

De Marine en Marinebouw Cluster

Een ecosysteem
onder druk



Maritime
by Holland.
High Tech, Hands On

De marinebouwcluster: klaar voor Next Level!

Nederland is een trotse zeevarende natie, met een hoogwaardige marine om onze handels- en nationale belangen te beschermen. Daarbij is door de eeuwen heen een uniek ecosysteem ontwikkeld, waarbinnen marine, kennisinstututen en bedrijven gezamenlijk schepen ontwikkelen en bouwen. De Koninklijke Marine fungeert als 'launching customer' voor deze innovatieve scheepstypes en -systemen. Door deze wisselwerking van operationele maritieme ervaring en hoogtechnologische marinebouw kan Nederland altijd beschikken over de meest moderne schepen tegen een aantrekkelijke prijs. Bovendien zijn deze scheepstypes gewild voor de export of ter overname als gemoderniseerd tweedehands schip. Er is dus sprake van wederzijds voordeel voor marine en het bedrijfsleven.

De Policy Research Corporation (PRC) heeft een studie gedaan naar de status van zowel de Koninklijke Marine als het ecosysteem waarvan ze deel uitmaakt. In deze studie wordt pijnlijk duidelijk hoe de bezuinigingen en reorganisaties de omvang en inzetbaarheid van de marine negatief hebben beïnvloed. Terwijl onze marine een van de modernste vlooten ter wereld had, moeten alle zeilen nu worden bijgezet om het materieel varend te houden. Toch is zij geslaagd om haar technische kennis in stand te houden, getuige de uitvoering van de instandhoudingsprogramma's van de belangrijkste wapensystemen. De marinebouw heeft daarnaast met exportorders haar kennisniveau gehandhaafd. Deze export is slechts de spin-off van beproefde technologie en geen bron van vernieuwing. Het is daarom weer tijd om Nederlandse schepen te bouwen, zodat het technologisch niveau van het gehele ecosysteem wordt verhoogd.

Dit terwijl de toestand in de wereld steeds nijpender wordt. The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS) heeft met een studie de geopolitieke ontwikkelingen geanalyseerd en geconcludeerd dat Europa steeds slechter in staat is om haar positie te handhaven. Veiligheidsontwikkelingen in Azië, het Midden-Oosten en langs de grenzen van Europa vormen een steeds grotere bedreiging voor onze veiligheid. De maritieme component speelt hierin – mede gezien onze positie als handelsnatie – een niet te onderschatten rol. Samen met de omringende landen zullen we op de korte termijn dan ook een antwoord moeten geven op deze dreigingen. Daarbij is herstel van de Nederlandse militaire capaciteit benodigd en moet de marine weer bij uitstek in staat zijn om zowel continentale, als intercontinentale maritieme bedreigingen het hoofd te bieden.

De Nederlandse marinebouwcluster is klaar om onze marine naar dit 'Next Level' te brengen en wil als vanouds haar eeuwenoude kennis en kunde inzetten om onze marine weer op het juiste operationele peil te brengen. Internationale samenwerking bij de ontwikkeling van nieuw materieel en meer aandacht voor de instandhoudingskosten zijn daarbij de sleutel, uiteraard met het Nederlandse Marinebouw Cluster in de hoofdrol. Door het initiatief om samen met België twee vervangingsprojecten te starten ontstaat de mogelijkheid om een nieuwe verwervingsstrategie te ontwikkelen. Hiermee wordt zowel het herstel als de groei van de vloot op een kosteneffectieve wijze mogelijk, terwijl de continuïteit van het Nederlandse Marinebouw Cluster wordt bewaakt.

De Koninklijke Marine

Nederland beschikt van oudsher over een marine die in staat is om internationaal op hoog niveau te presteren en een strategische partner is onder andere binnen de NAVO. Een combinatie van hoog kwalitatief personeel en materieel staat daar garant voor.

