
Vergaderjaar 1995–1996

24 400 XIII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Economische Zaken (XIII) voor het jaar 1996

Nr. 53

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 13 augustus 1996

Mede namens mijn ambtgenoten van Financiën, Verkeer en Waterstaat, Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen en Defensie doe ik u hierbij toekomen het Regeringsstandpunt met betrekking tot de structurering van de stimulering van het maritiem-gericht onderzoek (Regeringsstandpunt inzake het MARIN).

De Minister van Economische Zaken,
G. J. Wijers

REGERINGSSTANDPUNT MET BETREKKING TOT DE STRUCTURERING VAN DE STIMULERING VAN HET MARITIEM-GERICHT ONDERZOEK

1. Inleiding

Zoals ik u in mijn brief van 23 februari 1995 (23 900 XIII, nr. 34) reeds heb gemeld is, door mijn ambtsvoorganger, in overeenstemming met zijn toenmalige ambtgenoten van Onderwijs en Wetenschappen, Financiën, Defensie en Verkeer en Waterstaat, op 5 april 1993 de Adviescommissie Maritieme Onderzoekinfrastructuur (Commissie Zandbergen) ingesteld. Deze Commissie had de opdracht voorstellen te doen ten aanzien van de structuur en de strategie van het Nederlandse maritiem-gericht onderzoek, alsmede daarvoor een implementatieplan en een draagvlak te ontwikkelen, in overleg met het bedrijfsleven, met de overheid en met onderzoekinstellingen.

Het eerste deel van het advies, handelend over de structurering van de overheidsstimulering van de vraag naar maritiem-gericht onderzoek, werd u door mijn ambtsvoorganger op 24 februari 1994 toegezonden. In mijn bovengenoemde brief van 23 februari 1995 legde ik u het overheidsstandpunt ten aanzien van dat eerste deel van het advies voor. Tevens zond ik u daarbij het tweede deel van het advies, handelend over de aanbodzijde van het maritieme onderzoek. Dat ging met name over de positie van het MARIN.

Inmiddels is het, in genoemde brief, door mij aangekondigde nadere onderzoek met betrekking tot de technisch-wetenschappelijke en de financieel-economische aspecten van de door de Commissie Zandbergen aanbevolen investeringen in MARIN, voltooid.

In dit schrijven leg ik u, in overeenstemming met mijn ambtgenoten van Verkeer en Waterstaat, Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, Defensie en Financiën, het overheidsstandpunt voor ten aanzien van het tweede deel van het advies. Het hierna te beschrijven beleid voor stimulering van het aanbod van maritiemgericht onderzoek, en voor de ontwikkeling van de kennisinfrastructuur daarvoor, is te beschouwen als complement daarop.

2. Beleidskader

2.1. Aanleidingen en uitgangspunten voor nieuw beleid

2.1.1. Problemen

Aan het eind van de jaren '80 en begin van de jaren '90 ontstond voor de overheid aanleiding voor de ontwikkeling van nieuw beleid voor stimulering van de bedrijvigheid in de maritieme sector en voor vraag en aanbod van maritiemgericht onderzoek. Bedrijfsmatige activiteiten op het gebied van scheepvaart en scheepsbouw verdwenen geleidelijk uit ons land of leden onder sterk groeiende buitenlandse concurrentie. De vraag naar maritiem-gericht onderzoek uit de sector was versplinterd en vaak op de korte termijn en weinig marktstrategisch gericht. Het aanbod van maritiem-gericht onderzoek en vooral de situatie van MARIN was zorgwekkend. Het MARIN heeft namelijk sinds 1972 niet meer kunnen investeren in dringend noodzakelijke modernisering van facilitaire voorzieningen. Dat komt onder meer door concurrentievervalsing en prijsbederf uit het buitenland, doordat buitenlandse overheden hun maritieme researchinstituten volledig of in hoge mate subsidiëren of ondersteunen met maatregelen op nationale schaal voor gedwongen winkelnering van werven en rederijen.

De hoogte van de (huidige) jaarlijkse overheidsbijdrage is ontoereikend geweest om reserves op te bouwen voor de investeringen.

MARIN heeft bij de verzelfstandiging van het instituut in 1987 van de overheid de toezegging ontvangen dat voor majeure investeringen bij de overheid zou kunnen worden aangeklopt. Ervaringen met MARIN hebben namelijk uitgewezen dat het niveau van de tarieven ontoereikend is om reserveringen voor investeringen te kunnen plegen. Het MARIN heeft dan ook bij de overheid krachtig aangedrongen op verschaffen van aanzienlijke investeringsimpulsen.

2.1.2. Belang van kennis

Het bieden van een goed vestigings- en omgevingsklimaat voor bedrijven wordt steeds belangrijker voor het economisch overleven van ons land in de internationale landenconcurrentie.

Naast fiscale, personele, ruimtelijke en logistieke aspecten speelt het aanbod van goed en marktgericht onderzoek en onderwijs daarbij een belangrijke rol.

In de nota «Kennis in Beweging» wordt daarom beleid uitgezet voor stimulering van de wisselwerking tussen de kennisinfrastructuur en het bedrijfsleven.

