

Aan: Vaste Kamercommissie I&M

Van: Marnix Krikke, Director Innovation en Human Capital; Netherlands Maritime Technology

Betreft: Behoefte aan Stimuleringsregeling Duurzame Scheepsbouw (SDS)

 ***Contour voor een innovatieregeling met grote maatschappelijke meerwaarde***

In de uitwerking van het innovatiedoelen van de Nederlandse Maritieme Strategie heeft de sector behoefte aan een instrument dat de introductie van nieuwe technologie in de markt versnelt, aanvullend op fundamenteel en industrieel maritiem onderzoek en ontwikkeling. Een dergelijk instrument heeft als werktitel “Stimuleringsregeling Duurzame Scheepsbouw”.

1. Achtergrond

De Nederlandse scheepsbouw kenmerkt zich door de bouw van “one-off”, zeer innovatieve maatwerk schepen, soms als eerste van een kleine serie. Anders dan bij hoogtechnologische seriebouwers, zoals de vliegtuigbouw-industrie, is technische dóór-ontwikkeling van innovaties in prototypes niet mogelijk. Het verkochte schip is dus vaak deels nog experimenteel, maar moet tegelijkertijd wél 15 jaar operationeel blijven functioneren. Introductie van die innovaties aan boord van schepen brengt daardoor extra risico’s met zich mee en zijn veelal moeilijk te implementeren in de markt.

Opdrachtgevers kiezen in lastige marktomstandigheden voor oplossingen met de laagste risico’s, daartoe vaak gedwongen door de financierende partijen. Dat is twee keer verlies: allereerst wordt het innovatieproces vertraagd door het maar beperkt introduceren en toetsen van de resultaten in de markt. In de tweede plaats wordt tegelijkertijd het positieve effect van die innovaties op de samenleving, namelijk: vermindering van milieubelasting en energieverbruik door de scheepvaart, uitgesteld. Bovendien bieden de veelal generiek gerichte, stimuleringsinstrumenten van het Rijk géén dekking voor deze innovaties, vanwege de onvermijdelijkheid van integratie in een commercieel eindproduct.

Vanwege de ambitie van de EU om haar (scheepsbouw) industrie te stimuleren om een leidende technologische positie in de wereld in te nemen heeft de EU een RD&I kaderregeling opgesteld voor nationale regelingen waarmee de genoemde innovatie-risico’s afgedekt kunnen worden. Daarmee wordt het in de EU bouwen van zeer innovatieve schepen beter mogelijk. Duitsland en Spanje, op innovatiegebied onze grootste concurrerende landen, hebben hiertoe gerichte scheepsbouwregelingen in werking gezet. De EC wil met haar kaderregeling bereiken dat er op innovatie een  *level playing field* ontstaat en dat de Europese doelen op klimaatgebied nationaal worden nagestreefd.

De voorgestelde ***SDS, Stimuleringsregeling Duurzame Scheepsbouw*** maakt het mogelijk om de technologische voorsprong van de Nederlandse scheepbouw te behouden, om bij te dragen aan klimaat- en milieu- en duurzaamheidsdoelen en om een gelijk speelveld in Europa te waarborgen.

2. Doel

De Stimuleringsregeling Duurzame Scheepsbouw is bedoeld om introductie van vernieuwende, eventueel nog deels experimentele, maritieme duurzame technologieën in de markt voor scheepsnieuwbouw en –ombouw mogelijk te maken. Het gaat om de volgende technologieën die bedoeld zijn voor:
 A. ***structurele verlaging van CO2-uitstoot*** van schepen en op water te exploiteren installaties
 B.  ***structurele verlaging van*** schadelijke emissies zoals ***NOx-en, “Black Carbon”*** en **Zwavel**

