



VISSER: OOG VOOR
NATIONAAL BELANG



DAMEN WIL ONDER-
ZEEBOTEN BOUWEN



RUIMTEVAART GEEN
DOEL, MAAR MIDDEL



NSPA VAN ALLE
MARKTEN THUIS

The 30th edition of the NIDV Conference & Exhibition will take place on Thursday 15 November 2018 at the Rotterdam Ahoy

LEARN ALL ABOUT THE
LATEST DEVELOPMENTS
IN THE FIELD OF DEFENCE
AND SECURITY IN ONE DAY!



NIDV CONFERENCE & EXHIBITION

Opening hours
08.00 uur – 17.30 hrs

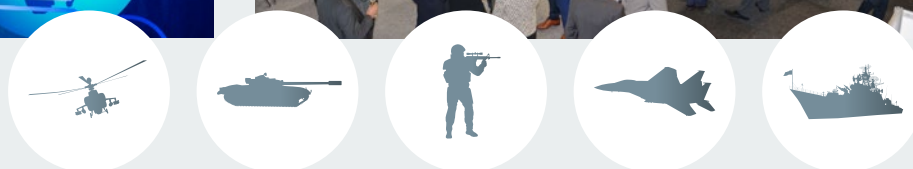
Pictures from the 2017
edition can be found at
www.nidv.eu

Number of visitors
2,300 decision makers

Types of visitors
Recruiters from government
agencies, companies, politics,
knowledge institutes,
international companies,
ministries of defence,
economic affairs, foreign
affairs, justice, security
regions, police corps, coast
guard and military attachés



More information:
exhibition@nidv.eu



Defensienota

Eind maart presenteren minister Bijleveld en staatssecretaris Visser de Defensienota 2018. Defensie zal extra gaan investeren in menskracht en in materieel voor een versterkte en adaptieve krijgsmacht. Zo kan Nederland beter inspelen op de internationale geopolitieke ontwikkelingen die onvoorspelbaarder en complexer zijn geworden. Het Nederlandse bedrijfsleven wil hierin graag samenwerken met Defensie. Veiligheid en stabiliteit zijn voor een open economie als Nederland van vitaal belang. Maar bovendien hebben Nederlandse bedrijven veel kennis en innovatie in huis en kan dit bestaande en nieuwe werkgelegenheid creëren.

www.nidv.eu



Staatssecretaris Visser van Defensie wil bij aankoop van nieuw materieel oog houden voor het nationaal belang.

Ruimtevaart als middel

14

NSPA van alle markten thuis

18

Update Leopard-gevechtstank

24

Nulkes' Notes

26

Colofon

27



Damen ziet met partner Saab Kockums grote kansen in de bouw van nieuwe onderzeeboten voor de Koninklijke Marine.

Bij de voorplaat: Vanaf 2027 komen er nieuwe, bemande onderzeeboten. Vier expeditionaire onderzeeboten van de Walrusklasse telt de Koninklijke Marine nu: Zr.Ms. Bruinvis, Dolfijn, Walrus en Zeeleeuw. Het kwartet is nu al 25 jaar oud. Het ondergaat nu een upgrade-programma dat geheel door Nederlandse bedrijven wordt uitgevoerd. De Walrusklasse is vanaf 2027 toe aan vervanging. Het project behelst zeker 2,5 miljard euro en biedt grote kansen voor de Nederlandse industrie.

Foto: Mediacentrum Defensie

Staatssecretaris van Defensie: Oog voor nationaal belang

Visser maakt vaart



Staatssecretaris Visser van Defensie op werkbezoek bij de Koninklijke Luchtmacht.



Wat Visser betreft, koopt Defensie alleen al om de snelheid waar mogelijk spullen van de plank.

Of staatssecretaris Barbara Visser van Defensie de komende jaren een nieuw marineschip kan dopen, weet ze niet. “De F-35 hoop ik eind volgend jaar wel in Nederland te kunnen verwelkomen.”

Tekst: Riekelt Pasterkamp
Foto's: Mediacentrum Defensie

Waar de minister van Defensie haar kamer aan de voorkant van het ministerie aan het Plein in Den Haag heeft, zit de staatssecretaris aan de achterkant. In de oude kamer van haar voorganger Jack de Vries. “De donkere gordijnen heb ik weg laten halen”. Visser (40) is bij Defensie politiek verantwoordelijk voor personeel, materieel, veiligheid en bedrijfsvoering. Prettig in een tijd dat er weer extra geld is voor de krijgsmacht: een structurele verhoging van het budget met 1,5 miljard euro, die in 2021 zal worden bereikt.

Maar dat geld is lang niet genoeg om te voldoen aan de 2 procent van het Bruto Binnenlands Product voor Defensie die de NAVO-landen in 2024 bereikt moeten hebben, zoals ze in 2014 in Wales met elkaar afspraken. Nederland zit nu op 1,2 procent en door de economische voorspoed zal het percentage dalen. “We voldoen niet aan de NAVO-norm. Dat weten we”, zegt Visser. “Maar dit is een mooie en belangrijke stap.” In de eind maart gepresenteerde Defensienota 2018 staat dat het kabinet Rutte III in 2020 de nota gaat herijken. “Een mooi moment, dan worden de verkiezingsprogramma's voor de Tweede Kamerverkiezingen van 2021 geschreven. En kunnen we verder vooruit kijken.”

A-brieven

Materieel gezien maakt Visser intussen vaart. Begin mei stuurde ze maar liefst vijftien zogenaamde A-brieven naar de Tweede Kamer. In de brieven gaat het onder andere over vervanging van marine-schepen, *midlife update* van de Fenneks voor de landmacht en inruil van de verouderde Apache-gevechtshelikopters voor gloednieuwe modellen. Investerings van miljarden euro's. Na bespreking met de Tweede Kamer kunnen de orders worden geplaatst. "De offertes zijn aangevraagd."

Wat Visser betreft, koopt Defensie alleen al om de snelheid waar mogelijk spullen van de plank. De mijnenbestrijdingsvaartuigen en M-fregatten worden verworven in samenwerking met de Belgen. Visser zei eerder dat de betreffende schepen gebouwd zullen worden door Damen Naval Shipyard in Vlissingen. "De werf is toonaangevend in de wereld en heeft bewezen schepen te kunnen bouwen."

"Wij maken ons sterk voor een meer open Europese Defensiemarkt, maar we moeten ook niet de 'gekke Henkie' van Europa willen zijn, heb ik tijdens de jaarvergadering van de NIDV gezegd. Iedereen heeft

beperkte middelen en middelen, dus samenwerken op de Europese Defensiemarkt is onontkoombaar. Heel nadrukkelijk ben ik voor bilaterale samenwerking, waarbij we het Nederlandse belang altijd in het oog houden. Bij de verwerving van materieel laten we het nationaal veiligheidsbelang zwaarder meewegen. Dat doen onze buurlanden ook." Die buurlanden gaan soms wel erg ver, aldus Visser. Zo moest in Frankrijk textiel nationaal worden aanbesteed omdat de maten van de militairen geheim moesten blijven in het belang van de nationale veiligheid.

Onderzeeboten

Uit de Defensienota valt op te maken dat de nationale kennis- en maakindustrie bij aanbestedingsprojecten een voorkeurspositie kunnen krijgen. Veel Europese landen maken gebruik van Artikel 346 van de VWEU (Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie) om niet Europees aan hoeven te besteden, waardoor ze hun nationale veiligheidsbelang kunnen beschermen.

Of de nieuwe onderzeeboten – aangekondigd in de Defensienota – ook een *Made in Holland*-sticker

krijgen, wil Visser niet zeggen. "Het traject is vastgesteld, de B-fase loopt. We moeten, los van artikel 346, kunnen rekenen op het beste product voor de beste prijs, welke werf ze ook bouwt."

Slim

Defensie en het bedrijfsleven kunnen niet zonder elkaar. Defensie heeft als belangrijke opdrachtgever gebruikerskennis. Het bedrijfsleven biedt op zijn beurt kennis, personeel en innovaties. "Hoe investeer je je geld zo slim mogelijk en hoe vind je de juiste partners? Mijn vraag is hoe innovatie soepeler tot stand kan komen." Belangrijk daarbij is de *lifecycle-cost* benadering. "Vijf jaar vooruit kijken is in de militaire industrie niet reëel. Vijftien jaar is beter. Waarin wil Defensie de komende jaren investeren, zodat het bedrijfsleven daarop kan anticiperen? Daarbij realiseer ik me dat Defensie door de vele regels, procedures en vertrouwelijke informatie geen gemakkelijke partner is. Daar moeten we iets aan doen."

Visser wil ook werken aan de 'lange lijnen', zoals zij het noemt. "Als ik vandaag spullen bestel, gaat mijn opvolger over drie of vier jaar de rekening betalen.

