

Vergaderjaar 2021–2022

35 420

Noodpakket banen en economie

Nr. 460

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 november 2021

In het steun- en herstellepakket van 21 januari jl. (Kamerstuk 35 420, nr. 217)¹ is de R&D-regeling mobiliteitssectoren aangekondigd met een beschikbaar budget van 150 miljoen euro (Kamerstuk 35 420, nr. 248)². Deze subsidieregeling heeft als doel om de teruggang in investeringen in research & development (R&D), die het gevolg is van de coronacrisis, in de Nederlandse automotive, luchtvaart- en maritieme industrie, te mitigeren door het stimuleren van R&D-projecten. De regeling moet deze prominente sectoren uit de Nederlandse maakindustrie in staat stellen om sterker uit de crisis te komen door zowel de concurrentiepositie te verbeteren als een bijdrage te leveren aan de transitie op het gebied van duurzaamheid en digitalisering. De bedrijven binnen deze sectoren kunnen dat in samenwerking met kennisinstellingen doen. Deze regeling is op 12 mei 2021 gepubliceerd³, en op 17 mei opengesteld voor een periode van 3 maanden. Met mijn brief van 12 mei 2021 over de invulling van de motie van het lid Amhaouch om de regeling voor 15 mei 2021 uit te werken (Kamerstuk 35 669, nr. 21)⁴ heb ik u hierover geïnformeerd. Met deze brief informeer ik u over de uitkomst van de regeling.

De belangstelling voor de regeling bleek groot te zijn. Op de sluitingsdatum van 17 augustus jl. waren er 26 voorstellen ingediend met een totale projectomvang van 530 miljoen euro en een gevraagde subsidie van 337 miljoen euro. In oktober zijn alle projecten beoordeeld door de

¹ Kamerbrief uitbreiding economisch steun- en herstellepakket (21 januari jl.). Kamerstuk 35 420, nr. 217.

² Kamerbrief aanvullingen op het economisch steun- en herstellepakket (12 maart jl.). Kamerstuk 35 420, nr. 248.

³ Regeling van de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat van 11 mei 2021 tot wijziging van de Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies en de Regeling openstelling EZK- en LNV-subsidies 2021 in verband met de invoering en openstelling van de subsidiemodule R&D-mobiliteitssectoren (Stcrt. 2021, nr. 24061).

⁴ Kamerbrief Invulling motie van het lid Amhaouch c.s. over een subsidieregeling om de teruggang in R&D-investeringen te mitigeren. Kamerstuk 35 420, nr. 269.

externe adviescommissie en heeft deze de rangschikking bepaald. Ik ben verheugd u nu te kunnen mededelen dat subsidie is verleend aan acht projecten die kwalitatief als hoogste waren gerangschikt en binnen het beschikbare budget konden worden gefinancierd. In bijlage 1 staat meer informatie over de achtergrond, de rangschikkingscriteria en het beoordelingsproces van de regeling⁵.

Toegekende projecten

De toegekende projecten staan weergegeven in de onderstaande tabel. In bijlage 2 is per project een korte samenvatting opgenomen, waarbij ook de deelnemende partijen worden genoemd⁶.

Sector	Project	Penvoerder	Totale projectkosten	Verleende subsidie
Automotive	Green Transport Delta – Elektrificatie	Netherlands Car B.V.	€ 36,1 mln	€ 22,4 mln
Automotive	Green Transport Delta – Waterstof	DAF Trucks N.V.	€ 36,7 mln	€ 24,4 mln
Luchtvaart	BrightSky	JetSupport B.V.	€ 40,5 mln	€ 24,0 mln
Luchtvaart	Thermoplasten voor een duurzame luchtvaart	Fokker Aerostructures B.V.	€ 27,6 mln	€ 18,1 mln
Luchtvaart	Vloeibaar waterstof composiet tank voor civiele luchtvaart	Toray Advanced Composites Netherlands B.V.	€ 17,2 mln	€ 8,2 mln
Maritiem	LNG-ZERO	VDL AEC Maritime B.V.	€ 6,1 mln	€ 4,4 mln
Maritiem	MENENS – Methanol als Energiestap Naar Emissieloze Nederlandse Scheepvaart	Fugro N.V.	€ 37,9 mln	€ 24,3 mln
Maritiem	SH2IPDRIVE – Sustainable H2 Integrated Propulsion Drives	Future Proof Shipping B.V.	€ 32,8 mln	€ 24,2 mln

