

Ministerie van Economische Zaken
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Prinses Irenestraat 6
2595 BD 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

Datum 13 juni 2024
Betreft Evaluatie Subsidieregeling Duurzame innovatieve Scheepsbouw

Ons kenmerk
DGBI / 59134857

Bijlage(n)
1

Geachte Voorzitter,

Het kabinet zet zich in voor het behoud en toekomstbestendig maken van de maritieme maakindustrie zoals aangegeven in de sectoragenda voor de maritieme maakindustrie 'No guts, no Hollands Glorie', die op 26 oktober 2023 is aangeboden aan uw Kamer. Verduurzaming van de scheepsbouw is onderdeel van deze sectoragenda. Een belangrijk verduurzamingsinstrument is de Subsidieregeling Duurzame Scheepsbouw (SDS) die liep tot 1 mei 2024. In deze brief ga ik nader in op deze regeling. Op 8 december 2022 heb ik uw Kamer aangegeven een evaluatie van de SDS uit te voeren alvorens een besluit te nemen over de toekomst van de regeling.¹ De evaluatie is door Dialogic uitgevoerd en als bijlage bij deze brief gevoegd. In deze brief geef ik u mijn appreciatie op de evaluatieresultaten in relatie tot een eventuele voorzetting van de SDS na 2024.

Maritieme Maakindustrie

De maritieme maakindustrie is onder andere belangrijk voor de militaire veiligheid, energietransitie en het verdienvermogen van Nederland. In 2022 realiseerden de 2.685 bedrijven binnen de Nederlandse scheepsbouw- en reparatiesector inclusief de superjachtbouw een omzet van € 5,9 miljard² en had daarmee een belangrijk aandeel in het bredere maritieme cluster dat in hetzelfde jaar goed was voor 5,3% van het BBP.³ De verduurzaming van de sector is een grote opgave waar hard aan wordt gewerkt. Zo wordt met het gehonoreerde Nationaal Groeifondsvoorstel Maritiem Masterplan beoogd betrouwbare en concurrerende klimaatneutrale schepen te ontwikkelen, bouwen en gebruiken.

Achtergrond SDS

De SDS ondersteunt scheepswerven die met een scheepsbouwinnovatieproject bijdragen aan een duurzame ontwikkeling op het gebied van emissievermindering, alternatieve brandstoffen, geluid, veiligheid of een duurzame levenscyclus. De SDS komt voort uit de Subsidieregeling Innovatieve Zeescheepsbouw (SIZ) en de Subsidieregeling Innovatieve Scheepsbouw (SIS) die respectievelijk van 2007 tot 2012 en in 2014 van kracht waren. De SDS is in 2017 in het leven geroepen om

¹ Kamerstuk 36 200 XIII, nr. 114.

² Maritieme- Arbeidsmarkt- en Haven Monitor 2023, Nederland Maritiem Land (2023), p. 27.

³ Idem, p 12.

duurzaamheidstechnologieën in de scheepsbouw te realiseren en daarmee de internationale positie van sector te beschermen. Dit uitgangspunt vormde de belangrijkste overweging voor uw Kamer om de SDS viermaal te verlengen (namelijk in 2017, 2018, 2019 en 2022).⁴

Doel van bijgevoegde evaluatierapport

Het doel van bijgevoegde evaluatie was om te onderzoeken in hoeverre de SDS legitiem, doelmatig en doeltreffend is. De evaluatie bouwt hierbij voort op de uitkomsten van de evaluatie van de SIS uit 2014⁵ en de evaluatie van de SDS uit 2019.⁶ In laatstgenoemde evaluatie kon het effect van de SDS op de omvang van de duurzaamheidsinnovaties van de scheepswerven en daarmee de doeltreffendheid van de regeling – mede door de lange doorlooptijd van scheepsbouwprojecten – niet volledig worden aangetoond. Inmiddels zijn ten minste zeventien SDS-projecten voltooid en tien additionele schepen gebouwd met innovaties die zijn ontwikkeld in geslaagde SDS-projecten. De effectiviteit van de SDS kan hiermee beter worden beoordeeld.