Twee vrouwen

Voor het eerst in de historie leiden twee vrouwen het ministerie van Defensie. Sinds 26 oktober 2017 is Barbara Visser (1977) staatssecretaris op het departement. Ze was eerder Tweede Kamerlid voor de VVD en wethouder in Zaanstad. CDA'er Ank Bijleveld (1962) leidt het ministerie aan het Plein in Den Haag. Ze was in haar carrière actief als Kamerlid, burgemeester, staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Commissaris van de Koning in Overijssel. Onder Rutte I en II was er van 2010 tot 2017 geen staatssecretaris voor Defensie. De ministers Hillen en Hennis-Plasschaert hadden alle dossiers in handen. De krijgsmacht kent op dit moment één vrouwelijke opperofficier, bij de Koninklijke Luchtmacht. Binnenkort volgt nummer twee. De 42-jarige luchtmachtkolonel Elanor Boekholt-O'Sullivan wordt op 1 juli bevorderd tot commodore, een generaalsrang. Op 5 juli gaat ze vervolgens aan de slag als commandant van het Defensie Cyber Commando.



Visser (links) en Bijleveld bij de presentatie van de Defensienota 2018.

Beter is om te kijken wat je gedurende de looptijd van een schip, vliegtuig of voertuig nodig hebt aan financiële investering." Bij grote infrastructurele projecten, zoals snelwegen en spoorlijnen, gaat de overheid wel een meerjarenverplichting aan. Visser weet dat omdat ze als Tweede Kamerlid voor de VVD woordvoerder was bij het Infrafonds. "Daar doen we het wel, bij Defensie kan het ook."

Tijdens de NIDV jaarvergadering vroeg Visser haar toehoorders om mee te denken: Hoe kunnen processen sneller zonder onverantwoorde risico's? "De krijgsmacht heeft nu, meer dan ooit anderen nodig. Om adaptief te zijn. Dus laten we samen kijken waar kansen liggen. Defensie en het bedrijfsleven hebben de komende jaren behoefte aan technici. Daar moeten we niet om vechten, maar samen kijken hoe we kunnen werven en mensen over en weer inzetten. Defensie is natuurlijk Nederland in het klein; we hebben alles zelf in huis." ■

"Defensie en het bedrijfsleven hebben de komende jaren behoefte aan technici. Daar moeten we niet om vechten, maar samen kijken hoe we kunnen werven en mensen over en weer inzetten."



Damen ziet met partner Saab Kockums grote kansen in de bouw van de nieuwe onderzeeboten voor de Koninklijke Marine. Het project is cruciaal voor de vaderlandse marinebouw. "Kunnen we als Nederland nog onderzeeboten bouwen? Ja."

Damen/Saab wil nieuwe Nederlandse onderzeeboot bouwen

Klein, maar verdraaid goed

De Nederlandse onderzeeboten van de Walrusklasse zijn vanaf 2027 toe aan vervanging.

Tekst: Riekelt Pasterkamp

Het staat zwart op wit in de Defensienota 2018: "We vervangen de onderzeeboten door bemande onderzeebootcapaciteit. Onderzoek van TNO heeft uitgewezen dat varianten anders dan bemande onderzeeboten niet aan de behoefte kunnen voldoen (en erg duur zijn)." De Koninklijke Marine lijkt de grote winnaar van de Defensienota 2018. Hoewel? De zeestrijdkrachten mogen tot 2033 dan wel een slordige 6,4 miljard euro investeren, maar het betreft feitelijk de noodzakelijke vervanging van hun nu snel verouderende vloot. Dus de schijn bedriegt.

Nederland koopt samen met België nieuwe M-fregatten en mijnenjagers en de luchtverdediging- en commandofregatten worden gemoderniseerd. Vanaf 2027 komen er nieuwe, bemande onderzeeboten. Vier expeditieaire onderzeeboten van de Walrusklasse telt de Koninklijke Marine nu: Zr.Ms. Bruinvis, Dolfijn, Walrus en Zeeleeuw. De schepen zijn 68 meter lang en 8,5 meter breed met een waterverplaatsing (onder water) van 2800 ton. Het aantal bemanningsleden per boot bedraagt 55. Het kwartet is nu al 25 jaar oud. Het ondergaat nu een upgrade-programma dat geheel door Nederlandse bedrijven wordt uitgevoerd. Behalve de romp blijft er nog maar weinig achter in de boot. Het programma wordt zonder al te veel problemen uitgevoerd. Maar regeren is vooruitzien: de Walrusklasse is vanaf 2027 toe aan vervanging. Het project behelst zeker 2,5 miljard euro en biedt grote kansen voor de Nederlandse industrie.



Hein van Ameijden, algemeen directeur van Damen Schelde Naval Shipbuilding in Vlissingen.

Met ingetogen gejuich is de Defensienota 2018 op het hoofdkantoor van Damen Schelde Naval Shipbuilding (DSNS) in Vlissingen ontvangen. Er is eindelijk een stuk duidelijkheid. "Zeker voor het personeel van de krijgsmacht", zegt Hein van Ameijden, algemeen directeur van DSNS. "De negatieve bezuinigings-trend van de laatste jaren lijkt door dit kabinet definitief gekeerd en dat is mooi."

DAMEN



SAAB

Scheepsbouwer Damen ging al in 2015 met het Zweedse Saab in zee met het oog op de vervanging van de Nederlandse onderzeeboten. Foto: DSNS



De onderzeeboten van de Koninklijke Marine ondergaan nu een upgrade-programma dat geheel door Nederlandse bedrijven wordt uitgevoerd.

Traditie

Damen Schelde Naval Shipbuilding (DSNS), gevestigd in Vlissingen, biedt werk aan rond 500 mannen en vrouwen en daarnaast aan een heel cluster van toeleveranciers. Het heeft een rijke traditie van marinescheepsbouw met zijn originele marinewortels die meer dan 140 jaar teruggaan. De Koninklijke Schelde scheepswerf, gevestigd in Vlissingen, was en is wereldwijd bekend om zijn hoogwaardige scheepsbouw, zowel in de marinebouw als in de commerciële sector. Zo werden de eerste onderzeeboten voor de marine in 1906 op deze werf gebouwd en geleverd. Er volgden nog vele andere. In 2001 verwierf Damen Shipyards Group de Royal Schelde samen met al haar dochterondernemingen. Na de overname introduceerde Damen zijn unieke, gestandaardiseerde modulaire bouwconcept in Vlissingen, waardoor de werf zeer snelle levertijden kon bieden. Sinds 1875 leverde DSNS meer dan 400 schepen aan tevreden klanten over de hele wereld. Zij is huisleverancier van de Koninklijke Marine.

Scheepsbouwer Damen ging al in 2015 met het Zweedse Saab in zee met het oog op de vervanging van de Nederlandse onderzeeboten. Saab nam in de zomer van 2014 de ervaren onderzeebootwerf Kockums in Malmö over van de vorige, Duitse, eigenaar TKMS. Het Zweedse bedrijf heeft kennis in huis die Damen mist, zo schetst Van Ameijden, de gedachte achter de samenwerking. "Een belangrijk deel van Kockums' activiteiten is ontwerp en de bouw van onderzeeërs, voor marines van Zweden, Australië en andere Scandinavische landen. Onder meer de A-26 onderzeeboot van de partner van Damen is een bewezen concept."

Eigenlijk is de samenwerking met Saab een voor de hand liggende, schetst Van Ameijden. "We kunnen met onze gecombineerde kennis de

beste boot voor Defensie ontwerpen en willen vandaar groeien door logische stappen te maken in het exportpotentieel van expeditionaire diesel-elektrische onderzeeboten. In het jaar 2000 kochten we scheepswerf De Schelde. Van 2000 tot 2014 bestond onze orderportefeuille voor een derde uit Nederlandse opdrachten en twee derde export. Dat is een gezonde verhouding." Nu is dat aandeel Nederlandse opdrachten tijdelijk nul. Zr.Ms. Karel Doorman was het laatste schip dat DSNS voor de Koninklijke Marine bouwde. Het Joint Support Ship werd in maart 2014 in Vlissingen gedoopt.

Plank

Van Ameijden "maakt zich zorgen" vanwege de "toenemende verleiding" om spullen van de plank te kopen. "Bij technologisch stabiel en eenvoudiger

materieel is dat begrijpelijk en ook voordelig. Maar voor complex en kostbaar materieel dat ook nog eens decennia mee moet, ligt dat anders: technologische ontwikkelingen gaan heel snel, ook in de maritieme sector. Vergelijk het met een iPhone. Zodra die in de winkel ligt, is de techniek verouderd. Nu is de nieuwste telefoon een modegril, bij wapensystemen gaat het letterlijk om leven en dood. Dan wil je niet een volger zijn, maar vooroplopen in de techniek. Bovendien wil je een product dat je tijdens de levensduur continu kunt moderniseren, zoals dat in onze onderzeeboot dadelijk mogelijk is door de modulaire bouw. Door de Nederlandse industrie samen met Defensie te laten ontwerpen en te bouwen blijft er ook kennis binnen Nederland die van pas komt tijdens de gehele levensduur van wapensystemen; daarmee kan binnen Nederland

de instandhouding van de wapensystemen worden uitgevoerd, dat is goed voor het technologisch niveau en de werkgelegenheid. Ook daarom is een Nederlands product erg van belang."

De vervanging van de M-fregatten en mijnbestrijdingscapaciteit voor de Koninklijke Marine is een project dat België en Nederland gezamenlijk invullen met voor beide landen identieke schepen. Oppassen, zegt Van Ameijden, "dat je niet gevangen komt te zitten in de systemen van een land, of landen, waarmee je samenwerkt. Internationale materiële samenwerking tussen België en Nederland biedt hier kansen, maar in welke vorm dit handig is moet blijken. Voortzetting van familievorming zoals de huidige vloot van de Koninklijke Marine is samengesteld, levert veel voordelen op."