De totale projectkosten van de toegekende projecten bedragen 235 miljoen euro. De verleende subsidie van 150 miljoen euro dekt daarmee 64% van de projectkosten. De eigen bijdrage van de deelnemende organisaties komt hiermee uit op 85 miljoen euro, oftewel 36% van de projectkosten.

De verdeling van de subsidie over de drie sectoren is evenwichtig, met 31% van de beschikbare subsidie voor de automotive sector, 34% voor de luchtvaartsector en 35% voor de maritieme sector. Beide projecten binnen de automotive sector hebben ook de cross-sectorale samenwerking met de maritieme sector expliciet aangegeven in het projectplan. De ontwikkelde oplossingen komen zo ten goede aan de uitdagingen waar beide sectoren voor staan. Van de 8 projecten hebben er 7 als focus de transitie op het gebied van duurzaamheid. Eén project, Brightsky, richt zich vooral op de transitie op het gebied van digitalisering. Bij indiening had 70% van de voorstellen betrekking op duurzaamheid, en deze bleken ook beter te scoren tijdens de beoordeling.

In totaal nemen er 136 organisaties (waarvan 108 unieke partijen) deel aan deze projecten, waarvan 45 vanuit het grootbedrijf, 64 vanuit het mkb en 27 kennisinstellingen.

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Tabel: verdeling aantal deelnemers naar type deelnemer (totaal aantal deelnemers 136)

Sector	Grootbedrijf	mkb	Kennisinstellingen
Automotive	13%	17%	5%
Luchtvaart	7%	13%	6%
Maritiem	13%	17%	9%
Totaal	33%	47%	20%

Tabel: verdeling subsidie naar type deelnemer (subsidie budget 150 mln.)

Sector	Grootbedrijf	mkb	Kennisinstellingen
Automotive	12%	11%	8%
Luchtvaart	14%	8%	12%
Maritiem	7%	11%	17%
Totaal	33%	30%	37%

Het grootste deel van de subsidie (63%) gaat naar de deelnemende bedrijven, waarmee de regeling aan haar doelstelling heeft voldaan om de teruggang in de R&D-uitgaven binnen deze sectoren op te vangen. Ook is er sprake van een brede samenwerking tussen private partijen en kennisinstellingen waardoor deze projecten in belangrijke mate gaan bijdragen aan de verdere ontwikkeling van de ecosystemen in de sectoren.

Invulling artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet (CW3.1)

Op grond van de nieuwe werkwijze met betrekking tot artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet⁷ is het met ingang van 1 november 2021 verplicht om beleidsvoorstellen met budgettair beslag van meer dan 20 miljoen euro per jaar in een kader toe te lichten. Voor de regeling R&D-mobiliteitssectoren ziet dit kader er als volgt uit:

Beleidskeuzes uitgelegd

Onderbouwing doeltreffendheid, doelmatigheid en evaluatie (CW 3.1)

Doel(en)	• Mitigeren van de teruggang in R&D-investeringen in de Nederlandse mobiliteitssector als gevolg van de coronacrisis • Versterken van de concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven in deze sectoren zodat ze sterker uit de crisis komen. • Ontwikkelen van oplossingen ten behoeve van de transities op het gebied van duurzaamheid en digitalisering waar de sectoren voor staan
Beleidsinstrument(en)	Subsidieregeling voor R&D-projecten door middel van een open tender
Financiële gevolgen voor het Rijk	150 miljoen euro uit het coronasteunpakket Q1 2021 (zie voetnoten 1 en 2)
Financiële gevolgen voor maatschappelijke sectoren	Naar verwachting zal de cofinanciering van de deelnemende bedrijven en kennisinstellingen circa 40% bedragen van de projectkosten.

