

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1054

Vragen van het lid **Amhaouch** (CDA) aan de Minister van Economische Zaken en Klimaat over *het bericht «Van Oord bestelt megaschip voor bouw windmolens»* (ingezonden 18 oktober 2021).

Antwoord van Minister **Blok** (Economische Zaken en Klimaat) (ontvangen 10 december 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Van Oord bestelt megaschip voor bouw windmolens»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat zijn de beweegredenen geweest om dit schip niet in Nederland en de Europese Unie, maar in China te laten bouwen? Spelen (loon- en productie)-kostenmotieven hier een rol? Indien niet, welke motieven wel?

Antwoord 2

Van Oord heeft voor deze opdracht werven in zowel Europa (incl. Nederland) als Azië uitgenodigd en op basis van de respons daarop een besluit genomen. Het is niet aan mij om in te gaan op de specifieke beweegredenen en motieven bij investeringsbeslissingen van een individueel bedrijf als Van Oord.

Vraag 3

In welke andere landen dan China is men in staat een dergelijk duurzaam megaschip te bouwen? Kan dit ook in Nederland en de Europese Unie? Indien ja, op welke locaties? In welke mate gebeurt dit in de praktijk, dat schepen als deze bij Nederlandse/Europese scheepswerven worden besteld?

¹ Het Financieele Dagblad, 1 oktober 2021 (<https://fd.nl/bedrijfsleven/1414588/van-oord-bestelt-megaschip-voor-bouw-windmolens>)

Antwoord 3

De bouw van complexe, innovatieve schepen zoals het schip van Van Oord kan in principe in meerdere landen plaatsvinden en zeker ook bij werven in Nederland en in andere Europese landen. Ieder hoogwaardig schip is veelal uniek waardoor het per opdracht verschilt welke werf de betreffende opdracht kan of wil uitvoeren. In de praktijk moeten Nederlandse werven het juist hebben van de bouw van complexere schepen zoals baggerschepen, werkschepen en luxe jachten, zoals ook blijkt uit een recente OECD studie.²

Vraag 4

Draagt de Nederlandse overheid bij aan de financiering van dit duurzame megaschip, bijvoorbeeld met leningen, garanties of subsidies? Indien ja, op welke manier en voor welk bedrag?

Antwoord 4

Nee.

Vraag 5

Draagt de Europese Unie bij aan de financiering van dit duurzame megaschip, bijvoorbeeld met leningen, garanties of subsidies? Indien ja, op welke manier en voor welk bedrag?

Antwoord 5

Nee.

Vraag 6

In welke mate zijn het Nederlands bedrijfsleven en/of kennisinstellingen betrokken bij de bouw van dit schip in China? Indien ja, wat is hun bijdrage en/of toegevoegde waarde?

Antwoord 6

Naast het nieuwbouwteam van Van Oord zelf, worden verschillende Nederlandse en internationale leveranciers ingeschakeld bij de bouw van dit schip. Om commerciële redenen kunnen deze nog niet in detail worden gepubliceerd door Van Oord. Van Oord heeft al wel bekend gemaakt dat Nederlandse bedrijven een belangrijke bijdrage leveren aan het ontwerp van het schip en verantwoordelijk zijn voor de kraan die op het schip komt.

Vraag 7

Volgen er nog meer bestellingen van deze megaschepen, die in China gemaakt gaan worden?

Antwoord 7

Van Oord heeft aangegeven een optie te hebben genomen op een tweede schip.

Vraag 8

Kunt u aangeven in welke mate Nederlandse investeringen, financieringen en garanties, publiek en/of privaat, die de klimaattransitie mogelijk moeten maken, terechtkomen in 1) Nederland, 2) Europa en 3) buiten Europa?

Antwoord 8

De Nederlandse investeringen die bijdragen aan de klimaattransitie zijn zeer omvangrijk en divers en betreffen vrijwel iedere sector. De gevraagde uitsplitsing of een benadering hiervan is nu niet te geven maar zou uitgebreid en kostbaar extern onderzoek vergen. Het project van Van Oord illustreert hoe internationaal en complex de toeleveringsketens voor kapitaalgoederen en technologieprojecten zijn.

Vraag 9

Wat vindt u ervan dat investeringen in de Nederlandse c.q. Europese klimaattransitie terechtkomen in het buitenland, in landen buiten de Europese Unie? Acht u dit wenselijk en bevorderlijk voor het draagvlak?

