesten, waarvan er 40.000 aan de politie zijn geleverd. (Foto: AVDD)

DSM Dyneema is de uitvinder en de producent van de Dyneema(r)-vezel, die wordt gemaakt van UHMWPE, een polyetheen met een ultrahoge moleculaire dichtheid. Dyneema(r) is de afgelopen jaren uitgegroeid tot een veel gebruikte vezel, omdat hij voor veel toepassingen bruikbaar is. De schaatspakken van de Nederlandse

Olympische ploeg zijn er bij voorbeeld van gemaakt. Daarnaast is hij niet alleen geschikt voor diverse hoogwaardige medische toepassingen, maar ook voor touwen en trossen voor onder andere de scheepvaart en de visserij, maar uiteraard ook voor antiballistische toepassingen, waarbij de vezel wordt verwerkt tot een kogelwerend

doek, ook wel Dyneema® UD (UniDirectional) genoemd. Een voorbeeld hiervan is het genoemde Dyneema® HB80. “Wij werken samen met technische onderzoeksinstituten zoals TNO in Nederland, DSTL in Groot-Brittannië, klanten en eindgebruikers om tot technisch hoogwaardige oplossingen te komen voor hun problemen. DSM Dyneema biedt zo door middel van technologische innovaties de klant de mogelijkheid om van de nieuwste technologie gebruik te maken. Op het gebied van de veiligheid betekent dat ons materiaal het mogelijk maakt om optimale bescherming van militair personeel en politie te bieden”, vertelt Louwers. Het Limburgse bedrijf werkt regelmatig samen met het ministerie van Defensie. “Het KPU-bedrijf, het onderdeel van de Defensie Materieel Organisatie dat zorg voor de kleding en persoonlijke uitrusting van de militairen, heeft nog niet zo lang geleden een order voor 17.000 kogelwerende platen voor de Nederlandse militairen aanbesteed. Na een uitgebreide analyse van het materiaal, onder andere op basis van de eigenschappen en kwaliteiten van de vezel (zoals het stoppen van de kogel), het gewicht en uiteraard de prijs, heeft DMO besloten deze platen te kopen bij een bedrijf, dat Dyneema(r) UD in deze kogelwerende platen verwerkt”, aldus Louwers. “Geheel in lijn met de Europese aanbestedingsreglementen kiest Defensie niet voor een bepaald type materiaal, maar voor eigenschappen of performance, zoals het stoppen van scherven of een kogel.

De technologie om kogel- en scherfwerende vesten lichter te maken, is op de markt. Echter, pas als de gunningscriteria in de aanbesteding duidelijk hierop zijn afgestemd, en niet op de prijs alleen, koopt Defensie een werkelijk lichter vest, plaat of een lichtere helm. Op dat gebied ziet DSM Dyneema grote verschillen met andere landen als Engeland of Amerika, waar uitsluitend de allerbeste bescherming voorop staat.”

Vernieuwende projecten

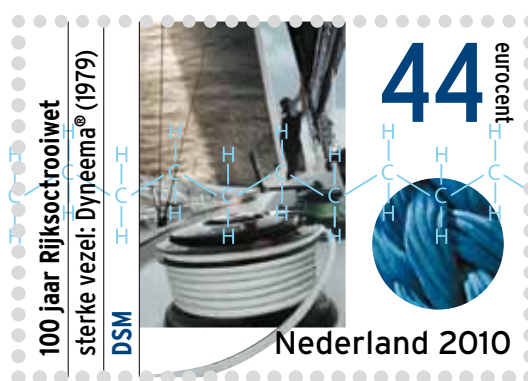
Het bedrijf is echter bij nog meer vernieuwende projecten betrokken. “DSM werkt nauw samen met Defensie in het Soldier Modernisation Program (SMP), een onderdeel van het Verbeterd Operationeel Soldaat Systeem (VOSS). “Door de uitwisseling van gegevens met Defensie en het delen van de laatste technologische stand van zaken op het gebied van de ballistische bescherming, heeft Defensie de mogelijkheid goed gefundeerde keuzes te maken voor een optimale bescherming. Daarnaast zijn we actief betrokken bij het zogenoemde Integrated Head Protection- programma (IHP), dat TNO Human Factors in Soesterberg uitvoert. Samen werken we aan een helm die niet alleen lichter is dan de huidige, maar ook nog eens een hogere ballistische bescherming biedt.” Ook wordt het Dyneema(r) UD gebruikt in het kogel- en steekwerende vest van de Nederlandse politie. Daarvan zijn er circa 40.000 stuks geleverd door een klant van DSM. “Dit vest biedt een hele goede bescherming tegen

niet alleen handvuurwapens, maar ook tegen messen en andere steekwapens.”

DSM Dyneema speelt ook een belangrijke rol op het gebied van de voertuigbescherming. “We hebben recent een ballistische tape gelanceerd, Dyneema(r) BT10. Dit product heeft veel van de premium eigenschappen van Dyneema® vezel gebaseerde producten, maar is 30%-40% kosten effectiever. Dit laatste is van belang voor die projecten waar bepantsering in grote oppervlakten toegepast wordt zoals bijvoorbeeld de bescherming van kritische gedeeltes van schepen en voertuigen. Ook werken we mee aan de ontwikkeling van het Special Operations Vehicle (SOV) en het vervangingsprogramma wielvoertuigen van DMO.”

