

MKB-katalysatorfonds Drechtsteden Jaarverslag 2020

Adviescommissie MKB-katalysatorfonds Drechtsteden

www.mkbkatalysatorfondsdrechtsteden.nl

MKB KATALYSATORFONDS DRECHTSTEDEN



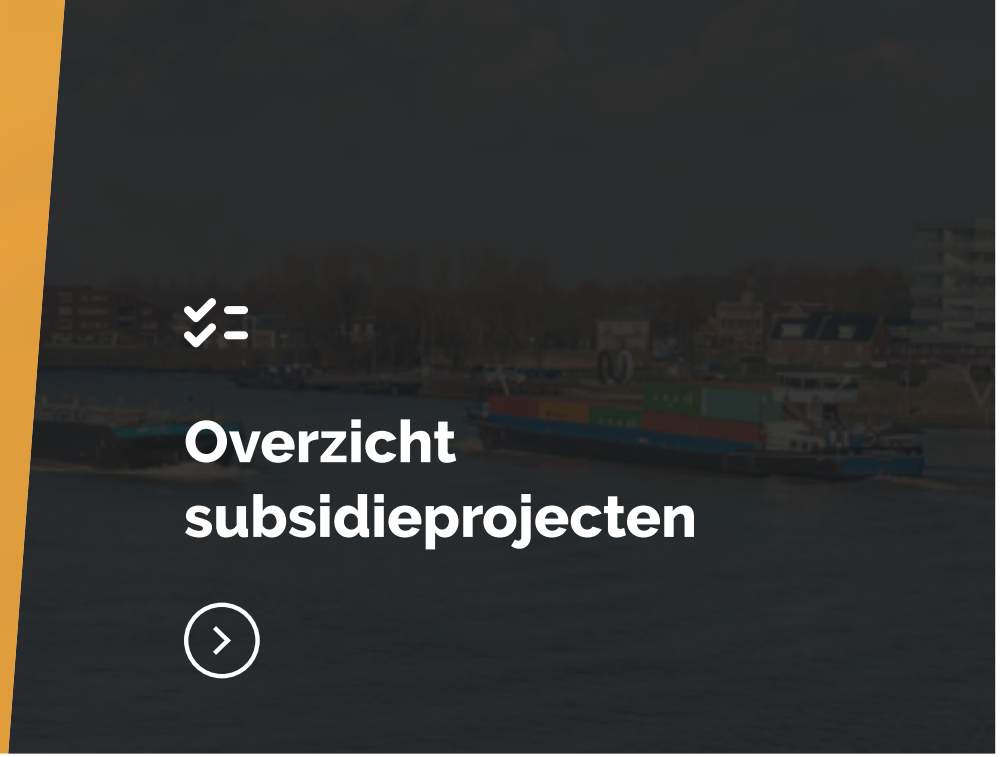
Werkwijze MKB-katalysatorfonds in 2020



Resultaten in 2020



Reflectie en vooruitblik



Overzicht subsidieprojecten



Werkwijze MKB-katalysator-fonds in 2020

Subsidieregeling

Adviescommissie

Procedure

Promotie en communicatie

Subsidieregeling

Sinds 2016 kennen de zeven Drechtsteden-gemeenten (Alblasserdam, Dordrecht, Hardinxveld-Giessendam, Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht) de gezamenlijke subsidieregeling MKB-katalysatorfonds Drechtsteden. Dit instrument is beschikbaar voor subsidies voor innovatieprojecten van het mkb in de (maritieme) maakindustrie in de regio.

De eerste fondsperiode liep van 2016 tot en met 2018 met een subsidiebudget van in totaal € 500.000. Na een evaluatie eind 2018 was 2019 een tussenjaar, waarin bijna € 79.000 werd bijgestort door de zeven gemeenten voor continuering van de subsidieregeling. Per 2020 is een nieuwe driejarige fondsperiode overeengekomen door de zeven gemeenten, dus voor 2020 tot en met 2022 met opnieuw een budget van € 500.000. Omdat de samenwerking tussen de zeven Drechtstedengemeenten op ruimtelijk-economisch vlak inmiddels was vormgegeven als "meervoudig lokale samenwerking" en het dus niet langer aan de orde was om de subsidieregeling uit te voeren onder de Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden, is de gemeente Dordrecht sinds 1 januari 2020 de uitvoerende gemeente namens de zeven regiogemeenten.

Het MKB-katalysatorfonds kende in 2020 een viertal subsidiemogelijkheden – ongewijzigd ten opzichte van de voorgaande jaren. Dit waren:

- Kennisvoucher: maximaal € 10.000, een tegemoetkoming in de kosten voor het inschakelen van een kennisinstituut voor het beantwoorden van een onderzoeksvraag.
- Haalbaarheidssubsidie: maximaal € 25.000, een tegemoetkoming in de kosten van een onderzoek naar de technische en economische haalbaarheid en risico's van het ontwikkelen van een productinnovatie.
- Prototypingsubsidie: maximaal € 25.000, een tegemoetkoming in de kosten voor het ontwikkelen van een prototype van een nieuw product.
- Kwartiermakerssubsidie: maximaal € 40.000, bijdrage voor het "kwartiermaken" voor grootschalige, locatie gebonden voorzieningen en proeflocaties voor R&D-activiteiten. Deze subsidie wordt verstrekt aan een combinatie van meerdere aanvragers.

Adviescommissie

Sinds de start van het MKB-katalysatorfonds in 2016 werkt de subsidie-regeling met een adviescommissie, die een formeel vastgelegde rol heeft bij de uitvoering van de regeling. De adviescommissie heeft als taak om ingediende aanvragen en de voortgang en afronding van lopende projecten te beoordelen en de gemeente Dordrecht (als uitvoerder namens de Drechtsteden) daarover te adviseren. De adviescommissie is samengesteld uit het regionale bedrijfsleven, zodat de commissieleden een diversiteit aan expertise en netwerk met zich meebrengen in de gesprekken met en beoordeling van subsidieprojecten. De vijfhoofdige adviescommissie kwam hiervoor in 2020 weer zevenmaal bijeen, hierbij ondersteund door de secretaris en een business analist van InnovationQuarter. Anders dan in andere jaren vonden de meeste commissievergaderingen in 2020 – vanwege de coronacrisis – noodgedwongen digitaal plaats. Aanvullend heeft de adviescommissie via diens voorzitter en vicevoorzitter in 2020 ook overlegd met de verantwoordelijk bestuurder namens de Drechtsteden over de uitvoering van het fonds en de plaats daarvan in de innovatieagenda van de regio.



Het fondsmanagement wordt sinds februari 2019 ingevuld door secretaris **Hilbert de Jong**, beleidsadviseur economie van de gemeente Sliedrecht.

Sinds medio 2020 wordt de adviescommissie bij de beoordeling van subsidieaanvragen ondersteund door een business analist van InnovationQuarter, de regionale ontwikkelingsmaatschappij van Zuid-Holland. In 2020 werd deze rol ingevuld door **Fleur Rooker**.

De adviescommissie bestond in 2020 uit de volgende leden:



Niels Wepster
voorzitter
Directeur SEAM Investments, Dordrecht



Adriaan Broere
vicevoorzitter
CTO Valk Welding Group en Managing director Valk Welding NL, Alblasserdam



Claudius de Beer
Directeur De Oliebron, Zwijndrecht



Marco Huisman
Technisch directeur Veth Propulsion BV, Papendrecht



Kees van de Graaf
Directeur Baggerbedrijf de Boer B.V./ Dutch Dredging, Sliedrecht

Procedure

Kenmerkend – zo niet uniek – aan het MKB-katalysatorfonds Drechtsteden is de gestroomlijnde, snelle en persoonlijke procedure voor subsidieaanvragen en lopende projecten. Stapsgewijs loopt deze per aanvraag als volgt:

1. Een geïnteresseerde ondernemer kan voorafgaand aan een officiële aanvraag rechtstreeks contact opnemen met de secretaris om een eerste indruk te krijgen of zijn innovatie-idee voor subsidie van het fonds in aanmerking zou kunnen komen.
2. Zodra een aanvraag officieel wordt ingediend, wordt deze direct in behandeling genomen door het subsidiebureau. Het subsidiebureau beoordeelt de aanvraag binnen enkele dagen op volledigheid en juistheid, waarna de aanvrager wordt uitgenodigd voor een persoonlijke toelichting tijdens de eerstvolgende vergadering van de adviescommissie. Aangezien de commissie ongeveer zeven keer per jaar bijeenkomst, vindt de toelichtende presentatie in de regel binnen drie tot zes weken na het indienen van de aanvraag plaats.
3. Tijdens de commissievergadering krijgt de aanvrager de gelegenheid zijn aanvraag toe te lichten aan de adviescommissie, waarbij de commissie de gelegenheid heeft tot vragen en opmerkingen. Behalve een beoordeling van de subsidieaanvraag zelf geeft de commissie aanvragers hierbij ook allerlei tips vanuit de eigen expertise en het netwerk.
4. Na afloop van de commissievergadering stelt de adviescommissie een besluitenlijst op met adviezen per project. Binnen een week worden deze adviezen verwerkt in een besluit door het Drechtstedenbestuur. Op basis van dat besluit ontvangt de aanvrager binnen drie weken na de commissievergadering van het subsidiebureau een officiële beschikking over het al dan niet verkrijgen van een subsidie. De doorlooptijd tussen het indienen van een aanvraag en het ontvangen van de beschikking bedraagt daarmee slechts zes tot negen weken.
5. Toegekende subsidies worden in de regel uitgekeerd in twee tranches: de eerste helft bij de aanvang van het project en de tweede helft na een tussentijdse presentatie van het project aan de adviescommissie. De commissie houdt zo een vinger aan de pols bij de voortgang op de vooraf gestelde doelen voor het project.
6. Na afloop van de looptijd van de subsidie (vaak na een jaar) dient de subsidie nog officieel te worden vastgesteld. Voorafgaand aan deze vaststelling verzorgt de aanvrager een eindpresentatie voor de adviescommissie. Hierbij beoordeelt de commissie of het innovatieproject de gestelde doelen heeft behaald en wordt met de aanvrager van gedachten gewisseld over het vervolg ná de subsidieperiode.

Ook in 2020 heeft het fonds op deze wijze een serie nieuwe aanvragen en lopende projecten behandeld. Zie hiervoor nader hoofdstuk 2 van dit jaarverslag.

Promotie en communicatie

Gedurende het jaar is er doorlopend via diverse kanalen gecommuniceerd over het MKB-katalysatorfonds. Bij de Drechtsteden is hiervoor ook specifiek communicatiecapaciteit beschikbaar. De communicatie vindt plaats via sociale media, persberichten en vakbladen. Communicatie is gericht op zowel de potentiële doelgroep van de subsidies, namelijk het maritieme en industriële mkb in de Drechtsteden, alsook de bredere maatschappelijke omgeving. Ook heeft de secretaris contact met alle lokale accountmanagers van de zeven Drechtsteden-gemeenten voor promotie van het fonds bij lokale bedrijven. Medio 2020 is met hen extra aandacht gegeven aan de dynamiek die de coronacrisis veroorzaakte bij het mkb waarvoor het MKB-katalysatorfonds is bedoeld. Hierover heeft de secretaris toen ook contact gehad met de bij het fonds bekende subsidieadviesbureaus. Ook is vanuit het fonds contact gelegd met alle bedrijven die eerder subsidie hadden ontvangen om te informeren of zij in de knel kwamen vanwege de coronacrisis en hen waar nodig en mogelijk verder te helpen.