2.1.3. Stimulering van de maritieme bedrijvigheid

Het beleid van de overheid voor de maritieme sector is, zoals verwoord in de nota Zeescheepvaartbeleid, gericht op behoud en uitbouw van de maritieme «bedrijvigheid» in ons land. Ook voor bedrijven in die sector geldt, dat een toenemende kennisintensiteit van processen, produkten en diensten absoluut noodzakelijk is voor concurrerend aanbod van prijs en kwaliteit, binnen steeds strengere regels voor milieubescherming en veiligheid. Duidelijk is dat voor de maritieme sector aansluiting moet worden gezocht bij bovengenoemd generiek beleid voor versterking van de wisselwerking tussen kennisinfrastructuur en het bedrijfsleven.

Bij de overheid is de overtuiging ontstaan dat nieuw beleid moet worden ontwikkeld voor:

- intensivering van de marktstrategisch gerichte kennisvraag van het maritieme bedrijfsleven;
- modernisering en vitalisering van de kennisinfrastructuur (het netwerk van instellingen voor maritiem-gericht onderzoek en onderwijs);
- versnelling en intensivering van de circulatie van kennis en ervaring tussen kennisinfrastructuur en de maritieme bedrijven, zodanig dat de markt bereid is voor de kennis bij te dragen waardoor de overheid in de toekomst uitsluitend de onrendabele top behoeft te financieren.

Naast versterking van de kennisinfrastructuur voor het maritieme bedrijfsleven dient het overheidsbeleid voor maritiem-gericht onderzoek ook in te spelen op ander beleid van de overheid, zoals het beleid voor verkeer, vervoer en infrastructuur en voor het milieu.

2.2. *Belang van de maritieme sector*

De breedte van de maritieme sector is in het eerste deel van het advies van de commissie Zandbergen gedefinieerd. Die definitie vormt de grondslag voor opdracht, structuur en werkwijze van het inmiddels operationele «Nederlands Instituut voor Maritiem Onderzoek», het NIM: versterking van de strategische programmering van vraag en aanbod van maritiem onderzoek. De opdracht voor het NIM is omschreven in mijn bovengenoemde brief van 23 februari 1995.

Segmenten van de maritieme sector zijn, naast de zeescheepvaart, de binnenvaart, de scheepsbouw en de toeleveringsindustrie, bijvoorbeeld ook de baggerindustrie, de offshore-industrie en de Koninklijke Marine.

In de studie «De toekomst van de Nederlandse Zeevaartsector» van prof. dr. C. Peeters e.a. (1992) is een nadere kwantificering gegeven van het belang van de maritieme sector voor Nederland. Zo is de totale omzet voor de maritieme sector berekend op f 22 mrd. met een toegevoegde waarde van f 13,8 mrd. De werkgelegenheid beloopt thans circa 120.600 arbeidsplaatsen (direct en indirect). Verwacht wordt, dat met het nieuwe zeescheepvaartbeleid deze cijfers in de komende jaren zullen stijgen.

Hierbij moet nog opgeteld worden de moeilijk te berekenen bijdrage aan het BNP van alle bedrijvigheid, die waarde toevoegt aan de goederenstromen in en door ons land en die in aanzienlijke mate afhankelijk zijn van onze maritieme bedrijvigheid. De positie van ons land in het maritieme goederenvervoer is ook van grote betekenis voor de rol van Nederlandse bedrijven in het Europese goederenvervoer.

2.3. Belang van de kennisinfrastructuur voor de maritieme sector

Onder de publieke kennisinfrastructuur worden alle instellingen verstaan voor onderzoek en het betreffende maritiem relevante onderwijs die structureel door de overheid worden (mede)gefinancierd. Onder de maritieme kennisinfrastructuur worden de instellingen verstaan, die aan deze karakteristiek voldoen en voor de maritieme sector in zijn volle breedte een bijzondere betekenis hebben of kunnen krijgen. Het MARIN is veruit het belangrijkste onderzoeksinstituut voor de maritieme sector als in 2.2. omschreven in ons land. MARIN voert onderzoek uit op het gebied van hydromechanica, bedoeld voor het optimaliseren van ontwerp, bouw en gebruik van schepen en offshore-constructies. Toepassing van maritieme kennis en technologie in het algemeen en hydromechanische technologie in het bijzonder voor het bedrijfsleven staat hierbij centraal. Voor de Koninklijke Marine vormt hoogwaardige kennis op het hydromechanicagebied een essentieel onderdeel van de totale kennis en technologie benodigd voor de realisatie van up to date marinebouw in Nederland. De intensieve samenwerking met het MARIN verschaft de Koninklijke Marine deze input. Het MARIN wordt daarom als technologiecentrum door de Koninklijke Marine van groot belang geacht. Staat dit in Nederland niet meer ter beschikking, dan is de Koninklijke Marine genoodzaakt voor deze kennis naar het buitenland uit te wijken. Een zelfde mate van ondersteuning kan middels buitenlandse instituten niet worden gerealiseerd.

Belangrijk voor de maritieme sector zijn verder ondermeer een aantal TNO-instituten, het Waterloopkundig Laboratorium, het Maritieme Simulatie Centrum Nederland, het Energie Centrum Nederland, de Technische Universiteiten, het Centrum voor Wiskunde en Informatica, de Landbouw Universiteit Wageningen en andere instellingen op het gebied van economisch en sociaal-wetenschappelijk onderzoek. In lijn met het witboek-Delors is het concurrerend vermogen van de Nederlandse maritieme sector mede afhankelijk van de intensiteit en snelheid van de circulatie van de kennis tussen kennisinstituten en bedrijven.