² <https://www.oecd.org/sti/ind/peer-review-netherlands-shipbuilding-industry.pdf>

Antwoord 9

Nederland kent een open economie, ook ten aanzien van investeringen in de klimaattransitie. Nederlandse bedrijven concurreren daarbij op de wereldmarkt met buitenlandse bedrijven. Ik vind dat wenselijk, omdat door deze concurrentie klimaatoplossingen worden ontwikkeld die innovatief zijn en waar een markt voor is, en dit het draagvlak voor de transitie ten goede komt. Zo is Van Oord wereldwijd actief maar dragen de investeringen in innovatieve schepen ook bij aan de kosteneffectieve aanleg van windparken in Noordzee.

Vraag 10

Welk gericht beleid hanteert het kabinet om de toegevoegde waarde die wordt gecreëerd door publieke en/of private investeringen, financieringen, subsidies, garanties et cetera ten behoeve van de klimaattransitie voor een substantieel deel in Nederland te laten landen?

Antwoord 10

Dit doet Nederland met zijn industriebeleid.³ Naast een breed pakket aan generieke innovatiestimuleringsmaatregelen voor alle ondernemers, wordt met het Missiegedreven Topsectoren- en Innovatiebeleid⁴ publiek-privaat ingezet op de ontwikkeling van sleuteltechnologieën die kunnen bijdragen aan maatschappelijke opgaven zoals de klimaattransitie. Deze publiek-private inbedding maakt dat de investeringsbereidheid in Nederland wordt vergroot, de kennis binnen regionale ecosystemen wordt geborgd, en daarmee toegevoegde waarde voor Nederland wordt gecreëerd. De intensieve samenwerking tussen de partijen die betrokken zijn bij het Maritiem Masterplan i.r.t. de subsidieregeling R&D Mobiliteitssectoren en het Groeifonds zijn hiervan mooie voorbeelden.

Vraag 11

Ziet u hierin een stijgende trend en een bedreiging voor onze strategische autonomie? Indien ja, hoezeer zou deze trend met strategisch industriebeleid kunnen worden gekeerd?

Antwoord 11

Ik zie de casus Van Oord niet als exemplarisch voor een trend of bedreiging met betrekking tot investeringen in de energietransitie. Dat Nederlandse bedrijven orders plaatsen in het buitenland is onderdeel van gezond economisch verkeer, net als dat dit ook veelvuldig andersom gebeurt. Zolang wij er voor zorgen dat onze kennis en kunde van wereldklasse is, dat deze kennis ook in Nederland wordt gevaloriseerd en we hier toegang houden tot deze technologie, is de autonomie van Nederland gewaarborgd. In de casus Van Oord zie ik geen aanleiding voor een bedreiging.

Vraag 12 en 13

Hoe is de Subsidieregeling Research en Development Mobiliteitssectoren, waarvoor in 2021 € 150 miljoen beschikbaar was, gebruikt? Kunt u een lijst van alle projecten delen waaraan budget is toegekend? Welke van deze projecten zagen op verduurzaming, bijvoorbeeld van de maritieme sector?

Antwoord 12 en 13

Op 29 november jl. is er een brief naar de Kamer gestuurd met daarin de uitkomsten van de steunmaatregel R&D mobiliteitssectoren.⁵ Acht samenwerkingsverbanden van ondernemers en onderzoekers krijgen in totaal 150 miljoen euro steun van het kabinet om te werken aan innovaties die ons vervoer schoner en slimmer maken. De ideeën komen uit de hele mobiliteitssector: de auto-industrie, luchtvaart en maritieme sector. Specifiek voor de maritieme sector betreffen het drie projecten met een totale omvang van 76,8

³ Zie «Visie verduurzaming basisindustrie 2050», Kamerstuk 29 696, nr. 15, en «Visie op de toekomst van de industrie in Nederland», kamerstuk 29 826, nr. 124.

⁴ Zie ook Kamerbrief 15 oktober jl. «Missiegedreven Topsectoren en Innovatiebeleid», kamerstuk 33 009, nr. 102.

⁵ Kamerstuk 35 420, nr. 217

miljoen euro waarvan 52,9 miljoen subsidie. Deze projecten hebben alle drie een sterke focus op de verduurzaming van de maritieme sector.

Vraag 15

Welke factoren staan reshoring van de in het artikel genoemde activiteiten momenteel in de weg? Hoe zouden die kunnen worden weggenomen in zowel Nederlands als Europees verband?