Het fonds kent een eigen website. Eind 2020 is deze website verder geoptimaliseerd en verbonden met de website van de Drechtsteden.

Begin 2020 is via sociale media en persberichten enkele malen gecommuniceerd over de voortzetting van het fonds en de aanvulling van het subsidiebudget voor opnieuw drie jaar. Goed gebruik is bovendien dat het fonds na elke toegekende subsidie een persmoment organiseert bij de ondernemer in aanwezigheid van de lokale wethouder economie. In 2020 zijn er drie van zulke momenten geweest.

Elk van deze persmomenten is opgemerkt en overgenomen is zowel algemene als vakspecifieke pers. Helaas was het vanwege de coronacrisis in sommige gevallen niet mogelijk een bedrijfsbezoek te doen en bijvoorbeeld een filmpje op te nemen. Het voornemen is om dit in 2021 in te halen.

Een andere wijze van promotie en communicatie die in voorgaande jaren gebruikelijk was, maar in 2020 vanwege de coronacrisis nauwelijks mogelijk, was de aanwezigheid bij relevante evenementen. Een enkele keer is het MKB-katalysatorfonds onder de aandacht gebracht via digitale evenementen, bijvoorbeeld vanuit de Duurzaamheidsfabriek in Dordrecht.

Evenwel was het ook in 2020 merkbaar dat het MKB-katalysatorfonds inmiddels steeds beter bekend raakt bij lokale, regionale en bovenregionale partners. Regelmatig ontving het fonds informatieverzoeken of werden subsidieaanvragen ingediend na een tip van InnovationQuarter of een lokale financieel adviseur. Ook in 2020 werd overigens het merendeel van de aanvragen ingediend onder begeleiding van subsidiebureaus, die de mogelijkheden van het fonds actief onder de aandacht brengen bij hun klanten.


MKB
KATALYSATORFONDS
DRECHTSTEDEN
MKB-KATALYSATORFONDS
voor innovatief MKB
in de Drechtsteden
NETWERKEN
Team Dordt Ondernemt
Volgen
Het Dordtse bedrijf Jooren Scheepsschroeven heeft een bijdrage ontvangen uit het MKB-katalysatorfonds Drechtsteden.
De Scheepvaartkrant
MKBkatalysatorfonds @MKB_katalysator · 21 okt. 2020
Mooie innovatie Jooren Scheepsschroeven. Met groene schroefrand maken schroeven minder omwentelingen p/m maar bereikt een schip dezelfde snelheid #Duurzaam. Het bedrijf gebruikt bijdrage fonds om schroefrand te valideren @MinRuiggrauf #Drechtsteden
Deal
Smart Industry
MKB-Katalysatorfonds steunt ontwikkeling groene schroefrand voor binnenvaartschepen



Resultaten in 2020

Aanvragen en toekenningen

Tussentijdse en eindpresentaties

Verbonden partijen

Overzicht uitvoeringskosten

Aanvragen en toekenningen

Het MKB-katalysatorfonds ontving in 2020 zeven nieuwe subsidieaanvragen. De adviescommissie behandelde in 2020 zes aanvragen (één schoof door naar 2021). Vijf van deze aanvragen werden toegekend. Het totaal in 2020 aangevraagde subsidiebedrag bedroeg € 174.970, het totaal toegekende subsidiebedrag bedroeg € 111.054.

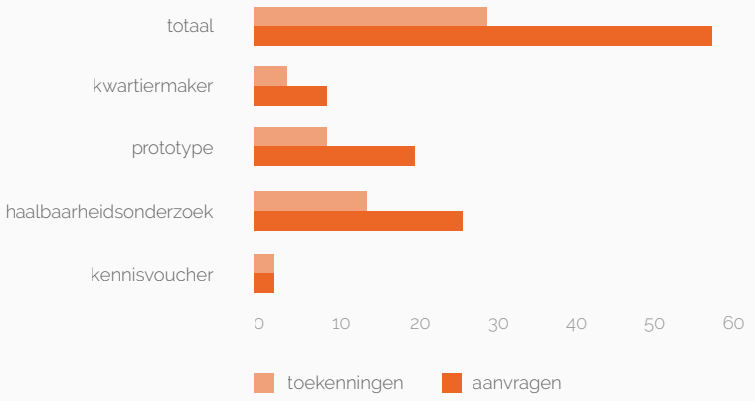
In 2020 werd eenmaal een kennisvoucher aangevraagd, eenmaal een subsidie voor een haalbaarheidsonderzoek, viermaal een prototyping-subsidie en eenmaal een subsidie voor een kwartiermakerproject. De vijf toegekende subsidies betroffen drie prototypingprojecten (MSA Service, Netics en 10XL), één kennisvoucher (Jooren Scheepsschroeven) en één kwartiermakerproject (Rubber Design). Zie nader hoofdstuk 4 van dit jaarverslag voor een toelichting per project.

Voorwaarde voor een subsidie uit het MKB-katalysatorfonds is dat minstens 50% van de kosten wordt gedekt door (eigen) cofinanciering. In de praktijk ligt dit aandeel meestal hoger. In 2020 stond tegenover het subsidiebedrag van € 111.054 een eigen investering van ca. € 408.512. De totale innovatie-investering voor projecten onder het MKB-katalysatorfonds bedroeg in 2020 dus € 519.566, waarvan 21% subsidie en 79% (private) cofinanciering.

Sinds de start van het fonds begin 2016 zijn er tot en met 2020 nu in totaal 57 subsidieaanvragen geweest, waarvan 29 zijn toegekend. Het totale subsidiebedrag over deze gehele looptijd bedraagt € 665.903, aangevuld met ca. € 1.784.832 aan cofinanciering, een verhouding van 37% subsidie versus 63% cofinanciering.

Het resterende subsidiebudget per eind 2020 bedroeg nog € 388.946, wat dus beschikbaar is voor de resterende periode tot 31 december 2022.

Subsidies 2016-2020



Tussentijdse en eindpresentaties

Naast nieuwe aanvragen behandelde de adviescommissie in 2020 een aantal tussentijdse en eindpresentaties van reeds lopende projecten. In 2020 vonden vier tussentijdse presentaties plaats en vijf eindpresentaties. Daarmee werden in 2020 dus vijf subsidieprojecten afgerond (Cantiere Barone, Aqitec, Batteryspray, Machinnova en Holland Marine Parts). Per eind 2020 waren er nog zes lopende projecten: één uit 2019 en vijf uit 2020.



Verbonden partijen

Duurzaamheidsfabriek
Ook in 2020 werd het fonds uitgevoerd in samenwerking met de Duurzaamheidsfabriek in Dordrecht, hoewel de meest zichtbare uiting daarvan – de commissievergaderingen in de Duurzaamheidsfabriek – meermaals niet mogelijk was vanwege de coronacrisis. Desondanks was er ook in 2020 contact over mogelijke nieuwe aanvragen en lopende projecten met de innovatiemanager van de Duurzaamheidsfabriek / Da Vinci en maakten vier van de vijf in 2020 gesubsidieerde projecten een verbinding met de Duurzaamheidsfabriek via het betrekken van studenten, gebruiken van faciliteiten of huisvesting.

Voorts is begin 2020 op het leerpark bij de Duurzaamheidsfabriek ook het Drechtsteden Ondernemers Centrum (DOC) gestart, een initiatief op het snijvlak van onderwijs, innovatie en ondernemerschap. Startende ondernemers worden gefaciliteerd met fysieke ruimte, maar ook met coaching en advisering door gevestigde ondernemers en instanties. Ook het MKB-katalysatorfonds is hier in beeld als beschikbare financieringsregeling, maar een voorgenomen nadere kennismaking tussen het DOC en de adviescommissie vanwege de coronacrisis nog niet plaatsgevonden, iets wat in 2021 alsnog wordt opgepakt.

www.duurzaamheidsfabriek.nl

Innovation Quarter
In 2020 werd daarnaast actief verder gewerkt aan de verbinding tussen het MKB-katalysatorfonds en InnovationQuarter, de regionale ontwikkelingsmaatschappij van Zuid-Holland. InnovationQuarter was destijds betrokken bij de oprichting van het MKB-katalysatorfonds en de samenwerking is in 2020 geïntensiveerd met het toevoegen van een business analist als ondersteuning aan de adviescommissie van het MKB-katalysatorfonds. Omdat deze business analist bij nieuwe aanvragen een analyse vooraf doet, met gebruikmaking van de beschikbare financiële en sectorkennis binnen InnovationQuarter, is dit van grote meerwaarde voor de adviescommissie.

Voorts zijn per eind 2020 in samenwerking met InnovationQuarter een vijftal business developers voor de regio Drechtsteden aan de slag gegaan in het kader van de regionale innovatieagenda en in relatie tot de innovatiemiddelen die door de Rijksoverheid in een Regiodeal beschikbaar zijn gesteld aan de regio. Deze business developers werken aan innovatie-roadmaps in samenwerking met het regionaal bedrijfsleven en andere relevante partijen op de thema's duurzaam varen, delta-technologie, slimme maakindustrie, digitalisering en zorginnovatie. Met name de eerste drie thema's (en deels ook de vierde) vormen ook de focus van het MKB-katalysatorfonds, waarom de subsidieregeling nadrukkelijk als financieringsinstrument wordt meegenomen door deze business developers in hun actieve rol op innovatiestimulering in de regio.

www.innovationquarter.nl

Smart City Fonds Dordrecht

Ten slotte is er ook in 2020 aandacht geweest voor de verbinding tussen het MKB-katalysatorfonds Drechtsteden en het Smart City Fonds Dordrecht. Waar het MKB-katalysatorfonds zich richt op innovaties in de maritieme en industriële sector, richt het Smart City Fonds zich op innovatieve toepassingen op maatschappelijk vlak en in de stedelijke omgeving. In die zin vullen beide fondsen elkaar aan: "smart industry" en "smart city". Het Smart City Fonds Dordrecht kent in de uitvoering een vergelijkbare werkwijze als het MKB-katalysatorfonds Drechtsteden, met een adviescommissie en een secretaris. De secretarissen van beide fondsen hebben regelmatig de stand van zaken bij beide fondsen uitgewisseld. Voortbouwend op gesprekken met de beide adviescommissies in 2019 is in 2020 verder nagedacht over de toekomstige rol van beide fondsen in een overkoepelende innovatiestrategie voor de regio voor de komende jaren. In 2021 wordt deze innovatiestrategie verder vervolmaakt.

www.smartcitydordrecht.nl

Overzicht uitvoeringskosten

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de uitvoeringskosten van het MKB-katalysatorfonds in 2020. De uitvoeringskosten worden gedekt uit het budget voor de regionale Groeiagenda. De uitvoeringskosten komen dus niet ten laste van het subsidiebudget.

