



Wij vertegenwoordigen
850 bedrijven,
waarvan 85% mkb.



Circa
150.000 banen.



Circa 7%
bijdrage aan
BBP.



Gezamenlijke omzet
van ongeveer
40 miljard euro.



Hiervan wordt 55%
in het buitenland
verdiend.

Onderwerp : Inbreng Maritime & Offshore NL Commissiedebat

Datum : 27-02-2026

In het huidige geopolitieke klimaat werken steeds meer landen actief aan het verminderen van internationale afhankelijkheden. Voor Nederland betekent dit dat we scherper moeten kijken naar sectoren die onze strategische autonomie en economische veiligheid borgen. De maritieme en offshore hightech maakindustrie speelt hierin een sleutelrol. Deze sector is minder zichtbaar dan vroeger, maar haar strategische betekenis is juist groter dan ooit. Het is niet zonder reden dat het rapport Wennink deze sector als strategisch erkent en meer dan €650 miljoen aan projecten uit deze sector heeft opgenomen en dat de sterke positie van een schone maakindustrie wordt onderschreven in het coalitieakkoord¹.

Waarom is de maritieme en offshore supply chain belangrijk voor strategische autonomie?

De maritieme en offshore maakindustrie draagt direct bij aan het beschermen van nationale vitale belangen: militaire veiligheid, vitale infrastructuur op zee, energietransitie, klimaatadaptatie en economisch verdienvermogen. Schepen zijn nodig om windparken op zee te bouwen, defensie heeft een moderne marinevloot nodig en op de vaarwegen liggen enorme kansen voor goederenvervoer, (militaire) logistiek én *modal shift*. Zonder een eigen krachtige supply chain verliest Nederland de technische knowhow en het zelfscheppende vermogen om zelfstandig maatschappelijke en veiligheidsuitdagingen op te lossen.

Voorbeelden en aanbevelingen uit de maritieme en offshore maakpraktijk

Sectoragenda Maritieme Maakindustrie (SAMMI)

Sinds 2023 werken overheid en industrie intensief samen aan een integrale agenda die zowel veiligheid als economische groei versterkt. Deze agenda is een voorbeeld van modern industriebeleid en een belangrijke stap richting modern industriebeleid, waarin innovatie, verduurzaming en digitalisering centraal staan.

Tastbare resultaten zijn inmiddels zichtbaar. Projecten uit het **Maritiem Masterplan** voor de verduurzaming van de scheepvaart zijn in uitvoering en de **Werf van de Toekomst** is van start gegaan. Dit initiatief maakt het aantrekkelijker voor opdrachtgevers om schepen en toebehoren in Nederland te ontwikkelen, bouwen en onderhouden. Door kostenreductie en regionale samenwerking wordt tegelijkertijd de strategische autonomie van Nederland versterkt.

Ook de eerste oplossingen voor de financieringsproblematiek van maritieme bedrijven, groot en klein, zijn verkend. Werven blijven de grootste financiële risicodragers in de supply chain, maar er is erkenning dat uitdagingen zoals terughoudendheid bij garantiefaciliteiten, beperkte mogelijkheden op de kapitaalmarkt en de groeiende behoefte aan werkkapitaal vragen om verdere dialoog en samenwerking.

¹ [Aan de slag - Coalitieakkoord 2026-2030 | Kabinetsformatie](#) (p. 30)



Wij vertegenwoordigen
850 bedrijven,
waarvan 85% mkb.



Circa
150.000 banen.



Circa 7%
bijdrage aan
BBP.



Gezamenlijke omzet
van ongeveer
40 miljard euro.



Hiervan wordt 55%
in het buitenland
verdiend.

Daarnaast horen we terug dat aanbestedingen nog steeds voornamelijk toegekend op basis van de laagste prijs. In een veranderende wereld wordt steeds duidelijker dat niet-prijsgerelateerde overwegingen een rol moeten spelen in aanbestedingen om nadelige (economische en sociale) effecten op de lange termijn te beperken. Deze overwegingen moeten duurzaamheid, leveringszekerheid en het behoud en de versterking van productiecapaciteit in Europa omvatten. Door Nederlandse aanbestedingen strategisch in te zetten, kan Nederland zijn maritieme sector versterken, innovaties stimuleren en een leidende rol behouden in de internationale markt. Veel landen (VS, Frankrijk, Spanje, Duitsland) formuleren aanbestedingskaders zó dat hun eigen strategische industrie wordt beschermd of bevoordeeld. Nederland en Europa doen dat nog veel minder ondanks de strategische waarde van de sector.

Op Europees niveau zien we dat het Nederlandse industriebeleid navolging krijgt met o.a. de Europese Maritieme Industrie Strategie (EMIS). Dat is een grote erkenning. Deze resultaten zijn mede te danken aan de inzet van het **Rijksregiebureau** en de positieve rol van de gezant Marja van Bijsterveldt die de samenwerking tussen overheid en sector heeft versterkt. Dat moeten we samen blijven voortzetten; het is onrealistisch te verwachten dat zulke complexe dossiers binnen de huidige looptijd volledig kunnen worden afgerond.

Wat is nodig om strategische autonomie te behouden?

1. **Verleng de Sectoragenda en de taken van het Rijksregiebureau** met minimaal twee jaar (bij voorkeur structureel) en garandeer continuïteit in capaciteit en budget om bestaande afspraken uit te voeren en op te schalen.
2. Zet het **ingezette hightech maritieme industriebeleid voort** en verbind hier langdurige programmafinanciering en incentives aan, zodat bedrijven internationale kansen kunnen benutten en Nederland zijn technologische voorsprong behoudt.
3. Zorg dat Nederland, met de Sectoragenda als voorbeeld, **een voorlopende rol pakt in het uitwerken van een strategie van de EMIS** om de maritieme en offshore supply chain robuuster te maken; pas dan beschikt Nederland over écht strategisch wisselgeld in Europa.
4. **Blijf inzetten op solide samenwerking tussen publieke en private partijen**, waarbij de overheid haar rol pakt als aanjager van duurzame investeringen **via strategisch aanbestedingsbeleid**, het borgen van een gelijk speelveld en het stimuleren van innovatie in lijn met bredere Nederlandse en Europese doelstellingen (bijvoorbeeld als onderdeel van de Industrial Accelerator Act).