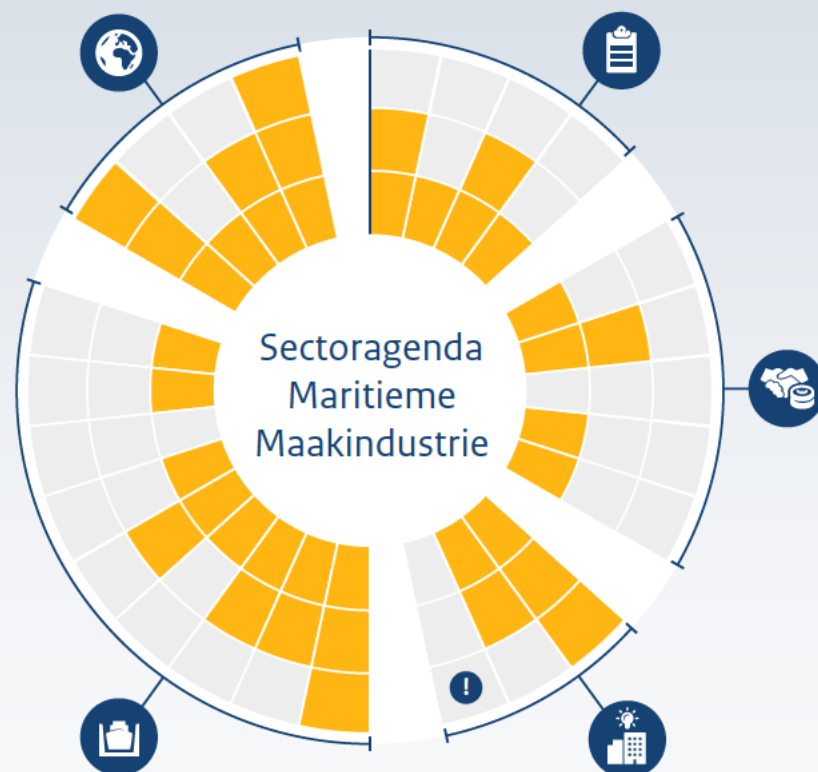


Voortgangsrapportage, nr. 1



Rijksregiebureau
Maritieme
Maakindustrie



Mr. Kees van der Staaij

Gezant voor de maritieme maakindustrie

“Samenwerking
is de sleutel”

De sectoragenda leeft volop. In het afgelopen jaar heb ik als gezant samen met het Rijksregiebureau stad en land afgereisd, tientallen bedrijven bezocht, vele kennisinstellingen gesproken en met overheden aan tafel gezeten. Wat mij vooral opviel, is de eensgezindheid die steeds naar voren komt. Dat is goud waard. Natuurlijk zijn er verschillen, maar de gemeenschappelijkheid in aanpak springt eruit.

We weten wat er op het spel staat. In een steeds turbulentere wereld moeten we zorgen dat we onze kennis en kunde op het gebied van scheepsbouw op peil houden. In ons land horen wij zelf in staat te zijn om de uitdagingen van deze tijd aan te kunnen, of het nu gaat om onze veiligheid of de energietransitie. We kunnen het ter bescherming van onze nationale vitale belangen niet veroorloven om te afhankelijk te zijn van andere landen en dat vraagt om een sterkere verankering van maritieme kennis, kunde en industrie op nationaal niveau.

De sectoragenda biedt niet alleen inzicht in de knelpunten, maar ook heldere acties en projecten. Deze focus en richting zijn essentieel. We zijn trots op wat al bereikt is: van de vele aanvragen voor de nieuwe maritieme innovatieregeling tot het veiligstellen van ruimte voor de maakindustrie aan het water en de concrete stappen naar een gezamenlijke Europese maritieme strategie.

Deze vooruitgang zou niet mogelijk zijn geweest zonder het Rijksregiebureau: een slank, wendbaar topteam uit verschillende departementen. Het bureau is nu een

krachtige aanjager voor de uitvoering van de agenda en tegelijkertijd het loket voor de sector bij de overheid. Dat is precies wat we nodig hebben.

Nog geen anderhalf jaar na de lancering van de sectoragenda ben ik onder de indruk van wat er al is bereikt. Het programma ligt op koers. De komst van een nieuwe Kamer en kabinet betekende gelukkig geen kink in de kabel. Integendeel, er is brede steun om het goede werk voort te zetten in het belang van Nederland.

Helaas moet ik mijn taak als gezant nu overdragen, aangezien ik ook actief ben als staatsraad voor de Raad van State. De uitvoering van de sectoragenda gaat echter onverminderd door.

Om de mooie plannen verder te realiseren, is het nu zaak om de energie vooral vast te houden.

Vanuit mijn rol als gezant geef ik nog één laatste boodschap mee:

Samenwerking is de sleutel. Overheid, kennisinstellingen en sector blijf het verhaal achter de sectoragenda delen. Niet alleen lokaal en provinciaal, maar ook op Europees niveau.

Hoe? Door naar elkaar te luisteren, open en eerlijk te zijn over wat wel en wat niet kan, en door de beloften uit de sectoragenda waar te maken in de praktijk. Zo houden we koers en zorgen we voor een goede vaart in de maritieme maakindustrie in het belang van Nederland!



Dr. ir. Bas Buchner

Voorzitter Nederland Maritiem Land (NML)

“Begin met het eindbeeld”

Een wijze leraar zei mij eens: als je uitdagende doelen wilt bereiken, moet je met het eindbeeld voor ogen beginnen. Als sector en overheid streven we met onze gezamenlijke Sectoragenda zulke ambitieuze doelen na. Daarom neem ik u in mijn voorwoord graag mee naar de haven van Delfzijl. In 2050.

Met een klik schieten de magnetische afmeerfenders los. Geluidloos verwijdt de ‘Amaliaborg’ zich daarna van de kade in Delfzijl. Er klinkt geen motorgeluid. Er komt geen rook uit de schoorsteen, want die ontbreekt. Net als de brug. Op het voor- en achterdek staan alleen twee masten met radar-, laser- en camerasystemen.

Twee maanden geleden, op 7 februari 2050, werd het schip gedoopt door de 46-jarige Koningin Amalia. Terwijl de champagnefles tegen de boeg van het schip kapotsloeg, sprak ze: “Amaliaborg, ik doop u en wens u en uw bemanning een behouden vaart”.