Lasten	Euro
Fondsmanagement	**16.532,50**
Formele behandeling subsidieaanvragen Subsidiebureau gemeente Dordrecht	**6.138,00**
Adviescommissie: onkostenvergoeding	**2.500,00**
Vergaderkosten	**418,34**
Communicatie: ondersteuning bureau Drechtsteden (*schatting)	**4.500,00**
Overige kosten (o.a. diverse vormgeving, fotograaf/videograaf, onderhoud website)	**3.811,06**
Totaal	**33.899,90**



Reflectie en vooruitblik

MKB-katalysatorfonds en coronacrisis

Reflectie op 2020 en aandachtspunten voor 2021

MKB-katalysatorfonds en coronacrisis

In een jaarverslag over 2020 kan de coronacrisis niet ongenoemd blijven. De beperkende maatregelen hadden en hebben op het moment van schrijven ook hun impact op de sectoren waar het MKB-katalysatorfonds zich op richt. Diverse subsidieprojecten liepen (weliswaar lichte) vertraging op en diverse bedrijven in het netwerk van het fonds zagen hun orderportefeuille steeds verder achterblijven. Hoopvol evenwel is dat de meeste bedrijven naar eigen zeggen redelijk goed kunnen doorwerken, ondanks de beperkende maatregelen en het verhoogde ziekteverzuim. In het najaar van 2020 trokken de orders weer wat bij, maar er is veel onzekerheid voor 2021 en de ervaring leert dat de maritieme en industriële sector nog wel eens te maken heeft met een vertraagd effect van een economische crisis. Ook gaven diverse mkb-bedrijven aan nu vanuit (grote) klanten veel meer risico te lopen in investeringen en benodigde capaciteit, door korte contracten per projectfase in plaats van langere contracten over een heel project.

Vanuit het MKB-katalysatorfonds is in 2020 contact geweest met alle bedrijven in het netwerk, zowel die met lopende projecten als met gesubsidieerde projecten uit het verleden. Aanvullend is contact geweest met bedrijven waarvan bij het fonds bekend was dat zij voornemens waren een project te gaan opstarten en daarvoor subsidie te gaan aanvragen. Rode draad in al deze contacten was dat het mkb zich in deze crisistijd noodgedwongen focust op kerntaken, waardoor – helaas – de innovatieprojecten veelal op een laag pitje komen te staan. Het mkb heeft zelden structurele capaciteit voor onderzoek en ontwikkeling – één van de bestaansredenen van het MKB-katalysatorfonds – en moet de innovatieambities daardoor soms nu even pauzeren. Tegelijk is er de hoop dat er allerminst sprake is van afstel en dat de innovatieve ideeën in 2021 weer met nieuwe energie worden opgepakt.

De coronacrisis is in de cijfers van het MKB-katalysatorfonds slechts beperkt zichtbaar:

- Zeven aanvragen in 2020 tegen tien in 2019. Dit kan deels een corona-effect zijn, maar lijkt deels ook verklaard te worden door het nog beter bekend worden van het profiel van het fonds. In 2019 waren er namelijk zeker twee aanvragen die niet pasten bij het profiel (dus acht passende aanvragen), terwijl in 2020 alle zeven aanvragen binnen het profiel van het fonds pasten.
- Vijf toekenningen in 2020, gelijk aan de vijf in 2019.
- Een totaal toegekend subsidiebedrag van € 111.054 in 2020 met circa € 408.512 aan cofinanciering, tegen € 121.000 aan subsidie in 2019 met circa € 216.690 aan cofinanciering. Beide cijfers zijn daarbij ook erg afhankelijk van het type project en het type subsidie-instrument wat wordt aangevraagd.

Overigens is er in de communicatie over het MKB-katalysatorfonds nadrukkelijk voor gekozen om de subsidieregeling niet te noemen in het kader van (lokale) steunmaatregelen voor de coronacrisis: het MKB-katalysatorfonds is en blijft bedoeld voor subsidies waartegenover een innovatieproject dient te staan. Wel is benadrukt dat het MKB-katalysatorfonds juist ook in crisistijd beschikbaar is om toch door te gaan met innoveren én wordt er bij de uitvoering rekening gehouden met eventueel door de coronacrisis optredende vertraging bij innovatieprojecten.

Reflectie op 2020 en aandachtspunten voor 2021

De adviescommissie constateert dat veel aandachtspunten en adviezen van de commissie uit voorgaande jaren zijn verwerkt in de nieuwe regeling die geldt sinds 1 januari 2020. Aanvullend ziet de commissie – vanuit een reflectie op de uitvoering van het fonds in 2020 – voor 2021 nog de volgende aandachtspunten:

- De commissie is zeer content met de ondersteuning van de business analist van InnovationQuarter. De afgelopen jaren is meermaals gesproken over het dilemma tussen een breder profiel van het fonds en de beschikbare expertise in de commissie. Inmiddels kent het fonds een duidelijk profiel op de thema's duurzaam varen, deltatechnologie en slimme maakindustrie. Met name vanwege de potentiële breedte van het thema "slimme maakindustrie" is de verbinding met InnovationQuarter van grote waarde, vanwege de daar aanwezige sectorkennis, kennis van innovaties en financiële expertise. Ook wordt via de verbinding met de business analist gezorgd voor de gewenste vroege kennismaking van InnovationQuarter met innovatieprojecten en innovatieve bedrijven in de regio Drechtsteden, zodat de drempel voor eventuele toekomstige vervolgfinanciering via InnovationQuarter lager wordt.
- Nadat de commissie in voorgaande jaren benadrukt had dat er meer zicht moest komen op de "ultimate beneficial owner" van de ondernemingen die subsidie aanvragen, is de informatie hierover als vereiste voor een aanvraag opgenomen in de regeling die geldt vanaf 2020. Evenwel loopt de commissie nog regelmatig tegen vragen aan op dit thema. Zo passeerden er in 2020 aanvragen van mkb-bedrijven uit de Drechtsteden met meerderheidsaandeelhouders die grote multinationale ondernemingen waren of in het buitenland gevestigd waren. De commissie vraagt zich af of er – naast de mkb-definitie voor de aanvrager zelf – niet ook een bepaling zou moeten zijn die geldt door de achterliggende eigenaar/aandeelhouder.
- In 2020 had de commissie voor het eerst te maken met een bezwaar op een negatieve subsidiebeschikking. Formeel heeft de adviescommissie – op grond van de subsidieregeling en het instellingsbesluit – alleen een adviserende rol bij nieuwe aanvragen. De gemeente neemt een besluit over een nieuwe aanvraag op basis van een advies van de commissie en een aanvrager kan desgewenst alleen bezwaar maken tegen dat besluit, niet tegen het advies van de commissie. Omdat het betreffende bezwaar in 2020 betrekking had op de inhoudelijke argumenten die één-op-één volgenden uit het commissie-advies, heeft de gemeente de commissie toen verzocht de bezwaarmaker voor een tweede gesprek te horen, waar de commissie gehoor aan heeft gegeven. Na dat gesprek heeft de commissie – na een heroverweging – beargumenteerd vastgehouden aan het eerdere advies. Voor de toekomst acht de commissie het wenselijk om de rol van de commissie bij behandeling van bezwaren ook formeel vast te leggen in de subsidieregeling en/of het instellingsbesluit.

- Ongeveer de helft van de aanvragers werd in 2020 begeleid door een subsidieadviseur. De commissie ziet dat het fonds hiervan profiteert door kwalitatief goed omschreven aanvragen en een aanvullend netwerk richting potentiële aanvragers, maar waakt ook voor het weglekken van subsidiebudget naar adviesbureaus. Het is daarom goed dat vanaf 2020 in de regeling hiervoor transparantiecriteria zijn opgenomen.
- De betrokkenheid van bestuurders en de betreffende gemeente (bijv. via de lokale accountmanager) blijft van belang na de subsidieverlening. De commissie herhaalt het belang dat bestuurders/wethouders en/of accountmanagers ook na het toekenningsbezoek een vinger aan de pols houden bij het project in hun gemeente, zodat het project ook daadwerkelijk verder komt, ook na de subsidieperiode.
- De commissie ziet graag dat in 2021 verder werk wordt gemaakt van aanvullende ondersteuning voor (startende) innovatieve ondernemers. Het fonds voorziet in subsidie en de adviescommissie geeft ook tips en ingangen in relevante netwerken, maar het ontbreekt met name startende ondernemers nog vaak aan een vorm van coaching/mentorschap op het zakelijke en promotionele vlak. Mogelijk kan het begin 2020 geopende Drechtsteden Ondernemerscentrum (DOC) nabij de Duurzaamheidsfabriek hier een rol in spelen.
- Ook in 2021 is het van belang dat het fonds voortdurend onder de aandacht wordt gebracht bij potentiële bedrijven. De lokale accountmanagers kunnen – nog meer dan nu – daar een belangrijke rol in spelen, maar de commissie kijkt vooral ook uit naar de rol en inzet van de nieuwe regionale business developers. In 2020 was er, ondanks de coronacrisis, een doorgaande toestroom van aanvragen, dus de communicatie richting de doelgroep is in de basis op orde en op die basis kan in 2021 worden voortgebouwd. De bekendheid, promotie en impact van het fonds bij partijen als gemeenten, provincie en (publieke) financiële instellingen kan nog verder worden uitgediept. Belangrijkste aandachtspunt voor de Drechtsteden is daarbij dat er steeds een totaalverhaal moet worden verteld, waarbij het MKB-katalysatorfonds onderdeel is van een brede inzet op innovatie in de Drechtsteden, net als bijvoorbeeld Dare2Cross, de Duurzaamheidsfabriek en andere initiatieven. In dat kader verwelkomt de commissie de nieuwe innovatieagenda waarin in 2020 is gewerkt en de commissie hoopt dat de afronding daarvan in 2021 zal helpen bij een coherente inzet op innovatie in de regio.
- De commissie is tevreden over de in 2020 vernieuwde website. Hoewel de commissie, in lijn met bovenstaand punten, zich kan voorstellen dat er ook verbindingen gelegd worden met andere platforms en loketten, benadrukt de commissie de meerwaarde van een eigen, overzichtelijke website voor het MKB-katalysatorfonds.





Overzicht subsidieprojecten

2020

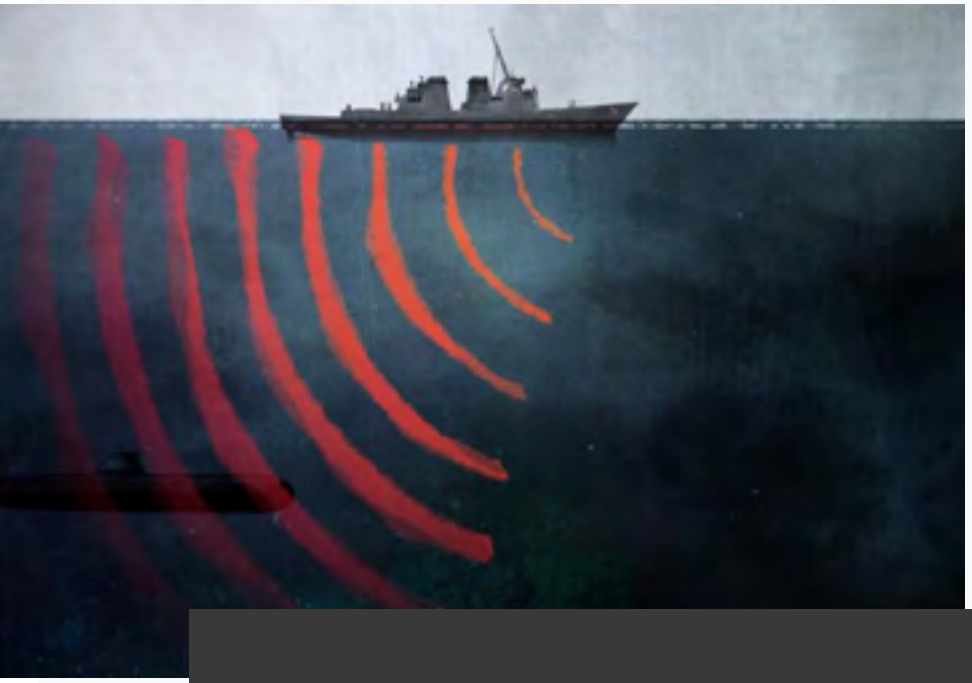
2019

2018

2017

2016

2020
Rubber Design & Biezepol – hoogfrequent dynamische testbank



Projectpartners
TNO, Defentie Materieel Organisatie
Eigen investering
€ 227.170
Toegekende subsidiebijdrage
€ 40.000
Type instrument
Kwartiermakersproject

Rubber Design B.V. uit Heerjansdam heeft een bijdrage ontvangen uit het MKB-katalysatorfonds Drechtsteden als cofinanciering voor een kwartiermakersproject voor de ontwikkeling en bouw van een testbank voor maritieme trillings- en geluidsdempers.

