

Ministerie van Economische Zaken
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Directoraat-generaal
Bedrijfsleven & Innovatie**

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6100 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/ezk

Ons kenmerk

DGBI / 19125629

Bijlage(n)

2

Datum 11 juli 2019
Betreft Evaluatie Subsidieregeling Duurzame innovatieve Scheepsbouw (SDS)

Geachte Voorzitter,

Bij de behandeling van de EZK-begroting 2019 heb ik naar aanleiding van het amendement Bruins/Veldman¹ aangegeven de Subsidieregeling Duurzame innovatieve Scheepsbouw (SDS) in 2019 te evalueren alvorens een besluit te nemen over het perspectief van de SDS na 2019. In deze brief informeer ik u over de uitkomsten van de SDS-evaluatie en over mijn voorstel voor het perspectief van de regeling. In de afgelopen periode is tevens de jaarlijkse subsidie aan Nederland Maritiemland (NML) geëvalueerd. De beide evaluatierapporten treft u als bijlage aan.

De Nederlandse scheepsbouw, en in bredere zin de gehele maritieme maakindustrie, is innovatief en internationaal toonaangevend. In 2017 waren in de Nederlandse scheepsbouw- en reparatiesector inclusief de superjachtbouw 12.000 personen werkzaam in zo'n 1500 bedrijven die een omzet realiseerden van € 4,1 miljard, waarvan 63% export². De maritieme maakindustrie is dan ook niet voor niets als topsector aangemerkt als onderdeel van de topsector Water & Maritiem. De sterke internationale marktpositie is nooit vanzelfsprekend geweest maar is het resultaat van sterk ondernemerschap, hoogwaardige kennisontwikkeling en onderscheidend innovatief vermogen in de sector mede gefaciliteerd door de overheid. Ook in de huidige periode zijn de marktomstandigheden buitengewoon uitdagend en is het van belang dat bedrijven, kennisinstellingen en overheden blijven samenwerken om de internationale concurrentiepositie te behouden en te versterken. Daartoe is een breed scala aan instrumenten beschikbaar. Op verzoek van uw Kamer is de SDS in 2017 ontwikkeld als een extra instrument om de scheepsbouwsector in Nederland te ondersteunen bij innovatieprojecten die een bijdrage leveren aan duurzame ontwikkeling.

In de evaluatie is onderzocht in hoeverre de SDS legitiem, doeltreffend en doelmatig is. De SDS geeft ordersteun aan scheepswerven die een scheepsbouwinnovatieproject willen uitvoeren dat een bijdrage levert aan duurzame ontwikkeling. Een belangrijke overweging voor uw Kamer om de regeling in het leven te roepen en tweemaal te verlengen vormde het

¹ Kamerstuk 30800 XIII, nr. 48

² De Nederlandse Maritieme cluster, Monitor 2018, Ecorys

internationale speelveld. In de evaluatie is daarom, naast een eerste analyse van de voorlopige resultaten van de SDS, ook het huidige internationale speelveld onderzocht. Verder zijn de (nieuwe) mogelijkheden voor de scheepsbouw verkend binnen het rijksinstrumentarium voor het bevorderen van innovatie en verduurzaming. Omdat is voortgebouwd op de uitkomsten van de externe evaluatie van de vergelijkbare SIS regeling³, de voorloper van de SDS, en vanwege de beperkte omvang van het projectenportfolio van de SDS is gekozen voor een interne evaluatie in samenspraak met branchevereniging Netherlands Maritime Technology (NMT). Om de kwaliteit te borgen zijn de opzet en uitkomsten van de evaluatie extern gevalideerd door prof. dr. C. Koopmans van de Vrije Universiteit (VU).

Bevindingen

De belangrijkste bevindingen uit de SDS-evaluatie zijn:

- In 2017 en 2018 hebben in totaal 16 uiteenlopende duurzaamheidsprojecten een SDS-subsidie ontvangen. Het portfolio omvat overwegend hoog innovatieve en risicovolle projecten. Tweederde van de projecten is ingediend door een mkb-bedrijf. Alle SDS-projecten dragen in potentie bij aan emissiereductie. Een deel valt ook in één van de drie andere duurzaamheidscategorieën van de regeling. De SDS blijkt de beoogde doelgroep te bereiken en er worden voor diverse marktsegmenten innovatieve duurzame schepen ontwikkeld die op termijn in gebruik zullen worden genomen.
- Over de doeltreffendheid van de SDS kunnen vooralsnog geen harde conclusies worden getrokken. De analyse van het projectenportfolio maakt goed inzichtelijk tot welke duurzame innovaties de sector in staat is en welke ontwikkelrisico's die met zich mee brengen. Over de mate waarin deze eerste voor scheepsbouwers risicovolle stap in de nabije toekomst tot de bouw van meer duurzame schepen zal leiden, kan op dit moment nog geen uitspraak worden gedaan.
- De verkenning van het Europese speelveld laat zien dat alleen Duitsland een vergelijkbare regeling als de SDS heeft waarbij directe ordersteun aan scheepswerven wordt verleend. De belangrijkste concurrerende scheepsbouwlanden hebben wel allen een maritieme strategie in combinatie met een pakket instrumenten voor onder meer innovatiestimulering en exportfinanciering.
- Door recente aanpassingen in de Demonstratieregeling Energie Innovatie (DEI) lijkt deze regeling in tegenstelling tot voorheen nu wel mogelijkheden te bieden voor maritieme innovatieprojecten.