Een sterke maritiem-gerichte kennisinfrastructuur is vooral van betekenis voor behoud en ontwikkeling van die maritieme clusters in ons land die opereren op specialistische en kennisintensieve terreinen van de wereldmarkt, bijv. in zeescheepvaart, koel- en vriestransport, gevaarlijke stoffen en zware lading vervoer. Voorwaarde voor vorming van sterk competitieve en innoverende Nederlandse maritiem-industriële clusters is optimaal gebundelde inzet van relevante onderzoekcapaciteiten in wisselwerking met het maritieme bedrijfsleven in het kader van strategisch gerichte programma's en projecten.

MARIN speelt hierbij een essentiële rol als een hoogwaardig kenniscentrum op de wereldmarkt voor maritiem gericht onderzoek en als grootste instituut voor de Nederlandse markt.

De Nederlandse kennisinfrastructuur is echter minstens even belangrijk voor de nu nog minder-kennisintensieve en niet sterk gespecialiseerde segmenten van het maritieme bedrijfsleven. Daarbij is te denken aan de kleine bedrijven in de kust- en binnenvaart en de kleine werven. Zij zien zich immers voortdurend gesteld voor de vraag hoe men in een hoogwaardige en uiterst competitieve markt kan overleven in de context van steeds zwaardere eisen op het gebied van transportketenvorming en de zorg voor milieu en veiligheid. Zonder kennisintensivering van ondernemingen en aanpassingen van hun kennis- en informatienetwerken aan veranderende omstandigheden kunnen dergelijke segmenten hun bestaansmogelijkheid in Nederland verliezen. MARIN staat voor de opdracht om voor overwegend kleine partijen vele vormen te ontwikkelen van dienstverlening en kennisoverdracht tegen lage kosten.

Ook voor de rol van ons land in het internationale defensie stelsel en met name voor maritieme platformen is een vitale kennisinfrastructuur voor maritiem onderzoek en onderwijs van grote betekenis. Als internationaal toonaangevend instituut wordt MARIN door de Koninklijke Marine en een groot aantal buitenlandse marines (o.m. VS, Canada, VK, Australië, Frankrijk, Duitsland en Spanje) betrokken bij onderzoeksprogramma's voor maritieme technologie ontwikkeling op defensie gebied. De Koninklijke Marine ondersteunt MARIN daarbij in hoge mate. Daardoor is MARIN bij uitstek in de positie om als intermediair tussen defensie- en civiel-onderzoek te fungeren, de wisselwerking daartussen te versterken (dual use of technology) en de hoogwaardigheid van de Nederlandse maritieme sector mede uit te stralen.

2.4. Vraag en aanbod van maritiem-gericht onderzoek

2.4.1. Professionalisering van de kennisvraag

Versterking van de strategische programmering van vraag en aanbod van maritiem onderzoek werd en wordt, in gevolge het advies van de commissie Zandbergen, nagestreefd met de vervanging van het CMO door het NIM met het bijbehorende consulenten-mechanisme en de denktanks van alle deelsectoren van de maritieme sector. Vanuit de ontwikkeling van de vraag naar onderzoek moet NIM volgens de commissie Zandbergen bijdragen aan de ontwikkeling van een hoogwaardige en strategisch gerichte aanbodstructuur. Er zal dus verband gebracht moeten worden tussen de activiteiten en visie van NIM en de ontwikkeling en activiteiten van de hele maritiem-relevante kennisinfrastructuur, inclusief het MARIN.

Professionalisering en intensivering van de vraag naar maritiem onderzoek eist van de overheid het zorgdragen voor een onderzoek-infrastructuur, die ook in de jaren 2000 aan de veranderende kennisvraag kan voldoen.

Die kennisinfrastructuur zal door samenwerking tussen de instituten beter in staat zijn toekomstige kennisvragen te beantwoorden.

2.4.2. Ontwikkelingen van de kennisvraag

Ontwikkelingen in de zeescheepvaart, die om onderzoek vragen, worden, naast steeds zwaardere eisen op het gebied van veiligheid en milieu, aangejaagd door marktdwang tot verlaging van operationele kosten en verhoging van de betrouwbaarheid van dienstverlening. Verlaging van operationele kosten van schepen vergt ook ontwikkelingen voor het versnellen van laad- en losprocessen en voor de preventie van schade aan lading. Dergelijke thema's figureren nu reeds in het achtergrondresearch-programma van MARIN.

De scheepsbouw zal in de komende decennia moeten inspelen op eisen

met betrekking tot verdere specialisatie en vernieuwing van scheepstypen en installaties en verlaging van bouw- en onderhoudskosten. Het gebruik van nieuwe materialen en de invoering van nieuwe ontwerp- en productiemiddelen en -methoden vergt veel onderzoek en stimulering van kennisoverdracht.

Ontwikkelingen in de offshore en baggerindustrie zullen in de komende decennia onder meer worden gekenmerkt door operaties in steeds dieper water en onder steeds extremere weersomstandigheden, met alle constructieve en operationele problemen en risico's daarvan.