Intussen is Damen, in samenwerking met het Duitse Blohm + Voss, een van de kanshebbers om fregatten voor de Duitse marine te mogen bouwen. De Europese aanbesteding voor de MKS 180 fregatten gaat gewoon door, aldus de Duitse minister van Defensie Ursula von der Leyen onlangs. In Duitsland waren stemmen opgegaan om de aanbesteding vroegtijdig te stoppen of te wijzigen, nadat het Duitse consortium TKMS-Lürssen was uitgeschakeld en daarmee de kansen voor het Duits-Nederlandse team van Damen en Blohm und Voss wellicht toenamen. Van Ameijden: "Het gekke is dat iedereen wel Europees wil samenwerken maar industrieel nationalisme in Europa, zeker bij de grote landen, alleen maar toeneemt. Als Nederlandse scheepsbouwindustrie zijn we misschien klein, maar wel verdraaid goed. Ik weet dat wij een kwalitatief goede onderzeeboot kunnen bouwen tegen een redelijke prijs."

Ervaring

De boten van de Walrusklasse zijn in Nederland gebouwd, maar een deel van de ervaring van onderzeebootbouw is verloren gegaan. Nederlandse onderzeeboten werden meest recentelijk in Rotterdam bij RDM gebouwd. "Toch beschikt de

Nederlandse marinebouw nog steeds over veel onderzeebootkennis. De recente update van de huidige Walrusklasse werd geheel door Nederlandse bedrijven gedaan. Dat is op onderdelen complexer dan de nieuwbouw van een onderzeeboot."

Management van vergelijkbare complexe projecten laat DSNS ook nu nog geregeld en met succes zien. Door intensieve samenwerking met hoogwaardige toeleveringsbedrijven in het *Dutch Underwater Knowledge Center* (DUKC), een NIDV-platform, is de kennis van de bouw van onderzeeboten bovendien uitstekend gebundeld.

"Veel mensen weten het niet, maar een bedrijf als Nevesbu is permanent bezig met de engineering van onderwaterschepen. Het is, samen met dat DUKC en andere kennisinstituten onderdeel van een stevige Gouden Driehoek. Dus als je mij vraagt: Kunnen we als Nederland nog onderzeeboten bouwen, zeg ik volmondig: ja."

Als de Nederlandse overheid nieuwe onderzeeboten koopt bij een Nederlandse werf is ze *launching customer*. "Dat heeft niet alleen met imago (koopt Nederlandse waar) te maken," aldus Van Ameijden.



Foto: Riekelt Pasterkamp

Technologische ontwikkelingen gaan heel snel, ook in de maritieme sector.

"Er zijn alleen maar winnaars. Allereerst krijgt Defensie voor de Koninklijke Marine een beste en meest toekomstbestendige boot waarmee Nederland echt betekenisvol kan bijdragen in internationale operationele samenwerking. Ten tweede biedt het ook economische voordelen door werkgelegenheid en innovatie voor Nederlandse bedrijven dankzij Nederlands belastinggeld. Ten derde is er de export. Via zo'n *launching customer* project kan de Nederlandse marinebouw, zelfs in een ongelijk speelveld, en met veel beperkingen, toch weer robuust voor de dag komen. En niet in de laatste plaats vloeien er revenuen terug naar de overheid."

Complex

Het bouwen van een onderzeeboot is zeer complex. Een M-fregat bestaat uit 170.000 onderdelen en vraagt voor de assemblage 1,2 miljoen manuren. De boten van de Walrusklasse tellen ieder 500.000 onderdelen en vergen per stuk 2,5 miljoen manuren om ze in elkaar te zetten. "Het is een kleine ruimte waar alles bij elkaar gepropt moet worden." Mocht de order naar Damen en Saab gaan dan rekenen ze in Vlissingen op flink wat jaren tekenen en bouwen. "De drukhuidsecties zullen in Zweden worden gebouwd, maar de assemblage, inbedrijfstelling, het testen en leveren aan Defensie gebeurt bij ons in Vlissingen." Daarnaast zullen Nederlandse bedrijven gedurende de levensduur van de onderzeeboten het onderhoud uitvoeren, uiteraard in nauwe samenwerking met Defensie.

Saab Kockums heeft al een nieuw en toekomstbestendig ontwerp klaarliggen voor de Zweedse marine, de A26 onderzeeboot. Als Defensie voor de

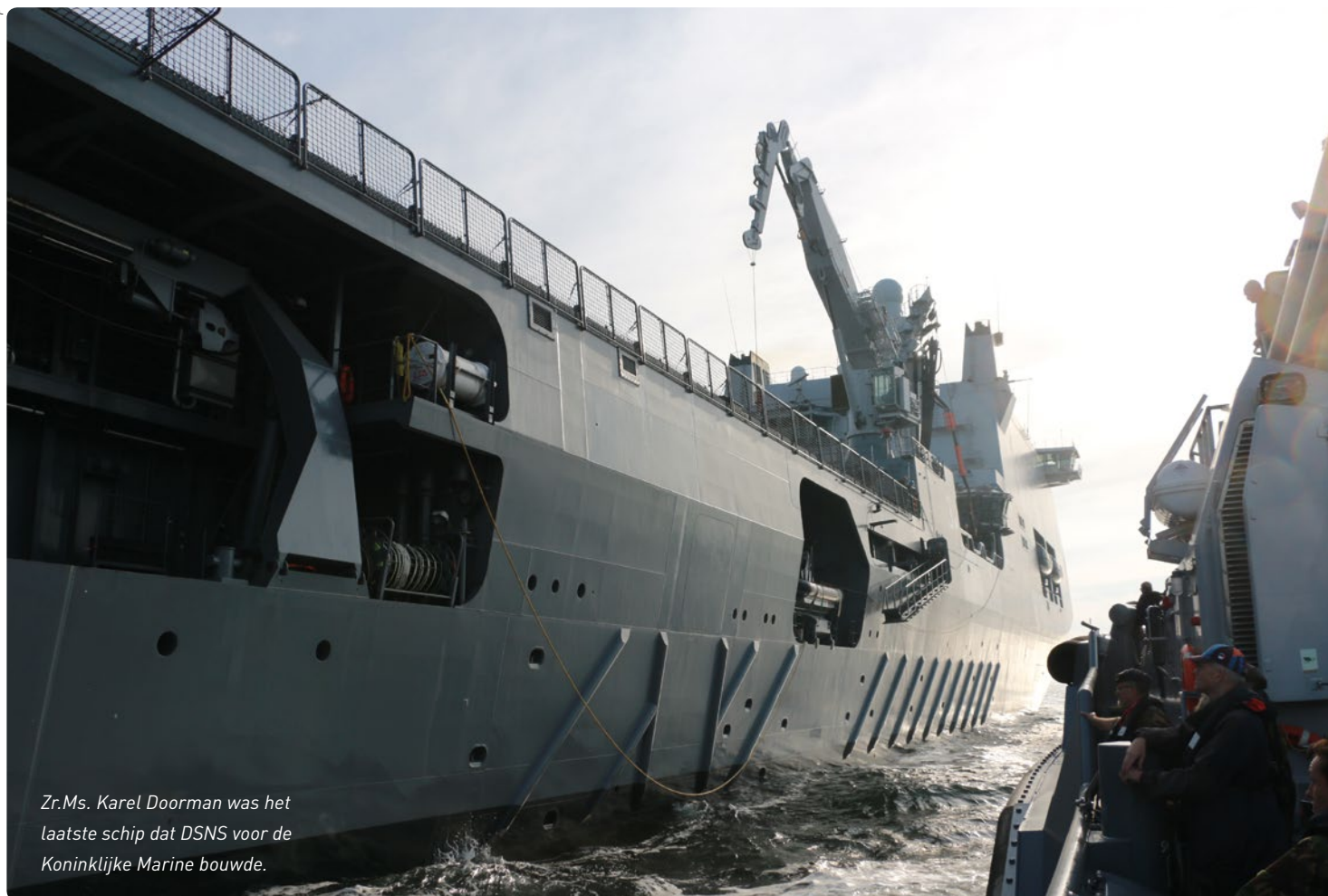
combinatie Saab en Damen kiest, krijgt Nederland dan een Zweedse boot? Van Ameijden: "We gaan niet proberen om de marine een Zweedse boot in handen te drukken. Het concept dat Defensie aanreikt, daar bouwen wij een Nederlandse boot van. Dat is niet te realiseren met een bestaand platform, maar Saab Kockums heeft, ook gebaseerd op die A26, een soort 'familie' van designs, waaruit de optimale start-variant voor de specifieke behoeften van Defensie kan worden geselecteerd. Het conceptontwerp komt van de Defensie Materieel Organisatie. Op basis daarvan doen wij de *basic engineering* en de *detailed engineering*. De mate van bijdrage van DMO neemt gaandeweg het project af en die van de industrie neemt geleidelijk toe. Het is een bewezen formule waarmee de risico's worden beheerst. Maar je doet het hele project samen met Defensie."