Uiteraard ontbreekt DSM Dyneema als innoverende producent niet in het Platform Nieuwe Materialen (NIMA). “Nieuwe materialen vormen een van de sleutelgebieden van het Innovatieplatform. Uit de Defensie Industrie Strategie (DIS) blijkt dat er grote behoefte is aan nieuwe materialen die in brede zin een bijdrage kunnen leveren aan veiligheid”, aldus Louwers. “We ontwikkelen verschillende nieuwe materialen op het gebied van bescherming en veiligheid.” Daarnaast worden Dyneema(r) toepassingen ook steeds vaker ingezet in het Aviation segment, een toepassing is het vastzetten van vracht in het air cargo domein.

De belangstelling voor het gebruik van de producten en materialen van DSM Dyneema voor toepassingen op het gebied van Defensie en veiligheid is wereldwijd groot. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het bedrijf in juni a.s. aanwezig is op de grote beurs Eurosatory in Parijs. Dat de naam van de vezel inmiddels tot grote hoogte is gestegen, blijkt wel uit het feit dat Dyneema(r) een eigen postzegel heeft gekregen. Deze postzegel is gekoppeld aan het eren van die patenten die een rijke traditie aan innovatie en uitvindingen aangeven. Dat in dit kader de hoogwaardige Dyneema® vezel is verkozen, is een voorrecht waarop menige beroemde sterveling nog altijd wacht.



Dyneema als postzegel, een eer die weinig stervelingen ten deel valt.

Winnaar Defensie Innovatie Competitie 2009

SAMM - Monteur van de toekomst

Het consortium van Tedopres International, Catalyst Interactive Europe en Dutcheer heeft de Defensie Innovatie Competitie van 2009 gewonnen. De prijs bestaat uit een bijdrage van Defensie van 50% in de ontwikkelingskosten van het ingediende projectplan. Het consortium is dan ook al druk bezig met de ontwikkeling van het geavanceerde onderhoudssysteem voor Defensie. Dit systeem, SAMM (System for Asset Maintenance Management) genoemd, zal de onderhoudsmonteur bij complexe onderhoudstaken ondersteunen door middel van spraak- en visualisatietechnologie.

Vorig jaar organiseerde Defensie Research and Development voor het eerst de Defensie Innovatie Competitie (DIC). Het midden en klein bedrijf bezit vaak over innovaties die nog niet breed bekend zijn in de buitenwereld. Zeker voor de hoogtechnologische organisatie dat Defensie is kunnen dergelijke nieuwe technologieën van grote waarde zijn. De competitie heeft dan ook als doelstelling deze innovaties binnen bereik van Defensie te krijgen.

In 2009 was het thema 'onderhoud en logistiek' waar zo'n twintig voorstellen op ingediend werden. Van de ongeveer 20 voorstellen haalden er uiteindelijk vier de finale waarna het voorstel SAMM - Monteur van de toekomst, ingediend door een consortium van NIDV bedrijven, er met de winst vandoor ging.

Gecombineerde expertises

De belangrijkste innovatie aspecten van SAMM zijn de combinatie van spraaktechnologie en Augmented Reality (AR). Hoewel de laatste jaren veel ontwikkelingen op de individuele deelgebieden gebeuren, zijn toepassingen op grote schaal nog uitgebleven.

Waarom het met SAMM wel gaat lukken, zit voornamelijk in de combinatie van de verschillende technieken. In dit systeem zullen de expertises van de betreffende consortiumleden namelijk gecombineerd worden. Expertise van interactieve onderhouds- en trainingsdocumentatie, XML data, spraaknavigatie, 3D visualisatie en augmented en virtual reality, vormen de basis voor het realiseren van de te ontwikkelen toepassing.

Beperking van de technologie

De grenzen van de ontwikkeling liggen momenteel nog op het gebied van hardware en de herkenningsoftware die in het project zal worden toegepast.

Op dit moment zijn er een aantal partijen in de wereld die een AR bril kunnen leveren en deze zijn hard bezig om het meest geschikte (en prijstechnisch acceptabele) apparaat te ontwikkelen. De bril combineert de werkelijke en virtuele wereld waardoor de echte wereld verrijkt kan worden met digitale informatie. Volgens professor Steven Feiner (de goeroe in Amerika op het gebied van AR) zal AR technologie een gigantische vlucht nemen, zodra de geschikte AR bril op de markt komt. Hierbij speelt verwerkingscapaciteit, resolutie en draagbaarheid een belangrijke rol.

Voor wat betreft de herkenningsoftware zijn nog wel wat hordes te nemen. Er zijn verschillende manieren om een systeem intelligent naar objecten te laten kijken. Op dit moment worden huidige AR toepassingen voornamelijk gebaseerd op markers of aan de hand van navigatietechnologie. De mooiste oplossing is wellicht directe objecten herkennen eventueel gecombineerd met navigatie technologie.

In dat geval zal een systeem de vorm van een specifiek object moeten herkennen, zelfs als het is ingebed in een totaal configuratie, en deze kunnen associëren met een het object dat is opgeslagen in het eigen geheugen. Op basis daarvan kan dan allerlei gerelateerde data uit de CMS worden opgehaald en weergegeven.