Het nationale en Europese beleid is gericht op het vergroten van de rol van de kust- en binnenvaart in het goederenvervoer. Daarvoor zijn ontwikkelingen nodig van systemen en structuren voor kosten-effectief en veilig transport en overslag onder de bijzondere omstandigheden van kustwateren en rivieren. De Koninklijke Marine staat voor de opdracht om in de komende decennia technologie en systemen te ontwikkelen voor kostenverlaging en voor het uitvoeren van nieuwe taken die voortvloeien uit veranderende geo-politieke omstandigheden en uit ontwikkelingen op het gebied van de wapentechnologie.

Ontwikkeling van nieuwe voortstuwingssystemen voor verhoging van vaarsnelheden, verlaging van energiegebruik en verbetering van comfort zijn van belang voor een aantal segmenten van scheepvaart en scheepsbouw.

Al deze ontwikkelingen vergen een multidisciplinaire inzet van de kennisinfrastructuur en sluiten aan bij de visie van het inmiddels operationele instituut NIM op lange termijn ontwikkelingen in de maritieme sector.

2.5. MARIN als Groot Technologisch Instituut (GTI)

2.5.1. MARIN

Het MARIN speelt een centrale rol in het maritieme onderzoek en moet volgens de hierboven gegeven argumenten en volgens de commissie Zandbergen blijvend van belang worden geacht voor de maritieme sector. De kennis en expertise van MARIN op het terrein van de hydromechanica heeft ertoe geleid dat dit instituut – nationaal en internationaal gezien – kan worden beschouwd als een voortrekker op het gebied van maritiem onderzoek in het algemeen en hydromechanica in het bijzonder.

De grote betekenis van MARIN voor de maritieme sector wordt mede geïllustreerd door het hierna volgende overzicht van de bestedingen in het decennium 1986–1995 en de geprognostiseerde besteding van de Nederlandse maritieme sector voor het decennium 1996–2005. De weergegeven cijfers volgen uit retrospectieve analyse van de opdrachten-portefeuille van MARIN en berusten (voor een deel) onder meer op prognoses opgesteld door het bureau KPMG.

Tabel 1. Bestedingen bij MARIN door Nederlandse en buitenlandse partijen.

	Periode	Omzet Nederland	Omzet Buitenland	Totaal
Scheepvaart	86-95 96-05	16,9 23,0	8,4 12,0	25,3 35,0
Scheepvaart, Jachtbouw, Binnenvaart, Zeevisserij, Toeleveranciers	86-95 96-05	76,7 86	43,2 48	119,9 134
Offshore, Baggerindustrie	86-95 96-05	65,7 93	29,2 31	94,9 124
Marine	86-95 96-05	34,8 38	18,8 19	53,6 57
Kennisoverdracht	86-95 96-05	15,6 18	15,6 17	31,2 35
Totaal	86-95 96-05	209,7 258	115,2 127	324,9 385

Bedragen in f mln.

MARIN is te beschouwen als een onmisbaar Centre of Excellence. Geraadpleegde adviseurs geven aan dat MARIN binnen de maritieme onderzoekwereld als een spin in clusterwebben ten dienste moet staan van de gehele maritieme sector en op die wijze de maritieme kennisinfrastructuur, met behoud van haar zelfstandigheid, moet versterken. De overige genoemde kennisinstituten zijn, anders dan MARIN, slechts partieel bij het maritiem onderzoek betrokken en zijn derhalve minder geschikt deze integrale rol te vervullen.

De betekenis van MARIN voor de maritieme sector wordt belangrijker naarmate:

1. MARIN de banden met grote en kleine Nederlandse marktpartijen intensiveert;
2. MARIN zich nog verder ontwikkelt tot een uiterst kosten-effectief en hoogwaardig marktgericht kennisinstituut;
3. MARIN voor de Nederlandse kennisinfrastructuur meer en meer de betekenis krijgt van integrator ten behoeve van de maritieme sector.

Het vervullen van deze integrator-functie houdt in dat MARIN het aanbod van multi-disciplinaire kenniscombinatie faciliteert en daarvoor een makelaarsfunctie vervult tussen binnen- en buitenlandse onderzoek-instellingen en bedrijven. Het vervullen van een dergelijke functie is een karakteristieke rol voor een Groot Technologisch Instituut. De ontwikkeling van de integrator-functie blijft daarbij scharnieren om de primaire eigen kennissterkte op het gebied van de scheepshydraulica.

2.5.2. Commissie Zandbergen over MARIN

In het tweede deel van het advies van de commissie Zandbergen over de ontwikkeling van de infrastructuur voor maritiem-gericht onderzoek in het algemeen en MARIN in het bijzonder, stelt de commissie dat de ontwikkeling van de aanbodzijde vooral moet worden benaderd als afgeleide van de ontwikkeling van de vraagzijde. Daarom is de commissie van mening dat het NIM een taak dient te krijgen bij de structurering van de aanbodzijde, in nauwe samenhang met de al eerder toegemeten taak van ontwikkeling van de vraagzijde.