Conclusies uit het evaluatierapport

In de periode 2017 tot/met 2023 zijn 80 SDS-aanvragen gedaan waarvan 39 projecten subsidie toegewezen hebben gekregen of al volledig zijn gerealiseerd en afgeleverd bij de klant. Uit de evaluatie blijkt dat de SDS een belangrijke duw in de rug geeft aan de maritieme maakindustrie om duurzaamheidsinnovaties te ontwikkelen. De belangrijkste bevindingen uit het rapport zijn:

- De legitimiteit van de SDS is aangetoond. Het overheidsingrijpen op de markt is naast de verduurzaming van de maritieme sector (zogenoemde transformatiefalen) ook gelegen in de kabinetsambitie van strategische autonomie en veiligheid.
- De doeltreffendheid van de SDS is voor wat betreft de hoofddoelstelling – het stimuleren van in Nederland gebouwde schepen met duurzame innovaties – aangetoond. De SDS geeft bedrijven een belangrijke prikkel om duurzaamheidsinnovaties te overwegen. Verder is van belang dat verschillende projecten zonder de SDS vermoedelijk niet waren uitgevoerd. In de periode 2017 tot 2023 zijn minstens 17 duurzaamheidsprojecten geslaagd met behulp van de SDS. Voor 10 van deze projecten geldt zelfs dat de ontwikkelde technologieën in de bouw meer dan één vervolgschip zijn toegepast. Het spillovereffect is in de scheepsbouw in beginsel al sterk aanwezig en door het gebruik van de SDS worden hierdoor meer schepen met duurzame innovaties gerealiseerd.
- Een causaal verband tussen de SDS en de internationale concurrentiepositie van Nederlandse scheepswerven kan niet ontegenzeggelijk worden aangetoond. Niettemin is er anekdotisch bewijs voor de redenering dat de SDS ertoe heeft bijgedragen dat opdrachten

⁴ Kamerstuk 34 775 XIII, nr. 113; Kamerstuk 35 000 XIII, nr. 12; Kamerstukken 35 000 XIII, nr. 83; Kamerstuk 36 200 XIII, nr. 87.

⁵ Evaluatie Subsidieregeling Innovatieve Scheepsbouw 2007–2012, Dialogic (2014).

⁶ Evaluatie Subsidieregeling Duurzame Scheepsbouw 2017–2018, RVO (2019).

door Nederlandse scheepswerven zijn binnengehaald, hetgeen impliceert dat de individuele concurrentiepositie is versterkt.

- De SDS is gekwalificeerd als grotendeels doelmatig. Met name de uitvoeringsdoelmatigheid is in 2020 aanzienlijk verbeterd door de verandering in de tenderprocedure. In plaats van het 'wie het eerst komt, wie het eerst maalt principe' is vanaf 2020 gekozen om alleen de door de beoordelingscommissie als meest innovatief en haalbaar aangemerkte projecten van subsidie te voorzien. De kans op onderbenutting blijft door verschillende omstandigheden een reële mogelijkheid. Verder zijn de administratieve lasten voor subsidieaanvragers, mede door veelvuldig gebruik van intermediairs, relatief hoog.
- De SDS is complementair aan het Maritiem Masterplan en is een aanvulling op het al bestaande instrumentarium. Een belangrijk verschil tussen het Maritiem Masterplan en de SDS is dat innovaties ter verbetering van de energie-efficiëntie of het verlagen van de energiebehoefte – hetgeen valt binnen de scope van de SDS - zijn uitgesloten van het NGF-project.

Appreciatie op evaluatierapport en toekomstperspectief voor de SDS

De SDS geeft een belangrijke prikkel voor scheepsbouwers om te innoveren. De evaluatie laat zien dat de SDS voldoende legitiem, doeltreffend en doelmatig is en bovendien aanvullend is aan het Maritiem Masterplan. Vooral het feit dat de regeling scheepswerven stimuleert om duurzaamheidsinnovaties te ontwikkelen die vervolgens in vervolgscheepsbouwprojecten worden toegepast – waarover in de SDS-evaluatie uit 2019 nog geen eenduidige conclusies getrokken konden worden – maakt dat de SDS een effectieve regeling is.

De vraag of de SDS in 2025 en volgende jaren voortgezet kan worden, laat ik aan het volgend kabinet, mede op basis van de positieve evaluatie van Dialogic.

M.A.M. Adriaansens
Minister van Economische Zaken en Klimaat