

HEFBOOM VOOR DUURZAME MARITIEME ONTWIKKELING

Subsidieregeling Duurzame Scheepsbouw geeft innovatie duwtje in de rug

De Subsidieregeling Duurzame Scheepsbouw, kortweg SDS, is bedoeld om de introductie van vernieuwende, experimentele technologieën in de scheepsnieuwbouw en -ombouw mogelijk te maken die bijdragen aan duurzame ontwikkeling op het gebied van emissievermindering, alternatieve brandstoffen, geluid of een duurzame levenscyclus. Sinds de start van de regeling in 2017 is er goed gebruik van gemaakt en is er een flinke stap gezet in het verduurzamen van de sector.

TEKST: ADVIESCOMMISSIE SUBSIDIEREGELING DUURZAME SCHEEPSBOUW 2022, BESTAANDE UIT ARIE PETERSE, BOB VAN DE GRAAF, WILLEM DE JONG EN ANNELINDE GERRITSEN, MAIL@NNELINDE.NL

Het is boeiend om te zien hoe de regeling in de scheepsbouw werkt. Innovaties brengen altijd wel extra kosten en ontwikkelingsrisico's met zich mee. Veelal begint het bij de reder, die voor een specifieke toepassing zijn voordeel ziet bij een energieneutrale of duurzame oplossing. Soms is het de werf die de reder over de schreef trekt met een vernieuwing die hem voordeel kan bieden. Het zijn dan de reder en de werf die samen het concept uitwerken en hun best doen het voor elkaar te krijgen. De SDS geeft dan vaak het laatste zetje, immers bij de toekenning wordt erop toegezien dat de subsidie nodig is voor het definitieve bouwcontract.

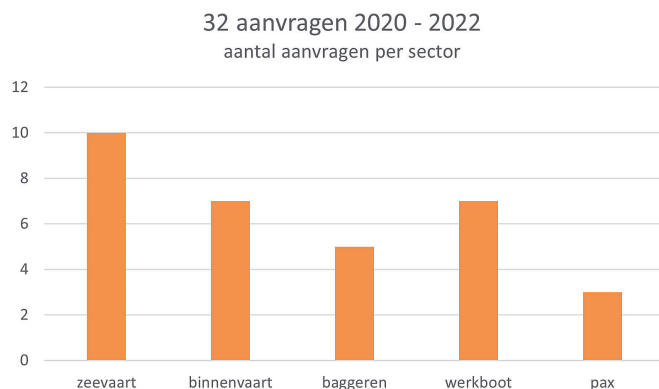
Het is de SDS die de zaak bij elkaar brengt. In de economie noemen we dat een hoge *gearing*-ratio, een sterke hefboomwerking: met

een kleine inzet – “het laatste zetje” – krijg je een veel grotere zaak voor elkaar.

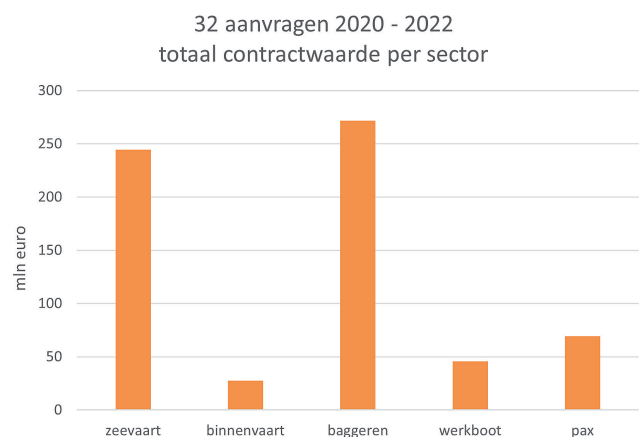
De cijfers

Vanaf 2020 worden de SDS-aanvragen gerangschikt naar score op vier criteria: innovatiegehalte, verduurzaming, economische potentie en kwaliteit van de aanvraag. Voor 2020 was de rangschikking gebaseerd op tijdstip van indiening (in de praktijk: loting) met daarna alleen beoordeling of aan de voorwaarden van de regeling voldaan wordt. De onderstaande analyse is daarom beperkt tot de aanvragen vanaf 2020.