Het bedrijf is gespecialiseerd in technologie voor trilling en geluidsbeheersing voor vaartuigen. Voor marineschepen, jachtbouw en onderzoekvaartuigen komen er steeds strengere eisen voor constructiegeluid en onderwatergeluid. Om deze eisen te halen moeten aan boord van deze schepen trillingsdempers worden toegepast bij apparatuur die de trillings- en geluidsniveaus reduceren tot vastgestelde limieten. Om te kunnen beoordelen of de nieuw ontwikkelde trillingsdempers voor marineschepen ook daadwerkelijk aan de gestelde limieten voldoen, wil Rubber Design een eigen testbank hebben. Het bedrijf werkt hiervoor samen met TNO, Defensie Materieel Organisatie (DMO) en Biezepol Metaalbewerking uit Heerjansdam.

Jaco van Sliedregt, technisch manager: "Voordeel hiervan is dat we het meten niet meer hoeven uit te besteden aan derden, maar dat we zelf een prototype snel en uitgebreid kunnen meten. We zijn daarmee een van de weinige bedrijven in Europa waar dit mogelijk is."

Dit project wordt naar verwachting in 2021 afgerond.

2020
Jooren Scheepsschroeven – Groene schroefrand



Projectpartners
DMTF Dordrecht
Eigen investering
€ 6.000
Toegekende subsidiebijdrage
€ 3.054
Type instrument
Kennisvoucher

Het Dordtse bedrijf Jooren Scheepsschroeven heeft een bijdrage ontvangen uit het MKB-katalysatorfonds Drechtsteden. Het bedrijf gebruikt deze cofinanciering voor een kennisvoucher om een groene schroefrand voor scheepsschroeven te valideren. Met deze innovatie kunnen schepen dezelfde snelheid bereiken met minder schroefomwentelingen per minuut, wat tevens een besparing in brandstof oplevert.
De adviescommissie van het MKB-katalysatorfonds Drechtsteden ondersteunt het idee van het bedrijf om deze duurzame oplossing voor de binnenvaart in een gecontroleerde omgeving uit te laten testen.
Een scheepsschroef van een binnenvaartschip draait met gemiddeld 370 - 450 toeren per minuut door het water om hiermee voortstuwing te creëren. De stompe intreezijdes van een scheepsschroef veroorzaken weerstand bij de circulatie. Al enkele jaren geleden heeft Jooren Scheepsschroeven een idee bedacht om deze weerstand te verminderen: de groene schroefrand die scherper door het water snijdt. Hierdoor kan een schip gemiddeld dezelfde snelheid bereiken met 30 à 40 minder schroefomwentelingen per minuut, wat resulteert in een brandstofbesparing van ca. 5%.
John Vermeulen, mededirecteur Jooren: "Als bedrijf hebben we 60 jaar ervaring en vakmanschap op het gebied van scheepsschroeven. Steeds zijn we op zoek naar nieuwe manieren om scheepsschroeven duurzamer te maken. Van schepen die al met deze groene schroefrand varen weten we dat ze niet alleen minder brandstof verbruiken – en daardoor dus minder schadelijke emissies uitstoten - maar ook minder geluid produceren. Om exact vast te kunnen stellen wat deze reducties zijn willen we dit onder andere gaan uittesten bij de Dynamic Maritime Test Facility (DMTF) in de Duurzaamheidsfabriek." **Dit project is in 2020 succesvol afgerond.**

2020
MSA Service – MULTIPED datalogger



Projectpartners
diverse regionale toeleveranciers en klanten, lokaal onderwijs
Eigen investering
€ 45.800
Toegekende subsidiebijdrage
€ 25.000
Type instrument
Prototyping

MSA-Service B.V. uit Hardinxveld-Giessendam heeft een bijdrage ontvangen uit het MKB-katalysatorfonds Drechtsteden. Het elektrotechnisch automatiseringsbedrijf gebruikt deze cofinanciering voor de ontwikkeling van een prototype datalogger voor de maritieme industrie. Deze datalogger, genaamd Multiped, is zowel geschikt voor kleine werktuigen als grote installaties. De adviescommissie ziet potentieel in deze innovatie van het bedrijf vanwege de combinatie van diverse signalen en systemen in de datalogger, met name bij storingsanalyse.

Veel scheeps-/procesautomatiseringssystemen en machines beschikken over een schat aan meetgegevens, omdat ze zijn uitgerust met sensoren. Toch wordt in de praktijk veelal geen optimaal gebruik gemaakt van deze data volgens Machiel 't Hoen, eigenaar van MSA-Service. "Een van de redenen is dat de data uit verschillende, niet gekoppelde, databronnen komen. Denk hier bijvoorbeeld aan motoren, pompen en meetinstrumenten, navigatie apparatuur. Daarnaast zijn veel datalog oplossingen cloudbased, terwijl de beschikbare internetbandbreedte in de maritieme industrie beperkt is. Met de universele datalogger biedt ons bedrijf voor de gebruiker op locatie een verzamelplaats van alle aanwezige proces en machinedata. Belangrijk bij de ontwikkeling van het prototype is dat deze, naast nauwkeurigheid en stabiliteit, voldoet aan hoge systeemeisen qua temperatuur, trilling, veiligheid en geschikt is voor zowel kleine werktuigen met weinig signalen tot grote installaties (zoals schepen) met vele duizenden signalen." **Dit project wordt naar verwachting in 2021 afgerond.**

2020
NETICS – baggerpers



Projectpartners
Da Vinci / Duurzaamheidsfabriek /
Hogeschool Rotterdam
Eigen investering
€ 77.480
Toegekende subsidiebijdrage
€ 18.000
Type instrument
Prototyping

NETICS uit Alblasserdam is, samen met studenten van het Da Vinci College en Hogeschool Rotterdam, gestart met een innovatief project op het gebied van circulair baggeren, waarvoor zij een subsidie ontvangen uit het MKB-katalysatorfonds Drechtsteden. Het bedrijf dat internationaal naam heeft gemaakt op het gebied van bouwen met lokaal beschikbare baggerspecie, bouwt de komende maanden een prototype van een unieke baggerpers voor het persen van zetsteen voor toepassing in de civiele waterbouw. Deze pers wordt gebouwd in een van de maakhallen bij de Duurzaamheidsfabriek op het Leerpark in Dordrecht.

In 2016 introduceerde NETICS – met subsidie uit het MKB-katalysatorfonds – het concept van de Baggerfabriek®. Het idee is om het baggerslib of sediment dat bij projecten afgevoerd moet worden niet langer te zien als afval, maar om te zetten in bouwelementen. Op deze mobiele baggerfabriek worden deze bouwelementen volgens de gepatenteerde GEOWALL®-techniek gemaakt. Doordat op de projectlocatie zelf gewerkt kan worden, hoeven minder grondstoffen aangevoerd te worden waardoor er veel minder CO2- en stikstofuitstoot is. Bovendien kan het materiaal van de elementen aan het eind van de levensduur eenvoudig worden hergebruikt. Een heel duurzame oplossing dus. Intussen heeft NETICS in diverse innovatieprojecten veel ervaring opgedaan met het persen van klein formaat bouwblokken van baggerspecie met bestaande machines. In het werkveld van de civiele waterbouw is echter een grote vraag naar grotere blokken die bijvoorbeeld ingezet kunnen worden als zetsteen en breuksteen. Omdat er op de markt geen persmachines beschikbaar zijn voor deze specifieke toepassing, maakt NETICS de baggerpers zelf.
Als alles volgens plan verloopt, wordt het project rond de zomer van 2021 afgerond.

2020
10XL – platform 360 3D printkop



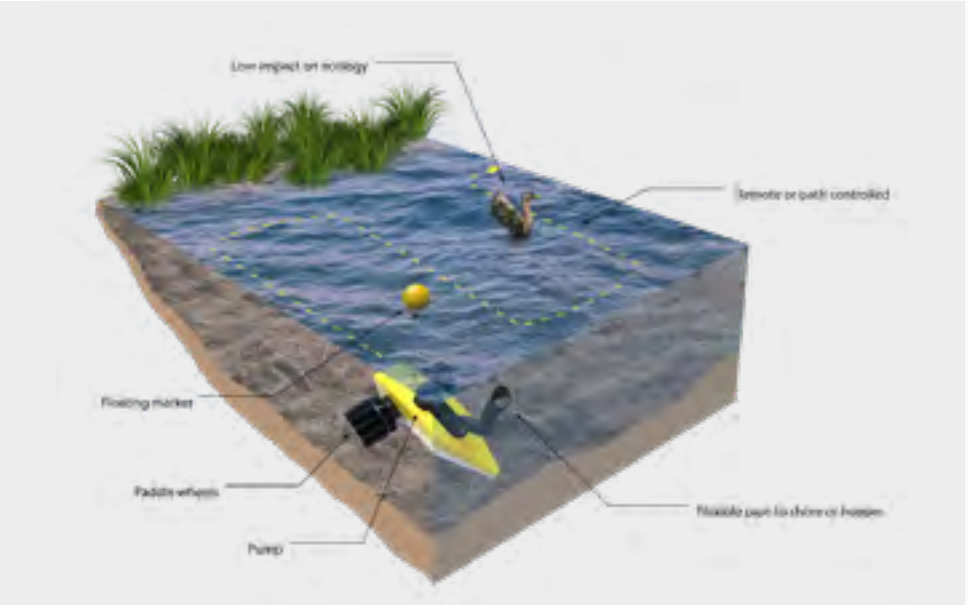
Projectpartners
Da Vinci / Duurzaamheidsfabriek
Eigen investering
€ 52.060
Toegekende subsidiebijdrage
€ 25.000
Type instrument
Prototyping

10XL, gespecialiseerd in groot formaat 3D-printen met gerecycled afval, ontwikkelt met een subsidie van het MKB-Katalysatorfonds een prototype voor een nieuwe, unieke printkop voor op een bestaande 3D-printerrobotarm. De printkop, genaamd Platform 360, wordt draaibaar en krijgt geïntegreerde koeling, verwarming en aandrukmechanisme, waarmee met een verbeterde kwaliteit en verhoging van de snelheid geprint kan worden. Het bedrijf uit Hardinxveld-Giessendam werkt voor de ontwikkeling van Platform 360 samen met studenten.

