Onderwerp : Inbreng Maritime & Offshore NL Commissiedebat Maritiem
Datum : 21 september 2026

Maritime & Offshore NL *verbindt, versterkt en vertegenwoordigt de maritieme en offshore maakindustrie van Nederland. Met ruim 800 leden, waarvan meer dan 500 gespecialiseerde mkb-bedrijven, vertegenwoordigt de brancheorganisatie een brede Nederlandse maritieme en offshore waardeketen. De sector is goed voor circa 150.000 banen en een jaarlijkse omzet van ongeveer €40 miljard, waarvan meer dan de helft internationaal wordt verdiend. Maritime & Offshore NL pleit voor langjarig industriebeleid, een gelijk speelveld en een sterke publiek-private samenwerking om de strategische positie van Nederland en Europa te versterken.*

Onze Nederlandse maritieme en offshore maakindustrie is een hightech sleutelindustrie en een bewezen motor voor verdienvermogen, innovatie en internationale concurrentiekracht. Vanuit die positie geeft Maritime & Offshore NL, brancheorganisatie van de maritieme en offshore maakindustrie, de volgende vier punten mee ter voorbereiding:

1.Borg financiële middelen bij langdurig industriebeleid voor de maritieme maakindustrie

- Het ingezette industriebeleid, verankerd in de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie (SAMMI) “No guts, no Hollands glory”, laat zien dat een samenhangende aanpak werkt. Ambities worden vertaald naar concrete projecten, ketensamenwerking wordt versterkt en er is zichtbare voortgang op innovatie, verduurzaming en arbeidsmarkt. De rol van gezant en boegbeeld Marja van Bijsterveldt draag bij aan focus en momentum.
- Juist nu deze beweging op gang is (oa in de vorm van succesvolle Koploperproject zoals het Maritiem Masterplan en Werf van de Toekomst), is continuïteit cruciaal. Door het beleid te borgen en te verlengen ontstaat investeringszekerheid voor Nederlandse maakbedrijven en kunnen innovaties worden opgeschaald. Uit de begrotingen voor 2027 blijkt een teruggang in de financiële ondersteuning voor de maritieme maakindustrie (onder meer door het wegvallen van het Maritime Innovatie Programma (MIP) van 10 miljoen). Daarnaast wordt in het nieuwe industriebeleid ingezet op zes groeimarkten. Het is essentieel dat de maritieme maakindustrie, naast deze zes groeimarkten, onderdeel blijft van deze focus, zodat de sector toegang houdt tot de middelen die via het Groeifonds worden vrijgemaakt en het bestaande programma voor de sector niet naar de achtergrond verdwijnt. Zonder meerjarige borging met bijhorende middelen, verliezen we het opgebouwde momenten en blijven bedrijven onzeker over investeringen in mensen, technologie en productiecapaciteit.

Verzoek aan de Kamer: Nu de minister toegezegd heeft dat de Sectoragenda voortgezet wordt, is het noodzakelijk voor de effectiviteit van de uitvoer van de Sectoragenda dat hieraan ook financiële middelen worden gekoppeld, o.a. voor het verder brengen van de koploperprojecten, maar ook voor het MIP. Is de minister bereid, conform haar eerdere schets van de financiële behoeften in 2025 bij de presentatie van de Sectoragenda, afdoende financieel instrumentarium te borgen bij het vervolg van de Sectoragenda?

2.Koppel de vlootvervanging van de Rijksrederij aan Noordzeeveiligheid en als launching customer voor de Nederlandse maritieme maakindustrie

- Nederland is fundamenteel afhankelijk van een veilige en weerbare Noordzee. Onze energievoorziening, digitale connectiviteit, scheepvaart, voedselvoorziening, waterveiligheid en internationale handel zijn direct verbonden met wat zich op, in en

onder de Noordzee afspeelt. De bescherming van vitale infrastructuur op zee vraagt daarom niet alleen om goede informatie en coördinatie, maar ook om voldoende operationele capaciteit.

- De Rijksrederij vormt een belangrijke publieke uitvoeringsarm op zee en op de binnenwateren. De organisatie beheert een specialistische vloot van meer dan honderd vaartuigen voor onder meer Rijkswaterstaat, de Kustwacht, Douane en het ministerie van LNV. Deze schepen worden ingezet voor toezicht, handhaving, metingen, onderzoek, vaarwegmarkering en incidentrespons. Daarmee kan de vloot een directe bijdrage leveren aan de uitvoering van het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI).
- De vlootvervanging loopt echter onvoldoende in de pas met de veiligheidsopgave. Voor multipurpose vessels (MPV) loopt sindskort een nieuwe consultatieronde, maar voor het overgrote deel (circa 90) van de vloot ontbreekt een transparante, meerjarige aanbestedingskalender. Een veelgehoorde oorzaak is dat de jaarlijkse begrotingssystematiek onvoldoende aansluit op de lange ontwerp-, bouw-, financierings- en instandhoudingscycli van een rederij.
- Daardoor blijven kansen voor veiligheid, innovatie en industriële opschaling onbenut. Zonder langjarige duidelijkheid kunnen Nederlandse scheepswerven, ontwerpers en toeleveranciers niet tijdig investeren in productiecapaciteit, vakmensen, standaardisatie en innovatieve technologie.