 C. ***Vergroten van duurzame inzet*** ***van het schip*** gedurende de levensduur

3. Verwachte maatschappelijke impact

Nederland heeft nog een sterke positie op de internationale markt voor speciale schepen en maritieme systemen. Die positie kon bereikt worden omdat de scheepsbouw deel uitmaakt van een compleet maritiem cluster, waarin in alle maritieme deelsectoren actief samenwerken, waaronder reders, werven, toeleveranciers en kennisinstellingen. Maar ook door voorop te lopen in innovatieve en duurzame technologie, vooral door slim de kennis en innovaties uit diverse sectoren samen te brengen en direct toe te passen in de nieuwe en bestaande schepen. Om in zware concurrentie haar sterke positie duurzaam te behouden moet dat proces versterkt worden. Voorbeelden van die innovaties zijn:

* Hybride voortstuwingsystemen in de binnenvaart, zeker in combinatie met luchtsmering voor de romp en flexibele tunnels, realiseren een CO2-reductie van meer dan 50 %, en een elimineren vrijwel NOx en Fijnstof. Bij toepassing van LNG als brandstof verbetert dit nog verder.
* Binnen de zeevisserij is recent een experimenteel schip in test gegaan dat, bij vergelijkbare vis-prestaties ten opzichte van een “normale” moderne kotter, slechts 20 % van de CO2 uitstoot kent, en slecht ca 5 % van de NOX en Fijnstof. De komende jaren moeten de gedemonstreerde technologieën toepassing krijgen in de vernieuwing van de vloot.
* Door de consequent doorgezette innovatie van kleine en middelgrote zeeschepen bij de Noord-Nederlandse werven zijn CO2 en emissiereducties bereikt van 10-tallen procenten. Door toepassing van nieuwe brandstoffen zoals LNG is verdere reductie mogelijk.

Juist door het ontbreken van een *level playing field* in de internationale markt konden zeker de laatste twee innovatie-velden (visserij en zeeschepen) maar mondjesmaat uitgezet worden in de internationale markt. Met een eerlijker speelveld wordt de exportpositie voor de betrokken innovaties aanzienlijk verbeterd.
De maatschappelijke meerwaarde van de SDS ligt vooral in het versneld implementeren van sterk CO2-reducerende en milieu- en duurzaamheidsverbeterende innovaties. Het mes snijdt aan twee kanten: het genereert effectieve vermindering van uitstoot/ klimaatbelasting, en tegelijkertijd extra markt-draagvlak en incentives voor ontwikkeling van de dragende technologieën en de Nederlandse voorsprong hierin.

4. Contour en gewenst budget van de SDS

* De regeling is gekoppeld aan een order voor een nieuw – of om te bouwen schip of eerste schip van een serie.
* De regeling dekt 25 % van de innovatie-risico dragende delen binnen een nieuw- of ombouw-order.
* Binnen de regeling worden de aanvragen getoetst op het technologisch vernieuwend en (duurzaamheid, - klimaat- en milieu-) grensverleggend zijn van de aanvragen.

Voor de begrotingen van 2017, 2018 en 2019 is een budget nodig van ***€ 10 miljoen per jaar***, totaal ***€ 30 miljoen***, waarbij de regeling dus zo mogelijk een horizon van 3 jaar kent. Dit is wenselijk zodat voor grote ontwikkel- en innovatie-trajecten onderzoekers en ondernemingen een langere horizon in hun risico-afwegingen mee kunnen wegen.

5. Relatie met andere regelingen

De SDS kan opgebouwd worden als vervanger de enigszins vergelijkbare SIS-regeling, die tot 2014 effectief was. Deze regeling was vooral bedoeld voor versterking van werkgelegenheid en economie. Die regeling kostte echter méér dan dat zij opleverde en is daarom stopgezet. Uit de evaluatie van de regeling bleek dat zij wel bijgedragen heeft aan een effectief *level playing field*.

De SDS-regeling, uitvoeringstechnisch vergelijkbaar aan de SIS neer te zetten, kan van middelen worden voorziet vanuit het daartoe labelen van een (deel-) budget van de ***D.E.I., Demonstratieregeling Energie Innovaties***. Deze regeling heeft een vergelijkbaar doel als de SDS, maar is – vanuit haar voorwaarden en generieke karakter – niet geschikt voor inzet in de maritieme maak-industrie. De SDS zou aldus een uitvoerings-onderdeel kunnen zijn van de D.E.I.