10XL produceert, met behulp van 3D printers, grote functionele 3D-modellen. Om naar grotere productieaantallen te gaan en de kwaliteit van de prints verder te verbeteren en te waarborgen moeten een aantal knelpunten in het proces worden weggenomen. Gerbert Smits, CEO 10XL: "Dit gaat met name om het verwarmen en koelen van de printlaag. Het verwarmen is nodig om de lagen die geprint worden beter te hechten. Geforceerd koelen is nodig om sneller een nieuwe laag te kunnen printen. Dit luistert zeer nauw. Bij een verkeerde regulering van koelen en opwarmen kan het werkstuk mislukken. De bestaande printkop kan niet om zijn as roteren, waardoor het niet mogelijk om gericht te koelen en te verwarmen. Om het risico op fouten te verkleinen, wordt daarom momenteel minder snel geprint en machines niet volledig benut." Een nieuwe printkop moet hier verandering in brengen. "Alle technieken zijn afzonderlijk van elkaar reeds ontwikkeld maar de combinatie hiervan is nieuw en dus innovatief."

Het printproces is duurzaam, omdat het gebruik maakt van gerecyclede materialen die diverse malen kunnen worden hergebruikt. Bovendien werkt het bedrijf volledig circulair. **Dit project wordt naar verwachting afgerond in 2021.**

2019
Aqitec – Baggerrobot



Het bedrijf Aqitec Water Systems uit Dordrecht heeft een bijdrage ontvangen om een haalbaarheidsonderzoek te doen naar de vraag waar de meeste kansen liggen voor baggerrobots en welk product of dienst met de baggerrobot het best aansluit bij de behoefte.
Vanuit de gedachte 'ontwikkelen is samenwerken' heeft het bedrijf zich gevestigd in een van de maakhallen van de Duurzaamheidsfabriek, waar directe lijnen zijn naar andere startups, bedrijven en het onderwijs. Baggeren is noodzakelijk om wateren bevaarbaar te houden en om veilige afvoer van water te garanderen. Baggerwerkzaamheden worden normaalgesproken periodiek uitgevoerd, dit terwijl sedimentatie een continu proces is. Aqitec ontwikkelt daarom een innovatieve baggeroplossing gebaseerd op elektrische slibrobots die op de waterbodem rijden, het slib opzuigen en door een drijvende leiding naar de kade verpersen. Deze baggermethode is minder invasief en de natuur wordt minimaal belast. De robots kunnen continu worden ingezet of zijn bijvoorbeeld snel inzetbaar om blokkades in watergangen weg te halen.
Dit project is in 2020 succesvol afgerond.

Projectpartners
Duurzaamheidsfabriek, gemeente Dordrecht
Eigen investering
€ 56.800
Toegekende subsidiebijdrage
€ 20.000
Type instrument
Haalbaarheidsonderzoek

bekijk het filmpje



2019
Batteryspray – Asbestsaneringstool



Projectpartners
Da Vinci
Eigen investering
€ 38.680
Toegekende subsidiebijdrage
€ 15.000
Type instrument
Haalbaarheidsonderzoek

Het snelgroeiende bedrijf Batteryspray gebruikt de cofinanciering vanuit het MKB-katalysatorfonds voor een haalbaarheidsonderzoek naar een innovatieve methode om asbest te verwijderen uit woningen. Deze voor mens en milieu veilige methode wordt al ingezet in de procesindustrie. Als Batteryspray deze methode ook toepasbaar kan maken op woningen, kan dat zorgen voor een aanzienlijke kostenbesparing én voor extra werkgelegenheid in de regio.
Tot eind vorige eeuw werd asbest veel toegepast in de bouw. Met het oog op de gezondheidsrisico's gelden sinds 1992 strenge regels voor het verwijderen van asbest. De vereiste veiligheidsmaatregelen en de bijbehorende kosten maken de drempel om asbest te verwijderen voor huiseigenaren hoog. Batteryspray wil nu kijken of hun eerder voor de procesindustrie ontwikkelde asbestsaneringsmethode, ook toepasbaar is voor woningen.
Het innovatieve van de methode is dat deze het probleem aanpakt bij de 'bron'. Met een speciale spraytechniek wordt het asbest in de asbesthoudende materialen geïsoleerd en relatief eenvoudig verwijderd door getrainde onderhoudsmedewerkers. Er zijn daardoor minder maatregelen nodig. Op deze manier kan asbest dus veel goedkoper en veilig voor mens en milieu gesaneerd worden. De ontwikkeling van deze methode is bovendien een eerste stap richting het automatiseren van het saneringsproces, waardoor het verwijderen nog veiliger, efficiënter en goedkoper kan plaatsvinden. **Dit project is in 2020 succesvol afgerond.**

2019
De Ruyter & Koedood – HEAT-lab: Fieldlab waterstof binnenvaart



Projectpartners
Duurzaamheidsfabriek / Da Vinci, TU Twente
Eigen investering
€ 59.220
Toegekende subsidiebijdrage
€ 40.000
Type instrument
Kwartiermakersproject

De Ruyter Dieseltechniek B.V. en Koedood Marine Group B.V. ontwikkelen samen het eerste maritieme 'zero emission' fieldlab: het HEAT.Lab (Hydrogen & Energy Applied Technologies met een bijdrage uit het MKB-katalysatorfonds. Het fieldlab richt zich primair op waterstoftechnologie, met de ambitie om de eerste maritiem gekeurde waterstofcel te ontwikkelen. Daarnaast wordt er gewerkt aan de (door)ontwikkeling en het testen van andere duurzame technieken. Met het opzetten van dit eerste waterstof fieldlab in de regio Drechtsteden voor de binnenlandse maritieme sector willen de bedrijven de sector op weg helpen naar volledig zero emissie transport over het water.

De Ruyter en Koedood zien dat er een groeiende vraag is naar elektrisch varen en varen op waterstof. Het HEAT.Lab gaat daarbij zorgen voor de nodige versnelling. In de ontwikkeling van duurzame technologieën zijn nog de nodige onzekerheden. Om toch het benodigde tempo te kunnen behouden, is het van groot belang om de ontwikkelingen direct te kunnen toetsen. Daarvoor is het fieldlab bedoeld. De innovatieve waterstofoplossingen die straks voortkomen uit het HEAT.Lab, zijn direct inzetbaar op bestaande (hybride) schepen.

De Ruyter en Koedood willen waterstofsystemen leveren die echt ontwikkeld zijn voor de binnenvaart. Het project moet de "zero emission" technologie voor de maritieme sector een sterk fundament geven in de regio Drechtsteden. Daarbij combineren de bedrijven hun eigen kennis en ervaring in nieuwe schone technologieën en werken nauw samen met kennisinstellingen en het onderwijs. **Dit project wordt naar verwachting begin 2021 afgerond.**

2019
Machinnova – Entrobot



Projectpartners
Duurzaamheidsfabriek / Da Vinci
Eigen investering
€ 21.000
Toegekende subsidiebijdrage
€ 21.000
Type instrument
Prototyping subsidie

Het bedrijf Machinnova BV gebruikt de ontvangen subsidie om een prototype te ontwikkelen van een ent-robot die het proces van plantveredeling in de tuinbouwsector automatiseert.
Voor de teelt van komkommers, tomaten, paprika's en andere groenten worden zowel zaden als stekken gebruikt als uitgangsmateriaal om planten op te kweken. Om stekken te verkrijgen wordt een deel van de plant (de ent) vastgemaakt op de onderstam ter verbetering (veredeling) van de plant. Veredelingsbedrijven enten 98% van de planten nog handmatig.

Machinefabrikant Machinnova maakt hoogwaardige machines voor de tuinbouw en heeft inmiddels diverse processen in deze sector succesvol geautomatiseerd. Het automatiseren van het ent-proces is een grote uitdaging. Het ent-proces is precisie werk. De juiste stamdiktes moeten bij elkaar worden gebracht en op een juiste manier worden ge-ent. Vervolgens moeten de stekken op precies de juiste hoogte automatisch worden afgesneden. Een robot kan dit met de hoogste precisie en een forse verwerkingssnelheid uitvoeren. Dat is ook het grote voordeel van een robot ten opzichte van handmatige enten. Want het traditionele ent-proces kost veel tijd en zorgt voor onnodig afval doordat planten bijvoorbeeld verkeerd worden afgeknipt of de verkeerde stammen bij elkaar worden gezet.

Het bedrijf wil voor de bouw van het prototype samenwerken met het Da Vinci College. Een unieke kans voor studenten om vanaf de start mee te denken over het ontwerp van de robot. **Dit project is in 2020 succesvol afgerond.**

2019
Holland Marine Parts – Waterdrukvoortstuwing pleziervaartuigen

Voor het manoeuvreren van schepen en boten wordt traditioneel gebruik gemaakt van boegschroeven. Holland Marine Parts heeft een innovatieve oplossing ontwikkeld als alternatief voor een boegschroef, de Jet Thruster. De Jet Thruster is een manoeuvreersysteem op basis van waterdruk en stuwkracht. Jet thrusters in de boeg en/of de hek van de boot zorgen met aangezogen water voor de bestuurbaarheid van de boot.

Holland Marine Parts wil een totaal nieuwe Micro Jet Thruster ontwikkelen en gaan produceren. Dit nieuwe systeem wordt volledig nieuw ontwikkeld en heeft als kenmerken en voordelen: veel compacter en lichter; meer inbouwvrijheid en meer toepassingsmogelijkheden; minder onderdelen en daardoor betrouwbaarder; aanzienlijke goedkoper; vergroting marktpotentieel; levert relatief een groter vermogen; gestandaardiseerde productie; geschikter voor OEM's (Original Equipment Manufacturer). Door het kleinere formaat, de lagere te verwachten kostprijs en de aanzienlijk lagere verkoopprijs kan Holland Marine Parts een voor haar nieuwe markt gaan bedienen, de markt van speedboten. Deze markt is in landen als Amerika en Canada zeer groot.
Dit project is in 2020 succesvol afgerond.

Eigen investering
€ 40.990
Toegekende subsidiebijdrage
€ 25.000
Type instrument
Haalbaarheidsonderzoek

2018
10XL – Hybrid manufacturing 3D-printen



Eigen investering
€ 219.000
Toegekende subsidiebijdrage
€ 25.000
Type instrument
Prototyping subsidie

10XL heeft een nieuw concept ontwikkeld in de wereld van 3D print services: hybrid manufacturing. In 2018 is met behulp van een prototyping subsidie het prototype van het hybride proces verder ontwikkeld.
Hybrid manufacturing is een combinatie tussen 3D printen (additive manufacturing) en CNC frezen (subtractive manufacturing).
De core market van 10XL is de maritieme industrie. Binnen deze industrie richt 10XL zich op het maken van prototypes (sleepmodellen), tooling (mallen) en functionele modellen.

Met hybride productie worden de kosten met meer dan 50% gereduceerd ten opzichte van conventionele productie, de lead time wordt verkort en de flexibiliteit wordt sterk verbeterd. Bovendien zijn de gebruikte thermoplasten geschikt zijn voor recycling.