Basis

De ontwerpers hoeven niet helemaal bij nul te beginnen, want het A26-ontwerp wordt wel degelijk gebruikt. "Die moderne A26 nemen we als basis voor de technologie. Als basis, want de A26 is een veel kleinere boot met een andere missie. De diameter is 6,5 meter met een waterverplaatsing van ongeveer 2000 ton. Het oogt vrij klein als je er in zit. Maar de nieuwste technologische oplossingen die daar inzitten die kunnen we wel weer prima gebruiken voor ons ontwerp."

De Defensienota geeft nu ook duidelijkheid over het tijdspad. De behoeftestelling is de Tweede Kamer gepasseerd. De zogenaamde DMP-B brief wordt eind dit jaar naar de Kamer gestuurd. Eind 2027 moet de eerste nieuwe onderzeeboot gereed zijn. ■

Foto: Riekelt Pasterkamp



Zr.Ms. Karel Doorman was het laatste schip dat DSNS voor de Koninklijke Marine bouwde.

ISIS uit Delft ontwerpt en bouwt kleine satellieten

Ruimtevaart geen doel, maar middel

ISIS ontwerpt en bouwt kleine kunstmanen, tot een gewicht van 30 kilo.



ISIS ontwerpt en bouwt kleine kunstmanen, tot een gewicht van 30 kilo. Nu de onderneming uit Delft ook werkt voor Defensie geeft dat kansen op andere markten. “Het gebruik van de ruimte biedt een toegevoegde waarde.”

Tekst: Riekelt Pasterkamp
Foto's: ISIS

Het model van de kleine kunstmaan op ware grootte is in een mensenhand te vatten. “Een klein satellietje van 10 kilo, dat is onze *bread and butter*”, zegt Jeroen Rotteveel, mede-eigenaar en directeur van Innovative Solutions In Space (ISIS), een ruimtevaartbedrijf uit Delft, dat zich heeft toegelegd op kleine satellieten. “Actuele studies doen we nu naar satellieten van 25 kilo. Dat is anders dan de traditionele defensiesatellieten die duizenden kilo’s wegen en honderden miljoenen euro’s kosten. Die van ons zijn stukken goedkoper. Wij voorzien in niche-behoefte met dingen waar we heel goed in zijn.”

Met ruim 85 specialisten in dienst en een breed pallet aan technische faciliteiten is ISIS actief in de ontwikkelingen van nieuwe technologie, het ontwerpen en bouwen van satellietonderdelen alsook het implementeren, lanceren en opereren van complete satellietmissies.

Brik-II

In november 2017 tijdens de NIDV Tentoonstelling in Rotterdam ondertekende Commandant Luchtmacht luitenant-generaal Dennis Luyt een contract met ISIS, het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium en de Technische Universiteit Delft om een eigen satelliet te kunnen lanceren. Dat moet gebeuren in het tweede kwartaal van 2019.

Het gaat om een zogenoemde nano-satelliet die het formaat heeft van een flink pak melk. “Navigatie, communicatie en observatie van de aarde”, zo omschrijft Hoofd Bureau Space majoor Bernard Buijs de capaciteiten. “Zonder die informatie kun je bijna geen militaire operaties meer uitvoeren.”

De kosten bedragen ongeveer 2,5 miljoen, waarin ook die van de lancering zijn verwerkt. De Brik-II – zo heet de luchtmachtsatelliet – zou minimaal drie jaar in de ruimte moeten kunnen blijven. De nano-satelliet vliegt straks op een hoogte van 600 kilometer met een snelheid van 7 kilometer per seconde in 1,5 uur om de aarde.

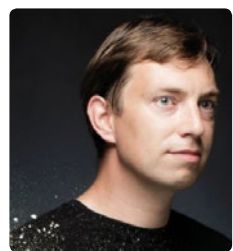
Luyt: “Als luchtmacht willen we slim mee blijven kijken en ontdekken wat we kunnen in de ruimte. We zijn volop bezig met vernieuwing, denk aan de F-35, nieuwe helikopters en tankvliegtuigen. Dan is dit een volgende stap, om ook informatie vanuit de ruimte te gebruiken. We zien het wel als proeftuin. Zodat we kennis hebben van wat er in de markt te krijgen is. De luchtmacht moet *smart* blijven meedoen.”

Kunstmanen

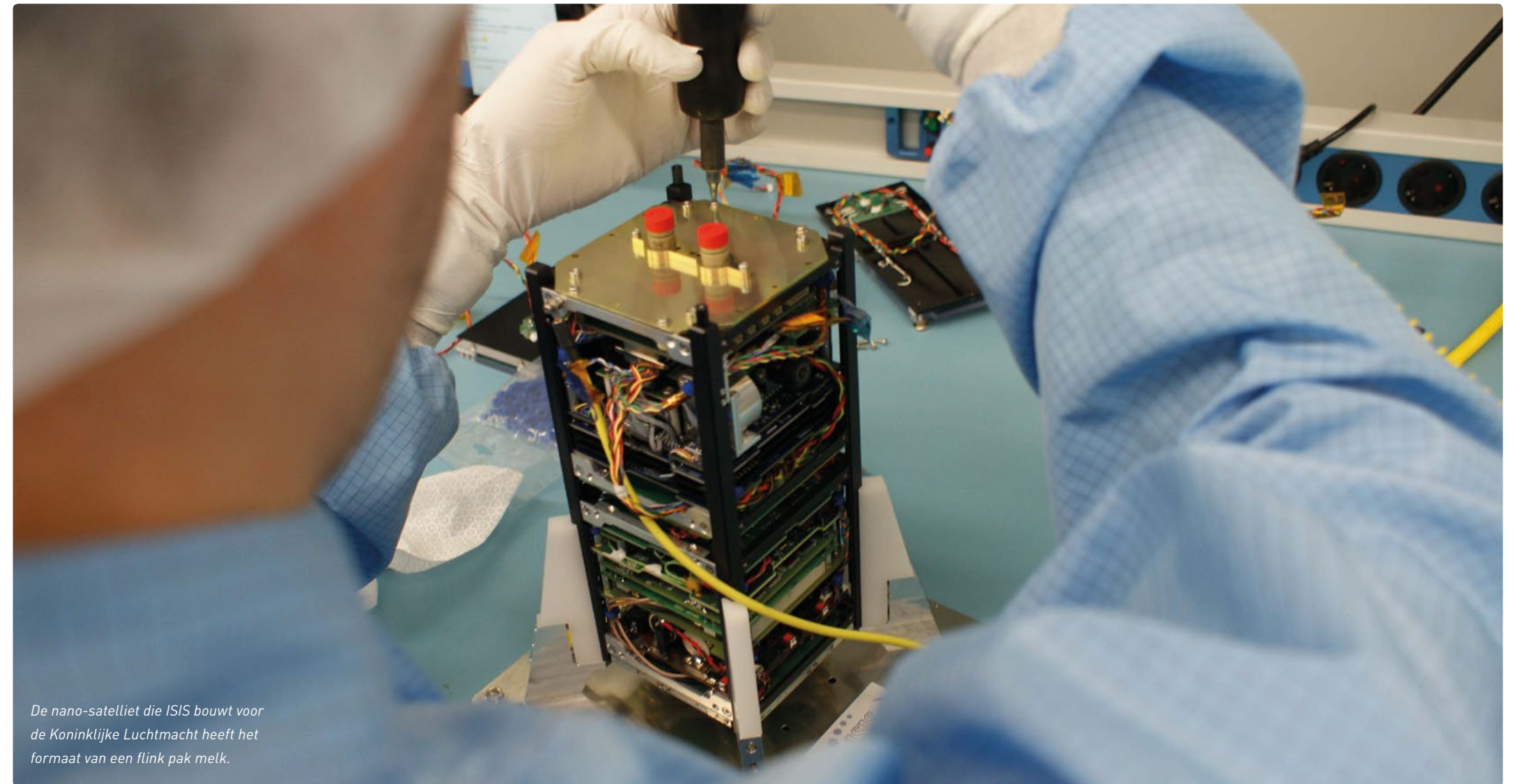
ISIS is al ruim tien jaar actief. Hoogtepunt tot dusver was in februari 2017 toen de Indiase organisatie voor ruimteonderzoek ISRO een raket lanceerde met aan boord de Cartosat-2-aardobservatiesatelliet en nog 103 kleine kunstmanen. Voor 101 hiervan heeft het ISIS de integratie in zelfontwikkelde uitwerpmechanismen verzorgd alsook de plaatsing van deze deployers op de PSLV-C37-launcher en een handvol satellieten aan boord heeft ISIS compleet ontworpen en gebouwd. Het Zuid-Hollandse bedrijf spreekt van een wereldrecord: nooit eerder zijn er zo veel satellieten tegelijk op één raket de ruimte in gegaan. Naast ontwerp en bouw van de kleine kunstmanen regelt ISIS het ruimtereizen voor derden, waarbij het als een touroperator plekken reserveert bij lanceringen.

De eigen satelliet van de luchtmacht moet volgend jaar de ruimte in. Het ‘melkpak’ wordt in Delft gebouwd en zal vanuit Breda worden begeleid. *Star Wars* wordt het niet, zegt Rotteveel. “Internationale verdragen staan het brengen van wapens in de ruimte niet toe. Veel landen werken aan een vreedzaam gebruik van de ruimte.”

Jeroen Rotteveel,
mede-eigenaar
en directeur van
ISIS.



