

# Maritiem Kennis Centrum

## Jaarverslag 2006

### 1. Inleiding

Het managementteam van het MKC heeft gemeend over 2006 een beknopte verantwoording richting stuurgroep te moeten afleggen over de activiteiten en resultaten van het MKC over 2006. Voor zover valt na te gaan is het ook de eerste maal dat het MKC een jaarverslag oplevert. In bijlage 1 bij dit verslag wordt een beknopte financiële verantwoording over 2006 en een begroting 2007 weergegeven. Voorts bevat bijlage 2 een overzicht van de projecten van het MKC in 2006 en een vooruitblik voor 2007.

### 2. Het MKC

**2.1.** Het MKC is opgericht in 2001 als samenwerkingsverband van TNO, TUDelft, MARIN en Kon.Marine/KIM voor innovatief onderzoek op het gebied van maritieme techniek. De richting wordt bepaald door een stuurgroep, bestaande uit C. van Duyvendijk lid RvB TNO, professor ir. M. Waas decaan faculteit Werktuigbouw TUDelft, ir. A. Hubregtse directeur MARIN en cdr. M. Tegelberg adjunct directeur Ned. Defensie Academie.

In de tweede helft van 2005 is besloten de stuurgroep van het MKC uit te breiden met de CEO's van een drietal 'leaderfirms' in de maritieme maakindustrie, te weten dhr R. Berkvens van Damen Shipyards, dhr J.J.C.M. van Dooremalen van IHC Holland en dhr G. Hamers van Imtech. Per 1 maart 2006 is dhr G. Hamers dhr J.J.C.M. van Dooremalen opgevolgd als directeur IHC. Als nieuw benoemde directeur van Imtech is dhr. H. Siertsema toegetreden als lid van de stuurgroep. De stuurgroep is in 2006 3 maal bijeen geweest.

**2.2.** De dagelijkse leiding van het MKC is sedert oktober 2005 opgedragen aan drs. R.T.B. Visser als parttime directeur.

**2.3.** Aan de inhoudelijke activiteiten van het MKC wordt – ook part-time -gestalte gegeven door een tweetal senior-medewerkers, te weten ir. E.W.H. Keizer en prof. Ir. U. Nienhuis.

**2.4.** De activiteiten van het MKC worden gecoördineerd in het Management Team (MT), dat in beginsel iedere drie weken bijeen komt. Daar wordt de voortgang van projecten besproken, nieuwe innovatieprojecten voorgesteld en (mogelijke) ontwikkelingen op het maritiem technisch gebied besproken. Het MT bestaat uit vertegenwoordigers van de aangesloten kennisinstellingen. Vanuit TNO maken Dr. A.C. Steenbrink, ir. A. Schilt en ir. C. Ort deel uit van het MT. Vanuit de NLDA (ex-KIM) maakt prof. Ir. D. Stapersma deel uit van het MT en ir. J. Huisman namens DMO (ex- DMKM). Het MARIN had in 2006 Ir. J. de Kat afgevaardigd, de TUD ir. H. Boonstra, die later werd afgelost door de nieuw aangetreden prof. Ir. J.J. Hopman. Voorts namen vanuit NML ir. P. van Terwisga en drs. A. Aalbers van het MARIN in het kader van het opstellen van het Maritieme Innovatie programma als waarnemers aan het MT overleg deel. Het MT is in 2006 12 maal bijeen geweest.

### **3. Activiteiten MKC**

#### **3.1. Maritiem Innovatie Programma**

In oktober 2005 hebben NML en MKC een visiedocument 2020, waarin de innovatiekansen en knelpunten in de maritieme cluster zijn beschreven, overhandigd aan het ministerie van Economische Zaken. EZ heeft in het kader van de aanpak van de zogenoemde ‘Sleutelgebieden’ de maritieme cluster (Off Shore, Maritieme Maakindustrie en Waterbouw) uitgenodigd op basis van het visiedocument een Strategische Agenda nader uit te werken. De eerste zes maanden van 2006 hebben in het teken van participatie in discussies, oriëntatie en opstellen van de Strategische Agenda’s gestaan. Medewerkers en MT-leden van het MKC hebben daarin actief bijgedragen, waardoor de documenten in juni 2006 konden worden opgeleverd. De beoordeling van de Strategische Agenda’s door de Strategische Adviescommissie Innovatieprogramma’s (Cie Rinnooy Kan) leidde nog tot enige nadere vragen. Met forse inbreng van het MKC is in antwoord hierop een Kerndocument Maritiem Innovatieprogramma (Off Shore en Maritieme Maakindustrie) opgesteld dat in december 2006 kon worden opgeleverd om in januari 2007 door bedoelde commissie nader te worden beoordeeld.

#### **3.2 Human Capital Roadmap**

De Nederlandse maritieme industrie met een turbulente internationale marktdynamiek en een veelbelovende toekomst als het gaat om innovatie, economische groei en werkgelegenheid. Een noodzakelijke voorwaarde om groei en innovatie te realiseren, is de beschikbaarheid van competent en goed opgeleid personeel. Daaraan ontstaat een groeiend tekort door te geringe instroom. Het Platform Bèta techniek heeft van de overheid, onderwijs en bedrijfsleven de opdracht gekregen om te zorgen voor een goede beschikbaarheid van bètatechnici. Aansprekende functies en loopbanen, naast een goede aansluiting met het onderwijs (VMBO t/m Universitair) zijn een krachtige stimulans voor jongeren om te kiezen voor een carrière in de maritieme techniek. In het kader van het programma Aantrekkelijke Carrières Techniek (ACT) is door het platform

Bètatechniek aan bureau Berenschot de opdracht gegeven een Human Capital Roadmap (HCR) uit te werken. Deze HCR sluit aan bij het Maritieme Innovatie Programma en maakt er inmiddels een integraal onderdeel van uit. Aan het tot stand komen van de HCR is vanaf het voorjaar tot eind van het jaar 2006 door het bureau van het MKC een flinke bijdrage geleverd.