Het was een mooie doopwens, maar wel één uit lang vervlogen tijden. Want de Amaliaborg heeft geen bemanning meer. Tenminste, niet aan boord. Want de bemanning staat aan de wal en kijkt met de familie hoe het schip zich moeiteloos door de drukke haven heen manoeuvreert, slim geassisteerd door een eveneens autonome sleepboot op waterstof. “Mama”, vraagt de kleine Egbert aan de kapitein, “wanneer ben je thuis vanavond?”. “Ik denk rond zes uur, als papa het eten klaar heeft”, antwoordt ze.

Het is niet voor niets dat de Koningin de ‘Amaliaborg’ doopte. Want het is een uniek schip: niet alleen onbemand, maar ook het eerste Nederlandse schip met een nucleaire ‘Molten Salt Reactor’.

Een veilige en volledig emissieloze voortstuwing voor de scheepvaart. Die combinatie is het hoogtepunt van een ontwikkeling die dertig jaar geleden startte. Middenin de corona-pandemie besepte

de Nederlandse maritieme sector dat ze het tij moest keren: ze wilde het verschil gaan maken voor Nederland met emissieloze en slimme schepen, efficiënt en concurrerend gebouwd in Nederland.

Met hulp van de overheid startten zo ‘Het Maritiem Masterplan’ van Nederland Maritiem Land en de ‘Sectoragenda voor de Maritieme Maakindustrie’. De sector ging aan het werk in de hele maritieme keten: toeleveranciers van slimme systemen, ingenieursbureaus, scheepswerven, reders, havens, kennisinstellingen en overheden. Samen haalden ze alles uit de kast om Nederland schoner, veiliger en welvarender te maken.

Zo ontwikkelden ze schepen op waterstof, methanol en afgevangen CO₂: in 2030 voeren er al 30 Nederlandse emissieloze schepen rond. Ze werkten aan slimme systemen met Artificiële Intelligentie (AI), zodat de bemanning de informatie kreeg die ze nodig had of nog een stap verder, dat schepen helemaal autonoom konden varen.

Ze ontwikkelden gerobotiseerde schepen waarmee duizenden windturbines efficiënt konden worden geïnstalleerd en onderhouden op de Noordzee. Ze ontwikkelden de nucleaire technologie om grotere schepen echt emissieloos te laten varen. En dat alles op de gerobotiseerde werf van de toekomst: efficiënt en circulair. Een Nederlands schip voor een Nederlandse reder.

Zo zwaait die dag in 2050 de kapitein met haar familie de ‘Amaliaborg’ uit. “Zullen we nu nog even met het schip gaan meekijken?”, vraagt ze. Samen lopen ze naar het Wagenborg ‘Shore Control Centre’. Daar kijkt Egbert zijn ogen uit naar alle schermen en beelden. “Mama doet computerspelletjes op haar werk” vertelt hij later enthousiast in het kringgesprek in de klas, “dat wil ik later ook!”

Voortgang

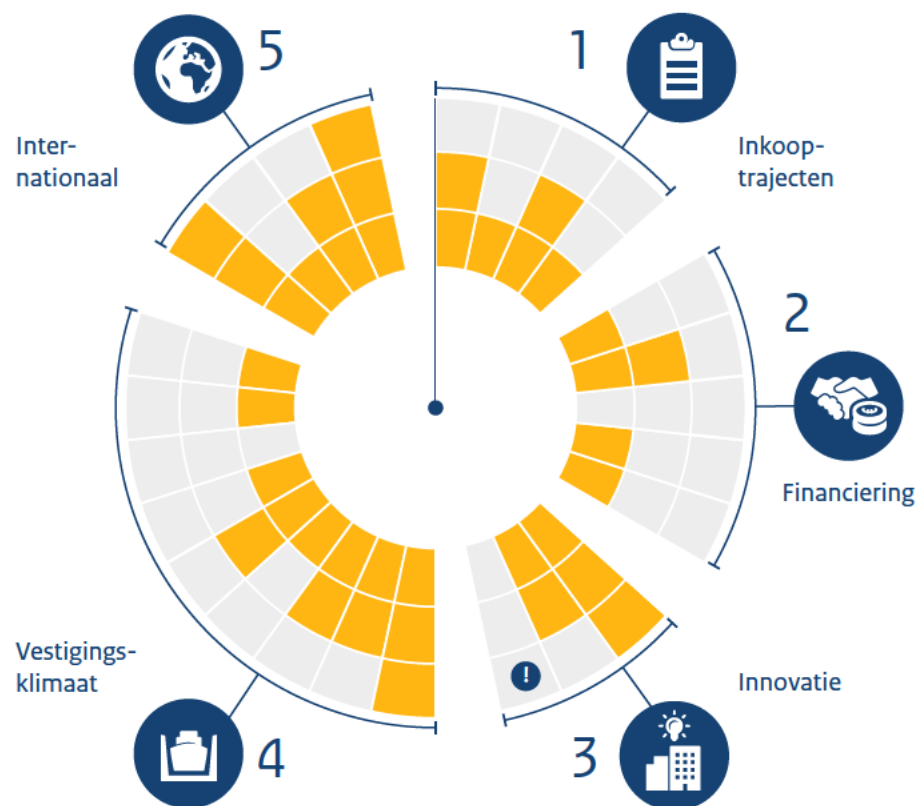
De rijksoverheid en de maritieme sector werken samen aan onze veiligheid, verduurzaming en welvaart.



5 Koploperprojecten



25 maatregelen, over 5 actielijnen



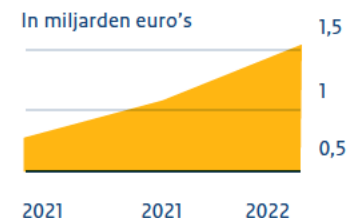
Economische bijdrage haven- en maritieme sector aan Nederland

75 mld euro

7,3% van het BNP

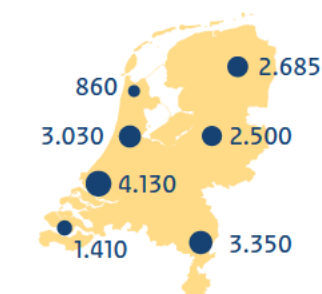
5,2% van de werkgelegenheid

Orders Maritieme Maakindustrie



Aantal maritieme bedrijven

24.420



Overige regio's: 6.455



Resultaten in de praktijk

Annet Koster

Directeur van de Koninklijke Vereniging
van Nederlandse Reders KVR

Waarom werk je in de maritieme sector?