Door flinke bezuinigingen, achterstallige investeringen en een verslechterende (geopolitieke) veiligheidssituatie is de investeringsvraag ten behoeve van de Koninklijke Marine groter dan de huidige plannen. Snel veranderende omstandigheden vragen om bijna continue aanpassing van de Koninklijke Marine. De Koninklijke Marine probeert ondanks de grote bezuinigingen van de afgelopen jaren de vloot te blijven ontwikkelen, waarbij flexibiliteit en een modulaire manier van werken van belang zijn. Qua structuur is binnen Defensie een vereenvoudiging naar een plattere organisatie doorgevoerd waarbij de zogenaamde lean crew-benadering is doorgezet, ook om budgettaire redenen. Door betere arbeidsmobiliteit tussen de Koninklijke Marine en civiele sector is bovendien sprake van convergentie tussen militaire en civiele domeinen.

De economische kengetallen van de Koninklijke Marine blijven ook in 2016 substantieel:

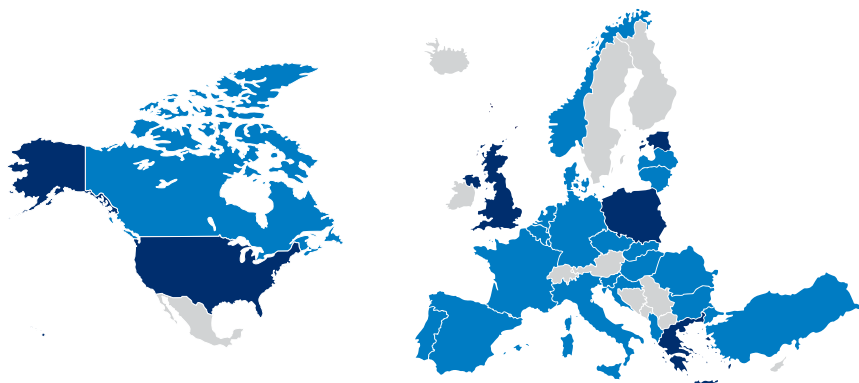
- > Een productiewaarde van ruim € 1,3 miljard;
- > Een toegevoegde waarde van ruim € 550 miljoen;
- > Ruim 11.000 werkzame personen.

De hoge kwaliteit van Nederlands materieel komt grotendeels van Nederlandse bodem. De Koninklijke Marine is binnen de maritieme cluster door de jaren heen een leader firm geweest die als launching customer een innovatie initiërend vermogen leverde aan de Nederlandse marinebouwcluster. Die rol als kennisontwikkelaar en kennishouder dient bewaakt te worden om met kennis van zaken strategisch en operationeel tijdig richting te kunnen kiezen.

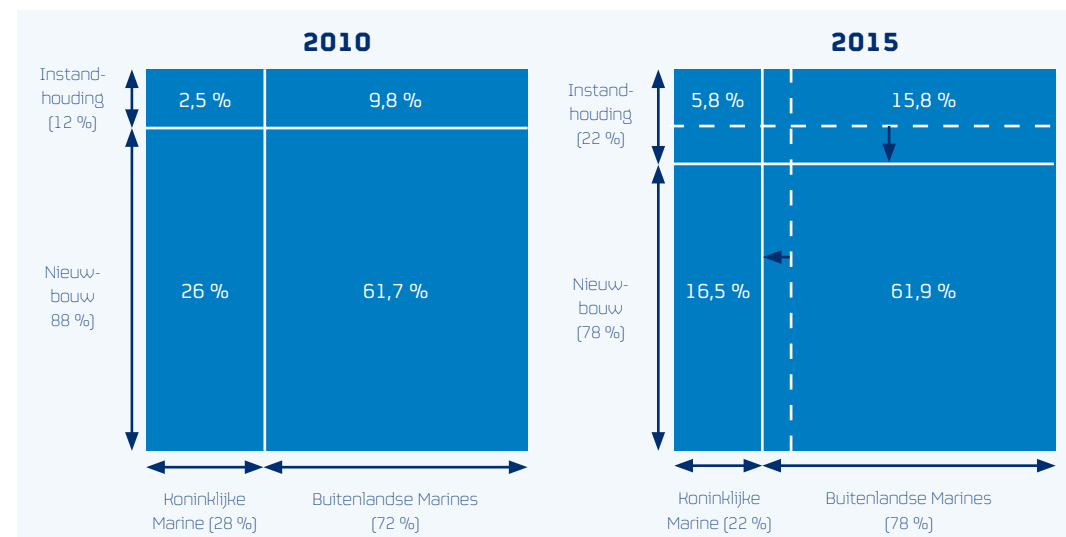
De laatste grote investering in marinematerieel dateert uit 2014, met het JSS. Wanneer de door de Minister aangekondigde vervangingsinvesteringen zullen worden uitgevoerd als voorzien, komt in 2024 het eerstvolgende nieuwe schip, ter vervanging van een dan 31 jaar oude M-fregat. De continuïteit van de hele cluster wordt daarmee onder druk gezet.

