

Aan : Vaste Kamercommissie I&M

Van : Bas Buchner, Directeur MARIN en voorzitter TKI Maritiem/Innovation Council NML

Onderwerp : Noodzaak versterking maritiem onderzoek in Nederland

Maritieme kennis en innovatie zijn essentieel voor de maatschappij, overheid en maritieme sector: verhogen van de scheepvaartveiligheid, schoon vervoer over het water, efficiënte havens en vaarwegen, verantwoord gebruik van de zee, een effectieve Koninklijke Marine en een innovatieve maakindustrie in Nederland. Die overtuiging sprak ook uit de rijksbrede Maritieme Strategie 2015-2025¹. Het Kabinet leek te beseffen dat deze kennis- en innovatieontwikkeling onder druk stond: "In dit verband zal tevens worden bezien in hoeverre versterking van het maritiem fundamenteel onderzoek via de topsector Water en het verhogen van de investeringen in maritiem toegepast onderzoek en de kennisinfrastructuur (zoals grote faciliteiten) noodzakelijk is." De Kamerbreed aangenomen motie Jacobi/Çegerek riep het Kabinet op om dit niet alleen te bezien, maar om het daadwerkelijk te doen!

De Kabinetsreactie op deze motie is daarom uitermate teleurstellend. De brief bevat geen "overzicht van nieuwe mogelijkheden om het maritiem onderzoek te versterken" zoals deze suggereert. Het is in feite een ontkenning van het probleem dat het maritiem onderzoek onder druk staat: het lange termijn groeiperspectief ontbreekt en er wordt niet toegewerkt naar een gelijk spelveld met andere sectoren. De maritieme sector ervaart het als pijnlijk en teleurstellend dat het Kabinet haar op deze manier laat dobberen. Dit kan grote effecten hebben voor de scheepvaartveiligheid, de bijdrage van de maritieme sector aan het oplossen van maatschappelijke problemen (zoals schoon vervoer over het water en duurzame energie op zee) en de mogelijkheden van de sector om zich met innovaties te onttrekken uit de huidige crisis.

De sector had richting het Kabinet een aantal constructieve suggesties gedaan voor de invulling van de motie, gericht op een lange termijn perspectief. Wij leggen die graag aan u voor.

1. Start binnen de Topsectoren of NWA maritieme onderzoeks- en ontwikkelprojecten op

Het Ministerie van I&M investeert ruim €20 miljoen per jaar in zowel de deltatechnologie als de Topsector Logistiek (totaal €43 miljoen in 2016). Het Ministerie van EZ investeert concreet in de Topsector Energie. Investeer (binnen de Topsectoren of invulling van de 'Blauwe route' in de Nationale Wetenschapsagenda) ook zo in maritieme onderzoek en ontwikkeling! Dit kan door nieuwe projecten met bv Rijkswaterstaat of het specifiek toekennen van bestaande budgetten aan samenwerking met de maritieme sector. Projecten als 'Covadem' (schoon varen en effectief vaarwegbeheer door big data analyse van gedeelde vaardata van binnenvaartschepen) en autonoom varen en zijn daar als voorbeelden goed geschikt voor. De Kamerbrief suggereert een concrete samenwerking tussen Rijkswaterstaat MARIN, TNO en Deltares op dat laatste vlak, maar daarvan is bij MARIN en TNO niets bekend. Dit zou heel concreet ingevuld moeten worden met plannen en budgetten. Waarom speelt de overheid niet een stimulerende rol op het vlak van zelfvarende schepen, terwijl ze dat wel doet rond zelfrijdende auto's?

Daarnaast staat de financiering van fundamenteel onderzoek voor de maritieme sector onder druk. Binnen het Topsectorenbeleid was in de periode 2012-2013 een belangrijke NWO-STW Call Maritiem van € 4,5 miljoen in het kader van een 'groeimodel'. In de periode 2016-2017 is dit echter gereduceerd tot slechts € 1,25 miljoen voor een Maritieme NWO-ALW call. Voor het behoud van een innovatieve maritieme maakindustrie in Nederland, zijn fondsen voor deze fundamentele kennis en vroege risicovolle innovaties (laag Technology Readiness Level) essentieel.

2. Versterk het maritiem toegepast onderzoek

Er is de afgelopen jaren fors bezuinigd op het toegepast onderzoek, waardoor de kennisbasis van de TO2 organisaties afbrokkelt en zij minder kunnen bijdragen aan maatschappelijke uitdagingen en

¹ *Maritieme Strategie 2015-2025: "De maritieme cluster heeft behoefte aan hoogwaardige en goed samenwerkende kennisinstellingen. Daarbij speelt de specifieke kennis van bijvoorbeeld het Maritime Research Institute Netherlands (MARIN), Technische Universiteiten en TNO een belangrijke rol. Het is van belang dat de bij MARIN aanwezige specifieke maritieme kennis ook in de toekomst laagdrempelig beschikbaar blijft voor vakdepartementen en bedrijfsleven."*

innovaties. De situatie bij het MARIN is extra nijpend omdat de vaste rijksbijdrage voor MARIN al laag was in vergelijking met de instituten voor andere sectoren. In 2017 daalt deze tot slechts € 3,3 miljoen (minder dan 7,5% van de omzet). Hiermee komt deze zelfs onder de harde grens van €3,7 miljoen (prijsniveau 2003) zoals die in de gouden driehoek met het maritieme bedrijfsleven is vastgelegd bij de opstart van de MARIN Stakeholders Association. In de MSA staan 14 maritieme bedrijven garant voor het MARIN. Bij de start van de MSA in 2003 was de overheidsbijdrage nog 18%.

