

**SECTORAGENDA** Laissez-faire beleid is niet langer te veroorloven

# Kritieke ondergrens voor scheepsbouw in Nederland is in zicht

Door Nienke Eusterbrock

Nederland was ooit een wereldspeler van formaat in de scheepsbouw. In enkele decennia heeft ons land die positie verloren aan Aziatische landen en China. In de jaren 80 had Nederland nog 40 procent marktaandeel, nu nog maar 4 procent. Nu is Nederland nog sterk in de bouw van complexe schepen, maar door stevige overheidssteun staat die positie ook onder druk. 'De kritieke ondergrens komt in zicht. Als we nu niets doen, pakt het desastreus uit. Daarom moet het klaar zijn met laissez-faire beleid'. Maritiem gezant Marja van Bijsterveldt sprak duidelijke taal bij de lancering van de sectoragenda 'No guts, no Hollands Glorie!'. Haar boodschap was klip en klaar: er moeten meer schepen in Nederland worden gebouwd en de overheid moet daarin veel meer regie nemen. In de sectoragenda is duidelijk opgeschreven hoe overheid en sector de Nederlandse scheepsbouw een boost gaan geven. Schuttevaer zet de belangrijkste zaken op een rij.

## Koploperprojecten

Bedrijven, overheid en kennisinstellingen gaan in vijf Koploperprojecten samenwerken aan de toepassing van nieuwe technologieën, werkwijzen en verdienmodellen die bijdragen aan het toekomstbestendig maken van de sector. Zo wordt er in het Maritiem Masterplan als doel gesteld om circa 40 klimaatneutrale demonstratie schepen te ontwikkelen.

**De werv van de toekomst** is een project met als doel om de modernste schepen te bouwen (circulair & schaalbaar) met 10-15% kostenreductie met behulp van digitalisering en robotisering. Dit is onder andere een manier om het personeelstekort op te lossen. **Smart maritime** heeft als doel om effectief werkende (onbemande) schepen te ontwikkelen met systemen voor maritieme veiligheid en beveiliging. Om sneller en veiliger windparken op zee aan te leggen door middel van digitalisering en robotisering is het project **Robotisering wind op zee** opgezet. Met het project **Nucleaire voortstuwing van schepen** wordt verkend hoe de voordelen van kernenergie benut kunnen worden voor duurzaam varend schepen met een permanente energievoorziening.

**N**ederland heeft onvoldoende concurrerende bouwcapaciteit voor marineschepen en specialistische werkschepen, terwijl dit hard nodig is voor de veiligheid, vitale infrastructuur, de bescherming tegen water en de energietransitie. Kabinet en sector trekken daarom in de komende twee jaar ieder 30 miljoen uit voor technologische en duurzame innovatie.



**Marja van Bijsterveldt** (kabinetsgezant): 'Ten onrechte wordt onze maritieme maakindustrie beschouwd als een rustig bezit. Een schip bouwen in Nederland is volgens reders inmiddels 20% tot 40% duurder dan in Azië. Schrikbarende cijfers, die uiteindelijk desastreus zullen uitpakken als wij het tij niet weten te keren. Nederland is afhankelijk van schepen voor onze veiligheid, droge voeten, energietransitie en welvaart. We kunnen ons

niet langer het laissez-faire beleid van de afgelopen decennia permitteren.'



Er moeten meer schepen in Nederland worden gebouwd en de overheid moet daarin veel meer regie nemen, dat is de strekking van de sectoragenda.  
Foto ANP



**Minister Micky Adriaansens** (Economische Zaken en Klimaat): 'Investeren in een toekomstige innovatieve en schone economie, is noodzakelijk om Nederland leefbaar, welvarend, veilig en concurrerend te houden. We moeten eerst verdienen om te kunnen verdelen. De maritieme maakindustrie is bij uitstek een voorbeeld van een sector die uitdagingen kent op én verduurzaming én het beschermen van nationale veiligheid én het

behoud van concurrentie. Die industrie willen we dus hier in Nederland houden en dat niet alleen: we willen versterken en innoveren. Daarom is het goed dat er nu een agenda ligt inclusief beschikbare financiering die met acties helder uiteenzet hoe sector en overheid daarvoor samen moeten gaan zorgen.'



**Minister Mark Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat): 'Het is belangrijk dat Nederland zelf de schepen bouwt die nodig zijn voor onze veiligheid. Denk bijvoorbeeld aan de schepen van de Rijksschepenwerf zoals baggerschepen die zorgen dat onze rivieren veilig en bevaarbaar blijven, of marineschepen. Of denk aan sleep-hopperzuigers: zij spuiten zand op om Nederland te beschermen tegen overstromingen. Nederland Waterland is van ouds-

her een zeevarend land met een sterke maritieme sector. We hebben veel kennis en kunde in huis om deze complexe schepen te bouwen. En dat willen we zo houden. De vandaag gepresenteerde sectoragenda Maritieme Maakindustrie presenteert acties die hier voor moeten gaan zorgen.'



**Staatssecretaris Christophe van der Maat** (Defensie): 'De Nederlandse maritieme maakindustrie is van wezenlijk belang voor Defensie. Niet alleen vanwege hun kennis en kunde, maar voor militaire veiligheid. Ik ben daarom blij dat de samenwerking tussen de sector en de overheid deze extra impuls krijgt. Zo wordt het ecosysteem rondom de maritieme industrie versterkt, wat essentieel is voor de Europese autonomie. Dit vraagt aan de

industrie om zich beter te verenigen, ook internationaal, om samen meer uit de nieuwbouwopdrachten en het uitbestede onderhoud van de Koninklijke Marine te halen. Stilzitten is voor geen van de partijen een optie. Defensie investeert niet voor niets jaarlijks €50 miljoen in maritieme innovatie zoals robotisering en verduurzaming. Los van innovatie, is het samenwerken op personeelsgebied ook onderdeel van de sectoragenda, zoals werving van reservisten en het uitwisselen van gekwalificeerd personeel.'

## Vijf

grootste uitdagingen

**1. Vitale infrastructuur op zee**  
Nederland is steeds afhankelijker van de zee voor energie, transport en dataverkeer. Deze vitale infrastructuur moet Nederland zelfstandig kunnen onderhouden en beschermen.

**2. Klimaatadaptatie**

De zeespiegelstijging verhoogt het risico op overstromingen. Actie is nodig en schepen zijn cruciaal voor droge voeten en bij calamiteiten.

**3. Energietransitie**

Om de opwarming van de aarde tegen te gaan, legt Nederland met werkschepen windparken op zee aan. Daarmee is Nederland minder afhankelijk van het buitenland. Daarnaast werkt de sector aan het vergroenen van de scheepvaart.

**4. Militaire veiligheid**

De spanningen tussen Europa, de VS en China nemen toe. Zeker na de Russische inval van Oekraïne. Voor veiligheid is bescherming op zee door de Koninklijke Marine noodzakelijk. De aanslag op Nord Stream toonde de kwetsbaarheid.

**5. Verdienvermogen**

Het inkomen uit de maritieme sector staat onder druk door een ongelijk speelveld met onder meer Azië. Ter illustratie: het Europese marktaandeel in de bouw van zeeschepen was 40 jaar terug 45%, nu is dat 4%.



De Nederlandse maritieme maakindustrie is van wezenlijk belang voor Defensie