

Vergaderjaar 2000–2001

27 400 XIII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Economische Zaken (XIII) voor het jaar 2001

Nr. 10

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Witteveen-Hevinga (PvdA), Leers (CDA), Voûte-Droste (VVD), ondervoorzitter, Rabbae (GroenLinks), Hessing (VVD), Giskes (D66), Marijnissen (SP), Crone (PvdA), Van Dijke (RPF/GPV), M. B. Vos (GroenLinks), Van Walsem (D66), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Stroeken (CDA), De Boer (PvdA), Van den Akker (CDA), Geluk (VVD), Ravestein (D66), Verburg (CDA), Blok (VVD), Hindriks (PvdA), Dijsselbloem (PvdA).

Plv. leden: Snijder-Hazelhoff (VVD), Atsma (CDA), Kalsbeek (PvdA), Wijn (CDA), Klein Molekamp (VVD), Vendrik (GroenLinks), De Swart (VVD), Van den Berg (SGP), Poppe (SP), Kuijper (PvdA), Van Middelkoop (RPF/GPV), Van der Steenhoven (GroenLinks), Schimmel (D66), Van Baalen (VVD), Herrebrugh (PvdA), Van der Hoeven (CDA), Smits (PvdA), De Haan (CDA), Van Beek (VVD), Bakker (D66), Schreijer-Pierik (CDA), Udo (VVD), Hamer (PvdA), Koenders (PvdA), Schoenmakers (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verburg (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF/GPV), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA), De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (RPF/GPV), Geluk (VVD), Luchtveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD),

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 30 oktober 2000

De vaste commissie voor Economische Zaken¹, de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² en de vaste commissie voor Defensie³ hebben op 12 oktober 2000 overleg gevoerd met minister Jorritsma-Lebbink van Economische Zaken over **de brief van 14 juli 2000 inzake evaluatie van het NIM en het Besluit subsidies maritiem onderzoek** (EZ-00-351).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Blaauw** (VVD) gaf aan niet verbaasd te zijn over de uitkomst van de evaluatie inzake het Nederlands instituut voor maritiem onderzoek (NIM). Reeds zes jaar geleden, bij oprichting van het NIM, heeft de VVD immers grote twijfel geuit over het destijds geformuleerde «mission statement». Het onderzoek van Boer en Croon lijkt zich te beperken tot deze doelstelling. Het NIM is echter reeds in 1997 tot een omzetting en verbreding van de werkwijze gekomen omdat de gestelde doelen niet haalbaar bleken. Heeft Boer en Croon daarmee het nut van het NIM wel voldoende onderzocht? Heeft dit organisatieadviesbureau überhaupt enige kennis van en affiniteit met de maritieme sector? Een tussentijds uitgevoerd onderzoek van KMPG leverde immers een veel minder negatief beeld op. Het NIM op zich hoeft niet te blijven bestaan. Nederland moet echter een kenniscluster behouden op het gebied van maritieme zaken. Opvolging van het advies van Boer en Croon om het NIM bij het afval te zetten leidt

Poppe (SP), Dankers (CDA), Dijksma (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD).

³ Samenstelling:

Leden: Van den Berg (SGP), Valk (PvdA), voorzitter, Zijlstra (PvdA), Apostolou (PvdA), Hillen (CDA), Hessing (VVD), ondervoorzitter, Ardenne-van der Hoeven (CDA), Hoekema (D66), Stellingwerf (RPF/GPV), Essers (VVD), Verhagen (CDA), M. B. Vos (GroenLinks), Van 't Riet (D66), Van den Doel (VVD), De Haan (CDA), Koenders (PvdA), Van der Knaap (CDA), Harrewijn (GroenLinks), Niederer (VVD), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP),

Oplaat (VVD), Albayrak (PvdA), Baemans (VVD), Herrebrugh (PvdA).