Op aanwijzing van de commissie heeft MARIN met hulp van een aantal advies- en ingenieursbureaus een strategisch ontwikkelingsplan

opgesteld. Dit plan omvat enkele alternatieve investeringsscenario's. De commissie erkent MARIN als een Groot Technologisch Instituut (GTI) dat zoals alle andere GTI's publieke middelen nodig heeft voor de kennis-opbouw en voor dringend noodzakelijke investeringen in de facilitaire infrastructuur. De commissie beveelt daarom aan om met publieke middelen de investeringsachterstand te verhelpen en zo nodig de verdere instandhouding van MARIN te waarborgen. De commissie is namelijk van mening dat MARIN alleen kan voortbestaan als het zijn internationaal erkende positie van Centre of Excellence weet te behouden.

Overigens was de commissie van oordeel dat de investeringsscenario's zoals in bovengenoemd strategisch plan omschreven, nadere uitwerking en differentiatie behoeften. Tot slot dringt de commissie aan op versterking en uitbreiding van de directie van MARIN voordat investeringen worden gerealiseerd.

3. Achtergronden van het besluit

3.1. Inleiding

De gegeven problemen, beleidskaders en uitgangspunten en het advies van de commissie Zandbergen hebben geleid tot een aantal activiteiten, waaronder de ontwikkeling van het NIM, het opstellen van alternatieve investeringsplannen door MARIN op verzoek van de overheid en het inwinnen van een aantal adviezen betreffende die plannen. Het Kabinet komt, gelet op de positie van MARIN als aangeduid in par. 2.1.1, op grond van de ontvangen adviezen en binnen de aangegeven kaders tot de hierna volgende overwegingen en besluiten ten aanzien van MARIN in het bijzonder en de maritieme kennisinfrastructuur meer in het algemeen.

3.2. Adviezen

3.2.1. Investeringscenario's voor MARIN

De overheid heeft MARIN, op grond van het advies van de commissie Zandbergen, gevraagd een aantal alternatieve investeringsscenario's te ontwikkelen. Door MARIN zijn in antwoord hierop vier scenario's ontwikkeld, waarbij onder meer advies werd ingewonnen van de bureaus Grabowsky en Poort en KPMG. Elke scenario omvat een investeringsplan en ramingen van de markteffecten daarvan.

De vier scenario's komen respectievelijk neer op investeringen van f 0 mln, f 88 mln, f 100 mln en f 128 mln in 4 à 5 jaren. Een korte omschrijving van deze scenario's en hun effecten is gegeven in bijlage 1.¹

3.2.2. Adviezen over de scenario's en subsidies voor MARIN

De overheid heeft voor evaluatie van, en keuze uit, de ontvangen scenario's een zestal onafhankelijke deskundigen om advies gevraagd. Hun oordeel over de kwaliteit van MARIN is eensluidend positief. Voortbestaan van het instituut wordt door alle deskundigen en door branche-organisaties uit de maritieme sector krachtig bepleit. Unaniem wordt door de adviseurs, in lijn met het tweede advies van de commissie Zandbergen, de noodzaak tot investeren en tot verhoging van de missiesubsidie aangegeven. Ontwikkeling van de plaats en rol van MARIN, als Groot Technologisch Instituut, binnen de Nederlandse kennisinfrastructuur, wordt door alle gehoorde partijen als essentieel voor de Nederlandse maritieme sector aangegeven. Alle adviseurs hebben de keuze aanbevolen van het derde scenario, dat investeringen vergt van circa f 100 mln.

Met dat scenario kunnen naar verwachting de beste verhouding tussen investeringen en resultaten worden bereikt. Scenario I leidt tot verlies van

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

MARIN als GTI met het gevolg dat de hoogwaardige bedrijven in ons land op het gebied van off-shore, scheepsbouw en scheepvaart voor hun onderzoekbehoeften zullen moeten uitwijken naar het buitenland.

Scenario II laat financieel ontoereikende resultaten zien en zal al op korte termijn leiden tot nieuwe behoeften aan vernieuwingsinvesteringen. Volgens de adviseurs leveren slechts de scenario's III en IV de facilitaire vernieuwingen nodig voor een technologisch en markt-strategisch langdurig levensvatbare positie. Voor scenario IV geldt echter dat de meerkosten van f 28 mln ten opzichte van scenario III, voor overplaatsing, van de vacuümtank vanuit Ede naar Wageningen niet binnen afzienbare tijd kunnen worden terugverdiend. De beoogde verplaatsing voegt te weinig technische en commerciële potenties aan MARIN toe.

De geraadpleegde deskundigen hebben echter wel aanbevolen de voorwaarden te scheppen voor toekomstige concentratie van alle facilitaire voorzieningen in Wageningen.

Verder hebben alle deskundigen een verhoging aanbevolen van de missiesubsidie voor MARIN tot een waarde van circa 30% van de bruto omzet van MARIN, ad circa f 35 mln per jaar.

Grosso modo wordt door de deskundigen aangegeven dat voor achtergrond-onderzoek f 7,5 tot f 10 mln subsidie per jaar nodig is, terwijl voor de medefinanciering van kleine investeringen een jaarlijkse subsidie van circa f 3 mln nodig wordt geacht.