Wat zijn de gevolgen van dit tekort? De kennisbasis voor de maritieme sector en de vakdepartementen staat onder druk, er is onvoldoende ruimte om publiek-private samenwerking op te starten op essentiële onderwerpen (zoals schone schepen en duurzame energie op zee) en er zijn geen mogelijkheden voor het ontwikkelen van vroege risicovolle innovaties die de maritieme sector uit de crisis kunnen helpen. De onafhankelijke audit commissie van de MARIN Kennis Impact Audit in 2015 heeft haar zorgen daarover helder onder woorden gebracht².

Voor een Kennisinstituut als MARIN is een vaste kennisbasis financiering van minimaal 15-20% (€7-9miljoen/jaar) essentieel, naast specifieke financiering voor de kennisvragen van de vakdepartementen (I&M/RWS, Defensie). Op deze manier ontstaat ook een gelijk spelveld tussen sectoren en instituten met een vergelijkbaar maatschappelijk en economische belang zoals de luchtvaart (>25%).

3. Investeer in maritieme kennisinfrastructuur (zoals grote faciliteiten)

Grote faciliteiten en kennisinfrastructuur zijn een basisvoorwaarde om als land innovatief verder te komen en maatschappelijke problemen op te lossen, net als gewone infrastructuur als wegen en bruggen. Het 'Seven Oceans Simulator' (SOS) centrum van MARIN en het Delft Offshore Technology Centre (DOTC) van TU Delft en TNO zijn heel concrete plannen voor grote faciliteiten. Het onderzoek in de SOS simulatoren zal zich richten op scheepvaartveiligheid³ en de rol van mensen en zelfvarende schepen daarin, het optimaliseren van overheidsinvesteringen in havens en vaarwegen en de optimale inzetbaarheid van vaartuigen van de Koninklijke Marine. Het DOTC richt zich o.a. op onderzoek naar veilige constructies en innovatieve materialen voor de diepzee.

Internationaal voorzien overheden in dit soort grote infrastructuur⁴. Het huidige Toekomstfonds is echter alleen een renteloze lening voor slechts 50% van de financiering (die moet worden terugbetaald). Door de noodzakelijke afschrijving op dit soort investeringen komen de kennisinstellingen in financiële problemen. Nederland zet zo haar kenniseconomie op achterstand. Heel concreet: een investering in het 'Seven Oceans Simulator' centrum van € 15 miljoen bij MARIN zou via het Toekomstfonds resulteren in een jaarlijks verlies van € 1,3 miljoen. Alleen met een jaarlijkse instandhoudingsbijdrage of daadwerkelijke deelfinanciering (minimaal 50%) door de overheid is het verantwoord deze belangrijke investering voor de scheepvaartveiligheid te doen.

4. Ontwikkel een tijdelijke kenniswerkers regeling voor de maritieme sector

De lage olieprijs en vrachtprijzen hebben een zeer nadelig effect op de Nederlandse maritieme maakindustrie. Door ontslagen dreigt groot kennisverlies in de sector. Deze zal een groot effect hebben op de toekomst van de sector en de maatschappelijke impact ervan (zoals de ontwikkeling van duurzame energie op zee). Het is belangrijk deze kenniswerkers vast te houden binnen de maritieme sector. De overheid kan met een tijdelijke en sectorgericht kenniswerkersregeling een belangrijke rol spelen in het behoud van de maritieme sector in Nederland. Een andere manier is het doen van grote maritieme investeringen, zoals in schepen voor de Koninklijke Marine of Rijksrederij.

² "The committee feels that it is important to stress, that the relevance of MARIN stretches beyond national borders: it is an internationally reputed knowledge institute, and is seen as an example to many other institutes in the world." / "It is important to realise that MARIN's knowledge position is actually at risk because of this lack of governmental R&D funding. Conducting background research is an essential part of MARIN's role in order to keep the knowledge at an international top level standard. Only by keeping this high standard the institute is able to generate its required societal, economic and scientific impact. (...) So the committee is concerned that MARIN's knowledge base is under pressure. This threatens MARIN's mission to make ships cleaner, safer and smarter, but also affects the position of the Dutch maritime sector in the worldwide maritime market."

³ De recente aanvaring tussen de gastanker *Al Oraiq* en de *Flinterstar* bij Zeebrugge waar 12 mensen in het water kwamen en er kans op gaslekkage was, geeft aan menselijk gedrag (dat je onderzoekt en traint op simulatoren) essentieel is op het vlak van scheepvaartveiligheid. Ongelukken als deze kunnen zeer grote gevolgen hebben voor de bevolking (ontsnappend gas), milieu (vervuiling) en economie (blokkade vaarwater).

⁴ De Vlaamse overheid investeert €30,7 miljoen in de testfaciliteiten van het 'Knowledge Centre Manoeuvring in Shallow and Confined Water' (www.shallowwater.ugent.be). De Noren investeringen honderden miljoenen in het 'Ocean Space Centre' (www.oceanspacecentre.no). Singapore (NUS), Korea en China investeren ook in grote maritieme faciliteiten.