Plv. leden: Dittrich (D66), Van Oven (PvdA), Swildens-Rozendaal (PvdA), Arib (PvdA), Leers (CDA), Weisglas (VVD), Eurlings (CDA), Ter Veer (D66), Van Middelkoop (RPF/GPV), De Swart (VVD), Van der Hoeven (CDA), Vendrik (GroenLinks), Lambrechts (D66), Blaauw (VVD), Eisses-Timmerman (CDA), Hindriks (PvdA), Ross-van Dorp (CDA), Karimi (GroenLinks), E. Meijer (VVD), Dijksma (PvdA), Marijnissen (SP), Van Baalen (VVD), Van Gijssel (PvdA), Wilders (VVD), Duivesteijn (PvdA).

evenwel tot verlies van kennis. Voorgesteld wordt immers om het NIM-werk onder te brengen bij stichting Nederland maritiem land (NML), eventueel bij Connect en bij Senter. De bedoelde stichting is echter geen kenniscentrum, maar heeft public relations en promotie van de maritieme sector als doel. Senter heeft geen maritieme kennis in huis en heeft daarom een adviescommissie maritieme zaken van buiten aangetrokken. Dat is toch geen verbetering van de organisatie op dit vlak?

De heer Blaauw stelde vast dat na onderzoek besloten is om het Marin (Maritiem research instituut Nederland), al dan niet zelfstandig, te behouden als een speerpunt voor een bepaald deel van de maritieme technologie. Daarbij is de gedachte geopperd om dit bij de Nederlandse organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) onder te brengen, waar reeds enige maritieme kennis aanwezig is. Als men deze lijn doortrekt, komt als vanzelf het idee naar voren om te komen tot een bundeling van de maritieme kennis van NIM en Marin bij het TNO. Het maritiem onderzoek is hierbij gebaat. Ook zal waarschijnlijk de maritieme sector beter bij de zaken betrokken kunnen worden. Een en ander leidt bovendien tot een goede besteding van de SMO-gelden.

De brief over de subsidieregeling maritiem onderzoek (SMO) valt in goede aarde, al vallen er nauwelijks nieuwe aanbevelingen te onderscheiden. Wat heeft dit onderzoek gekost? Was bovendien een onderzoek nodig om vast te stellen dat de reeds bekende aanbevelingen overeind blijven? Het is en blijft immers noodzakelijk om een kennisinfrastructuur te behouden en ook om enkele projecten in beweging te krijgen. Deze kunnen, zoals bekend, een uitstraling hebben naar de maritieme sector.

De heer **Van den Akker** (CDA) vond het buitengewoon belangrijk om onderzoek en kennis met betrekking tot maritieme activiteiten voor Nederland te behouden. De kritiek in het rapport over de SMO moet dan ook ter harte genomen worden. Er blijken immers te weinig bedrijven in de maritieme sector mee te doen. In hoeverre zijn echter de brancheorganisaties hierbij betrokken, bijvoorbeeld de Vereniging Nederlandse scheepsbouw industrie (VNSI) en de Industriële raad voor olie- en gasbedrijven (IRO)? Waarom krijgen bedrijven die afgewezen worden voor SMO-gelden geen «feedback», zodat men beter op de regeling in kan spelen? In het rapport wordt gesteld dat de eis dat minimaal 50% van de SMO-activiteiten bij een technologisch instituut moet worden ondergebracht aan versoepeling toe is. Het gaat inderdaad om ontwikkeling van kennis en niet om de plaats waar die kennisontwikkeling plaatsvindt.

In het Besluit subsidies maritiem onderzoek valt te lezen dat de minister voornemens is om de SMO zonder wijzigingen, maar met een beperkt budget, te continueren. Met hoeveel wordt deze regeling gekort?