Defensieuitgaven als percentage van het BBP

- Landen onder de NAVO-norm van 2,0 %
- Landen op of boven de NAVO-norm van 2,0 %



Luxemburg	0,4 %	Italië	1,1 %	Bulgarije	1,3 %	Frankrijk	1,8 %
Spanje	0,9 %	Denemarken	1,1 %	Portugal	1,4 %	Polen	2,0 %
België	0,9 %	Slowakije	1,1 %	Roemenië	1,4 %	Verenigd Koninkrijk	2,2 %
Canada	1,0 %	Albanië	1,1 %	Litouwen	1,5 %	Estland	2,2 %
Tsjechië	1,0 %	Duitsland	1,2 %	Letland	1,5 %	Griekenland	2,4 %
Hongarije	1,0 %	Nederland	1,2 %	Noorwegen	1,6 %	Verenigde Staten	3,6 %
Slovenië	1,0 %	Kroatië	1,2 %	Turkije	1,7 %		



De marinebouwcluster

In Nederland bestaat een goed functionerend ecosysteem rondom de Koninklijke Marine. In de praktijk blijkt de overheid terughoudend op de inzet van dit ecosysteem, mede als reactie op Europese aanbestedingsregels.

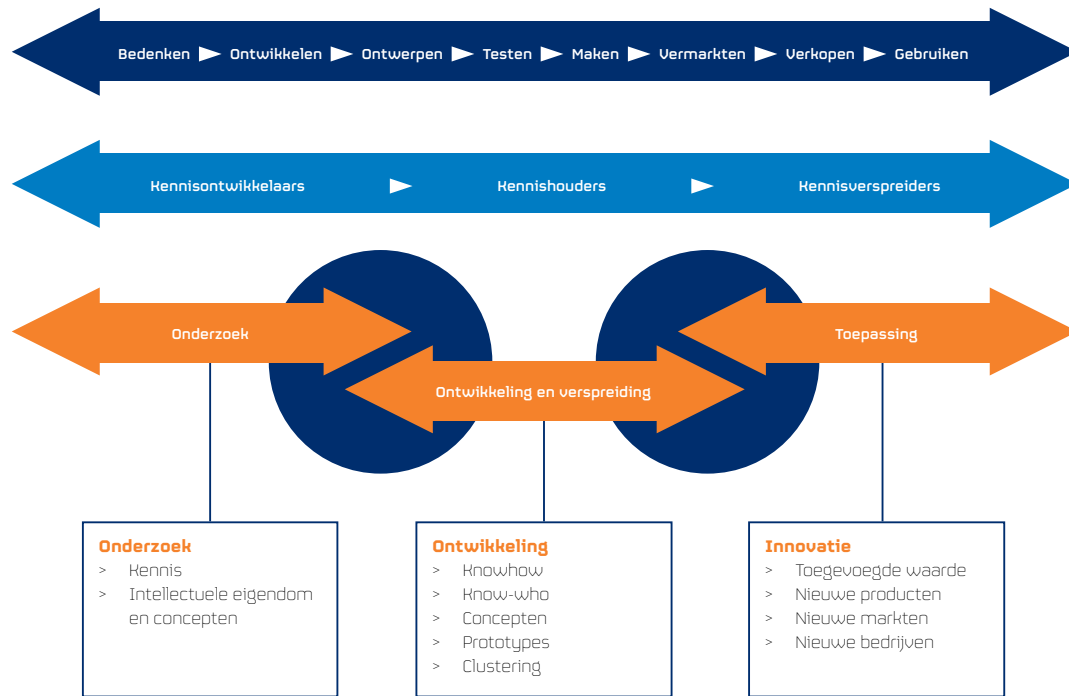
Die Nederlandse marinebouwcluster is uniek en beschikt over een groot exportpotentieel. Het belang van continuering van deze clusterwerking – ook wel ecosysteembenadering – kan niet onderschat worden. Dat dit ecosysteem vruchten afwerpt is bijvoorbeeld getoond tijdens een grote maritieme oefening, de at-sea demonstration van oktober 2015. Daarmee heeft de Koninklijke Marine succesvolle samenwerking getoond met industriële partners (Thales Nederland), kennisinstellingen (TNO) en buitenlandse marines (de Verenigde Staten). Belangrijke stappen om de cluster goed te positioneren binnen de Europese en internationale markt bestaan uit de uitvoering van de geactualiseerde Defensie Industrie Strategie, het naleven van het Kennisconvenant en het tot uiting laten komen van de inhoud van het Maritieme Innovatie Contract. Om de unieke innovatiepositie van de cluster te behouden dient de continuïteit van haar kennisopbouw, toepassing en exploitatie geborgd te worden, dit kan alleen door een continue stroom aan R&D en investeringen te verzekeren.