⁷ Kamerbrief Beleidskeuzes uitgelegd: werkwijze onderbouwing voorstellen vanaf november 2021, 4 november 2021. Kamerstuk 31 865, nr. 198.

Beleidskeuzes uitgelegd*Onderbouwing doeltreffendheid, doelmatigheid en evaluatie (CW 3.1)*

Nagestreefde doeltreffendheid	In alle drie de sectoren waren reeds R&D-initiatieven in de maak gericht op verduurzaming en digitalisering en deze konden op korte termijn worden gestart. Het ontbrak de consortia echter aan liquide middelen hiervoor vanwege de enorme omzetsdaling. Een bijdrage van de overheid in de vorm van een subsidie zorgt dat R&D-projecten doorgang kunnen vinden en een vliegwieleffect kunnen bewerkstelligen. Concurrerende landen zoals Frankrijk en Duitsland steunen deze sectoren ook met publieke middelen, waardoor de concurrentieverhoudingen verslechteren als Nederland achterblijft. Toekenning van middelen door een open tender en een onafhankelijke adviescommissie vergroot de doeltreffendheid, door de hoge kwaliteitseisen die dit proces aan consortia en projectvoorstellen stelt.
Nagestreefde doelmatigheid	Door de middelen via een open tender en een adviescommissie beschikbaar te stellen wordt de doelmatigheid van de besteding vergroot. Consortia die aanspraak doen op de middelen uit de regeling worden aan de hand van hun projectvoorstel getoetst op de kwaliteit van de plannen. Alleen aan de beste projecten worden middelen toegekend. Deze subsidieregeling biedt een aanvulling op het bestaande voornamelijk generieke R&D-instrumentarium, dat goed aansluit bij de knelpunten van de betrokken bedrijven in de coronacrisis en de transities voor de langere termijn.
Evaluatieparagraaf	Door RVO wordt een voorstel ontwikkeld om de projecten gedurende de looptijd te monitoren. Zodra de projecten, met een looptijd tot 4 jaar, zijn afgesloten zal de regeling in 2026 worden geëvalueerd.

Vervolgproces

Nu de projecten van start zijn gegaan, zullen de deelnemers de komende jaren volop aan de slag zijn om de resultaten te behalen. Uiteraard zal ik de projecten blijven volgen. Hiervoor heb ik de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) gevraagd om een methodiek uit te werken om de projecten effectief te monitoren en de effecten te meten. Hierdoor zullen we in staat zijn om de resultaten uit de projecten te vertalen naar de beleidsmatige opgaven die er zijn op het gebied van duurzaamheid en digitalisering binnen de sectoren. Ook de cross-sectorale samenwerking en kennisuitwisseling tussen de projecten zal gedurende de looptijd van de projecten worden gestimuleerd. Deze kennis zal gedeeld worden met de betrokken Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie. Ook het herstel binnen de sectoren zal dan zichtbaar worden, evenals de bijdrage van de projecten aan de ontwikkeling van de ecosystemen.

Tot slot

De coronacrisis heeft de maatschappij op vele manieren getroffen en op het vlak van R&D heeft de maakindustrie in de mobiliteitssectoren hierin het bijzonder veel van te lijden gehad. Het vervult mij daarom met trots dat het kabinet in een relatief kort tijdsbestek een steun- en herstelmaatregel heeft weten te realiseren waarmee 150 miljoen euro subsidie is verleend aan acht uitstekende R&D-projecten. Deze subsidie geeft deze belangrijke sectoren uit de Nederlandse maakindustrie een grote steun in de rug: de sectoren kunnen sterker uit de crisis komen door met vooruit-

strevende R&D zowel hun concurrentiepositie te verbeteren als een belangrijke bijdrage te leveren aan de transitie op het gebied van duurzaamheid en digitalisering.

De Minister van Economische Zaken en Klimaat,
S.A. Blok