Verzoek aan de Kamer: Kan het kabinet de vlootvervanging van de Rijksrederij kabinetsbreed aanmerken als veiligheids- en industriepolitieke prioriteit, in kaart brengen welke schepen kunnen bijdragen aan het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur en daarbij zorgen voor meerjarige financiering en een transparante aanbestedingskalender?

3. Zorg voor voldoende en duidelijkheid voor maritieme maakruimte

- Een robuuste maritieme en offshore maakindustrie is geen vanzelfsprekendheid. Eerder is daarom de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie (SAMMI) opgesteld, in nauwe samenwerking tussen overheid en industrie, waarin het vestigingsklimaat expliciet als actielijn is opgenomen. Zonder voldoende fysieke ruimte ontbreekt de basis voor een sterk nationaal toeleveringsketen en verliezen we technische kennis en innovatiekracht, en verminderen we ons vermogen om zelfstandig maatschappelijke en veiligheidsuitdagingen aan te pakken.
- In de praktijk blijkt dat naarmate besluitvorming decentraler wordt en vergunningverleners in beeld komen, het daadwerkelijk realiseren van uitbreidingen en verplaatsingen uiterst moeizaam verloopt, en in sommige gevallen zelfs de nationale vitale belangen uit het oog worden verloren. Om Nederland ook na 2026 krachtig en zelfstandig te houden, moet de ruimte voor deze sector nú structureel worden geborgd.
- Een voorbeeld is de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand. Deze projecten zijn niet slechts regionaal. De verruiming ontsluit Noord- en Oost-Nederland beter voor grotere schepen, versterkt de positie van werven en toeleveranciers rond het IJsselmeer en biedt kansen voor logistieke betrouwbaarheid, modal shift, woningbouwlogistiek, klimaatadaptatie en bredere economische structuurversterking. Bedrijven hebben al geïnvesteerd en geanticipeerd op de komst van een bredere en diepere toegang tot zee. Verdere onzekerheid zet investeringsbereidheid vanuit de sector, innovatie en regionale werkgelegenheid onder druk.

Verzoek aan de Kamer: Kan het kabinet op korte termijn volledige duidelijkheid geven over de uitvoering van de vervanging en verbreding van de Kornwerderzandsluizen en het project niet opnieuw behandelen als een uitstelbaar regionaal project, maar als randvoorwaarde voor de maritieme maakindustrie, duurzame logistiek en economische ontwikkeling van Noord- en Oost-Nederland?

4. Stimuleer de vraag naar duurzame maritieme innovaties

- De transitie naar duurzame maritieme sector vraagt niet alleen aanbod van innovatieve technologie, maar ook voldoende vraag. Nederlandse bedrijven ontwikkelen oplossingen voor emissiearme en emissieloze schepen, alternatieve brandstoffen, elektrische en hybride aandrijving, digitalisering, circulariteit en efficiëntere scheepsontwerpen. Zonder rendabele businesscase, schaalbare toepassing en langjarige investeringszekerheid komen deze innovaties echter onvoldoende snel tot marktintroductie. Bovendien zijn regelingen als de Subsidie Duurzame Scheepsbouw (SDS) een onmisbare schakel in het bevorderen van de verduurzaming van de maritieme sector.
- Daar komt richting de voorjaarsbesluitvorming nog een tweede kans bij. In lijn met de KVNR en Logistieke Alliantie pleiten de sector ervoor om de middelen die door de zeevaart wordt opgebracht blijven circuleren in de Nederlandse maritieme keten. Hierdoor ontstaat een investeringshefboom voor innovatie, schone technologieën, duurzame brandstoffen, infrastructuur en Europese maakcapaciteit. Door de opbrengsten uit de maritieme Co2 beprijzing terug te laten vloeien geven we onze verduurzamingsambities en de concurrentiepositie van onze maritieme sector extra kracht, in lijn met het gevoerde industriebeleid.

Verzoek aan de Kamer: Is het kabinet bereid om inkomsten uit de maritieme CO2-beprijzing binnen het EU-ETS structureel en transparant terug te laten circuleren naar de Nederlandse maritieme keten, zodat deze kunnen worden ingezet voor innovatie, verduurzaming, duurzame brandstoffen, infrastructuur en vraagstimulering? En is het kabinet daarbij bereid om een visie te ontwikkelen op strategische publieke inkoop, waarin duurzaamheid, innovatie en levensduurwaarde zwaarder meewegen bij maritieme aanbestedingen?