

## Internet Consultatie DKTI-3

1. De toepassing voor vaartuigen is onnodig beperkend. Er is goede reden om deze uit te breiden naar personenvervoer over water. Dit zou net als OV projecten mogelijk moeten zijn. Ook zou de toepassing mogelijk moeten zijn voor schepen die voor de Nederlandse kust opereren als werkschepen, bijvoorbeeld de schepen die worden ingezet bij de aanleg en het onderhoud van windparken. Recente ervaringen met de SDS regeling zijn dat infrastructuur niet als onderdeel van het innovatieproject in overweging genomen worden terwijl dit wel kritische elementen zijn voor de introductie en schaalbaarheid van de oplossing. De DKTI biedt deze mogelijkheid in principe wel maar dan moeten deze projecten/scheepstypes wel onderdeel van de regeling zijn.
2. emissieloos/emissiearm zijn begrippen die niet duidelijk zijn gedefinieerd of op zijn minst een zoekplaatje in de begrippendefinities en toelichting. Voor binnenvaart/maritiem wordt de technische oplossing bepaald door hoeveelheid vermogen en energie in het vaarprofiel en de beschikbare ruimte in het ontwerp. Batterij en brandstofcel oplossingen zijn emissieloos, waterstof in verbrandingsmotoren bijna maar niet helemaal, bio- en e-methanol zijn CO2 neutraal, en wanneer toegepast in verbrandingsmotoren wordt er een grote reductie in NOx emissies bereikt. De toepasbaarheid van de alternatieve combinaties van technologieën voor verschillende in de binnenvaart en kustwateren opererende schepen zullen de komende jaren ontwikkeld dan wel opgeschaald worden voor de in 1) genoemde scheepstypen als de DKTI daarvoor beschikbaar is. Het is voor deze ontwikkeling dus belangrijk dat de toepassing van batterijen, waterstof, CO2-neutrale brandstoffen of combinaties daarvan onder de regeling zouden moeten vallen. De uitleg van het begrip “Geen CO2 uitstoot” zou dan zodanig geïnterpreteerd moeten worden dat CO2-neutrale brandstoffen (bio- en e-fuels) daaronder vallen.
3. Door de verlaging van het subsidiepercentage wordt innovatie in de transport sector op achterstand gezet t.o.v. van concurrenten en andere sectoren. Concurrenten uit het buitenland kunnen in het buitenland wel van dit maximale subsidiepercentages gebruikmaken. Daarbij kunnen zij ook gebruikmaken van aanpalende belasting voordelen (vergelijkbaar met de MIA en EIA). Ook andere sectoren die aanspraak kunnen maken op bijvoorbeeld de DEI worden niet geconfronteerd met deze korting. Door deze korting wordt gehele transportsector dus op achterstand gezet. Daarnaast houdt de MIA en EIA al rekening met de verkregen subsidie uit de DEI, DKTI etc dus vormt de bijdrage uit de MIA VAMIL of EIA geen rechtvaardiging voor deze verlaging in DKTI. Daarbij gaat het bij de DKTI om vaak nog niet bewezen technologie met een verhoogd risico profiel en vergt het in deze beginfase een hogere investering. Dit zou juist een hogere subsidie rechtvaardigen. Dus een verlaging van het subsidie percentage lijkt ons geen goed idee.
4. Voor vaartuigen is 1,8 mln gereserveerd. Budget voor één proeftuin tegen totaal €18 mln voor wegtransport. Dit terwijl voor het scheepvaart juist geld voor ondersteuning van innovatie hard nodig is.

De innovatie ontwikkeling in de scheepvaart heeft juist nu die steun voor innovatieve ontwikkelingen van Nederlandse bodem hard nodig!

Daarbij heeft de scheepvaart in de eerste ronde van de DKTI geen subsidie kunnen krijgen. Maar daar zij nu wel in de DKTI zit, is zij sinds 2020 uitgesloten van een alternatieve regeling: de regeling Duurzame Energie- en klimaat Innovatie(DEI). Hierdoor is er voor echte innovatie in deze sector in 2020 en 2021 nauwelijks geld.

De vraag is wat het Kabinet/Ministerie voor ogen heeft? Als het werkelijk het belang en de mogelijke impact van het ondersteunen van innovatie in deze sectoren voor ogen heeft, lijkt de verlaging van subsidiepercentages en verdeling van gelden in de voorgenomen DKTI-regeling zijn doel voorbij te streven.

5. Learning by using is beperkt tot het wegtransport terwijl volgens ons kennisuitwisseling juist over de volle breedte van de transport sector van groot belang is. De scheepvaart zou juist ontwikkelde kennis uit automotieve kunnen toepassen, en ten aanzien van de infrastructuur zouden combinaties ontwikkeld kunnen worden waarbij de business case van die investeringen verbeterd door het gezamenlijk gebruik door verschillende modaliteiten. Het is dan ook jammer dat door deze focus op wegtransport geen kennisuitwisseling tot stand komt waar je van elkaar kunt leren.

Peter van Terwisga

Director Group's Research Damen Shipyards

Penningmeester TKI Maritiem

Lid Missieteam Duurzame Mobiliteit

Marnix Krikke

Adjunct directeur Netherlands Maritime Technology

Secretaris TKI Maritiem