Verkenkende fase

Het consortium zit op dit moment in de verkennende fase van het project. Er wordt met verschillende hardware en software leveranciers gesproken over de samenwerking binnen het project. Ook wordt al intensief gesproken met de Zweedse vrachtauto fabrikant Scania, aangezien de Proof-of-Concept voor Defensie op basis van de Scania vrachtauto zal worden ontwikkeld.



Onderhoud aan een YPR in Uruzgan.
(Foto: AVDD)



Uitnodiging Defensie Innovatie Competitie 2010

Defensie Research & Development organiseert (DR&D) organiseert dit jaar voor de tweede keer de nationale Defensie Innovatie Competitie (DIC). Doelstelling van deze competitie is om MKB-bedrijven te stimuleren om hun kennis aan te wenden voor nieuwe toepassingen ten behoeve van de defensieorganisatie. Juist ook bedrijven die nog niet actief zijn op het gebied van aerospace of defensie worden uitgedaagd aan deze competitie mee te doen. Als thema voor deze Defensie Innovatie Competitie is gekozen voor Energie & Duurzaamheid. Bij de start van de competitie, op 26 mei 2010, zal dit brede begrip nader worden uitgewerkt. De winnaars van de competitie krijgen een substantieel budget toegewezen dat aangewend dient te worden om de beoogde innovatie daadwerkelijk door te zetten richting een werkend prototype of demonstrator. De deelnemers investeren tijd en middelen om een projectplan uit te werken en te presenteren.

Defensie werkt samen met de Stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid (NIDV), de NV Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij (BOM), de NV Industriebank LIOF, Ontwikkelingsmaatschappij Oost-Nederland NV (Oost), de NV Noordelijke Ontwikkelingsmaatschappij (NOM) en de Ontwikkelingsmaatschappij Flevoland (OLF). Mocht u geïnteresseerd zijn, dan wordt u van harte uitgenodigd voor de startbijeenkomst op woensdag 26 mei 2010 van 13.30 uur tot 19.30 uur in de Generaal Majoor de Ruyter van Steveninckkazerne te Oirschot.

Netwerkgelegenheid

Tijdens de startbijeenkomst zullen de opzet en het doel van de DIC uiteen worden gezet. Bovendien zullen indicaties en richtlijnen van de behoeftestelling voor Defensie worden belicht, alsmede de spelregels en ondersteunende mogelijkheden in deze defensiebrede competitie. Aan het eind van deze kick-off zullen de aanwezige partijen 1) weten wat er verwacht wordt en mogelijk is, 2)

geïnspireerd raken om een nieuwe applicatie te gaan ontwikkelen en 3) kunnen besluiten of ze, al dan niet in clusterverband, gaan meedoen aan de competitie. De middag wordt informeel afgesloten met een buffet waarbij u uitgebreid de gelegenheid krijgt om te netwerken.

De tijdlijn van de Defensie Innovatie Competitie is als volgt:

26 mei 2010	startbijeenkomst DIC te Oirschot
11 juni 2010	deadline aanmelding
27 augustus 2010	inleveren voorstellen
31 augustus 2010	eerste selectie voorstellen
1 september 2010	bekendstellen genomineerden
7 oktober 2010	deadline definitieve voorstellen
15 oktober 2010	Finale Defensie Innovatie Competitie

Deelname aan de startbijeenkomst van de DIC, waaraan geen kosten verbonden zijn, brengt u in direct contact met een aantal key-spelers uit de defensieorganisatie, geeft netwerkgelegenheid met innovatieve bedrijven, kan uw innovatie versnellen en geeft wellicht toegang tot een nieuwe markt.

Aangezien bij teveel inschrijvingen de volgorde van aanmelding bepalend zal zijn, wordt u geadviseerd uw belangstelling per omgaande, doch uiterlijk voor 1 mei 2010 kenbaar te maken. Per bedrijf kunnen maximaal twee personen aan de startbijeenkomst deelnemen.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met uw contactpersoon bij de NIDV of regionale ontwikkelingsmaatschappij. U kunt ook bellen met projectleider DR&D Irene van Kemenade (06-14902733). U kunt zich aanmelden voor de startbijeenkomst van de Defensie Innovatie Competitie via: "<http://www.nidv.eu>"

Brainstormen tijdens Innovation Game

Defensie organiseert in 2010 weer de Innovation Game. Tijdens deze game wordt een aantal thema's of uitdagingen van Defensie aan de orde gesteld. Gedurende een tweedaagse brainstorm worden voor die problemen mogelijke oplossingen of oplossingsrichtingen bedacht.

Na het diner op de tweede dag wordt een aantal ideeën door een jury (ook wel 'commissie der wijzen' genoemd) geselecteerd om uitgewerkt te worden in een haalbaarheidsstudie. De resultaten van die studies worden vervolgens gepresenteerd tijdens de 'terugkomdag'. Dezelfde jury kiest vervolgens een winnend voorstel. Dit winnend voorstel ontvangt een bedrag voor de verdere ontwikkeling van het voorstel of idee. Een van de opvallendste thema's is dit jaar hoe en tegen welke kosten een Iphone als platform gebruikt kan worden voor Defensietaken of op welke manieren kan een schip met non-lethale wapens naderende piraten op een afstand houden. Ook opvallende thema's zijn de ontwikkeling van een obstacle avoidance system, dat moet voorkomen dat helikopters tegen (stroom)draden vliegen of de ontwikkeling van een innovatieve compound. De kenniscentra van de genie, de verbindingdienst en de logistiek werken aan een nieuw concept voor een basis die snel en veilig moet verrijzen.