Antwoord 15

Het is afhankelijk van de specifieke bedrijfssituatie of reshoring van activiteiten voor een bedrijf wenselijk dan wel rendabel is. Zoals aangegeven in antwoord op vraag 2, is het niet aan mij om op de specifieke beweegredenen en motieven bij deze investeringsbeslissing van Van Oord in te gaan. In algemene zin kan ik wel aangeven dat de kansen voor reshoring voor Nederland niet moeten worden overschat. Hierover heb ik uw Kamer in mijn brief «Kansen en uitdagingen van Reshoring»⁶ van 1 juli jl. geïnformeerd. Steeds meer landen hebben een productiecapaciteit op een zelfde technologische niveau als Nederland en qua kostenniveau scoort Nederland relatief hoog. Hierdoor is een keuze voor reshoring naar Nederland vaak niet rendabel. Dat neemt niet weg dat voor specifieke bedrijfssituaties reshoring wel degelijk bedrijfseconomisch aantrekkelijk kan zijn, bijvoorbeeld voor sterk gedigitaliseerde productieprocessen (Smart Industry) of waar het voor bedrijven nodig is om leveringszekerheid te borgen of dicht bij de klant te produceren. In bovengenoemde brief heb ik tot slot aangegeven dat het aan een volgend kabinet is om verder invulling te geven aan de mogelijke rol van reshoring in haar industriebeleid.

Vraag 14, 16 en 17

Hoe zou kunnen worden bevorderd dat investeringen in de klimaattransitie, zoals de bouw van duurzame (mega)schepen, in Nederland en de Europese Unie landen? Wat zijn hiervoor de juiste randvoorwaarden? In hoeverre voldoen Nederland en de Europese Unie hieraan?

Welke financiering en stimuleringsmogelijkheden in relatie tot de verduurzamingsambities uit de Europese Green deal zijn er voor de Nederlandse maakindustrie, waaronder de maritieme sector?

Hoe kunnen sectoren als de (strategische) maritieme en automotive sector worden ondersteund bij de verduurzamings- en digitaliseringsopgave, bijvoorbeeld als onderdeel van de actieagenda ter uitwerking van de Visie op de toekomst van de industrie in Nederland (Kamerstuk 29 826, nr. 124)? Welke budgetten zullen daarvoor beschikbaar zijn?

Antwoord 14, 16 en 17

Het bedrijfslevenbeleid van het kabinet grijpt aan bij vele aspecten die essentieel zijn voor de mogelijkheden voor de industrie om innovatie, omzet, groei en maatschappelijke welvaart te creëren. Zo zet mijn ministerie zich met het generieke stimuleringspakket voor innovatie in voor de bevordering van investeringen in R&D, technologische toepassingen en innovatie bij hoogproductieve en innovatieve sectoren zoals maritiem en automotive.

Waar mogelijk wordt aangesloten bij de knelpunten en ambities van de industrie zoals het Masterplan van de maritieme sector⁷. Met de subsidieregeling Research en Development Mobiliteitssectoren wordt direct aangesloten op de R&D-agenda uit dit plan. Op internationaal vlak wordt samen met de maritieme sector onderzocht op welke manier de complexe knelpunten in de verstoring van het *level playing field* door bijvoorbeeld oneigenlijke prijsconcurrentie kunnen worden aangepakt.

Met de Visie op de toekomst van de industrie in Nederland⁸ heeft het kabinet aangegeven wat nodig is om de industrie op een duurzame manier verder te laten groeien. Het kabinet onderkent de noodzaak van een offensieve industriestrategie op nationaal en Europees niveau. Momenteel wordt gewerkt aan de invulling van strategische industrieagenda in voorbereiding

⁶ Kamerstuk 35 570 XIII, nr. 30

⁷ <https://maritiemland.nl/maritieme-sector/projecten/masterplan-voor-een-emissieloze-maritieme-sector/>

⁸ Kamerstuk 29 826, nr. 124

op besluitvorming door een volgend kabinet. De verduurzaming en digitalisering van de industrie maakt hier een belangrijk onderdeel van uit.

Vraag 18

Welke stappen zijn nog meer denkbaar in het stimuleren van de ontwikkeling van duurzame mobiliteit en techniek en een slimme, digitale maakindustrie, die kan concurreren met de rest van de wereld? Wat is daarbij de rol van product- en proces-/productieinnovatie?

Antwoord 18

Hier verwijs ik naar de bovengenoemde industriebrief, die een nieuw kabinet uw Kamer naar verwachting zal sturen. Eventuele nieuwe beleidsopties op het gebied van verduurzaming en digitalisering van de industrie, valorisatie van kennis en kunde en strategische autonomie kunnen hierin worden meegenomen.