In 2017 heeft 10XL een eerste prototype van de additive manufacturing module gebouwd (A01). In 2018 heeft 10XL dit prototype verder verbeterd en het hybride proces vervolmaakt. **Dit project is in 2019 succesvol afgerond.**

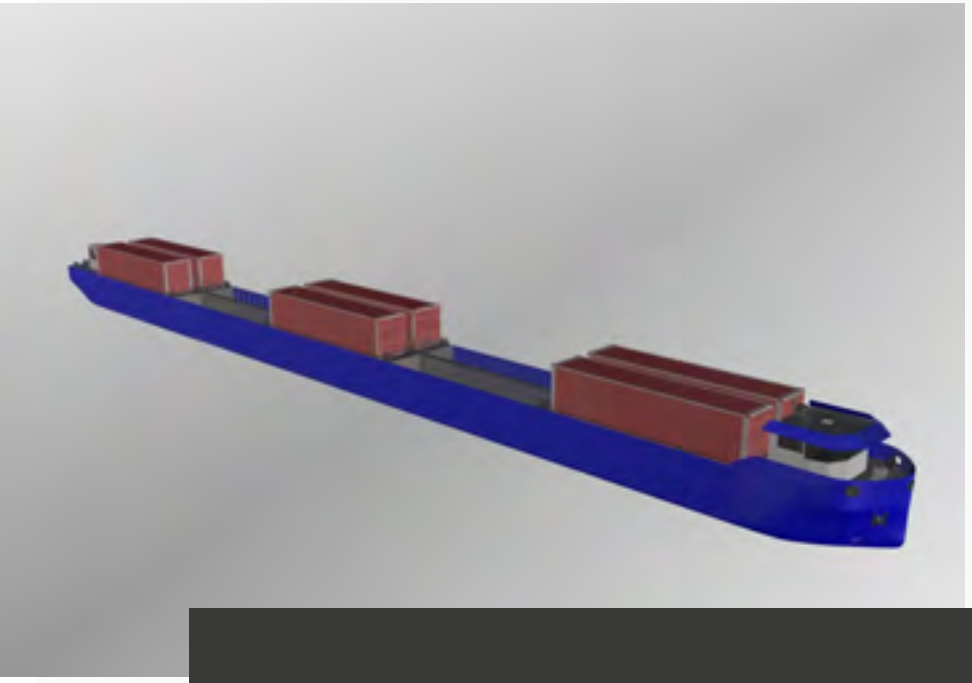
2018
Active Battery Technology – Loodzuuraccu

Active Battery Technology (ABT) is in 2018 gestart met de ontwikkeling van een prototype voor industriële (semi- en deep-cycle) loodzuuraccu's. Met deze accu's is het mogelijk om (duurzaam) geproduceerde elektrische energie op te slaan en te gebruiken voor diverse elektrische systemen.

Het doel van het prototype project is om een industriële loodzuuraccu, met een energiecapaciteit van 4000kWh, als prototype te produceren en deze accu zowel statisch als ook dynamisch elektrisch te belasten waarbij verschillende metingen zullen worden uitgevoerd.
Verwacht wordt dat de levensduur van deze accu groot zal zijn. Echter, metingen zijn nodig om dit nauwkeuriger te bepalen.
Het is straks ook mogelijk om bijvoorbeeld binnenvaartschepen volledig elektrisch met deze deep-cycle loodzuuraccu's aan te drijven. **Dit project is succesvol afgerond in 2019.**

Eigen investering
€ 33.651
Toegekende subsidiebijdrage
€ 24.900
Type instrument
Prototyping subsidie

2018
Aqua Navis – Canal du Container



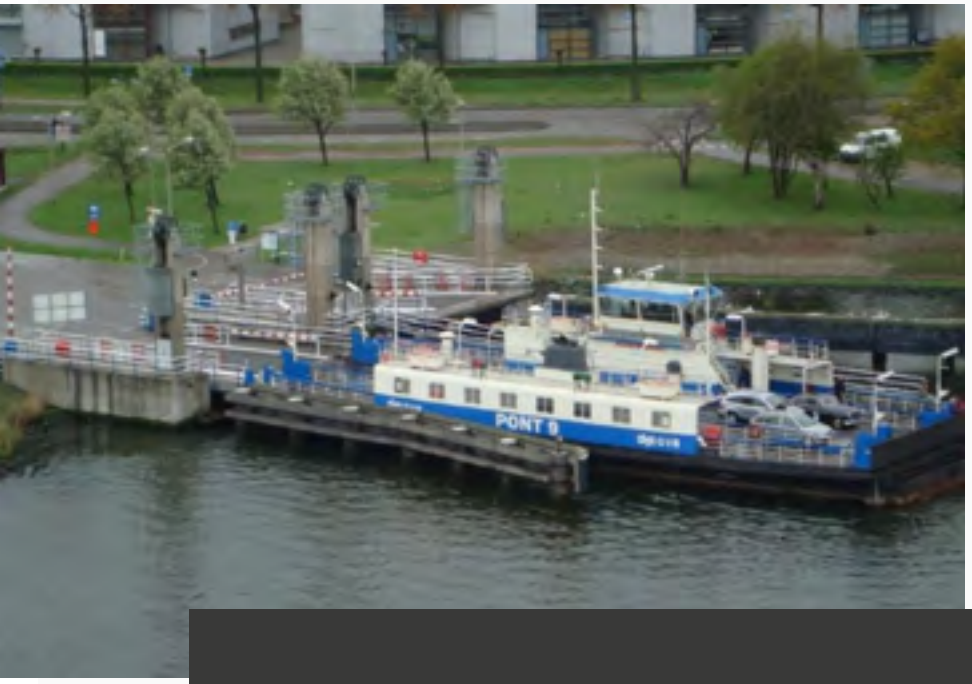
Aqua Navis in 2018 een haalbaarheidsonderzoek gestart om een klein containerschip door te ontwikkelen en de daarbij behorende markt te onderzoeken.

Het onderzoek is gericht op containervervoer door zeer klein vaarwater, bijvoorbeeld in steden. Vanwege de standaardbreedte van containers en de standaardeisen voor binnenvaart (met twee gangboorden) vormt dit nu een probleem. Aqua Navis heet een concept bedacht waardoor het mogelijk is om wel met de gevraagde scheepsafmetingen containers te kunnen vervoeren. Deze haalbaarheidsstudie is bedoeld om het concept verder te onderbouwen en te onderzoeken in hoeverre er meer vraag is naar een dergelijke mogelijkheid. **Dit project is succesvol afgerond in 2019.**

Eigen investering
€ 34.700
Toegekende subsidiebijdrage
€ 25.000
Type instrument
Haalbaarheidsonderzoek

2018

Holland Shipyards – Hergebruik en overbrengen van energie van veerboten tijdens aan- en afmeren



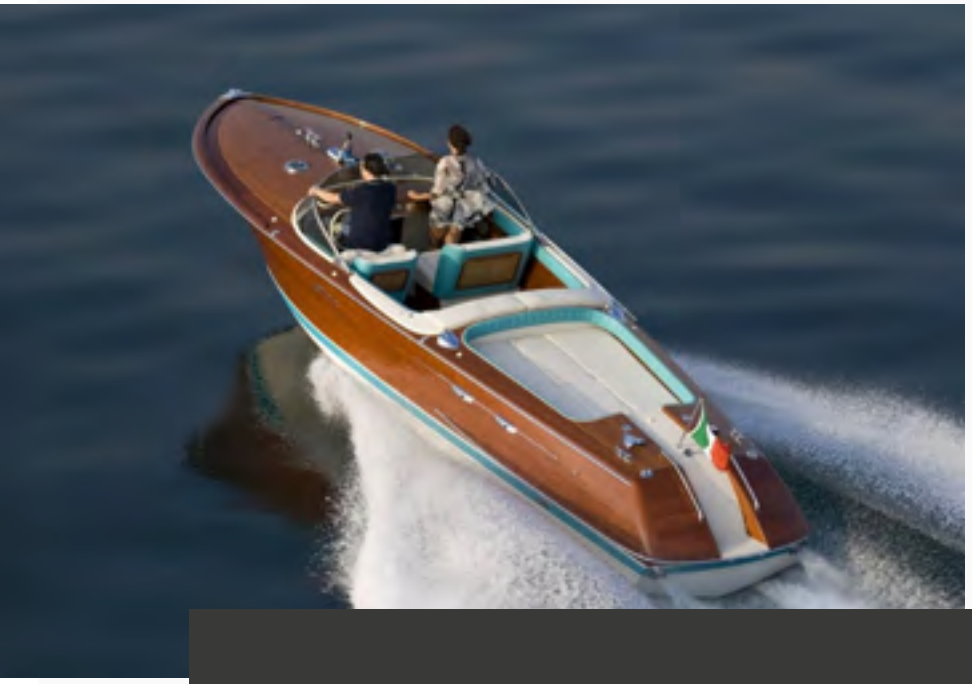
Inspelend op de vraag naar zero emissie veerponten, doet Holland Shipyards onderzoek naar de haalbaarheid van het hergebruiken en overbrengen van energie tijdens het aan- en afmeren.

Het tot stilstand krijgen van de massa van een veerboot kost veel kinetische energie. Deze "rem-energie" zou eventueel mechanisch opgevangen kunnen worden en weer mechanisch omgezet kunnen worden in een directe ingang op de voortstuwing tijdens het wegvaren van de kade.

In dit project worden vooral de technische mogelijkheden hiervoor nader onderzocht. **Dit project is succesvol afgerond in 2019.**

Eigen investering
€ 25.000
Toegekende subsidiebijdrage
€ 25.000
Type instrument
Haalbaarheidsonderzoek

2018
Cantiere Barone – Futuro MK I



Eigen investering
€ 145.050
Toegekende subsidiebijdrage
€ 19.999
Type instrument
Prototyping subsidie

Cantiere Barone (voorheen Imbarcazione Barone) ronde in 2018 succesvol het haalbaarheidsonderzoek af naar de ontwikkeling van een nieuwe, hybride energie zuinige rompvorm van een snelle boot voor personenvervoer en professioneel gebruik. Eind 2018 is onder een nieuwe aanvraag gestart met de bouw van een prototype.

Bij het haalbaarheidsonderzoek werd de focus gelegd op de het gebruik van moderne hydrodynamica bij het ontwikkelen van een zo efficiënt mogelijke romp. Daaruit is gebleken dat door middel van een geventileerde stepped romp (ventilated stepped hull) het mogelijk is een lagere weerstand te verkrijgen.

