

## Ministerie van Economische Zaken

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA 's-GRAVENHAGE

**Directoraat-generaal  
Bedrijfsleven & Innovatie**  
Directie Topsectoren en  
Industriebeleid

**Bezoekadres**  
Bezuidenhoutseweg 73  
2594 AC Den Haag

**Postadres**  
Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

**Factuuradres**  
Postbus 16180  
2500 BD Den Haag

**Overheidsidentificatienr**  
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)  
[www.rijksoverheid.nl/ez](http://www.rijksoverheid.nl/ez)

**Ons kenmerk**  
DGBI-TOP / 14181777

**Bijlage(n)**  
1

Datum 14 november 2014  
Betreft Overleg met de maritieme sector en de banken over de Garantierегeling  
Scheepsnieuwbouwfinanciering en evaluatieresultaten van de  
Subsidieregeling Innovatieve Scheepsbouw

Geachte Voorzitter,

Tijdens de behandeling van de begroting 2015 van het Ministerie van Economische Zaken op 14 en 16 oktober jl. heb ik toegezegd om u nader te informeren over het aanstaande overleg met de maritieme sector en de banken over de Garantierегeling Scheepsnieuwbouwfinanciering (GSF), dit mede naar aanleiding van de eerdere vragen van het lid Agnes Mulder over de benutting van de GSF. Het doel van dit overleg met de sector en de banken is te komen tot een meer effectieve inzet van de GSF.

Met de GSF kunnen banken 80% staatsgarantie krijgen op de nieuwbouwfinanciering van een schip. Daardoor wordt het risico voor de banken verkleind en hebben Nederlandse scheepswerven een grotere kans om financiering aan te kunnen trekken. De GSF is in de huidige vorm van start gegaan in maart 2013 en kent een looptijd van vijf jaar, waarna de regeling zal worden geëvalueerd. De regeling is tot stand gekomen in nauw overleg tussen de maritieme sector, de banken en het Ministerie van Economische Zaken. Desondanks is het gebruik van de GSF tot dusver beperkt. Tot nu toe zijn met de GSF in 2013/2014 vier schepen gebouwd, met een garantstelling van in totaal € 11 miljoen. Vanwege het beperkte gebruik wordt het garantieplafond, dat oorspronkelijk €1 miljard per jaar bedroeg, met ingang van 2015 verlaagd naar € 400 miljoen.

De maritieme brancheorganisatie Netherlands Maritime Technology (NMT) heeft in de afgelopen periode al een inventarisatie gedaan onder zijn leden naar het tot dusver beperkte gebruik van de GSF. Daaruit komt naar voren dat de behoefte van de maritieme sector sinds de start van de regeling is verschoven van voorfinanciering (financiering aan de kant van de werf tijdens de bouw) naar nafinanciering (betalingszekerheid aan afnemerskant, de reders). Dit hangt samen met de in de afgelopen periode sterk verslechterde marktsituatie voor de reders. In de tweede plaats zouden de banken het gebruik van de GSF te weinig stimuleren. Brancheorganisatie NMT heeft mij gevraagd om de GSF voorlopig te

continueren en een 'ronde tafel' met overheid, banken en de werven te organiseren over een meer effectieve inzet van de GSF.

Ik zal daarom vóór het einde van 2014 een overleg organiseren met de maritieme sector én de banken over de GSF. Over de uitkomsten van dit overleg en de mogelijke vervolgstappen zal ik u in het vroege voorjaar van 2015 informeren.

Verder wil ik uw Kamer informeren over de resultaten van de externe evaluatie van de Subsidieregeling Innovatieve Scheepsbouw (SIS). De SIS is - zoals gebruikelijk met subsidieregelingen - extern geëvalueerd. De evaluatie is uitgevoerd door bureau Dialogic over de periode 2007-2012. Uit de evaluatie komt naar voren dat de regeling beperkte effecten heeft gehad op de innovatie-inspanningen van de werven, geringe spillovers kende en een gering effect heeft gehad op de productie en werkgelegenheid in de sector. De evaluatie stelt dat als gevolg van de SIS 1 à 2 schepen extra zijn gebouwd: de overige 51 schepen die zijn gesubsidieerd, zouden ook zijn gebouwd zonder subsidie. Op het punt van 'level playing field' stelt de evaluatie dat de SIS de Nederlandse scheepsbouw een gelijk speelveld heeft gegeven ten opzichte van vooral Europese landen die ook (geoorloofde) staatssteun aan hun scheepsbouw verlenen, maar het globale speelveld juist meer onevenwichtig heeft gemaakt. Dit heeft te maken met het feit dat Nederland zelf een subsidieregeling heeft die andere landen zonder regeling op achterstand heeft gezet. De SIS kende in vijf van de zes onderzochte jaren onderuitputting.

(w.g.) H.G.J. Kamp  
Minister van Economische Zaken