Deelnemers

Wie nemen er aan die brainstorm deel? Initieel waren

dat medewerkers van het NLR, Thales Nederland en TNO. Sinds 2007 hebben ook NIDV bedrijven de mogelijkheid hun expertise in deze brainstorm in te brengen. Vanuit Defensie neemt de Hogere Defensie Vormingsklas (HDV) deel, ook wel te zien als de toekomstige generaals van Defensie.

Meedoen?

In juni 2010 vindt de Innovation Game plaats. Waarom zou een (mkb) bedrijf mee willen doen aan deze game? De belangrijkste reden heeft niet eens te maken met het ontwikkelbudget dat te winnen valt. Ten eerste biedt de game namelijk een zeer interessante kijk in de keuken van Defensie. Welke thema's spelen er, met welke uitdagingen wordt Defensie geconfronteerd? Ten tweede biedt het bedrijven de mogelijkheid een interessant netwerk binnen Defensie te leggen. Als een bedrijf tot slot haar eigen expertise kwijt kan in één van de plannen of ideeën is dat een mooie bonus.

Martijn Kerssen
(M.Kerssen@nidv.eu)

Welk ontwikkelt, als onderdeel van de Innovation Game, een systeem waardoor helikopters niet meer tegen (stroom)draden vliegen?

Cursus ballistisch ontwerpen

Het platform Nieuwe Materialen van de Stichting NIDV organiseert samen met TNO Defensie en Veiligheid een kennisoverdracht werksessie voor ballistisch ontwerpen. Hoe kunnen de diverse normen en eisen op het gebied van de ballistiek door bedrijven vertaald worden naar productontwerpen die bescherming bieden tegen ballistische dreigingen? De bijeenkomst wordt gehouden op 2 en 3 juni in Rijswijk (ZH).

Deze werksessie is een vervolg op de workshop van mei 2009, georganiseerd door het NIDV platform en TNO, waarin de basisaspecten van ballistische bescherming gepresenteerd werden. Tijdens een brainstorm werd een aantal cases voor ballistische producten geïnventariseerd. Een aantal van deze cases komt terug in de werksessie ballistisch ontwerpen. De werksessie kent drie onderdelen:

Deel 1 (dag 1): De theorie

- Welke militaire en civiele normen en eisen zijn er voor ballistische bescherming en voor welke systemen gelden ze?
- Hoe ziet het ontwerpproces er uit, welke stappen moeten gevolgd worden?

Deel 2 (dag 2): De praktijk

De theorie van dag één wordt toegepast aan de hand van een case uit de eerder gehouden brainstorm.

Deel 3 (follow-up): De toepassing

Na de twee dagen is er per bedrijf een aantal dagen van een TNO-expert beschikbaar. Hij of zij komt dan bij het bedrijf over de vloer en ondersteunt het bedrijf bij een bedrijfseigen ontwerpproces. Resultaten daarvan worden weer plenair teruggekoppeld.

Voor meer informatie en vooraanmelding kunt u contact opnemen met Martijn Kerssen van de NIDV.

KPSP levert Mobile Data Centrum aan HP

Nu een week later, heeft KPSP opdracht gekregen voor de eerst Militaire versie hiervan, 'de ToughPOD'. KPSP is in staat om een volledig custom made ToughPOD te bouwen, die voldoet aan de militaire eisen. In korte tijd is en wordt een bijzonder mooi stuk techniek gebouwd. "Een prestatie waar we trots op zijn", zegt directeur Wim Tijsterman van KPSP. Het bijzondere aan KPSP is dat het bedrijf als Systeem Integrator alle disciplines, zoals elektrisch, mechanisch, klimaat, special 19inch, Mil-Spec bekabeling en beveiliging onder één dak heeft. OEM'ers als HP zoeken bedrijven als KPSP, die de bouw en systeemintegratie als ketenintegrator kunnen overnemen. Met de POD biedt HP een alternatief voor traditionele

Data Centers. Hiermee is HP nu actief op beide markten. De POD biedt veel voordelen. Belangrijke voordelen zijn: beperkt aantal vierkante meters, hoge energie efficiëntie en beschikking over maximale snelheid & capaciteit. Aantrekkelijk is dat de POD op een willekeurige locatie kan worden gebouwd en getest en bij aflevering direct door de klant kan worden ingezet (plug & play). Hiermee worden levertijden aanzienlijk verkort. De POD kan zowel binnen als buiten worden geplaatst. Dit maakt de POD bij uitstek geschikt voor militaire doeleinden. Alvorens te worden ingezet voor operationele doeleinden, waar ook ter wereld, kan de POD worden ingericht met de laatste technische updates en operationele informatie. (zie foto op onze website www.nidv.eu)

WILKENS c.s. VERTALERS & TOLKEN

- Ruim 20 jaar ervaring en expertise
- Sterk gespecialiseerd in vertaalwerk voor de sectoren defensie en veiligheid
- Strikte vertrouwelijkheid
- Snelle en goede service

Bezoek onze website
of bel voor meer informatie:
T: 0715811211
E: info@wilkens.nl
I: wilkens.nl



Ahoy Rotterdam - 18 november 2010

NIDV Symposium & Tentoonstelling



Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid



DEFENSIE &
VEILIGHEID

Stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid



BAYARDS ALUMINIUM SOLUTIONS

FOR THE DEFENSE INDUSTRY

Bayards Aluminium Constructies B.V.