Na de testen bij de TU Delft en MARIN is gebleken dat het bouwen van een prototype 1 op 1 van Futuro MK I de volgende stap is. **Dit project is in 2020 afgerond voor wat betreft het subsidiedeel; de bouw van de Futuro loopt nog door.**

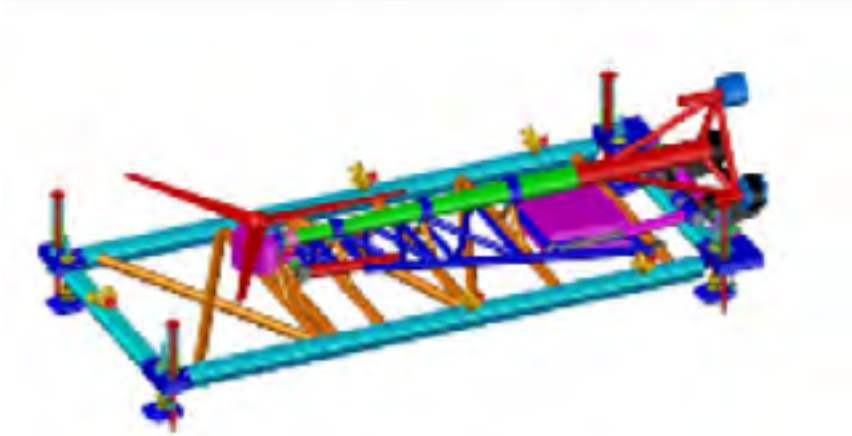
2017
Edorado - Elektrische draagvleugelspeedboot



Eigen investering
€ 49.000 + € 45.880
Toegekende subsidiebijdrage
€ 25.000 + € 25.000
Type instrument
Haalbaarheidsonderzoek + Prototype

De innovatieve maritieme startup Edorado heeft een subsidie ontvangen om de ontwikkeling van hun innovatieve volledige elektrische speedboot te versnellen.
Het gaat om een elektrisch aangedreven speedboot met draagvleugels die het mogelijk maakt een duurzame vorm van watersport te bieden zonder in te leveren op prestaties (snelheid, actieradius). het haalbaarheidsproject richt zich op het ontwikkelen en bouwen van een prototype op 1/2 schaal, waarmee zowel het hydrodynamische ontwerp als het ontwerp van de volautomatisch intrekbare draagvleugels kunnen worden aangetoond. Bij een succesvolle ontwikkeling van de draagvleugelboot heeft Edorado in potentie een grote kring van toeleveranciers in de regio, waardoor het bedrijf in de toekomst substantiële invloed kan hebben op het maritieme karakter en de kracht van de maritieme sector. Het bedrijf is na het vergrijgen van de prototype subsidie bezig met de definitieve product ontwikkeling alvorens met de serie bouw van de eerste modellen te starten. Inmiddels zijn reeds 20 bestellingen geplaatst voor het eerste "runabout" model, de Edorado 8S. De 8S is het definitieve ontwerp dat uiteindelijk in (serie)productie zal gaan. In tegenstelling tot de 7S is dit model is voorzien van een actief draagvleugel systeem. Naast ontwikkeling van de benodigde hardware speelt ook de software ontwikkeling (of de combinatie van beide, de zogenaamde mechatronica) een belangrijke rol in het project. Een belangrijk deel van de product ontwikkeling vindt plaats in Dordrecht, gelegen in de Drechtsteden regio. Edorado B.V. heeft hier sinds begin 2017 een werkruimte gehuurd in het zelfde pand als de Duurzaamheidsfabriek. **Het haalbaarheidsonderzoek is succesvol afgerond in 2017 en het prototypingproject is succesvol afgerond in 2018.**

2017
Marine Innovators – Innovatieve Installatietechniek Windmolens en fundaties Offshore



Eigen investering
€ 35.000
Toegekende subsidiebijdrage
€ 25.000
Type instrument
Haalbaarheidsonderzoek

Marine Innovators B.V. verkende in dit traject een innovatieve installatietechniek voor Windmolens en offshore installaties met het oog op kostprijsreductie van het totale windmolentraject waarin installatie en transport een belangrijke factor vormen.

Binnen de energiesector levert wind als duurzame en schone energiebron een steeds belangrijkere bijdrage aan energieverbruikers. Volgens EWEA zal naar verwachting vanaf heden tot 2025 de bijdrage van windenergie offshore binnen de EU met ca. 55.000 MW toenemen. Door innovatie en schaalvergroting van achtereenvolgens windmolens, fundaties en verankeringen van fundaties kunnen de kostprijzen aanzienlijk worden verlaagd. Tegelijk zullen door de schaalvergroting van windmolens aanzienlijke investeringen gaan plaatsvinden in de handling equipment van windmolens offshore. Het doel van dit project is om een aanzienlijke kostprijsreductie te realiseren bij het transport en de installatie van windmolens offshore door toepassing van een innovatieve installatiemethode. Juist de toekomstige grote windmolens (tot ca. 15 MW) kunnen effectief en efficiënt middels deze innovatieve technologie worden geïnstalleerd. Kenmerkend voor de nieuwe installatiemethode is dat de windmolen en fundatie als één geheel worden geïnstalleerd, waarbij geen gebruik wordt gemaakt van hijsinstallaties. Windmolens kunnen hierdoor significant sneller en goedkoper worden geplaatst. Middels een technisch- en economisch haalbaarheidsonderzoek moet worden aangetoond dat dit innovatieve installatieconcept voor windmolens offshore voldoende potentie heeft om te worden ingezet voor windmolenprojecten in zeeën binnen de EU. **Dit project is succesvol afgerond in 2018.**

2017
Krohne New Technologies – PRedictive Analytics and DiagnOstics at Fieldlab XCaliber (PARADOX)



Projectpartners
Krohne New Technologies, UReason, Flow Center of Excellence (FCoE) en het Da Vinci College
Eigen investering
€ 89.109
Toegekende subsidiebijdrage
€ 40.000
Type instrument
Kwartiermakersbijdrage

Krohne new Technologies en haar samenwerkingspartners hebben een kwartiermakerbijdrage ontvangen. Met deze verdere invulling van het Fieldlab en het bijbehorend initieel testprogramma, hopen ze het 'go-to' punt te worden voor kennis- en validatievraagstukken rondom meetinstrumentatie voor procesinstallaties.

In het licht van de sterk dalende instrumentatiekennis (o.a. in de procesindustrie) en de grote gebruiksgroei die verwacht wordt van de opkomst van 'industrie 4.0' (ook in de procesindustrie) is het essentieel, maar ook onvermijdelijk dat meetinstrumentatie/sensoren in de toekomst in staat zullen zijn: hun eigen status en functioneren (lees: hun 'health') te kunnen detecteren, eigen 'malfunction' te gaan voorspellen en afwijkende procescondities (bij. lucht in het systeem) te detecteren en hierover 'gebruikersvriendelijk' te communiceren met operators en maintenance engineers. En daarbij deze informatie ook hanteerbaar toegankelijk te maken voor de gebruiker.

KROHNE wil, als toonaangevende producent van o.a. debiet-, massa-, druk- en temperatuurinstrumentatiesensoren – gevestigd in de Drechtsteden regio -, ook in deze marktontwikkelingen voorop blijven lopen. Ze werken daarom samen met UReason, een gespecialiseerde partner in data-analyse en machine leren en het Flow Center of Excellence (FCoE) als open innovatieomgeving (Fieldlab) en Da Vinci College in de uitvoering van het project.
De projectpartners willen een belangrijke bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. De eerste stap daartoe is de uitbreiding/ verdere invulling van het (metrologisch) Fieldlab van het FCoE, een van de concretiseringen van het Fieldlab 'Smart Industry' in de Duurzaamheidsfabriek. **Dit project is succesvol afgerond in 2019**.

2016
Gebr. De Koning – Modulair drijvend groen



Projectpartners
Urban Green
Eigen investering
€ 29.050
Toegekende subsidiebijdrage
€ 25.000
Type instrument
Haalbaarheidsonderzoek

Met 'Modulair Drijvend Groen' kunnen stedelijke havengebieden worden voorzien van drijvende eilanden die de ruimtelijke ordening verbeteren en tegelijkertijd ook de waterkwaliteit.

Het bedrijf heeft gekozen voor een modulaire opbouw, waardoor de structuur van het eiland flexibel kan worden ingedeeld. Op de eilanden kan worden gerecreëerd en gebouwd (o.a. horeca).

Het drijvend natuurlijk waterfilter heeft als doel op natuurlijke wijze afvalwater te filteren afkomstig van bebouwing. Deze bebouwing kan op of naast het eiland geplaatst zijn. **Project is succesvol afgerond in 2017.**

2016
NETICS - Baggerfabriek

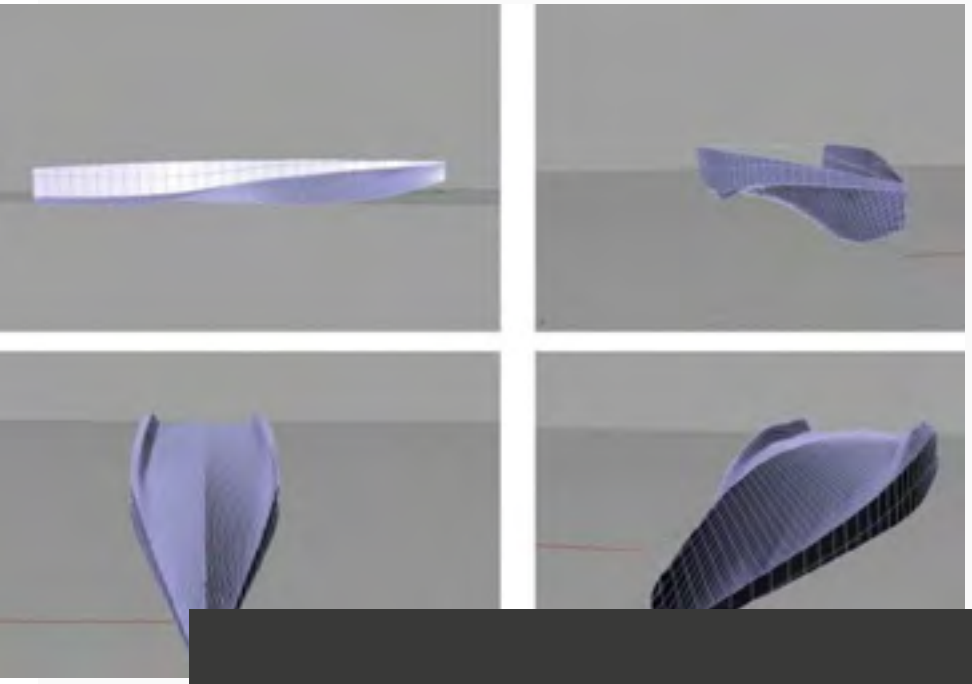


Projectpartners
Urbanmanagement
Eigen investering
€ 32.000
Toegekende subsidiebijdrage
€ 16.000
Type instrument
Haalbaarheidsonderzoek

De 'Baggerfabriek' is een concept waarin baggerspecie uit een bepaald gebied wordt verwerkt tot bouwproducten voor projecten in dezelfde omgeving. met de baggerfabriek worden de ketens van de baggerindustrie en de (water)bouwsector aan elkaar gekoppeld. Deltagebieden over de hele wereld zijn kwetsbaar voor overstromingen. Baggeren is daarom een oneindige en regelmatig terugkerende noodzaak. Maar het afzetten van baggerspecie is moeilijk en vaak kostbaar. Tegelijkertijd worden primaire grondstoffen steeds schaarser en duurder en moet men naar alternatieve en meer duurzame oplossingen op zoek. Er ligt dus wereldwijd een enorme kans voor het inzetten van baggerspecie als bouwstof.

NETICS is expert in de wereld op dit gebied en heeft daarom de Baggerfabriek® bedacht, een plek waar de baggerspecie uit een gebied wordt verwerkt tot nieuwe producten (o.a. dijkenklei, stenen, kademuren). die kunnen worden gebruikt in bouw- en infraprojecten in datzelfde gebied. **Project is succesvol afgerond in 2017.** NETICS kijkt nu met partners in de regio naar de mogelijkheden om een fysieke baggerfabriek te realiseren in de Drechtsteden.

2016
Imbarcazione Barone – Futuro MK I en emissietest Ssynfuel+ (biobrandstof)



Projectpartners
Aarts Dieseltechniek B.V., TU Delft, Marin
Eigen investering
€ 29.950
Toegekende subsidiebijdrage
€ 22.499,99
Type instrument
Haalbaarheidsonderzoek & kennisvoucher

De Futuro MK I moet de meest duurzame watertaxi ter wereld worden. Het haalbaarheidsonderzoek draait om het ontwikkelen en testen van een nieuwe, hybride en energie zuinige rompvorm van een snelle boot voor personenvervoer en professioneel gebruik. Hierin wordt de focus gelegd op de het gebruik van moderne hydrodynamica bij het ontwikkelen van een zo efficiënt mogelijke romp.