De overheid is als **role model customer** een belangrijke kadersteller binnen de cluster. Het aandeel van de Koninklijke Marine in de omzetcijfers van de industrie loopt echter terug. Dankzij de export naar buitenlandse Marines en afname door civiele klanten kennen de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde van de marinebouwindustrie nog een lichte groei, maar op termijn komt de continuïteit van de clusterwerking onder druk te staan wanneer het te lang duurt vooraleer de Koninklijke Marine als **launching customer** nieuwe investeringsprojecten lanceert. De productiewaarde van de bedrijven binnen de marinebouwcluster in Nederland bedraagt in 2015 ongeveer € 3 miljard, waarvan ruim € 2 miljard civiel en bijna € 1 miljard militair.

De bovenstaande figuur geeft inzicht in de verdeling van de militaire omzet binnen de marinebouwcluster. Daarin wordt duidelijk dat het aandeel van de Koninklijke Marine in de Defensieomzet blijft verkleinen (nog 22 % in 2015), maar het aandeel van instandhouding wel toeneemt (van 12 % naar 22 %). De werkgelegenheid bij de marinebouwbedrijven is de afgelopen jaren eerder gedaald omwille van flex werk, evolutie naar hoogtechnologische activiteit en projectmanagement en meer uitbesteding naar het buitenland. De omzet per werknemer is hierdoor wel fors gestegen.

Belangrijk is dat niet alleen de industriële (grote) partijen, maar ook MKB-bedrijven kansen zien en grijpen binnen Defensie. Daarnaast heeft de Koninklijke Marine ook een belangrijke indirecte betekenis middels belastingen en spin-offs buiten de sector.

De innovatieketen



Materieelbeleid

Materieel ten behoeve van de Koninklijke Marine wordt gekenmerkt door een hoog aandeel geautomatiseerde (wapen)systemen en missieflexibiliteit. Daarbij spelen de kosten van instandhouding een steeds significantere rol. Het beschikken over de juiste kennis van de life-cycle kosten is in dit verband essentieel.

Bij de investeringsbesluiten ten behoeve van de Koninklijke Marine dient naast de initiële investeringsuitgaven steeds meer rekening gehouden te worden met de kosten die gedurende de hele levenscyclus van het materieel opkomen. Zo dienen al in het ontwerpstadium, in samenspraak met industriële partners en kennisinstellingen, de belangrijkste cost-drivers geïdentificeerd te worden. De ervaring leert dat dit voornamelijk gaat om de grootte van de bemanning, het brandstofverbruik, systemen en processen.

Bij de vervanging van marinematerieel kan door toepassing van de life-cycle costing-methode de nieuwe generatie schepen kostenefficiënter worden ingezet, met vernieuwde bedrijfsvoeringsconcepten en aanpassingsmogelijkheden, die in lijn zijn met de snel veranderende veiligheidssituatie. Daarbij speelt ook het belang van tijdige vervanging van materieel. Risico's van trage vervangingsinvesteringen zijn, onder meer, hogere exploitatiekosten bij ouderdom, verdamping van unieke kennis bij afwezigheid van orders naar bijzonder marinematerieel, verdringingseffecten in het defensiebudget en een verminderde restwaarde bij afstoting van oud materieel. Verreweg de belangrijkste reden om tijdige vervangingsinvesteringen te doen blijft de operationele relevantie van het marinematerieel.