“Onze maritieme sector is voorwaardelijk voor onze hele economie. 90% van al onze producten wordt vervoerd over water. Daarnaast is de sector van levensbelang voor onze veiligheid, bijvoorbeeld voor onze weerbaarheid tegen het water en weerbaar in militair opzicht. Ook voor onze energievoorziening is ons werk cruciaal. Het gros van de Nederlanders weet dit niet. Het is mijn persoonlijke missie om ervoor te zorgen dat deze belangen onder een breed publiek steeds bekender worden. Onbekend maakt anders onbemind.

Wat ik mooi vind aan de maritieme sector is de rijke traditie van innoveren. Met de wetenschap waar wij vandaan komen, maken wij ons nu klaar voor de uitdagingen van morgen. Hoe interessant is het dat wij vroeger met de wind in de zeilen producten over zee vervoerden en dat nu de zeilen in een innovatieve vorm weer terugkeren. De maritieme wereld is meer dan ooit in beweging.”

De samenwerking tussen de maritieme sector en overheid heeft met het Rijksregiebureau een flinke impuls gekregen, zo blijkt uit de voortgangsrapportage. Hoe merk jij dat in de praktijk?

“Zowel de sector als de overheid denken nu meer in

kansen dan in beperkingen. De sectoragenda biedt hiervoor een duidelijke strategie. Het Rijksregiebureau is hier voortvarend en pragmatisch mee aan de slag en dat zorgt voor minder verkoking tussen departementen. De overheid durft nu stappen te zetten om meer kansen voor Nederlandse maritieme bedrijven te creëren. Reders, scheepsbouwers en toeleveranciers worden zo beter geholpen met de uitdagingen waar zij voor staan.”

Wat is de volgende stap of wat is je wens voor het komend jaar?

“Geopolitiek zitten wij nu in een bizarre situatie. De sectoragenda was met name gericht op concurrentie uit Azië. Alleen nu wil president Trump de Amerikaanse maritieme sector ook weer groot maken. Wij moeten in Europa uitgaan van eigen kracht en beter samenwerken. In Nederland zijn we op de goede weg, al is versnelling noodzakelijk.

Ter illustratie: vorig jaar zijn er 70% meer Nederlandse schepen opgeleverd die ook onder Nederlandse vlag varen. Hoger dan ooit. Om die ontwikkeling verder aan te jagen, zullen wij onze bouwkosten verder moeten verlagen en het varen onder onze vlag aantrekkelijker moeten maken. De overheid kan hierbij helpen, bijvoorbeeld door meer experimenteerruimte te bieden voor de broodnodige innovatie.”



1. Inkooptrajecten

Veranker het strategisch belang van de maritieme maakindustrie nadrukkelijker in het aanbestedingsbeleid van de overheid



Afgerond

1e Resultaten

Gestart



1. Stimuleer kennisuitwisseling tussen overheidsinkooporganisaties en versterk de expertise van het Rijksregiebureau.

Het Rijksregiebureau heeft kennisuitwisselingssessies georganiseerd met inkopers van Defensie en Rijkswaterstaat.

Onderwerp van gesprek was de mogelijkheid om nationale vitale belangen nadrukkelijker mee te nemen bij inkooptrajecten. De kennissessies worden in 2025 en 2026 voortgezet.

Daarnaast is het Rijksregiebureau gestart met het opbouwen van inkoopexpertise in huis. Met als doel om een centraal informatiepunt te bieden voor gestructureerde kennisuitwisseling tussen departementen.

2. Veranker het strategisch belang van de maritieme maakindustrie in het inkoopbeleid van de overheid.

Met de ministeries van Defensie en IenW werkt het Rijksregiebureau aan het verankeren van nationale vitale belangen bij de vlootvervangings. De staatssecretaris van Defensie informeerde de Kamer over de vlootvervangings op 24 januari 2024 (Kamerstuk 27830, nr. 423) en meldde in Kamerbrief (Kamerstuk 36410-X, nr. 93) het volgende:

“Defensie laat het oude mantra beste product, voor de beste prijs los. De factor tijd en herkomst van het product, bij voorkeur Europees of Nederlands, gaat zwaarder meewegen”.

Rijkswaterstaat heeft in dit kader op 12 november 2024 de programmadirectie vlootvernieuwing Rijksrederij opgericht.

2.1 Stel een Rijksaanwijzing op voor inkooporganisaties met richtinggevend instructies.

Samen met inkoopexperts van de ministeries van IenW, Def en EZ start het Rijksregiebureau in het tweede kwartaal van 2025 met het opstellen van een Rijksaanwijzing met richtinggevend instructies voor de inkooporganisaties.

2.2 Zet diverse aanbestedingsprocedures - zoals het Innovatiepartnerschap - gericht in.

De Rijksrederij benut de opgedane inzichten uit de kennissessies (zie maatregel 1) in haar aankomende inkooptrajecten.

Concreet gaat zij aan de slag met het Innovatiepartnerschap. Zie maatregel 2.5 voor meer informatie hierover.



1. Inkooptrajecten

Veranker het strategisch belang van de maritieme maakindustrie nadrukkelijker in het aanbestedingsbeleid van de overheid



Afgerond
1e Resultaten
Gestart



2.3 Maak nationale vitale belangen, zoals duurzaamheid, onderdeel van aanbestedingscriteria.

Op basis van de kennissessies gaat de programmadirectie vlootvernieuwing voor de aankomende inkooptrajecten MPV-50 en Power2Tow samen met het RRB bezien op welke wijze in de aanbestedingscriteria rekening kan worden gehouden met de nationale vitale belangen.

Ter toelichting:

- MPV-50 gaat om de inkoop van twee multifunctioneel inzetbare zeeschepen, varende op Methanol.
- Power2Tow betreft de inkoop van 3 emissievrije noodhulpsleepboten.

2.4 Benut de mogelijkheden binnen de diverse aanbestedingswetten ter bescherming van nationale vitale belangen en stel een inkoopbeslisboom op.

Bij onder andere de vervanging van de M-fregatten en de LC-fregatten richt Defensie zich de Nederlandse marinebouw, met gebruikmaking van art. 346 VWEU. Opdrachtwaarde: meer dan € 10 miljard. Defensie werkt hierbij aan de samenwerking met Damen en de brede Maritieme Maakindustrie met aandacht voor regio's, cf. de motie Tuinman (Kamerstuk 34225, nr. 68) en de motie Erkens c.s. (Kamerstuk 34225, nr. 59).

In kennissessies zijn de opties binnen de aanbestedingswetten verkend. De Rijksrederij benut deze kennis. In kwartaal 3 van 2025 start het traject voor de inkoopbeslisboom. Dit sluit aan op de Rijksaanwijzing (zie 2.1).