De heer Van den Akker sloot zich aan bij de woorden van de heer Blaauw over het NIM. Een gesprek met het bestuur bevestigt dat men snel tot de slotsom kwam dat de oorspronkelijke opzet met denktanks niet werkte. Het is dan ook vreemd dat men hierop wordt afgerekend in het rapport van Boer en Croon. Het NIM heeft veel initiatieven ontplooid inzake «research and development». Afschaffing van dit instituut, of onderbrenging hiervan bij andersoortige organisaties zoals de stichting Nederland maritiem land of Senter, kan dan ook leiden tot verlies van kennis. Er kan beter gekozen worden om aansluiting te zoeken bij Marin of, eventueel, het TNO.

De heer **Herrebrugh** (PvdA) onderschreef de conclusies van het onderzoek naar de SMO-regeling, evenals de beleidsvoornemens van de minister terzake. Er lijkt echter sprake te zijn van een forse budgetvermindering, nu het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft gekort op het zeescheepvaartbeleid. Dit ministerie droeg 2 tot 2,5 mln. aan de SMO-regeling bij. Per 2001 wordt het geld gebruikt voor een verhoging van de subsidie voor het MARIN, inzake het nut van de grote technologische

instituten. Deze subsidie gaat van 1,6 mln. naar 3 mln. Is de minister bereid haar collega van Verkeer en Waterstaat te vragen deze maatregel terug te draaien?

Het beleidsvoornemens van de minister omtrent het NIM komt neer op een kaalslag. Het NIM zou per 2002 af moeten bouwen. Op grond van de evaluatie zou immers aangenomen moeten worden dat dit instituut «volledig» in gebreke is gebleven bij het bereiken van de doelstellingen. Klopt dit beeld echter? Het is duidelijk dat er ruimte is voor verbetering. Het NIM heeft dan ook tussentijds, in 1997, een beleidswijziging doorgevoerd. Bovendien leverde de tussenrapportage van KMPG een veel gunstiger beeld op. Waarom is die rapportage overigens niet bij het beleidsvoornemen betrokken? Een en ander betekent dat het beleidsvoornemen om het NIM af te bouwen vooralsnog niet kan worden gesteund. Het NIM moet immers in staat worden gesteld de reeds voorgenomen beleidswijziging door te voeren. Dat houdt concreet in dat de lopende onderzoeken afgemaakt moeten kunnen worden. De financiën hiervoor kunnen op de eerder aangehaalde begroting van Verkeer en Waterstaat gezocht worden.

Meer in het algemeen vond de heer Herrebrugh het behoud van maritiem-technologisch onderzoek en maritiem-logistiek onderzoek van belang voor Nederland als maritieme (transport)natie. Het onderbrengen van de NIM-activiteiten bij andere instituten lijkt die meerwaarde vooralsnog niet te kunnen brengen. De lijst van activiteiten van het NIM laat bovendien weinig samenhang of overlap zien met het programma van andere technologische instituten.

De heer **Van Walsem** (D66) legde de nadruk op het belang van het in stand houden van een maritieme kennisinfrastructuur in Nederland. Daarbij kan het idee van de heer Blaauw, het clusteren van de inspanningen van NIM, Marin en TNO, uitkomst bieden. Wel moet bedacht worden dat de financiering van het TNO voordeliger is dan die van het MARIN. Heeft dat consequenties? Het moet uiteindelijk voorkomen worden dat de nog resterende, gezonde Nederlandse scheepsbouw wegvloeit naar bijvoorbeeld Oost-Europa. Daarbij hoort een adequate financiering van de overheid. De SMO-regeling blijkt echter niet goed te functioneren. Een van de problemen is de eis dat uitbesteding van de projecten voor 50% aan technologische instituten moet toevallen. Die grens is echter vastgesteld om meer toegepast onderzoek in samenwerking met het bedrijfsleven van de grond te krijgen. Daarvan moet dus niet zomaar afgestapt worden.