3.3. Overheidsstandpunten

3.3.1. Overwegingen betreffende de benodigde investeringen

Op grond van alle achtergronden en uitgangspunten zoals beschreven in hoofdstuk 2 waarbij de bij de verzelfstandiging van MARIN in 1987 gedane toezegging van de overheid een belangrijke rol speelt en gelet op alle ontvangen adviezen en reacties uit de maritieme sector, concludeert het Kabinet dat:

1. de betekenis van de maritieme sector voor de Nederlandse economie en voor de rol van ons land in het internationale goederenvervoer en handelsverkeer groot is;
2. brede erkenning in de markt en bij de overheid bestaat van de betekenis van MARIN in het bijzonder en van een sterke en marktgerichte kennisinfrastructuur meer in het algemeen voor het innoverend en concurrerend vermogen van de Nederlandse maritieme sector en voor de Nederlandse positie in de internationale defensie-arena;
3. de zware beleidsconcurrentie uit het buitenland in combinatie met de financieel-economische en markt-strategische noodzaak voor MARIN om op de wereldmarkt met vele andere nationale onderzoekinstellingen te concurreren, nationale ondersteuning behoeft;
4. geraadpleegde adviseurs allen bevestigen dat MARIN als GTI de afschrijvingen van omvangrijke investeringen, overigens evenmin als andere GTI's, niet uit zijn opdrachtenstroom kan financieren;

Naar het oordeel van het Kabinet dient de rol van een GTI in de nationale kennisinfrastructuur gekenmerkt te worden door de potentie van het instituut voor ontwikkeling en overdracht van nieuwe toepassings-gerichte kennis en techniek, voor aanpak van vraagstukken, die op langere termijn zullen spelen. Vervullen van die functie vereist voortdurende vernieuwing van onderzoekfaciliteiten en aanpassing van de eigen uitrusting aan de ontwikkelingen in wetenschap, technologie en markt.

3.3.2 Instelling Technisch Wetenschappelijke adviesraad

Zowel voor het bevorderen van kwaliteit en innoverend vermogen van

het achtergrondonderzoek van het MARIN, als voor het versterken van het opnamevermogen van kennis uit andere groepen en disciplines door MARIN en voor het bevorderen van de overdracht van MARIN-kennis aan andere instituten en groepen acht de overheid het noodzakelijk dat een technisch-wetenschappelijke adviesraad wordt ingesteld, die de directie van MARIN gevraagd en ongevraagd adviseert.

Taken van de adviesraad zijn:

1. adviseren bij het richting geven aan maritiem-gericht technisch-wetenschappelijk onderzoek, rekening houdend met de trends in wetenschap, technologie en markt, daarbij onder meer gebruik makend van de adviezen van de bestaande adviescommissies van MARIN;
2. in het kader van de onder 1 genoemde taak, het adviseren bij de besteding van de missiesubsidie;
3. het bevorderen van hefboomwerking van middelen van MARIN, ondermeer uit de missiesubsidie, voor achtergrondonderzoek en vervangingsinvesteringen, door gecombineerde inzet te stimuleren van die middelen met andere overheidsmiddelen voor (mede)financiering van onderzoek en technologie-ontwikkeling bij MARIN en bij andere instellingen;
4. het initiëren van sterk innoverende clusterprojecten, rekening houdend met de strategische visie van het NIM, ter bevordering van de gewenste actieve rol van MARIN als integrator in de kennis-infrastructuur voor de ontwikkeling van Technologie-Produkt-Markt-Combinaties;
5. het voor zulke projecten mobiliseren van onderzoekinstellingen en bedrijven.

MARIN zal bij zijn rapportage aan de overheid over de besteding van de missiesubsidiemiddelen aangeven op welke wijze MARIN de adviezen van de technisch wetenschappelijke Adviesraad heeft verwerkt en zicht bieden op de gerealiseerde hefboomwerking.

3.3.3. Positionering van de technisch-wetenschappelijke adviesraad

De voorzitter van de adviesraad zal deel uitmaken van de Raad van Toezicht. Rekening houdend met taken en werkwijze van NIM wordt een hecht verband aangebracht tussen de bestaande adviescommissies «schepen» en «offshore» van MARIN en de denktanks van NIM, bijvoorbeeld door middel van personele unies.

In de figuren van bijlage 2¹ is de relatie geschetst tussen MARIN en betrokken adviesorganen en de NIM-structuur. In overleg tussen MARIN, NIM en overheid zal de communicatie tussen MARIN en NIM nader worden uitgewerkt.

3.3.4. Intra- en inter-institutionele organisatie ontwikkeling

In overeenstemming met de aanbevelingen van de geraadpleegde adviseurs stelt het Kabinet als voorwaarden dat:

1. de organisatie van MARIN zal wijzigen voor rationalisatie van de bedrijfsprocessen, voor aanpassing van de bedrijfsorganisatie aan de nieuwe configuraties van de facilitaire voorzieningen en voor het verkrijgen van optimale synergie tussen de achtergrond kennis- en technologie-ontwikkeling en de toepassing daarvan;
2. de directie van MARIN zal worden aangepast ter versterking van het algemeen strategisch management, het bedrijfseconomisch en commercieel management en het inhoudelijk technisch wetenschappelijk onderzoekmanagement;
3. voor het midden- en topniveau managers worden aangesteld met een grondige bekendheid met Nederlandse maritieme clusters en met een grote kennisreputatie;

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

4. de betrokkenheid van de Raad van Toezicht bij de gang van zaken bij MARIN en de verantwoordelijkheid daarvoor dient te worden geïntensifieerd en geprofessionaliseerd.