2.5 Benut de aankomende inkooptrajecten van de Rijksrederij als praktijktest voor het borgen van nationale vitale belangen.

Bij de Power2Tow aanbesteding werkt de Rijksrederij met het Innovatiepartnerschap. Op 16 oktober 2024 is gestart met een marktconsultatie. De volgende marktconsultatie vindt plaats op 16 april 2025.

Deze vernieuwende aanbestedingsprocedure maakt het mogelijk om de kracht van het Nederlands maritiem ecosysteem te benutten, bijvoorbeeld voor verduurzaming.

Bij de aanbesteding van de MPV-50 werkt de Rijksrederij aan Launching Customership met innovaties die breder in de markt toepasbaar zijn. Met Defensie wordt hierover kennis uitgewisseld.

2.6 Versterk de samenwerking in de sector rondom publieke inkooptrajecten door consortiavorming.

In 2024 heeft de sector de samenwerking versterkt en stappen gezet naar consortiavorming. Een concreet voorbeeld hiervan is een verkenning naar samenwerking tussen enkele scheepswerven voor het ontwerp, de bouw en de langjarige instandhouding van hulpvaartuigen voor Defensie. Daarnaast wordt aan de sector gevraagd om consortia te vormen voor de marktconsultatie van de pilot Power2Tow (zie 2.5).



1. Inkooptrajecten

Veranker het strategisch belang van de maritieme maakindustrie nadrukkelijker in het aanbestedingsbeleid van de overheid



Afgerond

1e Resultaten

Gestart



**3. Werk aan een termijnplanning en begroting voor de vlootvervang-
ing van de overheid. Maak beter gebruik
van voorfinanciering.**

In 2024 is er voor de vlootvervang-
ing van Defensie en de Rijksrederij gewerkt
aan meerjarige planningen.

In totaal vervangt Defensie 32 schepen
in de komende 15 jaar. Meer dan 20
schepen worden aanbesteed in Neder-
land voor ruim € 10 miljard, zoals blijkt
uit de Kamerbrief van januari 2024
(Kamerstuk 27830, nr. 423).

Samen met het ministerie van Financiën
is besloten dat voor de vlootvernieu-
wing Rijksrederij gebruik kan worden
gemaakt van de leenfaciliteit voor
voorfinanciering. Vanuit de Rijksrederij
vindt in 2025 overleg plaats met de
opdrachtgevers over de programmering
en dekking van de kosten in de verschil-
lende begrotingen.

**4. Werk aan het verkleinen van het
prijsverschil tussen Nederland en
andere landen. Daardoor wordt hier
bouwen aantrekkelijker voor reders.**

Reders zijn bereid meer nationaal te
willen inkopen. Door het Rijksregie-
bureau wordt vanaf het derde kwartaal
2025 in kaart gebracht wat hiervoor
nodig is.

Daarnaast wordt in dit kader gewerkt
aan het Koploperproject 2. Werf van de
Toekomst.



2. Financiering



Afgerond
1e Resultaten
Gestart

5. Werk in de maritieme sector beter samen. O.a. door cashflowneutrale betalingsafspraken en door standaardisatie en risico-mitigatie van contracten.

Deze maatregel wordt meegenomen bij de uitvoering van maatregelen 6 en 7.



6. Voer een verdiepend onderzoek uit naar de knelpunten rondom werkkapitaal en garantielijnen en werk oplossingsrichtingen uit.

Het Rijksregiebureau heeft in 2024 verdiepende interviews gehouden met scheepswerven, reders, banken en verzekeraars. Deze interviews waren nodig om een beter gedeeld inzicht te krijgen in de onderliggende knelpunten ten aanzien van werkkapitaal en garantielijnen.

De resultaten van deze verdiepende verkenning worden begin 2025 verder aangescherpt door het Rijksregiebureau en sector. Op basis hiervan worden concrete oplossingsrichtingen en vervolgacties geformuleerd om knelpunten aan te pakken (zie ook maatregel 7).



7. Voer een haalbaarheidsonderzoek uit naar alternatieve financiering voor scheepswerven.

In het tweede kwartaal van 2025 start de uitvoering van het haalbaarheidsonderzoek. De opgedane inzichten van de verkenning onder maatregel 6 zullen hiervoor belangrijke input vormen. Ook zullen inspirerende voorbeelden uit Europese landen betrokken worden.



8. Verricht een haalbaarheidsonderzoek ter demping van het prijsverschil voor alternatieve brandstoffen.

Op 20 december 2024 informeerde de minister van KGG de Kamer (Kamerstuk 31239, nr. 403) over de toekomst van de Subsidieregeling Duurzame Energie (SDE++). Onderzocht wordt in hoeverre de SDE++ op termijn ook opengesteld kan worden voor o.m. hernieuwbare brandstoffen voor de zeevaart.

In de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart van 21 juni 2024 (Kamerstuk 32813, nr. 1409) is de beschikbaarheid en betaalbaarheid van hernieuwbare brandstoffen uitgewerkt. In het tweede kwartaal van 2025 wordt gewerkt aan de opvolging van de Roadmap.



2. Financiering



Afgerond

1e Resultaten

Gestart



9. Onderzoek hoe offshore werkschepen beter in de fiscale regelingen voor de zeevaart kunnen worden meegenomen (motie Stoffer).

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft, mede namens de staatssecretaris van Financiën in de Kamerbrief van 24 juni 2024 duidelijkheid verschaft over de wijze waarop invulling kan worden gegeven aan de motie Stoffer. Deze motie betreft de uitbreiding van de tonnageregeling en de afdrachtvermindering zeevaart voor offshore werkschepen. De bewindspersonen hebben met elkaar gesproken en geconstateerd dat er op dit moment geen extra financiële middelen beschikbaar zijn voor de uitvoering van deze ongedekte motie.

Aan de betrokken sectorpartijen is voorgelegd om de willekeurige afschrijving te schrappen en daarvoor de uitbreiding van de tonnageregeling

voor offshore werkschepen te financieren. In overleg met de sector is de conclusie getrokken dat het niet zinvol is deze aanpassing door te voeren. Daardoor is het niet mogelijk de motie binnen het budget van de huidige fiscale regelingen voor de uit te voeren. Het is aan de Tweede Kamer om hierover een oordeel te vormen en een keuze te maken om extra financiering hiervoor vrij te maken.