P.O. Box 9 - 2957 ZG Nieuw-Lekkerland, The Netherlands

Tel: +31 (0)184 683000 - Email: dick.dekluijver@bayards.nl

BAYARDS®
solutions in aluminum

WWW.BAYARDS.NL

Contracten voor innovatieprojecten

De defensie – en veiligheidsindustrie kent innovatieprojecten. Deze projecten zijn vaak opgezet op aangeven van de opdrachtgever/de overheid en gebaseerd op samenwerking tussen een aantal bedrijven. Zij steunen, juridisch gezien, op een aantal contracten. In de eerste plaats: het contract met de opdrachtgever. In de tweede plaats: een of meer contracten tussen de samenwerkende bedrijven. De samenwerking tussen bedrijven in een project kan juridisch een paar vormen aannemen. De samenwerking kan beperkt worden tot een samenwerkingsovereenkomst. De kern daarvan is dat de partijen bij de overeenkomst vastleggen waarop de samenwerking is gericht, wat ieder van hen daartoe zal bijdragen en wat er gebeurt met het eindresultaat.

De samenwerking kan ook de vorm van een samenwerkingsverband krijgen, zoals een besloten vennootschap of een vennootschap onder firma. Daarmee beogen de samenwerkende partijen hun inbreng voor gezamenlijke rekening en risico te exploiteren. Zij nemen ieder een aandeel in het samenwerkingsverband. Zij delen in de winsten en verliezen, meestal naar rato van ieders aandeel. De aandeelhouders regelen hun onderlinge verhouding meestal in een aandeelhoudersovereenkomst.

Zolang de samenwerking een project voor bepaalde duur betreft en zich afspeelt op het terrein van onderzoek en ontwikkeling, zal er in de praktijk meestal wel voor gekozen worden om de samenwerking enkel in de vorm van een (samenwerkings)overeenkomst te gieten. De oprichting van een samenwerkingsverband lijkt meer aan de orde bij de gemeenschappelijke exploitatie van technologie of know-how, of bij de verkoop van gezamenlijk ontwikkelde producten of diensten.

Overigens kunnen bij het maken van de keuze voor de ene of andere samenwerkingsvorm ook andere overwegingen een rol spelen. Ik noem als voorbeelden: belastingoptimalisatie, subsidievereisten, aansprakelijkheidsbeperking en projectbesturing.

Er bestaat niet zo iets als een standaard-overeenkomst voor innovatieprojecten. Er kan een aantal contracttypen worden aangeduid. Maar in de praktijk kunnen verschillende mengvormen en varianten voorkomen. Als eerste contracttype kan worden gewezen op de overeenkomst inzake technologie-overdracht. Dit is een verzamelterm voor licentiecontracten, waarbij (eigendoms of gebruiks)rechten worden verleend met betrekking tot octrooien, knowhow en/of software-auteursrecht. Een overeenkomst inzake technologie-overdracht kan ook betrekking hebben op licenties ten aanzien van gebruiksmodellen, tekeningen en modellen die wettelijke bescherming genieten. De termen 'technologie' en 'knowhow' zijn geen wettelijk gedefinieerde begrippen. Er is geen intellectueel eigendomsrecht als zodanig erkend. Dat sluit overigens niet uit dat een octrooi of software-auteursrecht deel kan uitmaken van bepaalde knowhow of technologie. Uit het mededingingsrecht kennen we overigens wel een definitie van knowhow: een geheel van niet-geoctrooieerde praktische kennis die voortvloeit uit ervaring en onderzoek, en die geheim, wezenlijk en bepaald is. Als tweede contracttype kan worden gewezen op de onder-

zoeks – en ontwikkelingsovereenkomst die betrekking heeft op onderzoek naar en ontwikkeling van producten of werkwijzen en de exploitatie van de resultaten ervan. Het onderzoek en de ontwikkeling behoeven niet noodzakelijkerwijs te zijn gericht op de verwerving van intellectuele eigendomsrechten, zoals bijv. een octrooi. Bij dit soort overeenkomsten kan men ook denken aan de verwerving van know-how ten aanzien van producten of werkwijzen, de uitvoering van theoretische analyses, systematische studies of experimenten, met inbegrip van experimentele productie en technische tests van producten of werkwijzen, de inrichting van de daartoe benodigde installaties en de verwerving van intellectuele eigendomsrechten voor de resultaten. Ook deze omschrijving komt uit het mededingingsrecht.