De Raad van Toezicht heeft inmiddels n.a.v. een door Ressenaar en Patners uitgebracht advies over de organisatie en het management van MARIN de hierboven genoemde wijzigingsvoorstellen in gang gezet.

3.3.5. Internationale samenwerking

Met het oog op haar ontwikkeling als maritiem centre of excellence moet MARIN, zowel nu als na de realisatie en ingebruikname van de nieuwe faciliteiten en instrumentatie, internationale samenwerking nastreven.

Een zo sterk mogelijke positie op de wereldmarkt voor maritiem onderzoek moet de betekenis van MARIN voor de Nederlandse maritieme sector verstevigen. De Nederlandse maritieme sector kan namelijk profiteren van de door MARIN langs deze weg opgebouwde kennis.

De internationale samenwerking, die MARIN reeds met kracht nastreeft, dient in het perspectief van de ontwikkeling van de Nederlandse maritieme sector beoordeeld te worden, onder meer bij de vaststelling van de jaarlijkse missiesubsidie. Belangrijke toetspunten hierbij zijn in hoeverre MARIN door internationale samenwerking technologische ontwikkelingen in andere landen op de voet volgt en hierdoor de uitgangspositie van de Nederlandse maritieme sector in andere landen helpt verbeteren, alsmede of bij voorgenomen internationale samenwerking sprake is van ongewenst te achten weglekken van kennis zonder strategische voordeel voor ons land.

Vanzelfsprekend dient bij elke voorgenomen internationale samenwerking de onafhankelijkheid van MARIN als Nederlands GTI gewaarborgd te blijven.

4. Besluit t.a.v. de investeringen

Op grond van bovenstaande overwegingen is het Kabinet van oordeel dat MARIN de functie van GTI voor de maritieme sector in de komende decennia kan en moet blijven vervullen. Investeringsachterstanden dienen daartoe zodanig te worden weggewerkt, dat faciliteiten en instrumentatie niet slechts voor de korte termijn gemoderniseerd worden, maar kunnen voldoen aan de eisen die de toekomstige vragen naar onderzoek en technische dienstverlening aan het instituut en zijn voorzieningen naar verwachting zullen stellen. Derhalve besluit het Kabinet f 100 mln in 4 à 5 jaar te besteden aan vernieuwing van facilitaire voorzieningen en aan aanpassingen van bedrijfsprocessen en bedrijfsorganisatie van MARIN.

De technische levensduur van de beoogde investeringen wordt geschat op circa 25 jaar. De afschrijving van de beoogde investeringen kan afgezet worden tegen een ruw geraamd omzet-totaal in die periode van circa 1 miljard gulden. De huidige omzet van MARIN van f 30 à f 35 mln per jaar laat in het geheel geen investeringen, noch afschrijving van circa f 4 mln per jaar toe. De prognoses van KPMG geven aan dat de gemiddelde jaarlijkse omzet van MARIN zal stijgen, terwijl MARIN efficiënter zal kunnen werken. Het Kabinet verwacht enerzijds dat MARIN zich hierdoor concurrerender zal kunnen opstellen en mede daardoor zijn rol voor het MKB kan uitbouwen en anderzijds in staat zal blijven aan de meest geavanceerde vraag naar onderzoek te voldoen.

5. Missiesubsidie

5.1. Bewegingen met betrekking tot de missiesubsidie

MARIN heeft de overheid verzocht de jaarlijkse missiesubsidie te verhogen. Deze subsidie is sinds 1986 nominaal constant gebleven en heeft tot vermindering van achtergrond onderzoek geleid. De geraadpleegde adviseurs zijn van mening dat verhoging van de missiesubsidie een noodzakelijke voorwaarde is om het achtergrondonderzoek van MARIN een voldoende omvang te geven. De overheid ziet MARIN meer nadrukkelijk als kern van de maritieme kennisinfrastructuur met de daarbij behorende netwerk- en extramurale onderzoekskosten.

Voor de missiesubsidie voor MARIN ziet het Kabinet drie bestedingscategorieën:

- a. strategisch, (middel)lange termijn onderzoek ten behoeve van de toepassing ervan voor haar doelgroepen;
- b. ten behoeve van optimalisering v.an de eigen bedrijfsprocessen (meten, registreren, analyseren, interpreteren, simuleren e.d.)
- c. reserveringen voor kleine en continue vervangings- en vernieuwingsinvesteringen van apparatuur.

MARIN rapporteert aan de overheid over de besteding van de missie-subsidiemiddelen.

Waar mogelijk dient MARIN te streven naar uitbesteding van onderzoek, ondermeer om de inter-disciplinaire kennisontwikkeling, kennisinname en procesinnovatie te bevorderen en om de institutionele basis voor maritiem onderzoek zo breed, samenhangend en sterk mogelijk te maken.

De ontwikkeling van de integrator-functie van MARIN vereist een bewust gestimuleerd en gestaag groeiproces. Om relaties en bundeling van kennis met andere instituten adequaat in te vullen, dient uiteraard bij MARIN zelf eveneens kennis-ontwikkeling plaats te vinden.