### **3.3. Nederland maritiem Land**

Het MKC is lid van het NML en participeert derhalve in nogal wat activiteiten van het NML. Vanuit het MKC wordt deelgenomen aan het zogenoemde directeurenoverleg, een forum waar de in het NML deelnemende organisaties op directeuren niveau overleggen en afstemmen, veelal ter voorbereiding op het beraad in de stuurgroep. Verder wordt deelgenomen aan het overleg in het Maritiem Innovatie Forum (MIF) waarin innovatieve projectvoorstellen worden aangeboden met als doel deze in aanmerking te laten komen voor een haalbaarheids subsidie teneinde na te gaan of deze voorstellen kunnen worden uitgebouwd tot een volwaardig project in het kader van een van de beschikbare maritieme innovatieprogramma's.

### **3.2. Maritieme veiligheid**

Het MKC heeft op verzoek van V&W een diepgaande studie uitgevoerd naar de verschillende aspecten van de veiligheid van containerfeeders. Het ongeval met de Dongedijk was de aanleiding. Gebleken is dat tekortschietende regelgeving en het niet juist interpreteren van de regels door verschillende actoren heeft bijgedragen aan het ongeval. Sindsdien is helaas al enkele malen gebleken dat het ongeval met de Dongedijk niet uniek is. Dit is aanleiding geweest om diepgaand aandacht te gaan schenken aan het thema veiligheid en de wijze waarop het thema 'veiligheid' in de maritieme sector is ingebed. Ook staat de huidige regelgeving innovatie nogal eens in de weg. Diverse discussiestukken zijn in samenspraak met V&W, IVW en Senter opgesteld. Het ligt in de bedoeling om dit thema in te bedden in het MIP.

### **3.3. Milieubalans**

Na een verkennende studie binnen MKC verband naar een CO2 balans is de conclusie getrokken dat milieueffecten van maritieme operaties niet alleen op onderdelen, maar juist in hun samenhang beoordeeld dienen te worden. In 2006 is een projectvoorstel in voorbereiding genomen om een milieubalans te ontwikkelen, waarin alle verschillende milieueffecten in de keten, met name binnen, maar ook buiten de maritieme sector ingebracht worden. Zo heeft het weinig zin het gebruik van waterstof als brandstof te beoordelen als je ook niet de milieueffect consequenties van de productie van waterstof hebt beoordeeld. Overigens is dit deel van de keten is geen onderwerp van onderzoek binnen het MKC maar wordt wel als gegeven meegenomen.

### **3.4. Geïntegreerde energieketens**

Er is in het verleden veel aandacht geschonken aan “All Electric Ship” oplossingen. Ook in 2006 hebben MKC partners nog deelgenomen aan het AES Platform, dat inmiddels zijn activiteiten aan het afronden is. Mede op grond van de positieve ervaringen in het AES platform wordt een projectvoorstel ontwikkeld om nieuwe benaderingen te ontwikkelen voor de integratie van verschillende voortstuwing en energieopwekkende systemen met het doel de inzet te optimaliseren, het brandstofverbruik, kosten en emissies te reduceren.

### **3.5. En verder,**

Voorts is het bureau betrokken bij het ontwikkelen van projecten in het kader van Europese subsidie programma's als het 7<sup>e</sup> kader programma en het Groenboek Europees maritiem Beleid. Verder is in 2006 intensief overleg met ambtenaren van het ministerie van VenW gestart om na te gaan hoe met name gestalte geven kan worden aan het deelprogramma 4 van het MIP, het wegnemen van innovatiebelemmeringen in de regelgeving.

## **4. Promotiefonds**

Promoties versterken op directe wijze de kennisbasis en zijn een bron voor nieuwe en innovatieve commerciële activiteiten. In 2006 werden door 16 full time en 6 part time promovendi maritiem georiënteerd promotie onderzoek bij diverse universiteiten uitgevoerd. Dit aantal wordt voor het ontwikkelen van een solide kennisbasis in de maritiem technische sector als betrekkelijk gering beschouwd. Teneinde het aantal promoties in de maritieme techniek bij met name de TUD te stimuleren door meer financiële ruimte te scheppen voor het uitvoeren van promotieonderzoek is door het MKC in 2006 een promotiefonds, het B.J. Tidemanfonds, ingesteld. Ook kunnen uit dit fonds stagevergoedingen voor afstudeerprojecten in het kader van promotieonderzoek beschikbaar worden gesteld. Door bemiddeling van het MKC is in 2006 door een aantal maritieme fondsen (het Vaderlandsch Fonds, het Admiraal van Kinsbergenfonds en het NISS) in totaal jaarlijks € 100.000,- voor een periode van vier jaar beschikbaar gesteld. Voor dit bedrag kunnen op jaarbasis twee promoties worden gefinancierd. Het ziet er naar uit dat in 2007 een eerste promovendus in het kader van dit fonds beschikbaar komt. Voorts zullen in het kader van dit fonds in samenwerking met de TUD publiekelijk toegankelijke promovendidagen worden georganiseerd, waarop de promovendi hun onderzoeksresultaten voor de sector etaleren.