Rotteveel is blij met de opdracht van Defensie. “Onze concurrenten in de Verenigde Staten krijgen via defensieopdrachten veel nieuwe innovaties ontwikkeld die ze vervolgens op de civiele markt aanbieden. De verhoudingen lopen scheef als zij 75 procent van hun werk uit overheidsopdrachten weten te krijgen en wij hier in Nederland maar fractie. Dat trekt gelukkig recht. Het werkt bovendien twee kanten op: Defensie leert heel snel de mogelijkheden van ruimtetechnologie kennen en wij kijken in de keuken van de overheid



De nano-satelliet die ISIS bouwt voor de Koninklijke Luchtmacht heeft het formaat van een flink pak melk.

die toch nog altijd een van de belangrijkste afnemers is van ruimtesystemen en -informatiestromen. Door innig samen te werken kunnen we veel van elkaar leren. De toekomst is volgens ons publiek-private samenwerking. Bovendien is werken voor onze eigen krijgsmacht een *qualifier* om op andere markten te mogen bieden. Een klant als de luchtmacht of het ministerie van Defensie opent in het buitenland deuren en opdrachtgevers kunnen helpen bij het leggen van contacten. Die immateriële steun is veel waard.” Inmiddels heeft ISIS van een andere buitenlandse luchtmacht ook een eerste opdracht binnen.

Middel

Ruimtevaart is voor de krijgsmacht geen doel, maar een middel, stelt Rotteveel. “Vergelijk het met de onderzeeboten van de marine. Die zijn in Nederland gebouwd met een zeer specifiek doel, waarbij Nederland een unieke positie heeft opgebouwd, ook qua informatieverzamel capaciteit. Met een eigen *intelligence* infrastructuur snijdt het mes aan twee kanten; je hebt een eigen informatiestroom en je

hebt ook wat te bieden aan inlichtingendiensten in de wereld en krijgt er iets voor terug.”

Er is veel brandstof nodig om iets de ruimte in te lanceren, dus kleiner en compacter betekent goedkoper. Maar je moet natuurlijk wel iets nuttigs kunnen doen met een kleine satelliet. “Tien jaar geleden was het nog een ‘kleine wasmachine’ die we omhoog schoten, nu een satelliet ter grootte van een melkpak met soortgelijke mogelijkheden. Allemaal door nieuwe geminiaturiseerde onderdelen. In feite is een mobiele telefoon uitgerust met zonnepanelen ook een mini-satelliet. Wij profiteren van de technologie die voor de mobieltjes is ontwikkeld. Komt bij dat je daarboven alle benodigde stroom zelf moet opwekken. En alles moet werken. Eenmaal afgeschoten kun je er namelijk niet meer bij.”

“De levensduur van onze nanosatellieten is drie jaar. Het apparaat moet werken in een vervelende omgeving: Je hebt te maken met extreme temperatuurschommelingen, van min 60 tot plus 60 Celcius,

je opereert in vacuüm en de stralingsomgeving is veel erger dan op aarde. Allemaal zaken waar elektronica niet dol op is.”

Strategisch

Over tien jaar wordt het domein ruimte als strategisch gezien, is de voorspelling van Rotteveel. “Bedenk even wat daar allemaal hangt waar wij in ons dagelijks leven van afhankelijk zijn: weerberichten, telecommunicatie, GPS en nog veel meer. Het gebruik van de ruimte biedt een toegevoegde waarde. De krijgsmacht is ter land, ter zee, in de lucht en dus ook in de ruimte. In de Verenigde Staten hangt de *space wing* onder de luchtmacht. Dat is hier ook goed mogelijk, of uiteindelijk als losse, paarse *capability*. Als je bij wijze van spreken als krijgsmacht steeds minder inzetbare systemen voorhanden hebt, is het wel handig die op het juiste moment en op juiste plek in te zetten. Met andere woorden: Je kunt niet overal tegelijkertijd zijn, maar kunt het wel allemaal overzien. Door er letterlijk boven te hangen in de ruimte.” ■

“NSPA is van alle markten thuis”

NSPA, de NATO Support Procurement Agency, is de logistieke dienstverlener van de NAVO. Elk jaar vloeit gemiddeld 50 tot 75 miljoen euro vanuit Nederland naar NSPA. Wat krijgt Nederland ervoor terug? En worden alle kansen wel optimaal benut door het Nederlandse bedrijfsleven?

Tekst: Anne Brockherde
Foto's: NSPA



Peter Dohmen, Algemeen Directeur van NSPA (NATO Support and Procurement Agency) in Luxemburg, komt net terug uit Kosovo. Daar opende hij namens NSPA een chirurgisch ziekenhuis met alle faciliteiten die daarvoor nodig zijn. Het ziekenhuis wordt bemand door een leverancier die ervoor zorgt dat al het medisch personeel en medicijnen aanwezig zijn. NSPA is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project inclusief het contract management.

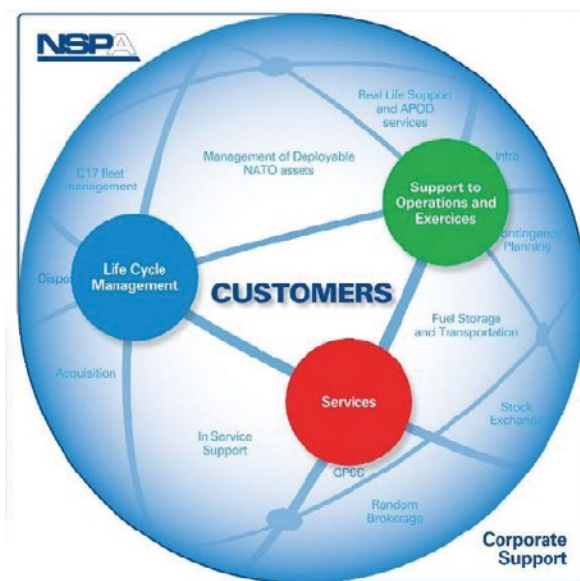
Dohmen werkt sinds 2016 bij NSPA, de logistieke dienstverlener van de NAVO. Dit jaar bestaat het agentschap 60 jaar. Er werken 1370 mensen.

Peter Dohmen, hoofd van de NATO Support Procurement Agency, opende in Kosovo een chirurgisch ziekenhuis.

Het agentschap had in 2017 een omzet van maar liefst 4.6 miljard euro, dat is meer dan de helft van het defensiebudget in Nederland in dat jaar. NSPA wordt, net zoals alle andere agentschappen, aangestuurd door een *Agency Supervisory Board* waarin alle NAVO-landen zijn vertegenwoordigd. Dohmen legt daar verantwoording af over zijn bedrijf en moet dan bijvoorbeeld toestemming vragen voor grote investeringen. De Chairperson van de *Board* rapporteert dan weer aan de *North Atlantic Council* (NAC), het hoogste orgaan van de NAVO. In de NAC zijn alle landen vertegenwoordigd door middel van een ambassadeur onder de leiding van de Secretaris-generaal.

Levenscyclus

NSPA levert logistieke bijdrages aan de hele levenscyclus van materieel. Dat varieert tegenwoordig van kleine artikelen tot complete wapensystemen. In 2015 heeft de NAC besloten dat het agentschap ook verantwoordelijk is voor de acquisitietaak binnen de NAVO. Vanaf dat moment biedt het agentschap steun in alle fasen van de materieel levenscyclus, inclusief de studie- en concept fase. From *cradle to grave*, NSPA is van alle markten thuis. NSPA heeft bijvoorbeeld 160 pantservoertuigen voor Portugal en drones voor Luxemburg gekocht. Het grootste gedeelte van de taken besteedt NSPA uit aan civiele industrieën maar in de faciliteiten van het agentschap in Luxemburg vinden ook werkzaamheden plaats zoals kalibratie van testapparatuur en klein onderhoud.



Daarnaast is NSPA verantwoordelijk voor de ondersteuning van missies en oefeningen. Daar zorgt het agentschap voor bijvoorbeeld strategisch transport en brandstof. Dohmen: "Dat is niet onbelangrijk, immers, zonder brandstof vliegt, vaart of rijdt niets."

NATO Airlift Management (NAM) programma

Het NAM -programma maakt deel uit van NSPA en is verantwoordelijk voor de life cycle van het Boeing Globemaster III transportvliegtuig (via het C-17 wapensysteem) in opdracht van de lidstaten van de *Strategic Airlift Capability* (SAC).

Door kosten te delen met andere landen krijgt een klein land zoals bv. Litouwen met slechts een beperkte behoefte toegang tot deze hoogwaardige militaire capaciteit. De programmamanager is de Nederlander Wiek Noldus.

In Afghanistan kunnen alle landen bijvoorbeeld gebruik maken van het brandstofcontract dat NSPA daar afgesloten heeft. De levering van mobiele onderkomens zorgt ervoor dat hoofdkwartieren in korte tijd ontplooid kunnen optreden. NSPA zorgt voor de aanschaf, de opslag, de ontplooiing en de opbouw in het inzetgebied. Ook levert NSPA de dienstverlening die daaraan gerelateerd is: catering, watervoorziening, wasserijen, vuilafvoer, sanitaire voorzieningen en onderhoud van het materieel. Tijdens het hoogtepunt van de ISAF-missie (*International Security Assistance Force*) had NSPA bijna 4.000 werknemers van verschillende ondernemingen onder contract in Afghanistan.