Een realistische behoeftestelling vanuit Defensie moet de basis zijn van het marinebouw ecosysteem. Zo kan het ecosysteem, met vertrouwensrelaties tussen de Koninklijke Marine, de kennisinstellingen en de industrie, resulteren in grotere slagkracht met een kleinere investering vanuit Defensie. Een optimale creatie van toegevoegde waarde en werkgelegenheid kan zo bereikt worden; en de design, build, operate and sell cyclus worden versterkt.

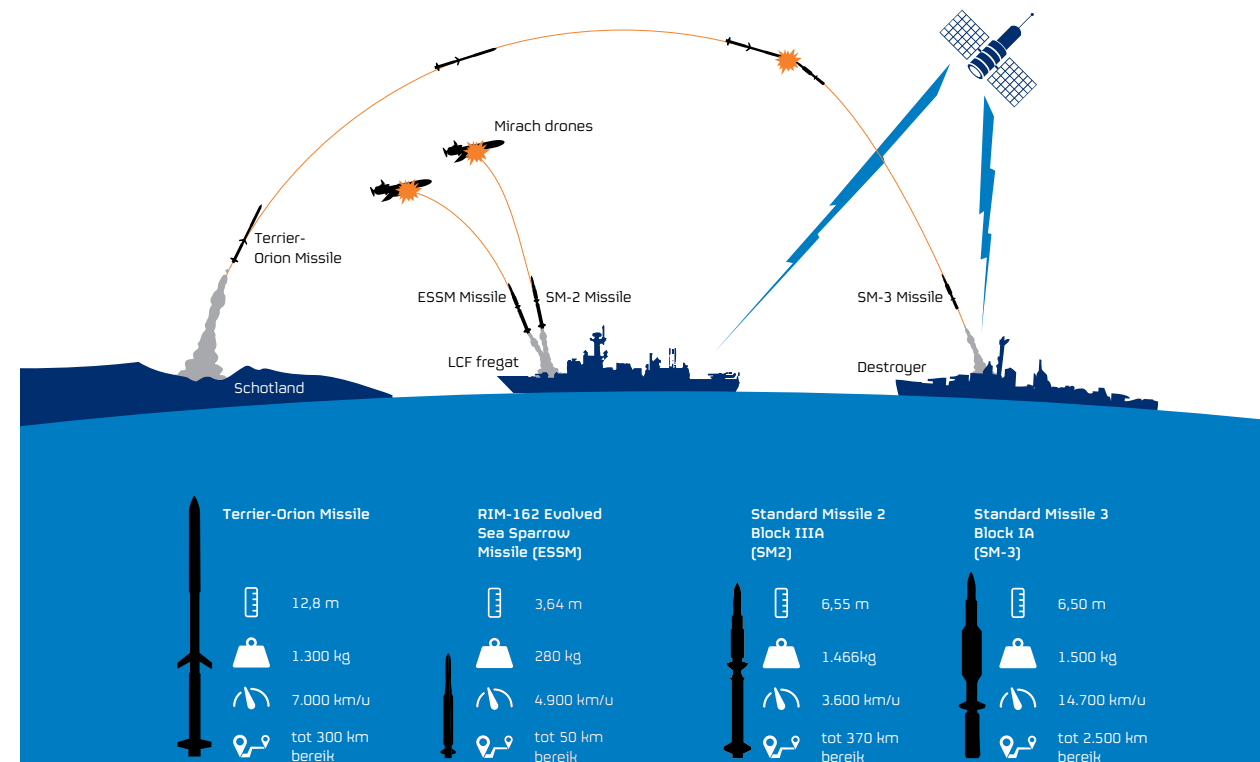
Internationale samenwerking

Internationale samenwerking door de Koninklijke Marine is niet meer weg te denken. Zo is de Koninklijke Marine één van de koplopers in operationele samenwerking. Samenwerking op het gebied van materieel blijkt moeilijker, er moet aan vele voorwaarden worden voldaan om een gezamenlijk materieelproject succesvol af te ronden.