Perspectief na 2019

De maritieme sector staat voor belangrijke verduurzamingsopgaven in de zee- en binnenvaart. De maritieme maakindustrie werkt aan de innovaties om deze opgaven te realiseren waarbij gebruik wordt gemaakt van diverse

³ Evaluatie Subsidieregeling Innovatieve Scheepsbouw 2007-2012, Dialogic (2014)

overheidsinstrumenten. De SDS-regeling richt zich daarbij specifiek op de scheepsbouw. De SDS-evaluatie laat zien dat verduurzaming de enige legitimering voor deze regeling vormt. Om het effect van de SDS-regeling hierop goed te kunnen beoordelen is meer tijd nodig. De doorlooptijd van de projecten is lang terwijl de regeling nog maar relatief kort bestaat. Ik ben daarom voornemens de looptijd van de SDS-regeling met drie jaar te verlengen, waarna een nieuwe afweging moet worden gemaakt. Daarbij kan dan ook betrokken worden in hoeverre de vernieuwde DEI-regeling van betekenis is voor de verduurzaming van de maritieme sector. Als onderdeel van SDS-evaluatie is een quick-scan uitgevoerd die laat zien dat voor een belangrijk deel van de duurzaamheidsinnovaties in de SDS-projecten de DEI+-regeling een alternatief lijkt te kunnen bieden om de marktintroductie van duurzame schepen te stimuleren. De aanvraagprocedure van de DEI+ sluit bovendien goed aan bij de voorkeuren van de sector.

Het kabinet heeft diverse impulsen gegeven om de maritieme maakindustrie te versterken. Zo zijn er extra middelen voor toegepast onderzoek beschikbaar gesteld voor MARIN waarmee de ontwikkeling van schonere en slimmere schepen wordt ondersteund. In de Defensie Industrie Strategie (DIS) is het belang van de zelscheppende industrie voor de marinebouw onderstreept. De vervangingsprojecten van de Defensie bieden de komende jaren veel kansen voor de maritieme maakindustrie. De jaarlijkse EZK-subsidie aan Nederland Maritiemland (NML) wordt de komende jaren voortgezet. Deze subsidie voor de Maritieme Innovatie Impuls Projecten is onlangs geëvalueerd en blijkt een positieve bijdrage te leveren aan de innovatie in de sector. Met de subsidie wordt bijvoorbeeld een eerste (haalbaarheids)onderzoek mogelijk gemaakt of de eerste stappen richting productontwikkeling van een maritieme innovatie ondersteund. De projecten moeten aansluiten bij één van de vier thema's uit het innovatiecontract van het TKI Maritiem. Ten slotte is op 11 juni jl. de Green Deal Verduurzaming Zeevaart, Binnenvaart en Zeehavens ondertekend waarin alle stakeholders gezamenlijk afspraken hebben gemaakt om hun ambities voor de verduurzaming van de maritieme sector dichterbij te brengen.

Met betrekking tot het internationale level playing field is het Nederlandse beleid inzake de scheepsbouw in internationaal verband (EU/OESO) altijd gericht geweest op afschaffing van steun.

Via de OESO (werkgroep scheepsbouw) en in EU-verband blijf ik mij inzetten voor het onderzoeken en bestrijden van marktverstoringen binnen en buiten Europa. Het melden door de sector van concrete gevallen van mogelijke ongeoorloofde steun is daarbij van groot belang. Ook de hervorming van de WTO-afspraken vormt een belangrijk spoor voor de langere termijn om eerlijke internationale concurrentieverhoudingen, ook in de scheepsbouw, te bevorderen. In Europees verband denkt Nederland actief mee over de invulling van een Europees industriebeleid dat de innovatie- en concurrentiekracht van de Europese industrie op de wereldmarkt waarborgt en versterkt.

Vanuit de topsector Water & Maritiem en via het werkprogramma Maritieme Strategie & Zeehavens lopen diverse acties van bedrijven, kennisinstellingen en de overheid om knelpunten en kansen gezamenlijk aan te pakken. Zo wordt het nieuwe missiegedreven topsectoren- en innovatiebeleid gezamenlijk vormgegeven en wordt verkend hoe de internationaliseringsstrategie van de maritieme maakindustrie kan worden aangescherpt. In Europees verband wordt samen met de maritieme sector ingezet op een goede positionering van de maritieme sector bij de vormgeving van het Europese R&D en Innovatieprogramma Horizon Europe.

Langs deze lijnen blijft het kabinet zich inzetten voor de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse maritieme maakindustrie.

Hoogachtend,

mr. drs. M.C.G. Keijzer
Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat