

Position paper NMT: **Belang van en hoe strategisch aan te besteden.**

T.b.v. rondetafelgesprek aanbesteden 27 september

De Kamer heeft in diverse breed aangenomen moties opgeroepen tot een integraal maritiem industriebeleid. Onder regie van EZK wordt samen met onder meer NMTⁱ aan een sectoragenda gewerkt. Hoe de Nederlandse overheid de verwerving van schepen aanbesteed speelt hierbij een belangrijke rol.

De maritieme maakindustrie staat namelijk onder druk door geopolitieke ontwikkelingen en de opkomst van Azië als systeemrivaal. China investeerde afgelopen decennium ruim 132 miljard euro in haar maritieme sector,ⁱⁱ waarmee zij schepen voor zo'n 25 tot 40% onder de waarde op de Europese markt dumpst. Dit werkt door op de thuismarkt, die juist onmisbaar is in deze onrustige tijd. Andere Europese landen beschermen daarom de eigen industrie en gebruiken daarvoor de ruimte om nationaal aan te besteden.

Dit is een groot risico voor een sector die van strategisch belang is voor nationale veiligheid, de bescherming van onze kust en vitale infrastructuur op zee, verduurzaming van de scheepvaart, het bouwen van windparken op zee, het verhogen van onze dijken en het garanderen van ons verdienvermogen. Het behoud en versterking van kennis en kunde in Nederland op zowel civiel als marinebouw gebied zijn daarmee essentieel.

Hoeksteen van industriebeleid is het strategisch benutten van overheidsaanbestedingen en het optreden van de overheid als *launching customer* om nieuwe en duurzame technologieën te stimuleren. Nederland maakt echter nog onvoldoende gebruik van de mogelijkheid om strategisch aan te besteden (Onlangs werd nog de bouw van ons nationale en innovatief NIOZ-onderzoeksschip aan een Spaanse werf gegund):

1. Aanbestedingen **behoren ten dienste van de eindgebruiker te staan**, maar het proces van aanbesteding staat vaak centraal. Kennis ontbreekt over de maatschappelijke potentie van aanbestedingen en resulteert in een race naar de laagste prijs. **Goedkoop is duurkoop**: de aanschaf van een goedkoper schip gaat ten koste van de kwaliteit, en leidt tot hogere onderhoudskosten, meer uitval en kortere levensduur.
2. Innovaties en duurzame technologieën in de scheepsbouw zijn risicovol. De reden is dat de 'one off' schepen uniek zijn en niet zoals in de luchtvaart of automotive in series worden opgeleverd. Het prototype is dus het eindproduct. **Een race om de laagste prijs zet een rem op innovatie omdat risico's niet afgedekt kunnen worden en duurzame technologieën komen zo niet van de grond.**
3. Als antwoord op oneerlijke Aziatische concurrentie kennen grote scheepsbouwlanden, zoals **Duitsland, Frankrijk, Italië, Spanje aanbestedingen vrijwel zonder uitzondering toe aan de eigen industrie.**ⁱⁱⁱ Dat doen die landen door slim gebruik te maken van de ruimte binnen de aanbestedingsregels; stellen van taaleisen, eisen voor de locatie voor bouw- of onderhoud of koppelen zij de aanbesteding aan lokale wet- en regelgeving of subsidies. Voor het behoud en de versterking van de maritieme maakindustrie speelt

een **groot vernieuwingsprogramma zoals van de Rijksrederij** een belangrijke rol. De vloot beslaat ruim 90 schepen voor douane, LNV en de Kustwacht. Zo'n 80% daarvan is momenteel verouderd. De schepen zijn vervuilend, vergen hoge onderhoudskosten en uitval dreigt. Ondanks dat de Kustwacht momenteel zelfs ruim onvoldoende capaciteit heeft om haar veiligheidstaken te garanderen,^{iv} wordt het vernieuwingsprogramma keer op keer uitgesteld. We moeten dus vaart maken, en dat biedt kansen.

Door de aanbesteding van het programma strategisch in te vullen kunnen overheid en sector samen zorgen voor een snelle verhoging van capaciteit, duurzame inzetbaarheid én uiteindelijk goedkopere 'life cycle cost' voor de gebruikers. Er zijn duidelijke en concrete aanbevelingen hoe dit vorm te geven waaronder het PIANOo rapport over innovatief inkopen^v en het evaluatierapport van MARIN over de aanbesteding van de MPV's.^{vi} Deze zijn alleen nooit geïmplementeerd.

NMT roept de politiek op passend budget beschikbaar te stellen voor de vlootvernieuwing van de Rijksrederij en samen met de sector te werken aan vernieuwing van de vloot (civiel en marine), het benutten van innovatiepotentieel van hoogwaardige technologische schepen en zo het versterken van de maritieme thuismarkt. Implementeer daarbij de aanbevelingen van PIANOo en MARIN.

- 1. Betrek vroegtijdig en doorlopend de industrie.** Schepen zijn complexe werktuigen en vereisen veel kennis, gebruik dan ook de kennis van de markt. Besteed aan op basis van een **partnerschap en in een bouwteam aanpak** waarbij je op transparante wijze (inzicht in techniek, prijsopbouw enz.) zoekt naar de beste oplossing voor het gewenste uiteindelijke gebruik. Denk daarbij out-of-the-box; een retrofit van een bestaand schip, een bestaand ontwerp van de plank, of het leasen van een schip en bemanning is geschikter en sneller om op korte termijn capaciteit te realiseren dan nieuwbouw.
- 2. Innoveer waar nodig en mogelijk en maak gebruik van de (bestaande) kennis en kunde van de industrie.** Kijk samen wat er op de plank ligt qua gestandaardiseerde ontwerpen en technologie. Innoveer pas wanneer de beschikbare opties niet aan de wens voldoen, en durf dan ook samen met de industrie innovatierisico's te nemen. Bijvoorbeeld door gerichte financiële middelen als tegemoetkoming ter beschikking te stellen om specifieke (financiële) risico's van innovaties te dekken.
- 3. Maximaliseer de toegevoegde waarde van de Nederlandse maakindustrie:** kijk hierbij naar zoveel mogelijk de rol van Nederlandse scheepsbouw als hoofdaannemer waarbij de kennis en kunde in Nederland wordt opgebouwd. Het werken in partnerschap vergroot de kansen. Wees niet naïef en maak net zoals andere landen gebruik van de ruimte van de aanbestedingsregels om dit te faciliteren.

ⁱ Netherlands Maritime Technology vertegenwoordigt de Nederlandse maritieme maakindustrie, bestaande uit scheepswerven en innovatieve (veelal MKB-)toeleveranciers, waar ruim 33.000 mensen werken.

ⁱⁱ [Hidden Harbors](#). Chinas State backed shipping industry. CSIS. Juli 2020

ⁱⁱⁱ Deze notitie bevat als bijlage een analyse van data uit de officiële Europese dataportaal over alle gegunde opdrachten in de periode 2011-2021.

^{iv} [Kamerbrief](#) d.d. 8 februari 2023, Strategie ter bescherming van de noordzee-infrastructuur, blz. 5.

^v [Kamerbrief](#) d.d. 21 december 2021, Rapport 'Innovatie inkopen in de publieke sector'.

^{vi} [Kamerbrief](#) d.d. 16 december 2019, Vlootvervanging onderzoek naar concept van multipurpose vessels (MPV).