5.2. Besluit t.a. v. missiesubsidieverhoging

Met de voorgenomen investeringen en de onlosmakelijk daarmee verbonden invulling van de integrator-rol van MARIN als maritiem centre of excellence acht het Kabinet besluitvorming over de gevraagde missiesubsidieverhoging pas mogelijk, zodra deze invulling meer gestalte krijgt. Tevens wil het Kabinet de structurele financiering van MARIN bezien in samenhang met de financiering van andere onderzoeks-instituten, waarvan in een aantal gevallen de missiesubsidie als een hefboom blijkt te werken daar waar het gaat om het verwerven van opdrachten uit de markt. Het Kabinet zal hierover binnenkort een adviesaanvraag aan de Adviesraad voor Wetenschap en Technologie richten.

Een eventueel besluit over de gevraagde missie subsidieverhoging zal naar verwachting in 1997 genomen kunnen worden.

6. Financiering

De regering heeft mede op basis van het advies van de Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking besloten om de MARIN-investeringen te financieren uit het Fonds Economische Structuurversterking.

De financiering van de MARIN-investeringen via FES zal worden verwerkt in de 1e suppletoire begroting 1996 van het FES naar aanleiding van de Voorjaarsnota 1996.

7. Uitvoering van het investeringsbeleid

7.1. Nadere toetsing

In de bovenomschreven hoofdlijn van beleid komt het vertrouwen tot uiting dat met de voorgenomen investeringen en de gevraagde aanpassingen MARIN zich zal ontwikkelen tot het beoogde maritieme centre of excellence. Dit neemt niet weg dat deze voornemens op onderdelen nadere uitwerking behoeven. De feitelijke besteding van de investeringen in MARIN kan, mede op grond van talrijke opmerkingen van de geraadpleegde deskundigen, pas plaats vinden na dat de nader uit te werken plannen getoetst zijn op praktische bruikbaarheid, flexibele aanpassbaarheid aan veranderingen in technologie en markt, modulaire uitbreidbaarheid en toereikende technisch wetenschappelijke toekomstgerichtheid van de voorzieningen die te realiseren zijn. Zo zal het advies van de geraadpleegde deskundigen worden overgenomen om de Golf- en Zeegangstank voor de Off-shore-industrie te verdiepen tot ca. 10 m, omdat in de toekomst vraag zal ontstaan naar stromingsmetingen op grote diepten. De toetsing is uit te voeren door nader aan te wijzen personen uit wetenschap en industrie.

Bij de toetsing zal de exploratie van mogelijkheden voor (grensoverschrijdende) samenwerking tussen MARIN en instellingen in binnen- en buitenland een rol spelen, voor zover die mogelijkheden afhangen van de inrichting van de facilitaire en instrumentele voorzieningen.

7.2. Projectmanagement

De bouw van de nieuwe facilitaire infrastructuur van MARIN en de ontwikkelingen en aanpassingen van alle overige voorzieningen zullen worden begeleid door een commissie, in te stellen door de Raad van Toezicht, van onafhankelijke, op de praktijk georiënteerde en technisch wetenschappelijk vooraanstaande specialisten voor kwaliteitsbewaking en project-kostenbeheersing. Bijzondere zorg zal moeten worden besteed aan het instellen van een effectief projectmanagement voor de realisatie van de nieuwe voorzieningen. Maatregelen zullen moeten worden gedefinieerd voor doelmatige afstemming tussen voortgaande bedrijfsactiviteiten van MARIN, de realisatie van de nieuwe voorzieningen, de beproeving en de ingebruikname daarvan.

MARIN zal, in overeenstemming met het projectmanagement, aan de overheid verantwoording afleggen voor een kosteneffectieve en doelmatige besteding van de investeringsmiddelen.

7.3. Van MARIN nu tot clusterinstituut straks

Te onderzoeken is de wenselijkheid en mogelijkheid om een hecht programmatisch samenwerkingsverband van MARIN met enkele andere onderzoeksgroepen of instellingen en ondernemingen te laten uitgroeien tot een sterk clusterinstituut op het gebied van de maritieme techniek. De commissie Zandbergen stelt dat het slechts zin heeft om in het MARIN te investeren als daarbij nadrukkelijk de ambitie aanwezig is om er een hecht geïnstitutionaliseerd en hoogwaardig samenwerkingsverband van te maken. In de ontwikkelingsstrategie voor de groei naar een dergelijk samenwerkingsverband kunnen ook de mogelijkheden voor structurele, of op ad hoc basis, samenwerking met vergelijkbare of implementeer instellingen in het buitenland verder worden geëntameerd.

MARIN heeft hiertoe reeds in overeenstemming met eerder genoemde voorwaarden, de eerste stappen gezet.

7.4. MARIN en het onderwijs

Nader te onderzoeken is de vraag hoe de betekenis van MARIN voor het technisch en nautisch beroepsonderwijs en het wetenschappelijk onderwijs kan worden gemaximaliseerd, rekening houdend met de operationele eisen waaraan MARIN voor zijn markt moet voldoen en met de operationele en financiële omstandigheden van te betrekken onderwijsinstellingen.