Resultaten in de praktijk

Walter van Harberden

Directeur van Padmos Shipyard

Waarom werk je in de maritieme sector?

“Het mooie aan de scheepsbouw is de passie waarmee aan hoogstaande techniek gewerkt wordt, de continue drive naar innovatie en anderzijds de hoge no-nonsense mentaliteit in de sector. Scheepsbouwer zijn is een soort roeping, daar zit je levenslang aan vast. Nu werken wij bij Padmos Shipyard aan tal van innovaties. Zo bouwen wij gerobotiseerd kunststofscheepen, hopelijk spoedig zelfs met behulp van augmented reality. Licht van gewicht en daardoor goed te combineren met alternatieve brandstoffen. Ook zijn de werkomstandigheden bij de bouw van deze kunststofscheepen beter, goed voor behoud van ons Human Capital. Een van onze schepen - de E-Pusher 1 Type M - was in 2024 genomineerd voor Schip van het Jaar.”

Hoe helpt de uitvoering van de sectoragenda in het aanjagen van innovatie, bijvoorbeeld met de Maritieme Innovatieregeling?

“Zonder ondersteuning vanuit de overheid voor innovatie gaat het trager. Subsidie moet daarbij geen infuus zijn waar je afhankelijk van bent, maar een transplantatie, die je op weg helpt. Wij willen bij Padmos Shipyard continu het beste van het beste te bouwen. Als Nederlandse bouwers winnen wij het niet op massa ten opzichte van Azië. Wij moeten het hebben

van kleine schepen met complexe techniek. Houd daarbij vanuit de overheid oog voor energie-efficiëntie. Dat is de basis voor duurzaam varen.”

Wat is de volgende stap? Wat is je wens voor het komend jaar?

“De aanvraag voor de Maritieme Innovatieregeling loopt. Nu is het wachten op de reactie. Wat ik wel alvast wil meegeven is het volgende; houd innovatieregelingen zo toegankelijk mogelijk voor mkb-bedrijven. Zonde als er innovatiegeld naar subsidiebureaus wegvloeit, omdat de regeling te complex is.”



3. Innovatie



Afgerond

1e Resultaten

Gestart

10. Zet een maritiem innovatieprogramma op. Bekijk verlenging SDS-regeling. Maak het eigenaarschap vanuit de betrokken ministeries duidelijk.

In 2024 heeft het kabinet in samenwerking met koepelorganisatie Nederland Maritiem Land (NML) een nieuwe Maritieme Innovatieregeling ontwikkeld.

De ministeries van EZ en IenW trekken hiervoor in 2025 en 2026, elk vijf miljoen euro per jaar uit. Deze bedragen worden vanuit de sector ook geïnvesteerd. Ook Defensie investeert minimaal € 10 miljoen in innovatie in de komende 2 jaar met een eigen regeling.

In de evaluatie van de Subsidieregeling Duurzame Scheepsbouw (SDS) is geconstateerd dat deze doeltreffend is. Op grond daarvan verkent het kabinet of en hoe de regeling gecontinueerd kan worden.



11. Voer het maritiem innovatieprogramma uit met de inzet van middelen vanuit EZ, IenW en Defensie.

Het loket voor aanvragen opende op 24 oktober 2024 en op 30 januari 2025 sloot de eerste ronde van de regeling Maritieme Innovatieprojecten (zie maatregel 10).

36 consortia hebben voorstellen ingediend om een impuls te geven aan de verduurzaming en vernieuwing van de sector.

In totaal is er voor ca. € 35 miljoen aangevraagd. Ruim meer dan verwacht. In het tweede kwartaal van 2025 worden de best beoordeelde voorstellen bekend.

Defensie gaf in 2024 € 7,8 miljoen uit via een eigen regeling aan innovatie in de maritieme sector op het gebied van Dutch Naval Design.



12. Zorg voor continuïteit in financiering van het maritiem innovatieprogramma bij succesvol gebruik in 2025 en 2026.

In de sectoragenda is geconstateerd dat langjarige structurele ondersteuning van innovatie door de overheid belangrijk is om vernieuwing daadwerkelijk van de grond te krijgen.

Aandachtspunt:

Voor de jaren 2025 en 2026 is de financiering voorzien.

Voor de periode hierna is er voor het maritiem innovatieprogramma nog geen financiële dekking. De behoefte vanuit de sector aan deze regelingen is groot zoals blijkt uit het hoge aantal inschrijvingen voor de eerste ronde.





Resultaten in de praktijk

Tjeerd Schulting

Directeur van Damen Shiprepair Amsterdam

Waarom werk je in de maritieme sector?

“Ik ben opgegroeid op een varend woonschip dat lag aan de Amstel tegenover nr. 1. We waren altijd op het water en aan het werk aan onze schepen. Dat was mijn jeugd. Dat zit in mijn hart. Mijn opleiding scheepsbouw volgde ik in Haarlem en Rotterdam. Daarna startte ik hier als stagiair. Van ijzerwerker voorman groeide ik door naar directeur van Damen Shiprepair Amsterdam. Wat voor mij de sector bijzonder maakt dat zijn zonder twijfel de mensen. Een echte smeltkroes van culturen met op een gemiddelde dag 28 nationaliteiten. In weer en wind wordt er door iedereen keihard doorgewerkt samen met de kapitein en de bemanning. Dag en nacht.”

In de voortgangsrapportage staat dat het Rijksregiebureau druk op locaties agendeert, als nationale vitale belangen in het geding zijn. Wat betekent dat voor jullie praktijk?

“Het belang van ons werk voor de autonomie van Nederland wordt nu gezien. Dat is geweldig. Onze locatie staat onder druk vanwege vergevorderde woningbouwplannen. Maar Damen in Amsterdam heeft 30% van de Nederlandse dokcapaciteit in huis voor zeeschepen van 100 meter of langer. Wij repareren hier marineschepen, offshore werkschepen voor

windmolenparken en schepen die kabels op zee kunnen leggen en herstellen. En nog veel meer. Er staat veel op het spel.

Kijk, huizen zijn superbelangrijk. Alleen is het opletten dat je niet met grote woningbouwambities nevenschade veroorzaakt. Het is fantastisch dat het Rijkregiebureau van meet af aan zo voortvarend aan de slag is gegaan met alle partijen om te zorgen voor een beetje rust. Hierdoor kunnen we samen met de gemeente, provincie en projectontwikkelaars de scenario's goed uitwerken.”

Wat is de volgende stap? Wat is je wens voor het komend jaar?

“Mijn wens is om met alle partijen in goed overleg te werken aan toekomstgerichte oplossingen.”