Infrastructuur

Nieuwe en minder bekende taken van NSPA zijn het voorzien in medische faciliteiten zoals het chirurgische hospitaal dat Dohmen net geopend heeft in Kosovo. Daarnaast houdt het agentschap zich ook bezig met het ontwerp en de bouw van infrastructuur. "Bijna alle gebouwen die op Kabul International Airport staan, zijn gerealiseerd door *contractors* die door NSPA zijn ingehuurd – en dat zijn er heel wat", legt Dohmen uit. Verder ondersteunt NSPA de implementatie van Trust Funds. Dit zijn initiatieven die bijdragen aan de stabiliteit in partnerlanden, gewenste de – demilitarisatie of de opbouw van faciliteiten in landen zoals Afghanistan en Kosovo. Zo wilde men bijvoorbeeld in Afghanistan een *wounded warrior hospital* bouwen. Het is een instituut van meerdere landen en NSPA levert hiervoor dan het project- en contract management. "Het is in financiële zin geen groot project maar politiek van groot belang," benadrukt Dohmen. Het stelt landen namelijk in staat om bij te dragen aan de wederopbouw van dit land. NSPA is zo actief in vele delen van de wereld.



Het Multi Role Tanker Transport (MRTT) programma gaat over de aanschaf van drie vliegtuigen.

Weer een andere vorm van dienstverlening is de onderlinge uitwisseling van voorraden. Voorraden van bv. reservedelen van wapensystemen die niet meer in gebruik zijn bij het ene land, kunnen verkocht worden aan andere landen die deze wapensystemen nog wel gebruiken. Zo wordt duurzamer gehandeld en sparen landen tegelijkertijd geld.

Nederland

Het agentschap werkt voor de NAVO hoofdkwartieren. Daarnaast werkt het ook voor de NAVO- en partnerlanden. "Impliciet zijn dat dus alle landen van de Europese Unie", concludeert Dohmen. Het grootste gedeelte van de projecten wordt uitbesteed aan de industrieën van de deelnemende landen. Afhankelijk van de deelname in het desbetreffende programma kunnen dat NAVO-landen of partnerlanden zijn. In dit kader spreekt het agentschap met enige regelmaat met vertegenwoordigers van de defensie- en veiligheidssector en ook met de Nederlandse Defensieorganisatie.

NSPA acteert namens de deelnemende landen, en kan gezien worden als een verlengstuk van de acquisitie organisatie. In het geval van Nederland is dat vaak de Defensie Materieel Organisatie (DMO). NSPA volgt de normale aanbestedingsprocedures gebaseerd op internationale concurrentiestelling.

Brandstof

Het NAVO *pijpleidingensysteem* is een militaire capaciteit waarbij brandstof wordt opgeslagen en getransporteerd. Het is gebouwd in de tijd van de Koude Oorlog en vele militaire luchtmachtbases zijn er aangesloten, zo ook in Nederland. Het Nederlandse deel van het pijlprijs netwerk wordt bestuurd door de Defensie *Pijpleiding* Organisatie die onder de DMO valt. In vredetijd zijn echter ook civiele luchthavens aangesloten, en niet de minste. Als men vanuit Schiphol, Frankfurt of Zaventem vliegt, bestaat de kans dat men vliegt op brandstof die door NSPA wordt verzorgd. Door ook de civiele luchthavens op het systeem aan te sluiten wordt er bovendien een significant gedeelte van de exploitatiekosten terugverdiend.

De opdracht gaat in de meeste gevallen naar de leverancier die voldoet aan alle criteria met het economisch beste bod. Soms wordt er echter ook naar de *best value* gekeken. Hier ligt ook een kans voor de Nederlandse industrie.

De Nederlandse industrie reageert goed op offertes en heeft een goed ontwikkelde defensie- en veiligheidsindustrie met kwalitatief hoogwaardige producten met concurrerende prijzen. De getallen liegen niet: NSPA heeft 30 partnerschappen voor gezamenlijke wapensystemen en Nederland is in 18 partnerschappen actief. "Ons land is dus een belangrijke klant voor het agentschap", claimt Dohmen. Nederland geeft gemiddeld tussen de 50 en 75 miljoen per jaar uit aan NSPA. Vorig jaar was dat zelfs 500 miljoen vanwege de Nederlandse deelname aan het MRTT (*Multi Role Tanker Transport*) project. Daar staat tegenover dat er tussen de 100 en 300 miljoen Euro terugvloeit in de Nederlandse economie. Naast Defensie profiteren Nederland en de Nederlandse industrie dus ook van de activiteiten van het agentschap.

Zoals vermeld wordt er geregistreerd hoeveel landen aan orders plaatsen bij NSPA en wordt geïnventariseerd hoeveel orders bij de industrie van dat bepaalde land terechtkomen. Hier komt een parameter uit. De industrie van landen die een negatieve balans hebben, krijgen één extra mogelijkheid om hun bod op de tender te herzien. Zo wordt er een extra kans gecreëerd om een order te winnen en te komen tot een betere balans.

Voordelen

Als meerdere landen dezelfde behoefte hebben, dan leidt dat tot grotere aantallen en vaak tot betere contractuele voorwaarden door gezamenlijk in te

Agentschappen

De NAVO kent een groot aantal agentschappen, onder andere:

- NAHEMA houdt zich bezig met de aanschaf en ontwikkeling van de NH-90 helikopter voor de deelnemende landen.
- NAGSMA (NATO Air Ground Surveillance) gaat over drones.
- NSO (NATO Science and Technology Organization) houdt zich bezig met samenwerkingsprogramma's op het gebied van wetenschap en technologie en beheert het centrum voor maritiem onderzoek en experimenten.
- NCIA is verantwoordelijk voor informatievoorziening en communicatie. Er werken 2500 mensen.



"Bijna alle gebouwen die op Kabul International Airport staan zijn van contractors van de NSPA."

kopen. Dit gaat soms om tientallen procenten. Daar komt nog bij dat de landen op deze wijze hun eigen inkooporganisatie ontlasten en zo kunnen inzetten voor andere behoeftes met een hogere prioriteit. NSPA is vrij snel en effectief en heeft een korte aanbestedingstijd, afhankelijk van de complexiteit en de omvang van de orders.

NSPA's belangrijkste instrument zijn de eerdergenoemde partnerschappen. Dit is een standaard overeenkomst tussen minimaal 2 NAVO-landen die snel kan worden opgezet. De overeenkomst legt vast welke landen deelnemen, hoe de *governance* in elkaar zit, hoe het agentschap moet rapporteren en welke middelen aan het agentschap worden toegewezen om het project succesvol uit te voeren (financieel en capaciteit). Door tientallen jaren ervaring is dat voor NSPA makkelijk te organiseren en de klanten zijn over het algemeen zeer tevreden. Het agentschap is een *non-profit, non-loss* organisatie, de kosten voor de projecten worden daarbij zoveel mogelijk verdeeld over de deelnemende landen.

Concreet

Hoe zou de Nederlandse Defensie- en Veiligheidsindustrie meer kunnen aansluiten?

Om in aanmerking te komen voor een aanbesteding moeten bedrijven allereerst geregistreerd staan in de database (van NSPA, de zgn. "Source File"). De registratie is eenvoudig. (<http://www.nspa.nato.int/en/organization/procurement/supplier.htm>)

Daarnaast worden er door NSPA regelmatig nationale industriedagen georganiseerd in samenwerking met nationale organisaties. Tijdens deze industriedagen wordt ingegaan op de rol van NSPA, de toekomstige *Business Opportunities* en de registratie- en verwervingsprocedure wordt meer in detail uitgelegd. Een NAVO BeNeLux-dag heeft plaatsgevonden in maart in Brussel.

Toekomst

Aan Dohmen de taak om de groei van NSPA de komende jaren goed te managen. "In de laatste 10 jaar is er een significante groei geweest, de omzet is meer dan verviervoudigd. De bezuiniging van Defensie leidde tot meer multinationale samenwerking omdat het efficiënter is om dingen gezamenlijk aan te kopen. Maar er was ook een politieke drijfveer. Daar hebben wij als NSPA van geprofiteerd", aldus Dohmen. Nu de defensiebudgetten weer groeien, liggen er ook kansen voor NSPA: in het geval dat landen de capaciteit niet hebben om de budgetten zelfstandig uit te geven, zouden ze voor bepaalde taken aan NSPA kunnen denken.

Verder verwacht hij dat als gevolg van de nieuwe taak op het gebied van (wapen)systeem acquisities, NSPA vaker zal worden benaderd voor materieel aanschaffingen en studies. Een voorbeeld hiervan is NAVO's AFSC (*Alliance Future Surveillance and Control*) programma. Voor de toekomstige invulling van de capaciteiten van de AWACS (*Airborne Early Warning and Control System*) vliegtuigen die in 2035 vervangen moeten worden, werd het projectmanagement voor de eerste fase aan NSPA toegewezen. Het is een gigantisch project dat net in de conceptfase zit. Hiervoor is een nieuw support partnership opgezet met deelnemende landen waar afstemming plaatsvindt over de verdere ontwikkeling van het programma.