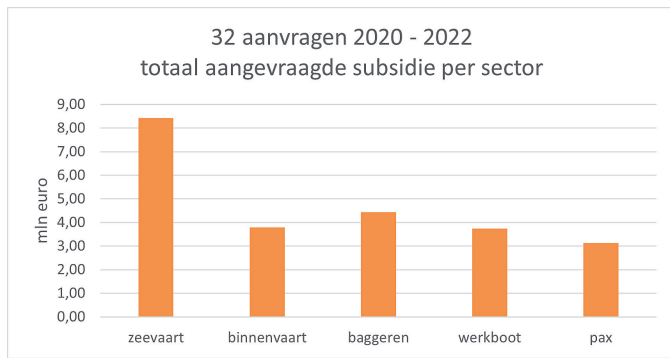
In totaal zijn er 32 aanvragen toegekend, deze zijn min of meer gelijk verdeeld over de jaren, respectievelijk tien in 2020, tien in 2021 en



Figuur 1. Aantal subsidieaanvragen per sector.



Figuur 2. Contractwaarde subsidieaanvragen per sector.



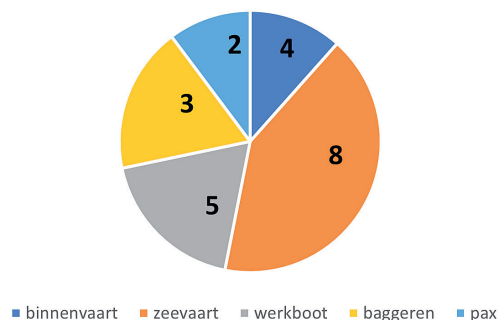
Figuur 3. Aangevraagde subsidie per sector.

twalf in 2022. De aanvragen in deze drie jaren werden ingediend door negentien unieke werven/wervengroepen. Achttien aanvragen zijn ingediend door "grote ondernemingen", veertien door het mkb. (Beoogde) contractpartners van de aanvragende werven zijn in 26 gevallen binnenlandse scheepvaartondernemingen, vijf buitenlandse en één voor eigen rekening. De ingediende aanvragen kunnen onderverdeeld worden naar de sectoren zeevaart, binnenvaart, werkboten, baggeren en vaartuigen voor vervoer van passagiers, inclusief crewtenders, zie figuur 1. Opvallend is dat er geen aanvragen uit de offshore-sector zijn. Per aanvraag is aangegeven (of in een enkel geval geschat) wat de contractwaarde is en deze is per sector gesaldeerd (NB marktpotentie is veelal veel hoger aangegeven, voor een analyse daarvan missen echter te veel kwantitatieve gegevens). Het totaal is € 658 miljoen, zie figuur 2. In totaal is er € 23,5 miljoen subsidie aangevraagd, zoals te zien in figuur 3. Er was € 13,6 miljoen beschikbaar dus de regeling is 1,7 maal "overtakend". In totaal hebben 22 projecten subsidie toegewezen gekregen, verdeeld over de verschillende sectoren (zie figuur 4 en 5).