Antwoord van de minister

De **minister** gaf aan dat het onderzoek van Boer en Croon én Bartels f 120 000 heeft gekost. De keuze was op dit organisatieadviesbureau gevallen omdat het beschikt over de noodzakelijke kennis van intermediaire organisaties. Verkeer en Waterstaat doet daarnaast het nodige maritiem onderzoek met Boer en Croon. Het huidige onderzoek van Boer en Croon verschilt qua strekking overigens niet veel van het KPMG-onderzoek uit 1997. Ook de lagere, in 1997 opgestelde, ambities van het NIM zijn immers niet uit de verf gekomen. De denktanks functioneerden niet, er is sprake van onvoldoende visieontwikkeling en de kennisverspreiding van de onderzoeksresultaten verloopt niet optimaal. Overigens valt niet alles direct aan het NIM te wijten. Daarnaast moet vastgesteld worden dat de NIM-consulenten goed functioneren. Al met al is de conclusie van de ministers van Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken echter dat het NIM in huidige vorm wordt opgeheven.

Op dit moment is er sprake van een beraad met de voorzitter en de consultants van het NIM om de kennis en inzet te behouden voor de sector. Een NIM in afgeslankte vorm, uitsluitend bestaand uit consultants, vormt

daarbij geen efficiënt alternatief, met name met het oog op de reeds hoge bureaunkosten. Deze goedlopende activiteiten kunnen beter ingepast worden in een bestaande (consulenten)organisatie. Die passen niet binnen, bijvoorbeeld, de missie van NML. Inzake Senter is vooral de vraag hoe onafhankelijke projectadviseurs te plaatsen zijn in een overheidsorganisatie. Andere opties zijn Connect, Sytens en TNO. In goed overleg met de betrokkenen zal worden gezocht naar een oplossing. De Kamer zal waarschijnlijk rond de jaarwisseling nader bericht ontvangen over de resultaten. De afbouwperiode van het NIM is overigens zodanig gekozen dat de lopende projecten niet worden gefrustreerd.

De minister legde uit dat het SMO-budget tot en met 1999 stond op 8 mln.: 4,5 mln. van Economische Zaken en 3,5 mln. van Verkeer en Waterstaat. Met ingang van het jaar 2000 financiert alleen EZ, en wel voor een bedrag van 6,7 mln. Dit jaar komt er een «SMO-tender» voor het eerste kwartaal van 2001 van 1,5 mln. Per 1 mei 2001 gaat de SMO over in het samenwerkingsinstrumentarium. Afhankelijk van de eindvormgeving kan uitgekomen worden op een bedrag van 6 mln.

Het is van groot belang dat er projecten van technologische samenwerking blijven bestaan binnen de maritieme sector. Juist daarom wordt de SMO meegenomen in de stroomlijningsexercitie. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de evaluatie, niet alleen ten behoeve van maritieme projecten. Het verlagen van de eis van minimaal 50% uitbesteding aan kennisinstellingen, de voorlichting en de begeleiding, het betrekken van andere maritieme projecten en het voorkomen van een «black boxgevoel» verdienen allemaal de aandacht in de nieuwe situatie.

De minister gaf aan dat de bedrijven in het maritieme cluster ook gebruik kunnen maken van het reguliere instrumentarium. Zo is er de generieke steun voor de scheepsbouw en het EFZ (exportfinancieringsinstrument zeescheepsbouw). Deze productiesteun voor de scheepsbouw zal overigens waarschijnlijk met ingang van 1 januari 2001 niet meer zijn toegestaan. Er wordt dan ook al jarenlang zeer breed, ook in de Kamer, gepleit voor het internationaal afschaffen hiervan.

Het Marin ontvangt jaarlijks de vaste missiefinanciering ten behoeve van maritiem onderzoek. De financiering van TNO verschilt daarvan. Dat aspect wordt dan ook nader onderzocht. VNSI en IRO zijn beide betrokken geweest bij het voortraject van de SMO. De organisaties nemen tevens deel aan de denktanks van het NIM. Aan deze relatie moet ook in de toekomst invulling worden gegeven.

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Biesheuvel

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Valk

De griffier van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Tielens-Tripels