Ook in het operationele domein zijn er ontwikkelingen die NSPA doen groeien. Met name de hernieuwde aandacht voor de veiligheidssituatie in Europa en het plannen van inzet van grote formaties die onder extreme omstandigheden moeten opereren, genereren nieuwe behoeftes. De verwachting is dat de toekomstige logistieke ondersteuning ingevuld zal worden door een combinatie van militaire en civiele capaciteiten. NSPA heeft met name ervaring in het inbrengen van deze civiele component. Dus ook hier liggen kansen voor het agentschap.

Facts and figures: NSPA

- 4.6 miljard euro omzet in 2017
- 30 actieve partnerschappen (waar meerdere landen lid van zijn)
- NSPA omvat zo'n 90 grote wapensystemen
- Het merendeel van de omzet komt van de landen (of van de landen in een multinationaal programma of op bilaterale basis). Slecht 7.5% komt uit NAVO-funding.
- 1370 medewerkers, uit bijna alle NAVO-landen Nederland levert 30 medewerkers.
- Hoofdvestiging: Capellen (Groot-Hertogdom Luxemburg)

Om dit allemaal aan te kunnen heeft NSPA proactief haar organisatie aangepast, per ingang van 1 januari van dit jaar. Alles wat te maken heeft met de ondersteuning van operaties en oefeningen is gegroepeerd in de directie *Logistics Operations*. Ook voor *Life Cycle Management* werd een afzonderlijke directie gecreëerd. Met alle ontwikkelingen en veranderingen voelt Dohmen zich gesteund door de landen in de *Agency Supervisory Board*. Hij is hen daar zeer erkentelijk voor want zonder hun steun was dit allemaal niet mogelijk.

De ontwikkelingen beloven veel voor de toekomst van het agentschap. Dohmen: "Het is een bruisend agentschap met veel enthousiast personeel en met een prachtig perspectief voor de toekomst." ■

Samen met Defensie bereidt de NIDV een voorlichtingsbijeenkomst voor die bij NSPA in Luxemburg wordt gehouden. Mogelijk wordt deze in oktober 2018 gehouden. NIDV-deelnemers worden daarvoor uitgenodigd.



“Soldaten van twee landen, verenigd in een bataljon”

“Nergens in Europa zijn de strijdkrachten de afgelopen vier jaar zo geïntegreerd als de Duitse en Nederlandse strijdkrachten.”



Foto: Mediacentrum Defensie

De Duitse minister van Defensie Ursula von der Leyen tijdens het bezoek dat ze samen met minister Ank Bijleveld-Schouten medio mei bracht aan het 414 Tankbataljon in het Duitse Loheide.

Dat zei de Duitse minister van Defensie Ursula von der Leyen tijdens het bezoek dat ze samen met minister Ank Bijleveld-Schouten medio mei bracht aan het 414 Tankbataljon in het Duitse Loheide.

Eerder waren beide ministers nog in de Luitenant-generaal Bestkazerne in Vredepeel omdat de Duitse luchtverdedigingseenheid *Flugabwehrraketengruppe 61* onder bevel werd gesteld van het Nederlandse Defensie Grondgebonden Luchtverdedigings Commando.

Op 17 mei bezochten de ministers 414 Tankbataljon in Loheide waarvan 100 man van de 43 Gemechaniseerde Brigade uit Havelte deel uitmaken. Naast een demonstratie van de Nederlandse, mobiele TACTIS-tanksimulator, die de ministers uitprobeerden, was er ook ruimte voor een ontmoeting met de Duitse en Nederlandse militairen. Duitsland en Nederland gaan de digitale integratie van landstrijdkrachten verder onderzoeken en ontwikkelen. Daarvoor ondertekenden minister Bijleveld en haar Duitse collega een intentieverklaring.

Domein

Samen met haar Duitse zusterassociatie BDSV (*Bundesverband der Deutschen Sicherheits- & Verteidigungsindustrie*) werkt de NIDV eraan om de uitstekende Duits-Nederlandse samenwerking in het landdomein te laten volgen door industriële samenwerking in dat domein. NIDV-deelnemers worden van de voortgang daarvan op de hoogte gehouden.

Voorbeeld

Bijleveld noemde de Duits-Nederlandse samenwerking in een eenheid het voorbeeld van *smart international defense*. “Soldaten van twee landen, verenigd in een bataljon. Ze vormen zelfs gezamenlijk de bemanning van een tank”, zei ze. De bewindsvrouw benadrukte dat het niet gaat om verschillen in cultuur, taal en omgangsvormen, maar om vertrouwen. “Vertrouwen in elkaars materieel. Vertrouwen in elkaars opleiding. Vertrouwen in elkaar. En ook het vertrouwen dat we op dezelfde manier tegen de wereld aankijken.”

Minister Von der Leyen zei dat de Duitse en Nederlandse strijdkrachten de afgelopen jaren voor Europese begrippen ongekend nauw zijn gaan samenwerken. “We willen dat onze landstrijdkrachten ook bij digitalisering nauw samenwerken, zodat we ook op het gebied van cyber en simulatie schouder aan schouder samenwerken. Dat geeft aan onze samenwerking, die al 20 jaar bestaat een nieuwe dimensie.”

Ze noemde meer samenwerkingsprojecten zoals de supersnelle reactiemacht van de NAVO, de VJTF en het project *military mobility*. Dat laatste moet het mogelijk maken dat militaire transporten ongehinderd grenzen kunnen passeren. “Wij vertrouwen elkaar”, vatte zij de Duits-Nederlandse samenwerking samen. “En we accepteren elkaar met ieders eigenaardigheden. Sterker nog: We zien de sterke punten van elkaar als kans.” Ze citeerde Commandant Landstrijdkrachten luitenant-generaal Leo Beulen: “We combineren Duitse grondigheid met Nederlands improvisatievermogen. Een uitstekend verband.” ■

Duitse Leopard met Nederlands communicatiesysteem

Fabrikant Kraus Maffei Wegmann heeft in april de eerste 3 gemodificeerde ‘Duits-Nederlandse’ Leopard-gevechtstanks overgedragen aan de Duitse landmacht. De Leopard 2A6MA2 heeft een Nederlands communicatie- en informatiesysteem. De tank kan zo naadloos digitaal communiceren met Nederlandse eenheden.

Voor de aanpassing namen Duitsland en Nederland internationaal ongebruikelijke stappen. Nationale industriële belangen werden opzijgezet en technologische kennis en ervaring gedeeld.

“Bij operaties hoog in het geweldsspectrum en als deel van geloofwaardige afschrikking is de tank onmisbaar”, stelt Commandant Landstrijdkrachten luitenant-generaal Leo Beulen. “De Leopard biedt een unieke combinatie van vuurkracht, bescherming, terreinvaardigheid en is onder alle weersomstandigheden inzetbaar. En nu is de tank ook digitaal volledig up to date.”

Nederland koos voor de samenwerking om weer over dit zware wapensysteem te beschikken. Sinds 2015 vormen Duitse en Nederlandse militairen 414 Tankbataljon dat onder bevel staat van 43 Gemechaniseerde Brigade uit Havelte. Deze Nederlandse brigade valt op haar beurt weer onder de Duitse 1 Pantserdivisie. Zo leren beide nationaliteiten elkaars werkwijze, cultuur en taal.

Met het Nederlandse *battlefield management system* kan het Duits-Nederlandse 414 Tankbataljon volwaardig meedoen met de Nederlandse brigade. De tanks hebben nu ook het *Blue Force Tracking System* waarmee ze eigen troepen kunnen onderscheiden. Dit beperkt het risico van vuur op eigen troepen aanzienlijk. 414 Tankbataljon krijgt nog voor januari 2019 zeventien gemodificeerde gevechtswvtanks. Een aantal dat doorgroeit tot 48 stuks. De gemodificeerde tanks gaan direct meedoen met de Duits-Nederlandse bijdrage aan de NAVO-flitsmacht in 2019. Die komt in actie bij bedreiging van het NAVO-grondgebied.

Een Duitse Leopard-gevechtstank (voor) en een Nederlands CV90-gevechtsvoertuig tijdens een gevechtsoefening ter voorbereiding op de flitsmacht.
Foto: Mediacentrum Defensie



Belangrijke tijden

Voor de krijgsmacht en de NIDV-achterban breken belangrijke tijden aan. Het in de Defensienota 2018 (DN2018) aangekondigde **investeringsprogramma** bedraagt voor de komende vijftien jaar bijna 13 miljard euro. Alleen al in 2018 en 2019 staan 38 DMP-A-brieven, ofwel behoeftestellingen die met de Tweede Kamer worden gedeeld, op het programma. Dat betekent ook een toenemend aantal consultatie-overleggen, waarin Defensie aan de commissaris militaire productie en directeur NIDV de voorgenomen verwervingstrategie voorlegt. U zult begrijpen dat in dit overleg de inschakeling van de Nederlandse industrie voor mij centraal staat, vanzelfsprekend ook de andere belangen daarbij in acht nemend. Het regeerakkoord en de Defensienota 2018 bieden daartoe meer dan voorheen de ruimte.

In de maand april stonden bijeenkomsten centraal. Barbara Visser, de staatssecretaris van Defensie, lichtte tijdens de **NIDV-jaarvergadering** in Soesterberg de aanwezigen openhartig in over de kort daarvoor verschenen DN2018. Zij nodigde de aanwezigen uit hun positieve en negatieve ervaringen bij zakendoen met Defensie met haar te delen. Na schriftelijke input van een aantal NIDV-deelnemers heeft de voorzitter NIDV deze ervaringen aan de staatssecretaris gemeld; inmiddels is een follow-up hiervan in gang gezet. Ik zal de uitkomsten hiervan met de NIDV-achterban delen.