Kennisontwikkeling over de hele sector

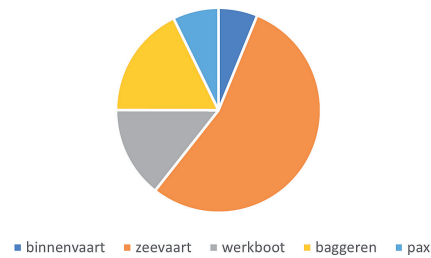
In een industrie zoals de scheepsbouw werkt de hoofdaannemer met een netwerk van eerste-, tweede- en soms derdelijns toeleveranciers en vertegenwoordigt de toegevoegde waarde van de

toegewezen SDS subsidie 2020 - 2022
verdeling per sector totaal € 13,8 mln
en aantal projecten totaal 22



Figuur 4. Toegewezen subsidie per sector.

toegewezen SDS subsidie 2020 - 2022
contractwaarde per sector totaal euro 268 mln



Figuur 5. Contractwaarde toegewezen projecten per sector.

hoofdaannemer het kleinere deel van de contractsom. Dat betekent meteen dat de nieuwe subsidiabele elementen meestal door verschillende toeleveranciers in het netwerk worden ontwikkeld en geleverd. Het is daarna de werf die de eindlijn levert en de integratie van het geheel op zich neemt.

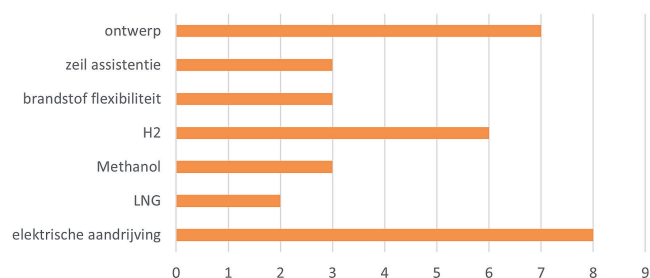
De ervaring met de subsidieaanvragen laat zien dat de Nederlandse werven voor de ontwikkeling van hun nieuwe toepassingen in meerderheid samenwerken met een netwerk van Nederlandse toeleveranciers. De uitzaaiing van de ontwikkelde kennis binnen het maritieme netwerk in Nederland is daarmee verankerd.

Bevordering ontwikkeling duurzame technologie

Een van de criteria in de regeling is de mate van "nieuwheid". Dat wordt in het beoordelingskader niet strikt gehanteerd als "nog nooit ergens gedaan". Dit zou immers leiden tot veel onnodige afwijzingen. Een nieuwe techniek ontstaat niet altijd in Nederland. Des te belangrijker dus dat als er een Nederlands initiatief in zo'n richting ontstaat, dat de SDS dat kan oppakken. De kennis vanuit het buitenland wordt ons niet zomaar aangereikt. De deelproducten zijn daar meestal wel te krijgen, maar de kneep zit hem in de integratie, om alles in alle omstandigheden feilloos met elkaar te laten werken. Om dat te kunnen, moet je het toch zelf gedaan hebben.

Innovaties hebben vaak meerdere trajecten en pogingen nodig om tot wasdom te komen. Dus wanneer de één in een project emissieloos varen nastreeft en de ander gaat dat ook doen, dan geeft de SDS juist de mogelijkheid die naast elkaar te kunnen ondersteunen. Daarmee wordt ook de doorontwikkeling van een nieuwe techniek

32 aanvragen 2020 - 2022
belangrijkste innovatie



Figuur 6. Innovatieve toepassingen waarvoor subsidie is aangevraagd.

bevorderd. Door langs meerdere wegen te ontwikkelen, ontstaan robuuste nieuwe technische oplossingen.

Als we kijken naar voor welke innovaties de subsidie is aan-gevraagd, dan zijn dit vooral elektrisch varen (of werken), ont-werpinnovaties en waterstofoplossingen. Onder “ontwerp” valt dan optimalisatie van hydrodynamica, processen, energieverbruik, etc. Daarnaast wordt er ook geïnnoveerd op het gebied van zeilen-de (deel)voortstuwing, volledig elektrische voortstuwing en alter-natieve brandstoffen zoals waterstof, methanol en LNG. Ook wordt er gewerkt aan flexibele oplossingen waarbij verschillende brand-stoffen kunnen worden ingezet al naar gelang de ontwikkelingen op dit gebied. In totaal zijn 22 van de 32 projecten gericht op het gebruik van alternatieve brandstoffen (of daartoe voorbereid zijn).