4. Vestigingsklimaat



Afgerond

1e Resultaten

Gestart



13. Agendeer vanuit het Rijksregiebureau behoud van ruimte voor de maritieme maakindustrie.

Het Rijksregiebureau heeft een liaison-overleg opgezet (ieder kwartaal) met ca. 10 regio's om de relevante ontwikkelingen te bespreken. Zowel ten aanzien van de uitvoering van de Sectoragenda in de breedte, als specifiek ruimtelijke orderingsvraagstukken. Het eerste liaisonoverleg vond plaats op 28 november 2024.

14. Inventariseer knelpunten en welke ruimte de sector nodig heeft vanuit nationale vitale belangen. Veranker dit in lopende ruimtelijke orderingsprocessen.

Op initiatief van het Rijksregiebureau is in het voorontwerp Nota Ruimte (19 juni 2024) aandacht besteed aan de druk op locaties voor de maritieme maakindustrie.

Dit wordt ook geagendeerd in zowel het Programma Ruimte voor Economie als de Ruimtelijke Economische Visie. Hiervoor brengt de sector met het Rijksregiebureau het beslag op ruimte in kaart, cf. de motie Martens America-Flach (Kamerstuk 32637, nr 622). Dit is in kwartaal 2 van 2025 gereed.

Daarnaast werkt een verkenner op basis van de opbrengst van de Ondernemers-Top (9 december 2024) aan het Pact Ondernemingsklimaat. Ondertekening hiervan is voorzien voor juni 2025.

15. Pak een regisserende rol bij acute druk op maritieme locaties zodra nationale vitale belangen in het geding komen.

Het Rijksregiebureau zet zich actief in voor locaties onder druk. Actuele cases zijn:

Damen Shiprepair Amsterdam, Huismans Schiedam, havenuitbreiding Werkendam (cf. motie Vedder c.s., Kamerstuk 36 600, nr. 34), de Houtrakpolder (cf. motie De Groot, Kamerstuk 31409, nr. 476) en de Papendrechtse brug (tijdelijke afsluiting).

Voor Damen Ship Repair is het Rijk een scenariotraject gestart met de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland. De verschillende aanspraken op de schaarse ruimte worden in overeenstemming met elkaar gebracht. cf. moties De Groot (zie boven) en America-Martens (Kamerstuk

32637, nr 622). In kwartaal 2 van 2026 vindt hierover besluitvorming plaats.

Over de havenuitbreiding van Werkendam heeft het Rijksregiebureau de dialoog opgestart. Met alle partijen worden oplossingsrichtingen in kaart gebracht. In het derde kwartaal van 2025 wordt de Kamer hierover nader geïnformeerd.



4. Vestigingsklimaat



Afgerond

1e Resultaten

Gestart

16. Start met een publiekscampagne om potentiële werknemers te tonen wat de sector biedt.

Het voorbereidende werk voor het creatieve concept van de campagne is gestart in januari 2025. Het concept wordt nu verder uitgewerkt en is naar verwachting in het derde kwartaal van 2025 gereed. Startdatum en concrete invulling van de campagne zijn afhankelijk van de middelen die beschikbaar komen. Doel is om de campagne tot 2030 te laten lopen.



17. Zet in op acties en instrumenten om nieuwe doelgroepen aan te spreken. Maak de cultuur inclusiever.

Voor het aanspreken van nieuwe doelgroepen is het belangrijk om in kaart te brengen hoe het ervoor staat qua inclusiviteit. Hiervoor is een onderzoek afgerond begin 2025. Op 27 maart 2025 is in dit kader een evenement over georganiseerd om over de resultaten in gesprek te gaan. Het inclusiviteitsonderzoek wordt tweejaarlijks herhaald.

De cultuurverandering is een traject van lange duur en vraagt continu inzet. Het traject duurt naar verwachting tot 2040.



18. Werk als sector samen met het onderwijs om de leeromgeving te moderniseren en vergroot zo de arbeidsproductiviteit.

In 2024 is er voor de samenwerking tussen sector en onderwijs een projectplan opgesteld. Het projectplan is in 2025 in uitvoering. De gezamenlijk visie wordt ontwikkeld en is naar verwachting zomer 2026 gereed.



19. Richt een carrièrecoördinatiepunt in met voorlichting over loopbaanpaden.

De eerste stap voor deze maatregel is het vrijmaken van budget en het inzetten van expertise. Daar wordt in 2025 aan gewerkt.



4. Vestigingsklimaat



Afgerond

1e Resultaten

Gestart



20. Zet een Human Capital Community op voor leidinggevend en medewerkers.

De eerste human capital bijeenkomsten voor de community zijn in voorbereiding. Deze zullen in het derde kwartaal van 2025 gehouden worden.

21. Maak voldoende budget vrij voor het Human Capital-programma door bijvoorbeeld het aanstellen van een kwartiermaker.

De kwartiermaker voor het Human-Capital-programma is aangesteld. Voor enkele inhoudelijke onderwerpen is nu voldoende budget beschikbaar gesteld vanuit de overheid en de sector. Voor andere onderdelen, zoals het carrièrecoördinatiepunt (zie maatregel 19), wordt nog naar financiering gezocht. Hier wordt in 2025 aan gewerkt.





Resultaten in de praktijk

Joëlla Lucas

Teamleider Trade-promotie, Events en trainingen
bij NMT-IRO

Waarom werk je in de maritieme sector?

“Ik werk alweer 12 jaar voor de maritieme maak-industrie. Wat ik mooi blijf vinden, is dat er echt van schets af aan hele complexe schepen hier in Nederland worden gemaakt. Bijvoorbeeld de Spartacus van IHC; het meest krachtige schip in zijn soort, dat vol zit met technologie en innovatie. Het maakt mij trots dat wij zo een technisch hoogstaand schip hier nog kunnen bouwen.”

Hoe helpt de sectoragenda en het Rijksregiebureau om de internationale positionering van Nederland te verbeteren?

“Als wij vragen hadden dan stonden ambassades, consulaten en Netherlands Business Offices op zich altijd klaar om ons te helpen. Alleen nu komen de buitenlandse posten zelf actief naar ons toe. Wij staan als maritieme maakindustrie veel beter op de radar. Ook het nieuwe Rijksregiebureau helpt ons daarbij. Met verschillende posten werken wij nu aan meer-jarenstrategieën voor internationale activiteiten voor ondernemers. Voorbeelden van landen met extra focus voor maritieme maakindustrie zijn de Verenigde Staten, Italië, Zuid-Korea, India en Turkije. Met planmatige ondersteuning vanuit de overheid en NMT kunnen mkb-ondernemers contacten leggen voor kennisuitwisseling

en exportkansen. Met het geld dat daarmee verdiend wordt, kunnen ondernemers nieuwe innovaties financieren. Alleen zo blijf je vooroplopen.”

