
Vergaderjaar 2022-2023

36 200 XIII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (XIII) voor het jaar 2023

Nr. 85

AMENDEMENT VAN HET LID VAN STRIEN C.S.

Ontvangen 5 december 2022

De ondergetekenden stellen het volgende amendement voor:

De begrotingsstaat wordt als volgt gewijzigd:

I

In **artikel 2 Bedrijvenbeleid: innovatie en ondernemerschap voor duurzame welvaartsgroei** worden het verplichtingenbedrag en het uitgavenbedrag **verlaagd** met € 1.150 (x € 1.000).

II

In **artikel 3 Toekomstfonds** worden het verplichtingenbedrag en het uitgavenbedrag **verlaagd** met € 1.150 (x € 1.000).

III

In **artikel 4 Een doelmatige energievoorziening en beperking van de klimaatverandering** worden het verplichtingenbedrag en het uitgavenbedrag **verhoogd** met € 2.300 (x € 1.000).

Toelichting

Met dit amendement wordt 2.3 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het verlengen van de Subsidieregeling Duurzame Scheepsbouw (SDS) tot de evaluatie van de regeling gereed is. Dit voorkomt dat er een gat valt ten aanzien van de besluitvorming met betrekking tot de evaluatie.

De regeling helpt Nederlandse scheepsbouwers om te verduurzamen. Van belang, want de scheepsbouwsector is uniek, zij kenmerkt zich door de bouw van “one-off”-schepen die op maat worden gemaakt voor één doel. Seriebouwers (auto-industrie/luchtvaart) bouwen op basis van een “prototype”. Het verkochte schip is dus eigenlijk nog experimenteel, terwijl het schip wel 25 jaar operationeel moet blijven. Dat neemt grote innovatierisico's met zich mee die voor rekening zijn van de werf. De succesvolle SDS-regeling dekt deze innovatierisico's af en is daarmee geschikter dan generieke subsidie-regelingen om innovatie te stimuleren in de maritieme maakindustrie.

De SDS verdwijnt echter per 2023 omdat de evaluatie nog niet klaar is. In de schriftelijk beantwoording gaf de minister aan in de eerste helft van 2023 een evaluatie uit te voeren naar de SDS regeling. De uitkomsten daarvan zullen met de Kamer worden gedeeld. Er werd om die reden geen (overbruggings)budget uitgetrokken voor de regeling. Echter, door de keuze van EZK om de evaluatie pas heel laat te doen, dreigt er nu een gat in de regeling te vallen.

Terwijl de bedoeling juist was te evalueren en op basis daarvan te kijken of je gaat verlengen. Wat de indieners betreft is het behoorlijk bestuur om de regeling nu wat op te rekken zodat deze doorloopt en dat dan op basis van de evaluatie besloten kan worden om wel/niet te verlengen. Als EZK de evaluatie rap

afrondt is een kleine overbrugging maar nodig, vandaar het beoogde budget van 2,3 miljoen. Door dit te regelen, wordt deze sector, die nodig moet verduurzamen, waar kansen voor het bedrijfsleven liggen, waar andere landen honderden miljoenen in steun laten vloeien, nu niet met een gat geconfronteerd. Voor wat betreft andere regelingen ter verduurzaming, die zijn door het unieke karakter van de scheepsbouwsector niet van toepassing. Er zijn IenW-regelingen voor binnenvaartschepen, maar dat is selectief en op hele specifieke onderwerpen (bijv. een bepaalde soort motor). Dat is bovendien subsidie voor rederijen (de eindgebruikers), niet voor de bouwers. Dat is bovendien niet voor zeescheepvaart en ook niet voor scheepsbouw. Er is op dit moment geen enkele regeling voor scheepsbouw behalve de SDS. SDS stimuleert bovendien een breed palet aan verduurzamingsmogelijkheden (techniekneutraal) waardoor ook nieuwe technologieën de markt kunnen vinden. En juist ook het MKB betrokken is.

Dekking wordt gevonden in het verminderen van de posten 'Bevorderen ondernemerschap', 'Economische ontwikkeling en technologie' op artikel 2 en de pilot voor 'Q4C' en 'SEED / IK' op artikel 3, waarbij het bedrag verdeeld wordt over beide artikelen.

Van Strien
Van der Graaf
Amhaouch
Van Haga