‘DE STAND VAN VANDAAG VERBETEREN’

Leendert Hoogendoorn van Holland Shipyards: ‘Bij Holland Shipyards is het ons voornemen dat, wat we ook doen, we het doen vanuit de overtuiging dat we de stand van vandaag kunnen verbeteren. De financiële impuls vanuit Subsidie Duurzame Scheepsbouw geeft ons de mogelijkheid om juist dit te doen bij de complexe en risicovolle projecten op het gebied van duurzame scheepsbouw. Een van deze projecten, op dit moment in uitvoering, is het ombouwen van een binnenvaartschip naar een volledig door waterstof voortgestuwd schip.’



Holland Shipyards werkt aan de conversie van binnenvaartschip FPS Maas naar zero-emissie waterstofaandrijving.

SDS BOOSTS SUSTAINABLE SHIPBUILDING

The Sustainable Shipbuilding Subsidy Scheme, SDS in Dutch, aims to enable the introduction of innovative, experimental technologies in ship newbuilding and conversion that contribute to sustainable development. Since its launch in 2017, the scheme has been well used and has allowed a big step to be taken towards making the industry more sustainable.

Effectief

Bij de uitvoering van de SDS-regeling is gebleken dat deze een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de introductie van nieuwe technische oplossingen voor duurzaam opereren van onze Nederlandse vloot. De SDS biedt een effectief instrumentarium waarmee de kennisbasis van de Nederlandse maritieme sector verder wordt versterkt en waarmee deze wordt geholpen beproefde oplossingen te leveren voor de duurzame uitdagingen die voor ons liggen.

GROTER INNOVATIEVERMOGEN

Tjeerd Wiebe Bijlsma van Bijlsma Shipyards: ‘Een aantal van onze innovatieprojecten is ondersteund vanuit de Subsidieregeling Duurzame Scheepsbouw. Voor een relatief kleine scheepswerf als Bijlsma heeft een dergelijke ondersteuning grote impact. Het gaat in ons geval namelijk meestal om duurzame scheeps- en systeemontwerpen die er als concept heel kansrijk uitzien, maar nog niet of nauwelijks in de praktijk zijn toegepast en daarmee een relatief groot technisch en faalrisico bevatten. De ervaring leert namelijk dat dit soort innovaties vaak complexer zijn en duurder uitvallen dan oorspronkelijk was voorzien.’ ‘Omdat de scheepswerf bij dit soort innovaties meestal de contractuele en financiële verantwoordelijkheid draagt voor de succesvolle realisatie ervan aan boord van het nieuw te bouwen of te verbouwen schip, is het beheren en beheersen van onzekerheden voor scheepswerven cruciaal. De SDS-ondersteuning stelt ons in staat op het gebied van duurzame innovaties grotere stappen te zetten dan dat we normaliter kunnen en zouden doen. De regeling vergroot hiermee het innovatievermogen van ons als individueel bedrijf, maar ook (omdat we bij dit soort projecten intensief samenwerken met onderaannemers en toeleveranciers) van het Nederlandse maritieme (scheepsbouw-)cluster in het algemeen.’

‘Ook is er een groot, sectorbreed herhaalpotentieel voor duurzame innovaties die in de praktijk succesvol blijken te zijn. Doordat de beoogde verduurzaming met behulp van de SDS-regeling ook daadwerkelijk aan boord van een schip in de praktijk wordt gerealiseerd en aangetoond, versnelt de regeling ook de vergroening van de internationale scheepvaart. Voorbeelden van projecten zijn de Coastal Crown, een Ultra-shallow Draught Workboat met Triple Drive Hybrid System, en de Eco Delta, conversie LNG-voortstuwing.’



Bijlsma Shipyards realiseerde de werkboot Coastal Crown mede dankzij de SDS-regeling.