Bij het materieelbeleid ten behoeve van de Koninklijke Marine wordt internationale samenwerking steeds belangrijker en noodzakelijk. Door Nederland en België is de intentie uitgesproken om de samenwerking met de voorgenomen investeringsprogramma's (fregatten en mijnenbestrijdingscapaciteit) te intensiveren. Deze voorgenomen samenwerking kan zorgen voor verankering binnen de Nederlandse en Belgische industrie. Dit is van belang voor de innovatieve kracht, de economische return van beide landen en voor de operationele samenwerking. Een gezamenlijke aanbesteding vormt een mogelijkheid om vertrouwensrelaties met de industrie verder uit te bouwen, vernieuwing van het bestuurlijk proces te bewerkstelligen en zo de clusterwerking te stimuleren en het ecosysteem verder uit te bouwen.

Deze samenwerking kan als role model gezien worden door andere NAVO-partners. Voorwaarden voor een goede samenwerking zijn, onder meer, gelijke specificaties van het materieel en gestandaardiseerde onderdelen en processen. De voordelen van internationale samenwerking zijn echter ook van toepassing op deelsystemen (niet alleen op het volledige schip), wat perspectieven biedt.

At-Sea Demonstration 2015



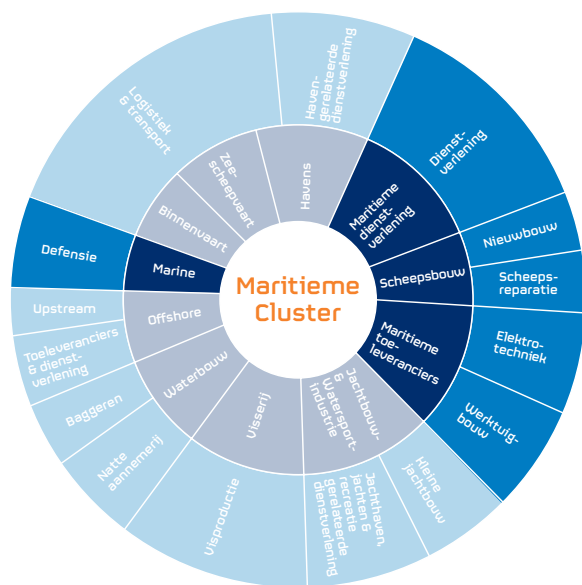
Conclusies en aanbevelingen

De huidige geopolitieke, militaire en technologische trends maken gerichte investeringen in Defensiematerieel noodzakelijk om ook in de toekomst de taakuitvoering te kunnen vervullen in functie van het dreigingsbeeld, en nog als serieuze partner voor internationale samenwerking te worden gezien. Wanneer nieuwbouwprojecten bij de Koninklijke Marine te lang uitblijven, dreigt het verdienvermogen van de Nederlandse marinebouwcluster, een zelscheppende maakindustrie, verloren te gaan.

Het ecosysteem staat onder druk. Tegen de achtergrond van een veranderend wereldbeeld moet voldoende continuïteit in nieuwbouw worden ingebouwd. Aanbevolen wordt:

- > Een ambitieus investeringsprogramma uit te zetten, dat verder gaat dan de momenteel voorgenomen vervangingsinvesteringen;
- > Structurele vertrouwensrelaties aan te gaan, met open overlegstructuren om samenwerking tussen alle spelers in het ecosysteem te faciliteren;
- > Voldoende kennis en know-how bij de Koninklijke Marine in huis te houden om zo de rol van launching customer te kunnen blijven oppakken;
- > Een voortrekkersrol te spelen bij internationale samenwerking op het gebied van materieelbeleid.

De Nederlandse maritieme cluster en marinebouwcluster



Speerpunten

1. De wereld wordt onveilig, dus er moet in de krijgsmacht en vooral de marine worden geïnvesteerd. Bij voorkeur vanuit de Nederlandse industrie.
2. Nederland heeft een innovatieve maritieme industrie, die topproducten levert; dit geldt ook voor de marinebouw. Met deze topproducten kunnen we bijdragen aan de defensie-inspanningen van de EU en de NAVO.
3. Internationale materieel samenwerking moet worden ingevuld vanuit ons eigen zelscheppend marinebouwcluster. Daarbij moet worden vastgehouden aan een bi- of multinationale 'Launching customer' gedachte, in plaats van tendering van "off the shelf" buitenlandse producten.

Download het volledige rapport op:
www.maritiemland.nl

De Nederlandse maritieme sector is al eeuwenlang een topsector



Boompjes 40,
3011 XB Rotterdam

T 010-7470076
E info@maritiemland.nl
www.maritiemland.nl