Het derde contracttype dat in dit verband vermelding verdient, is de specialisatie-overeenkomst. Hieronder valt een aantal categorieën. In alle gevallen gaat het om de vervaardiging of juist de beëindiging van de vervaardiging van bepaalde producten door een of meer producenten. Ook kunnen twee of meer partijen afspreken bepaalde producten gezamenlijk te vervaardigen. Zoals gezegd, zullen deze contracttypen in innovatieprojecten vaak door elkaar lopen. De werkelijkheid zal veelal meebrengen, dat een of meer van de samenwerkende partijen een octrooi of know-how overdraagt, of zich toelegt op de vervaardiging van het product of de dienst die het resultaat is van gemeenschappelijk onderzoek en ontwikkeling. Bij innovatieprojecten zal niet steeds sprake zijn van gemeenschappelijk onderzoek en ontwikkeling. De betrokken partijen kunnen ook besluiten tot alleen onderzoek of ontwikkeling.

In alle gevallen is het van wezenlijk belang om duidelijk te bepalen wie eigenaar van het ontwikkelde product, werkwijze of systeem wordt, en in hoeverre ieder van de betrokken partijen een gebruiksrecht daarop krijgt.

Bij iedere samenwerking in innovatieprojecten dient te worden nagegaan of het mededingingsrecht niet wordt overtreden. Die vraag is hoe dan ook aan de orde als het een samenwerking tussen (potentiële) concurrenten betreft, maar kan ook aan de orde zijn bij samenwerking tussen niet-concurrenten (bijv. bedrijven op verschillende niveaus in de bedrijfskolom). Om innovatie binnen de Europese Unie te bevorderen, zijn enkele overeenkomsten vrijgesteld van het verbod om mededingingsbeperkende afspraken te maken. In het bijzonder zijn de hierboven genoemde contracttypen vrijgesteld. Maar niet zonder meer. Zo bevatten de desbetreffende vrijstellingsverordeningen nauwkeurige definities van de vrijgestelde overeenkomsten; relateren zij de vrijstelling aan een zekere marktmacht van de betrokken partijen bij de overeenkomsten; maken zij de vrijstelling afhankelijk van de afwezigheid van contractafspraken die de mededinging al te zeer of onnodig beperken; en behouden zij aan de mededingingsautoriteiten het recht voor om in individuele gevallen van ernstige markt-verstoring de vrijstelling in trekken.

Jos A.M. Bos,
Partner bij Conway & Partners,
Advocaten en Attorneys-at-law, Rotterdam.



Jaarvergadering NIDV bij KMar

De jaarvergadering van de NIDV wordt gehouden op woensdag 28 april bij het Landelijk Opleidings- en Kenniscentrum Koninklijke Marechaussee In Apeldoorn. Topsprekers zijn Sebastiaan Reyn, projectdirecteur Verkenningen, en schout bij nacht Klaas Visser (DMO).

Het Landelijk Opleidings- en Kenniscentrum Koninklijke Marechaussee (LOKCKmar) biedt ons de gelegenheid kennis te maken met een interessant onderdeel van de Defensie organisatie. Tijdens het korte huishoudelijk gedeelte in de ochtend zal onder meer worden ingegaan op ons jaarthema 'Kans(en)Rijk' en de activiteiten in 2010.

Het ochtendprogramma wordt afgesloten met twee belangwekkende presentaties door vertegenwoordigers van Defensie, die de mogelijke gevolgen van de Verkenningen zullen toelichten. Na de lunch verzorgt de Koninklijke Marechaussee een programma met demonstraties en displays.

Het belooft weer een interessante en leerzame dag te worden. In verband met de beveiliging bij Defensie dient u zich tijdig aan te melden, omdat anders het niet mogelijk is het kazerneterrein te betreden. U wordt verzocht vóór 24 april a.s. aan te melden. Na aanmelding ontvangt u per e-mail een bevestiging, programma en een routebeschrijving. Deze bevestiging is tevens uw toegangsbevis voor deze bijeenkomst.

Locatie: Koning Willem III kazerne, Sportlaan 55, 7312 TG Apeldoorn.

Programma:

09.45 – 10.15 uur
10.15 – 10.20 uur
10.20 – 10.25 uur
10.25 – 10.40 uur

10.40 – 11.15 uur

11.15 – 11.45 uur
11.45 – 13.00 uur

13.00 – 14.00 uur
14.00 – 14.15 uur

14.15 – 16.00 uur
16.00 – 17.00 uur

Ontvangst met koffie
Welkom namens de commandant
Welkom door NIDV-voorzitter
Korte toelichting op activiteiten van het LOKC door majoor KMar E. Horlings
Huishoudelijk deel
1. Vaststelling verslag van de jaarvergadering van 8 april 2009
2. Bestuurssamenstelling
3. Toelichting op Activiteiten en Begroting 2010
(jaarplan is u toegezonden)

Koffiepauze

Verkenningen

Dr. S. Reyn, Projectdirecteur Verkenningen, DMO Directie Beleid
Samenwerking overheid/bedrijfsleven bij instandhouding
SBN ir. K. Visser, Directeur Wapensystemen, DMO Directie Wapensystemen
Lunch
De organisatie van de Koninklijke Marechaussee (binnen)
Demonstraties en displays KMAR (buiten)
Informeel gedeelte

 **norma**

NORMA MPM



Your System Supplier
Privately owned
true entrepreneurship
450 employees
strategic partner
80 years experience
former Thales

Focus is everything

Haaksbergerstraat 49 7554 PA Hengelo (Ov) The Netherlands
P +31 (0)74 248 23 82 F +31 (0)74 248 40 18 E info@norma-mpm.nl

INSPIRED BY CHALLENGE

www.norma-mpm.nl

Periode van onzekerheid

In 2010 liggen verschillende veranderingen in het verschiep. Aan de ene kant is er een grote druk om de overheidsfinanciën weer op orde te krijgen terwijl aan de andere kant de veiligheid in veel gebieden nog veel te wensen overlaat. Onlangs is het eindrapport van de Verkenningen verschenen en ook bij de verkiezingen zullen de prioriteiten op het gebied van vrede en veiligheid opnieuw worden vastgesteld. Het zal een periode van onzekerheid zijn waarin zich ook nieuwe kansen kunnen voordoen.