Een ander uitgangspunt is het zorg dragen dat de nieuw te ontwikkelen rompvorm comfortabele vaareigenschappen heeft op kruissnelheid. De FUTURO MK I straks gaat varen op Ssynfuel+, de schoonste brandstof op de markt, die wordt geproduceerd op de Tweede Maasvlakte uit afvaloliën uit de voedingsindustrie. Deze brandstof is gegarandeerd 80% CO2-neutraal. Deel van dit traject bestaat uit het meten van de uitstoot bij gebruik van deze brandstof. **Deze projecten zijn succesvol afgerond in 2018.** Als vervolg is in 2018 een nieuwe aanvraag voor prototyping toegekend, zie hierna.

2016
Koedood Dieselservice – On board monitoringsysteem voor emissiemeting aan de pijp (NOx en CO2)



Projectpartners
Emigreen, Oechies
Eigen investering
€ 76.940
Toegekende subsidiebijdrage
€ 25.000
Type instrument
Haalbaarheidsonderzoek

Koedood ontwikkelt een systeem, waarbij binnenvaartschippers continu inzicht hebben in hun NOx en Co2- uitstoot. Hierdoor kunnen ze zuiniger en milieuvriendelijker varen.

Schippers hebben in het algemeen weinig inzicht in hun uitstoot en energieverbruik, waardoor er in de praktijk nog te vaak onzuinig wordt gevaren. Koedood wil de schipper het juiste instrumentarium geven om zo veel mogelijk milieu- en energievriendelijk te varen. Dit kan een grote besparing opleveren. Het beoogde product meet continu de werkelijke uitstoot van stikstofoxiden (NOx) en koolstofdioxide (CO2) aan de uitlaatpijp, maakt de gegevens direct zichtbaar op het dashboard van de schipper en geeft hem ook advies om zijn uitstoot aan NOx en CO2 te minimaliseren door een koppeling met de boordcomputer.

Koedood wil dit innovatieve product uiteindelijk als een add-on gaan aanbieden aan zijn klanten bij installaties van nieuwe motoren of motorrevisies. Directeur Arie Koedood zegt daarover: "De binnenvaart moet de komende decennia verder vergroenen. Naast schonere motoren, alternatieve brandstoffen, en bijvoorbeeld nabehandelingssystemen is het van belang dat de schipper bewuster wordt van zijn uitstoot en daarop ook kan sturen. Daarbij levert een continu monitoringssysteem veel gegevens op over de werkelijke uitstoot van schepen. Dat is maatschappelijk relevant, omdat vervoer over water zeker waar het CO2 betreft veel milieuvriendelijker is dan over de weg. Als meer bedrijven kiezen voor vervoer over water, kan dat bovendien helpen de filedruk te verminderen. Er wordt in de binnenvaartsector veel gesproken over verduurzaming, maar er gebeurt nog te weinig. Koedood heeft de ambitie om hier een voortrekkersrol in te vervullen met slimme innovaties."
Project is succesvol afgerond in 2019.

2016
Factory Lab – Smart fender system



Het Smart Fender System van Factory Lab kan helpen bij het effectief en veilig gebruik van aanmeerlocaties in havengebieden.
Havens maken bij hun aanlegplaatsen gebruik van rubber 'fenders' om te voorkomen dat afmerende schepen schade veroorzaken aan de kade. FactoryLab wil deze fenders voorzien van sensoren die onder meer schade, de staat van onderhoud en de bezetting (ligt er een schip?) kunnen meten. De informatie die zo wordt verkregen, is direct zichtbaar voor de beheerder. Die kan daardoor bijvoorbeeld snel ingrijpen bij schade en beter bepalen wanneer onderhoud nodig is. Dat zorgt voor een veilige werkomgeving en bespaart ook kosten omdat er minder 'downtime' is. Uiteindelijk zal dat leiden tot goedkopere en efficiëntere ligplaatsen. **Project is succesvol afgerond in 2017.**

Projectpartners
Machinefabriek Straatman
Eigen investering
€ 39.500
Toegekende subsidiebijdrage
€ 25.000
Type instrument
Haalbaarheidsonderzoek

2016
Cofano Software Solutions – Supply Chain Information Platform (SCIP)



Het 'Supply Chain Information Platform' wordt ontwikkeld om efficiënter gebruik te kunnen maken van de havencapaciteit, om kostenbesparingen en milieuwinst te genereren.

Het project van Cofano, dat de naam 'Nextlogic' heeft meegekregen, stelt zich als doel om de containerbinnenvaart te optimaliseren, zodat de doorstroom in havens efficiënt afgehandeld kan worden.
Het idee is om een digitaal platform te ontwikkelen dat het voor de verschillende partijen in de goederenketen mogelijk maakt om hun processen in een veilige omgeving op elkaar af te stemmen en hun informatie juist en tijdig met elkaar te delen. Daardoor kan laden en lossen van zee- en binnenvaartschepen efficiënter plaatsvinden. De beschikbare havencapaciteit wordt zo beter gebruikt en er zijn minder scheepsbewegingen. **Project is succesvol afgerond in 2017.**

Projectpartners
Quintic en Havenbedrijf Rotterdam
Eigen investering
€ 66.000
Toegekende subsidiebijdrage
€ 5.000
Type instrument
Prototype

2016
VAF Instruments – Dynamische Maritieme Testfaciliteit (DMTF)



Projectpartners
Krohne Altometer, Reehorst, Flow Center of Excellence, Stichting Xcaliber en ROC Da Vinci
Eigen investering
€ 159.300
Toegekende subsidiebijdrage
€ 40.000
Type instrument
Kwartiermaker

Met de DMTF kunnen VAF kunnen innovatieve voortstuwingstechnologieën worden getest, die uiteindelijk moeten leiden tot minder CO_2 uitstoot van schepen. De installatie zal geplaatst worden in de duurzaamheidsfabriek.

Verduurzaming is een belangrijk thema voor de scheepvaart. De inzet van zuinigere, betere verbrandingsmotoren is, met name in de binnenvaart, vaak geen (economisch) haalbare optie. Om toch de CO_2-uitstoot te verminderen, kan wel gekeken worden naar verdere optimalisatie van de aandrijflijn: de as en schroef. VAF Instruments is als toonaangevend bedrijf in maritieme aandrijftechniek voortdurend op zoek naar innovaties op dit gebied. Maar het ontbrak aan een goede testfaciliteit. In de nieuwe installatie kan het effect van weerstand en verschillende vaarsnelheden op de aandrijflijn gesimuleerd worden. **Project is succesvol afgerond in 2018.**

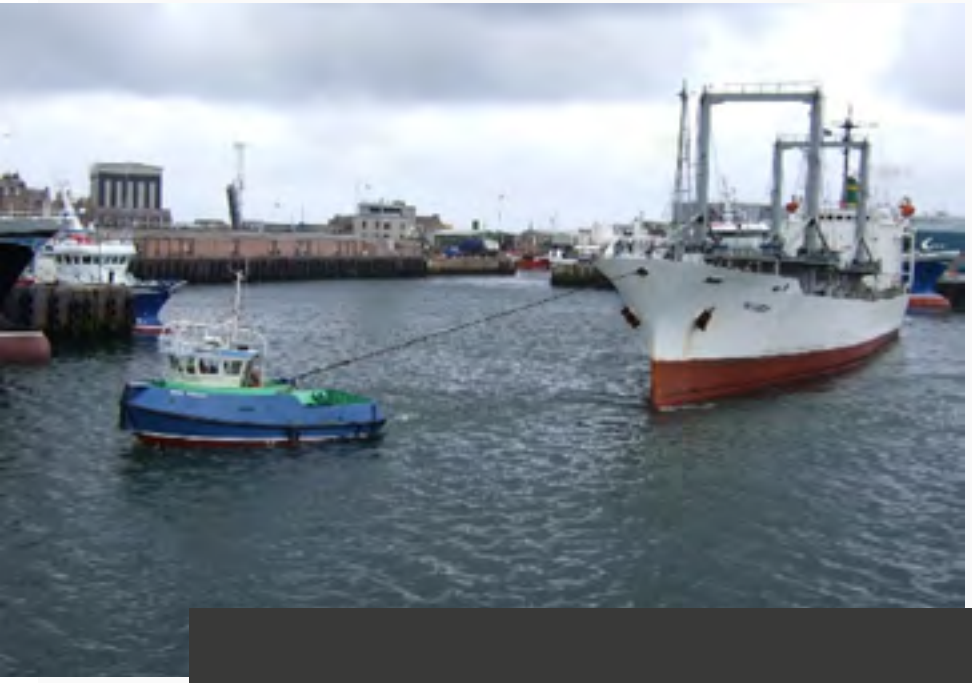
2016
DieselUp – Small Scale Fuel Upgrader

Dit project is gericht op het onderzoeken van de haalbaarheid van een kleinschalige ontzwavelunit (Sulphur Oxidation Unit of SOU) die de zwavel aan brandstof onttrekt aan boord van schepen.

Het beoogde product is een ontzwavelunit (Sulphur Oxidation Unit of SOU) die de zwavel aan de brandstof onttrekt in de vorm van pure zwavel, zwaveloxiden of andere zwavelverbindingen met als resultaat schone brandstof, geschikt voor de scheepvaart. Om zowel de hogere viscositeit als de reactie met waterstof te vermijden, kan het toevoegen van water aan de brandstof een oplossing zijn, wat ook de nodige uitdagingen voor nanoschaal vermenging met zich meebrengt. Een mogelijke oplossing hiervoor is een resonantie cavitator met hoge impact door de langere molecuulketens. De techniek is door DieselUp reeds onderzocht voor Diesel wordt nu verder doorontwikkeld voor toepassing op Stookolie. **Project is succesvol afgerond in 2017.**

Projectpartners
Kemper & van Twist, Spliethoff
Eigen investering
€ 25.000 (in vooronderzoek diesel € 404.000 vanaf 2012)
Toegekende subsidiebijdrage
€ 25.000
Type instrument
Haalbaarheidsonderzoek

2016
Machine & Lierenfabriek Kraaijeveld - Dynamisch Autonoom Liersysteem



Kraaijeveld heeft in dit project een lier ontwikkeld voor toepassing op het Dynamic Oval Towing system (DOT) van Mampaey. Dit is een nieuw systeem voor sleepboten waarbij de sleephaak niet op een vast punt aan de sleepboot is bevestigd, maar zich 360 graden rondom de stuurhut kan bewegen.

Tot op heden is er nog geen lier ontwikkeld die op een DOT-systeem geïnstalleerd kan worden. Innovatief aan deze lier is de hydraulische accumulator en het formaat van de lier. De lier moet het zijn eigen energie kunnen opwekken om het touw weer binnen te kunnen halen. Wanneer een touw wordt uitgebracht naar een schip kan men energie opwekken. **Project is succesvol afgerond in 2018.**

Projectpartners
Mampaey
Eigen investering
€ 25.000
Toegekende subsidiebijdrage
€ 25.000
Type instrument
Haalbaarheidsonderzoek

Colofon

MKB-katalysatorfonds Drechtsteden

Redacteur
Hilbert de Jong

Vormgeving en opmaak
Impuls, Sliedrecht - impulsontwerpt.nl

Februari 2021