Wat is de volgende stap? Wat is je wens voor het komend jaar?

“Samen met de buitenlandse posten blijven wij komend jaar werken aan kansen voor maritieme ondernemers in het buitenland. Aan alle ondernemers doe ik de oproep: maak gebruik van alle mogelijkheden die er nu komen en geef vooral aan wat jullie nodig hebben!”



5. Internationaal



Afgerond
1e Resultaten
Gestart



22. Neem het initiatief om de maritieme maakindustrie hoog op de Europese politieke agenda te zetten.

Tijdens de Raad van Concurrentievermogen op 24 mei 2024 hebben Nederland en Duitsland de Europese Commissie opgeroepen om te komen tot een Europese Maritieme Industrie strategie (EMIS). De Europese Commissie heeft dit toegezegd.

Nederland werkt met Duitsland aan een position paper ten behoeve van de invulling van de EMIS. Doel is om een breed afgestemd en gesteund position paper in het tweede kwartaal van 2025 aan te bieden aan de Europese Commissie.

23. Zet in op een gelijkjer en eerlijker speelveld binnen Europa en op mondiaal niveau.

Eén van de centrale onderwerpen in het position paper (zie maatregel 22) betreft het creëren van een gelijkjer en eerlijker speelveld binnen en buiten Europa voor de maritieme maakindustrie.

24. Neem het strategisch belang van de maritieme maakindustrie nadrukkelijker mee in het handelsbevorderend instrumentarium.

De minister van BHO was in september 2024, met de gezant aanwezig op de grootste Europese maritieme vakbeurs in Hamburg.

Het Rijksregiebureau werkt daarnaast aan een kabinetsbrede strategische agenda voor beurzen en handelsmissies 2025-2026. De agenda met gerichte keuzes voor focuslanden is in het tweede kwartaal van 2025 gereed.

Het kabinet werkt daarnaast vanaf 19 november 2024 met de Verenigde Staten (VS) aan een pilot voor sectorbrede positionering (PSP). Samen met Netherlands Maritieme Technology (NMT) wordt het actieplan nu nader uitgewerkt.

25. Regel het tijdelijke verblijf van scheepsbemanningen uit derde landen voor een duur die redelijk is.

Het tijdelijke verblijf van scheepsbemanningen uit derde landen (niet-EU bemanningen) wordt geregeld aan de hand van een specifieke verblijfsvergunning voor deze categorie zeevarenden.

De ministeries van EZ, A&M, SZW en IenW hebben in 2024 de regelgeving hiervoor afgestemd. In 2025 zal de regelgeving geïmplementeerd gaan worden.



Resultaten in de praktijk

René Berkvens

Vice-voorzitter van NMT-IRO

Waarom werk je in deze sector?

“Toen ik 50 jaar terug scheepsbouw studeerde, had ik niet de verwachting dat ik aan de slag zou gaan als ingenieur. De scheepsbouw was al volop in crisis en ik maakte andere keuzes. Na een verblijf in Amerika keerde ik terug en min of meer bij toeval kwam ik in de scheepsbouw terecht. Als jongste bediende startte ik in de verkoop bij Damen. Ik groeide mee met de groei van het bedrijf. Van honderden medewerkers in Nederland ging het naar duizenden wereldwijd. Uiteindelijk was ik 14 jaar CEO.

Scheepsbouw is een hartstikke mooie sector. Je maakt een schip dat te water gelaten wordt met een naam. Het gaat een leven lang mee en in die tijd verzameld een schip verhalen. Dat is romantisch. Daarnaast is het internationaal en zeer divers. Van grote overheid-sopdrachten tot een werkboot voor een klein bedrijf.”

Nederland en Duitsland hebben de Europese Commissie succesvol opgeroepen om te komen met een Europese maritieme strategie. Wat kan er met zo een strategie wat er nu niet lukt?”

“In de afgelopen vier jaar heb ik als voorzitter van koe-pelvereniging, SEA EUROPE, de sector op de kaart gezet. Wij waren in de vergetelheid geraakt. Het adagium was vrijhandel met zo goedkoop mogelijke schepen. Waar

die vandaan kwamen, maakte niet uit.

Nu is het tij gekeerd. Dat kwam in een stroomversnel-ling door de situatie in Oekraïne en de gespannen relatie met China. Europa beseft uiteindelijk; als we nu geen actie ondernemen dan houden wij amper scheeps-werven over. Met alle consequenties van dien voor onze autonomie. De sector is onmisbaar voor onze defensie, energie, kustbescherming en onze voedselvoorziening. Kijk, vaak wordt over het hoofd gezien dat je geen marineschepen kunt bouwen zonder een brede sector. In Europa bouwen wij grote cruiseschepen. Daar wordt veel R&D geld in geïnvesteerd voor vergroening en digitalisering. Deze technieken zetten wij ook in voor de marinebouw. Hetzelfde geldt voor baggerschepen of vaartuigen voor offshore wind.”

Wat is de volgende stap of wat is je wens voor het komend jaar?

“Als Nederland lopen wij Europees gezien voorop met onze sectoragenda. Als wij zo een pakket ook op Europees niveau kunnen afspreken, dan komen er voor ondernemers meer mogelijkheden. Bijvoorbeeld meer R&D-investeringen of betere kaders voor windparken op zee. Ten slotte, komende 10 jaar gaat een groot deel van de medewerkers met pensioen. Die moeten opgevolgd worden door medewerkers met nieuwe vaardigheden. Ook daar moeten wij als Europa een antwoord vinden.”

Koploperprojecten

1. Het Maritiem Masterplan

Ontwikkel ca. 30 klimaatneutrale demonstratieschepen met nieuwe werkwijzen: cyclisch, modulair en digitaal.



In de eerste investeringsronde van Het Maritiem Masterplan heeft het kabinet in totaal € 85 miljoen euro aan subsidie beschikbaar gesteld. In december 2024 hebben 9 van de 17 ingediende projecten een toekenning ontvangen. Deze zijn verdeeld over de 3 energielijnen: waterstof (5), methanol (2) en carbon capture (2).