Verkenningen

Het Eindrapport over de Verkenningen is onder de belovende subtitel 'Houvast voor de krijgsmacht van de toekomst' verschenen. Er wordt een duidelijk beeld geschetst van de onzekere veiligheid voor de komende twintig jaar. Op basis van Toekomstscenario's worden vier beleidsopties ontwikkeld waarin de verschillende ambities, samenstelling en toerusting van de krijgsmacht nader zijn uitgewerkt. Het gaat om "Veilig blijven, met als hoofdaccent Beschermen, om "Kort en krachtig"(Intervenieren), om "Veiligheid brengen"(Stabiliseren) en om "Veelzijdig inzetbaar". Anders dan de Heroverwegingen geven de Verkenningen een coherent beeld van de bouwstenen van een toekomstige krijgsmacht. Bovendien biedt het rapport nieuwe kansen voor het intensiveren van de samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven.



Verkiezingen

De meeste verkiezingsprogramma's zijn in concept verschenen en de data voor de congressen van de meeste politieke partijen zijn bepaald. Veiligheid neemt in veel programma's een belangrijke plaats in. Zoals de Verkenningen aangeven, is veiligheid ondeelbaar. Door de nauwe samenhang tussen interne en externe veiligheid sorteert een combinatie van inspanningen het meeste effect. In de notitie "Kansrijk afstemmen van vraag en aanbod" heeft de NIDV een beeld geschetst van de mogelijkheden om effectiever en efficiënter te innoveren op het gebied van veiligheid.

Kans(en)Rijk

Het jaarprogramma van de NIDV is Kans(en)Rijk. In de huidige economische omstandigheden is het proces van het creëren en benutten van kansen veel meer dan een uitdaging. Het is een absolute noodzaak dat overheid, kennisinstellingen en bedrijfsleven nieuwe mogelijkheden tot samenwerking zo goed mogelijk benutten. Op welke wijze kunnen vraag en aanbod en vooral de afstemming daartussen worden geoptimaliseerd? Het bedrijfsleven heeft veel kennis en ervaring in het creëren en benutten van kansen. Op de defensie en veiligheidsmarkt is de overheid echter de dominante speler. Kansrijke voorstellen hebben pas kans van slagen als de overheid - het Rijk - voldoende anticipeert en ruimte laat kansen te verzilveren. Door hechte samenwerking in de veelgeroemde 'Gouden Driehoek' kunnen we ook in economisch slechtere tijden de meest passende oplossingen bieden. In een dergelijke omgeving ontstaan bovendien voor het Rijk, de kennisinstellingen en het bedrijfsleven win-win situaties.

De kansen voor het bedrijfsleven kunnen in het kader van de Defensie Industrie Strategie (DIS) fors worden vergroot. Tijdens de behandeling van de begroting eind vorig jaar is een motie met brede steun aangenomen met het verzoek vanaf 2010 een fonds voor MKB bedrijven in te stellen voor het ontwikkelen van militaire producten. Daarvoor wordt op dit moment een regeling voorbereid op basis waarvan bedrijven voorstellen kunnen indienen. Bedrijven zullen de helft van de kosten zelf moeten financieren. Daarnaast wordt een programma opgezet voor een gezamenlijke inspanning van overheid en bedrijfsleven om het materieel op een efficiënte en effectieve wijze in stand te houden. Dat houdt ook in het terughalen van materieel uit Afghanistan en het uitvoeren van het noodzakelijke onderhoud.

Belangrijke bijeenkomsten

De NIDV jaarvergadering is gepland op 28 april in Apeldoorn. Wij zijn dan te gast bij het Opleidingscentrum van de Koninklijke Marechaussee. Het Symposium met de bijbehorende tentoonstelling is op 18 november in de Ahoy in Rotterdam. De voorbereidingen voor deze laatste bijeenkomst zijn al in volle gang. Ik hoop u weer te ontmoeten.

Cent van Vliet

Directeur NIDV

Mutaties

Arno Peels bestuursvoorzitter TU/e

De Raad van Toezicht van de Technische Universiteit Eindhoven (TU/e) heeft dr.ir. Arno Peels (53) met ingang van 1 mei 2010 benoemd tot voorzitter van het College van Bestuur. Hij volgt ing. Amandus Lundqvist op. Arno Peels, geboren in 1956 in Eindhoven, behaalde in 1980 zijn ingenieurstitel in de luchtvaart- en ruimtevaarttechniek aan de TU Delft. In 1984 promoveerde hij in de elektro- en informatietechniek. Aansluitend was hij een jaar universitair hoofddocent. Daarna vervulde hij gedurende 16 jaar diverse functies bij Philips Semiconductors. Hij was in de periode 2001-2008 directievoorzitter en CEO van Thales Nederland B.V.