Kort daarna was de staatssecretaris te gast bij het NIDV-platform **Nederlands Marinebouw Cluster** (NMC) op het mooie complex van het MARIN te Wageningen. De leden van het Executive Committee van het NMC informeerden de staatssecretaris over het zelscheppende vermogen tot ontwikkeling en bouw van wapensystemen voor de Koninklijke Marine. Goed werd uitgelegd dat Nederlandse bedrijven het instandhoudingsprogramma van de vier onderzeeboten van de Walrusklasse samen met Defensie uitvoeren. Inmiddels is de eerste onderzeeboot na volledig te zijn gestript, weer in gebruik. Een topprestatie van

de Nederlandse bedrijven. Wij stellen de betrokkenheid van Barbara Visser erg op prijs.

De samenwerking binnen **Europa** op het gebied van Defensie en Veiligheid krijgt de komende jaren ook vanuit de NIDV veel aandacht. In het Europese Defensie Fonds is de komende jaren ruim 13 miljard euro beschikbaar. Voor militaire mobiliteit, waarmee de verplaatsing van militair materieel in Europa gemakkelijker moet worden, is 6,5 miljard euro beschikbaar. Voor het aanjagen van civiele veiligheid in Europa is bijna 5 miljard euro beschikbaar. Deze middelen komen naast hetgeen de lidstaten ter beschikking stellen in Europees verband. De NIDV wil haar achterban zo goed mogelijk bij deze ontwikkelingen betrekken zodat zij bedrijven eigen afwegingen kunnen maken om hieraan deel te nemen. De kick-off voor de Europese programma's was tijdens de Europadag, waar de staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat Mona Keijzer, onder meer verantwoordelijk voor het Midden- en Kleinbedrijf, de Europese plannen voor zo'n 200 belangstellenden uiteen zette. Zij zegde toe intensief te willen samenwerken met geïnteresseerde bedrijven. Inmiddels is begonnen aan een roadshow van een viertal uitlegssessies, waar telkens zo'n vijftigtal geïnteresseerde bedrijven uitleg krijgen over de mogelijkheden. Ik adviseer u één van deze bijeenkomsten te bezoeken.

De door Peter Huis in 't Veld in gang gezette aanpak voor **handelsbevordering** begint zijn vruchten af te werpen. Met medewerking van de ministeries van Defensie en Economische Zaken en Klimaat wordt dit jaar op een vijftal internationale beurzen een Holland House ingericht, waarin de NIDV-achterban hun producten en diensten kunnen tonen. Inmiddels heeft de directeur DMO als leider van een Nederlandse delegatie enkele van die beurzen bezocht, waarvoor wij hem bijzonder erkentelijk zijn. De aanvraag voor een Programma International Business voor Maleisië verkeert nu in een beslissende fase. Hopelijk komt daarover in de maand juni duidelijkheid.

NULKES' NOTES

Mr. Ron Nulkes, directeur NIDV



KORTE BERICHTEN

Missie

De stichting NIDV bevordert de duurzame positionering van de Nederlandse Defensie- en Veiligheidsgerelateerde Industrie (NL-DVI) bij nationale/internationale (overheids)opdrachten en bij (inter-)nationale leveranciersketens. De NL-DVI staat voor de hoogste kwaliteit en doelmatigheid van materieel, diensten en toepassingsgerichte kennis. De NIDV is de strategische partner van de overheid op het gebied van defensie en veiligheid en spil in de samenwerking in de gouden driehoek van overheid, kennisinstellingen en bedrijfsleven. ■

Editie 30 Symposium

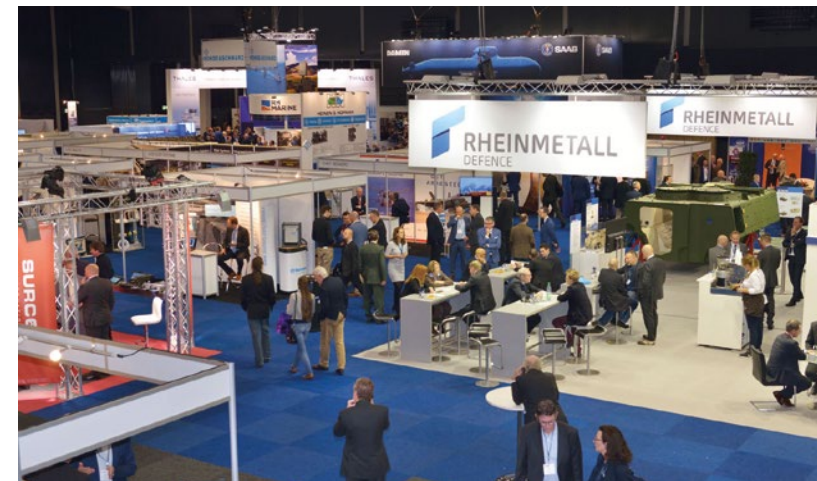


Foto: Georges Hoebrechts

Op 15 november staat voor de 30e keer het complete veiligheidsdomein op de mat.

Het 30e NIDV Symposium is op 15 november 2018 in Ahoy Rotterdam. Inschrijving voor standhouders is geopend.

Ahoy in Rotterdam vol met militairen, politici en topmensen van bedrijven uit de defensie- en veiligheidssector; dat gebeurt eigenlijk maar één keer per jaar tijdens het Symposium van de stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid (NIDV).

De NIDV behartigt de belangen van haar 180 deelnemers. Zij is opgericht door de ministeries van Defensie, Economische Zaken, Buitenlandse Zaken en enkele defensiebedrijven. In het vorige decennium is de doelgroep verbreed naar bedrijven die in de (civiele) veiligheidsector werkzaam zijn.

Op 15 november staat voor de 30e keer het complete veiligheidsdomein op de mat. De Tentoonstelling telt ruim 130 bedrijven die zijn verdeeld over drie hallen.

Tijdens het Symposium in de ochtend maken verschillende interessante sprekers hun opwachting. Gedurende de gehele dag is de Tentoonstelling geopend. De inschrijving voor standhouders is geopend.

Voor info: exhibition@nidv.eu

COLOFON



Stichting Nederlandse Industrie
voor Defensie en Veiligheid (NIDV)
Prinsessegracht 19
2514 AP Den Haag
T: (070) 364 48 07
F: (070) 365 69 33
E: info@nidv.eu
www.nidv.eu

Het nieuwsmagazine verschijnt enkele malen per jaar

Eindredactie Riekelt Pasterkamp

Abonnementen Deelnemers en medewerkers bij de overheid ontvangen dit blad gratis

Advertentieverkoop Stichting NIDV, communications@nidv.eu

Telefoon (070) 364 48 07

Vormgeving en druk Veenman+

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave, mag worden vervoelvoudigd, 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.

NIDV Kernteam

Mr. R. C. Nulkes, Directeur – **P. Huis in 't Veld**, Manager

Business Development Luchtmacht, secretaris NIFARP –

Mr. R.H. van Dort, Voorzitter C2TP-platform, Manager Business

Development ICT, Marechaussee – **Ir. M.G. Lutje Schipholt**,

Manager Business Development Marine – **S. Schaafsma**,

Manager Business Development Landmacht – **Mevr. S. Sahadew**

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

Mevr. N.M. Rosbergen, secretaresse – **Drs. A. Brockherde**,

adviseur politiek, communicatie & projecten

NIDV Supportteam

KTZ b.d. Marcel Hendriks Vettehen, Adviseur Marine en

Energie – **Kol b.d. J. Zijlstra**, Adviseur Luchtmacht –

J. Jansen, Senior Advisor EU Affairs – **Drs. G. de Wilde**,

adviseur NAVO.

Algemeen Bestuur Stichting NIDV

Drs. J.S.J. Hillen, voorzitter – **J.H.N. van Ameijden**, Damen

Schelde Naval Shipbuilding – **Ir. G.J. Edelijn**, Thales Nederland

– **Drs. J. G. P. Taams**, Atos – **VADM b.d. W. Nagtegaal**,

TNO – **M.R. Brinkman**, Airborne Composites – **Ir. R.J. (Ron) van**

Baaren, ADSE Consulting & Engineering – **S. Miegies**, CityGis

– **Drs. M. M. (Michiel) van der Maat**, Fokker Technologies

Holding – **A. Hijwegen**, directeur TriOpSys – **J. Schaap**, CEO

SurCom International



The Lockheed Martin F-35 Lightning II is the world's most advanced fifth generation fighter. Nineteen GKN sites across six countries design, manufacture and deliver content for the F-35 programme.

THE WORLD'S LEADING TIER 1 AEROSPACE SUPPLIER

GKN Aerospace acquired Fokker in 2015. Fokker's outstanding people and technologies are now fully integrated into GKN Aerospace. The result is a stronger GKN Aerospace business with enhanced market leadership positions, increased exposure to key growth platforms, a more comprehensive global manufacturing footprint and stronger technological offerings.

GKN TECHNOLOGY:
MAKING THINGS FLY

www.gkn.com/aerospace