Het programmabureau levert vanuit de sector een grote bijdrage. Bijvoorbeeld in de ondersteuning van de sector bij het opstellen van projectvoorstellen en het vormen van consortia.

In 2026 en 2029 worden de volgende investeringsrondes georganiseerd.

2. De werf van de toekomst

Moderniseer de bouw van strategische scheepstypen, waardoor een kostenreductie 10-15% wordt gerealiseerd.



Onder dit koploperproject worden regionale initiatieven opgestart of krijgen lopende initiatieven een impuls.

Voorbeeld van zo een initiatief is het opzetten van een Regionaal Opleidings- en Testcentrum Slimme Scheepsbouw (ROTSS) in Noord Nederland. De samenwerking binnen de sector wordt hiermee sterk bevorderd.

In het eerste kwartaal van 2025 start de verkennende studie zoals in de sectoragenda staat genoemd en op basis waarvan het koploperproject wordt geconcretiseerd. In het kader van onder andere dit koploperproject is het Rijksregiebureau opdrachtgever voor een Routekaart voor de kritieke grondstoffen in militaire schepen. Wij zijn gestart met het samenstellen van een productteam waarin zowel de sector als het ministerie van Defensie is vertegenwoordigd. In de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang.

3. Smart Maritime

Ontwikkel effectief samenwerkende (onbemense) schepen en systemen voor maritieme veiligheid en beveiliging van bijvoorbeeld kritische infrastructuur.



De lopende initiatieven voor slimme scheepvaart (Smart Shipping Forum SMASH!), het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur en Defensie toepassingen (Dutch Naval Design) worden in 2025 beter aan elkaar gekoppeld. Hiervoor wordt onder de vlag van Smart Maritime een kwartiermaker aangesteld in 2025.

Belangrijke eerste stap is de aanpassing van het Binnenvaart Politie Reglement per 1 januari 2025. Hierin is meer experimenteerruimte opgenomen mede op basis van het project SMASH! Vanaf januari 2025 is het bijvoorbeeld mogelijk om onder voorwaarden met onbemense schepen te varen.

Koploperprojecten

4. Robotisering wind op zee

Bouw sneller en veiliger windparken op zee met de inzet van digitalisering en robotisering.



In 2024 heeft de sector een regeling uitgewerkt met budget van de Topconsortium voor Kennis en Innovatie (TKI) Offshore Energy. De eerste ronde met € 1 miljoen is opengesteld voor Publiek-Private Samenwerking-sprojecten (PPS) op het gebied van Robotisering wind op zee. Het aantal aanvragen hiervoor was ruimschoots hoger dan het beschikbare budget.

In de eerste helft van 2025 wordt verder gewerkt aan de uitwerking van dit koploperproject en wordt nader overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de sector.

5. Nucleaire voortstuwing van schepen

Verken hoe de voordelen van kernenergie benut kunnen worden voor schepen met permanente energievoorziening.



In 2024 is er een consortium gevormd van bedrijven en organisaties met belangstelling voor de ontwikkeling van kernenergie voor schepen. De eerste fase, de haalbaarheidsstudie, is in juli 2024 afgerond.

Als onderdeel van de tweede fase is één partner van het consortium gestart met een versnellingsstraject (fast track) gericht op de ontwikkeling en bouw van een maritieme small modular reactor (SMR) met een tijdlijn tot 2030.

Daarnaast gaat het consortium zich in 2025 richten op thema's als regelgeving en sociale acceptatie.





Resultaten in de praktijk

Stephanie Heerema

Project manager nucleaire ontwikkeling bij Allseas

Waarom werk je in de maritieme sector?

“Zelf ben ik gepromoveerd in de technische natuurkunde, maar de maritieme wereld is mij met de paplepel ingegoten. Wat ik mooi vind is dat de mensen in de maritieme sector iedere dag weer technische grenzen weten te verleggen. Bij Allseas doen we dat ook, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van de Pioneering Spirit, het grootste constructieschip ter wereld. Nederland loopt mondiaal voorop omdat wij met een pragmatische blik constant weten te vernieuwen. Onze nuchterheid brengt ons ver.”

Het koploperproject Nucleaire voortstuwing van schepen komt goed op stoom, zo blijkt uit de voortgangsrapportage. Waarom is dit belangrijk en waar werken jullie concreet aan?

“Voor grotere zeegaande schepen is nucleaire voortstuwing de enige mogelijkheid om te verduurzamen. Andere schone energiebronnen vormen door de lage energiedichtheid geen goed alternatief voor grote schepen of schepen die lange tijd offshore zijn. Naast de verduurzaming van de maritieme industrie vormt de ontwikkeling van nucleaire expertise een economische kans voor Nederland. Het kan onze zelfstandigheid op energievoorziening vergroten. Nucleaire energie voor zeeschepen is overigens niet nieuw. Voor marineschepen is nucleaire energie al

decennialang onmisbaar om operationeel te blijven in (vijandige) wateren met beperkte mogelijkheden om te bunkeren. In het afgelopen jaar is het NuclearDrive consortium opgericht. Hierin werken diverse maritieme Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen samen. Met elkaar hebben wij diepgaande studies verricht om de haalbaarheid in kaart te brengen, zowel technisch als economisch. Bij Allseas werken wij nu met een team aan de ontwikkeling van verantwoorde nucleaire aandrijving van schepen. Veilige verduurzaming staat voor ons voorop. Wij werken aan een nieuwe generatie nucleaire technologie die intrinsiek veilig is. Dat wil zeggen, zodanig ontworpen dat er bij incidenten geen splijtstof of radioactiviteit vrijkomt. Daarbij kijken we hoe we de ontwikkelingskosten omlaag kunnen brengen. Naast de toepassing voor offshore zien we ook een behoefte aan schone decentrale energie voor havens en grote industriële clusters waar wij in kunnen voorzien.”

Wat is de volgende stap? Wat is je wens voor het komend jaar?

“Mijn wens is dat de beste eigenschappen van twee werelden samenkomen. Namelijk de grensverleggende daadkracht van de maritieme sector en de in potentie onbegrensde mogelijkheden van de nucleaire wereld. Nu is er momentum om deze nieuwe schone technologie echt van de wal te krijgen.”

Colofon

Den Haag, april 2025.

Dit is een uitgave van:

Het Rijksregiebureau Maritieme Maakindustrie

In opdracht van:

Het ministerie van Economische Zaken

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het ministerie van Defensie

Het ministerie van Financiën

Het ministerie van Buitenlandse Zaken

Infographics:

Schwandt Information Design

Fotografie:

Bas Czerwinski