Gerben Edelijn CEO Thales

Met ingang van 15 maart is ir. Gerben Edelijn (1965) benoemd tot directievoorzitter van Thales Nederland B.V. Hij volgt hiermee Adri Blokhuis op die andere verantwoordelijkheden krijgt in het directieteam. Gerben Edelijn (zie foto) begon zijn carrière bij Thales in 1990 als software ontwikkelaar. Na enkele functies in program management en sales werd hij in 2002 General Manager van de Thales vestiging in Huizen. Dit deed hij tot 2009, waarna hij in het concern als Vice President Multi Domestic operations van de Land & Joint Divisie internationale verantwoordelijkheden kreeg.



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 uiteraard 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.



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

Thieme Media Services, Delft

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave, mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enig andere manier, zonder voorafgaand schriftelijke toestemming van de uitgever.

Beurzen 2010

Een overzicht van de belangrijkste defensie- en veiligheidsbeurzen. Onze keuze hangt sterk af van uw belangstelling. Uit de belangstellingsregistratie van NIDV blijkt dat in 2010 de industrie met nadruk belangstelling heeft voor: Dimdex, Eurosatory, Euronaval. NIDV adviseert de overheid deze beurzen te steunen met subsidie en een delegatie. Voor informatie: Jan van Grinsven via defense@gielissen.nl en Marc Soeteman via ms@nidv.eu

- ITEC, Londen, 18 -20 mei
- Eurosatory, Parijs, 14 – 18 juni
- Farnborough Air Show, 14 – 25 juni
- Essen Security, 5 – 8 oktober
- Euronaval, Parijs, 25 – 29 oktober
- MAST, Rome, 9 – 11 november
- Indodefence, Jakarta, 10 – 13 november

Innovatiecongres Veiligheid 2010

Het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties nodigt u van harte uit voor het Innovatiecongres Veiligheid 2010.

Het Innovatiecongres staat open voor allen die professioneel betrokken zijn bij innovatie en veiligheid. Op het Innovatiecongres Veiligheid 2010 komen vraag en aanbod bij elkaar.

Datum: 19 mei 2010

Locatie: Theater Spant! te Bussum

Noteer deze datum in uw agenda. Kijk voor meer informatie over het programma en registratie op onze website www.veiligdoorinnovatie.nl.

We hopen u te zien op het Innovatiecongres Veiligheid 2010!

NIDV Kernteam

Drs. C. van Vliet, Directeur – **A. Schild**, Manager Business Development

Luchtmacht, secretaris NIFARP –

Drs. M. Soeteman, Manager Business Development Marine, voorzitter NISP –

Mr. R.H. van Dort, Voorzitter

C2TP-platform, Manager Business

Development ICT, Marechaussee en

Landmacht – **G. Brayé**, Datamanager –

Mevr. S. Sahadew Lall, Officemanager

– **Mevr. L.G.D. Mayer**, Secretaresse –

Drs. M. Kerssen, Innovatie medewerker –

Mevr. N.M. Rosbergen, secretaresse.

NIDV Supportteam

Drs. E.A. van Hoek, Adviseur

Internationale Samenwerking –

Kolmarns b.d. B. van Lierop, Adviseur

Marine – **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. de Die**,

adviseur Simulatie & Training.

Algemeen Bestuur Stichting NIDV

Drs. J. Gmelich Meijling, Voorzitter –

H. van Ameijden, Damen Schelde Groep

BV – **H.J. Vink**, Stork Fokker AESP BV –

W. Tijsterman, Klein Poelhuis –

D. Mackintosh, Bayards Aluminium

Constructies – **J.H.M. Simons**, Capgemini

Nederland BV – **A.C. Blokhuis**, Thales

Nederland BV – **Ing. H. de Groot**, ADSE –

J.W. Kelder VADM b.d., TNO –

ir. C. Haarmeijer - Re-lion.



- Joint programmes

NEW PRODUCTION FACILITY IN THE NETHERLANDS

Recently Rheinmetall Nederland B.V. has started its own 10,000 m² production facility in Ede where production, maintenance and repair activities of high end defence systems and platforms will be performed. This will strategically enlarge Rheinmetall's footprint in the important Dutch defence market. Rheinmetall Defence offers a wide array of armoured vehicle systems in various weight classes and for a variety of missions, taking full account of the modern military's expanding operational profile. More information at: www.rheinmetall-defence.com



With you when it matters.

a **DSM**Brand

The field of operations has become more dangerous, more unpredictable and less conventional. Vehicles need to move fast, effectively and safely, over and through varied and complex terrain. Weight reduction is critical.

For the highest level of protection at the lowest possible weight, there's no substitute for vehicle armor made with Dyneema®, the world's strongest fiber™.

Dyneema® Hard Ballistic (HB) are used worldwide in products designed to protect military vehicles against rifle fire and fragments, including IEDs and EFPs. Dyneema® HB solutions also protect aircraft, boats, ships and landing craft.

As the threats become more lethal, as new trends develop, count on DSM Dyneema to deliver expertise and the most advanced materials to help save lives.

To find out more about Dyneema® – and about DSM Dyneema, the company behind the material – visit www.dyneemamatters.com



Dyneema®
With you when it matters