



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 2025, nr. , houdende tijdelijke regels voor subsidiëring van de vroege opschaling van de energietransitie van zeeschepen 2026 – 2030 (Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026 – 2030)

(KetenID WGK027870)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 3, eerste lid, onderdeel e, van de Kaderwet subsidies I en M en de artikelen 4, 6, zesde lid, 8, eerste en tweede lid, 9, 10, tweede lid, 13, 15, vierde en vijfde lid, 22, tweede lid, 23, derde en vijfde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

Besluit:

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

aandrijflijn: geheel van motor(en) en bijbehorende systemen die de voortstuwing van een zeeschip verzorgen, waarbij als brandstof hernieuwbare methanol of waterstof wordt gebruikt;

CEEAG: Richtsnoeren staatssteun ten behoeve van klimaat, milieubescherming en energie 2022, (2022/PBL C 80/1);

kleine en middelgrote onderneming: onderneming in de zin van paragraaf 2.4, punt 19, onderdeel 77) van de CEEAG;

emissievrij zeeschip: zeeschip als bedoeld paragraaf 2.4, punt 19, onderdeel 20), onder e, sub i), van de CEEAG;

Kaderbesluit: Kaderbesluit subsidies I en M;

minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

mkb-verklaring: document waarmee de subsidieaanvrager verklaart een middelgrote of kleine onderneming te zijn volgens de aanbeveling van de Europese Commissie 2003/361/EG;

Nederlandse reder: reder met een hoofdvestiging of nevenvestiging als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdelen k en l, van de Handelsregisterwet 2007, in Nederland;

project: aanschaf en installatie van een broeikasgasreducerende aandrijflijn voor het varen op waterstof of methanol, in verband met de nieuwbouw of retrofit van een zeeschip, eventueel gecombineerd met de aanschaf en installatie van één of meerdere energiebesparende technieken en optioneel een batterijpakket inclusief benodigde aanpassingen aan boord, om in een haven of op volle zee elektriciteit te laden en zoveel mogelijk emissieloos een haven mee in- en uit te kunnen varen;

RVO: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;

schoon zeeschip: schoon zeeschip als bedoeld paragraaf 2.4, punt 19., onderdeel 20), onder e, sub ii), van de CEEAG;

uitvoeringsinstantie: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;

zeeschip: zee- of kustvaartuig bestemd voor het vervoer van goederen of passagiers, voor nautische of andere dienstverlening.

Artikel 2 Doel van de regeling

Deze regeling heeft als doel het stimuleren van de aanschaf en installatie van aandrijflijnen voor het varen op waterstof en methanol en energiebesparende technieken in zeeschepen van Nederlandse reders om vroege fase opschaling van deze technieken in de zeevaart mogelijk te maken en daarmee een bijdrage te leveren aan een toekomstbestendige en klimaatneutrale zeevaart in 2050.

Artikel 3 Subsidiabele activiteiten

1. De minister kan op aanvraag subsidie verstrekken voor een project.
2. Na de afronding van het project kwalificeert het zeeschip als schoon zeeschip.
3. Per schip kan maximaal één van de in het eerste lid genoemde aandrijflijnen onderdeel zijn van het project, eventueel gecombineerd met één of meer energiebesparende technieken of een batterijpakket.

Artikel 4 Subsidiabele kosten

1. De subsidie voor de aanschaf en installatie van een aandrijflijn bedraagt ten hoogste 40% van de in aanmerking komende CAPEX meerkosten tot een maximum van € 4.000.000,- per vaartuig.
2. Vanaf 1 januari 2028 bedraagt in het eerste lid bedoelde subsidie ten hoogste 40% van de in aanmerking komende kosten tot een maximum van € 3.500.000,- per vaartuig.
3. De subsidie voor energiebesparende technieken die de energiebehoefte van de voortstuwing verminderen bedraagt maximaal € 400.000,- per vaartuig en valt binnen het in het eerste en tweede lid genoemde maximumbedrag.
4. De subsidie voor een batterijpakket bedraagt maximaal € 400.000,- per vaartuig en valt binnen het in het eerste en tweede lid genoemde maximumbedrag.
5. Het percentage genoemd in het eerste en tweede lid wordt verhoogd met 10 procentpunten voor een emissievrij zeeschip, 10 procentpunten voor middelgrote ondernemingen of 20 procentpunten voor kleine ondernemingen.

Artikel 5 Subsidieplafond en wijze van verdeling

1. Voor de periode tot en met 31 december 2029 is voor de subsidiëring van een project als bedoeld in artikel 3 ten hoogste € 105.200.000,- beschikbaar:
 - a. € 11.000.000,- voor 2026;
 - b. € 18.800.000,- voor 2027;
 - c. € 29.300.000,- voor 2028;
 - d. € 46.100.000,- voor 2029.
2. De minister verdeelt het beschikbare bedrag op basis van de volgorde van rangschikking van de aanvragen als bedoeld in artikel 6.

Artikel 6 Rangschikkingscriteria

1. De minister kent, bij het beoordelen van een project als bedoeld in artikel 3 aan een aanvraag een hoger aantal punten toe naarmate:

- a. het beoogde vaarprofiel en toeleveringsketen van waterstof of methanol meer vertrouwen geeft in daadwerkelijke vermindering van broeikasgasemissies, met een maximum van 30 punten;
 - b. de bijdrage aan broeikasgasemissiereductie volgens een onderbouwde berekening hoger is, met een maximum van 25 punten;
 - c. de kwaliteit van het plan voor de uitvoering van het project, inclusief een gedegen onderbouwing en onderbouwde begroting, hoger is, met een maximum van 25 punten;
 - d. de Nederlandse betrokkenheid hoger is dan wel er meer gebruik wordt gemaakt van Europese makers en toeleveranciers, en de ketensamenwerking groter is, met een maximum van 15 punten;
 - e. het project een bijdrage levert aan de ontwikkeling van Digitaal Samenwerken – Joint Maritime Digital Platform, met een maximum van 5 punten.
2. De minister verdeelt het beschikbare bedrag op basis van de volgorde van rangschikking van de aanvragen.
 3. Indien twee of meer projecten na rangschikking op dezelfde plaats terechtkomen en het resterende bedrag van het subsidieplafond onvoldoende is om beide projecten te subsidiëren wordt door middel van loting de definitieve plaats in de rangschikking bepaald.

Artikel 7 Adviescommissie

1. Er is een adviescommissie Subsidieregeling Verduurzaming Zeeschepen, die tot taak heeft de minister op zijn verzoek te adviseren omtrent de toekenning van punten op basis van de rangschikkingscriteria, bedoeld in artikel 6.
2. De commissie bestaat uit ten minste 3 en ten hoogste 5 leden.
3. De voorzitter en de andere leden van de commissie worden door de minister voor een termijn van één jaar benoemd.

Artikel 8 Aanvraag

1. Een subsidieaanvraag wordt ingediend door een Nederlandse reder die is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.
2. Een subsidieaanvraag heeft betrekking op één reder en één zeeschip.
3. Een aanvrager kan bij de minister een subsidieaanvraag indienen met behulp van een daartoe vastgesteld middel dat beschikbaar is via de website van RVO.
4. Onverminderd artikel 10 van het Kaderbesluit subsidies I en M bevat de subsidieaanvraag ten minste een:
 - a. projectplan;
 - b. mkb-verklaring indien de aanvrager een klein- of middelgrote onderneming is.
5. In de subsidieaanvraag toont de aanvrager aan dat het schip als gevolg van het project minimaal als schoon zeeschip zal kwalificeren.
6. Een subsidieaanvraag kan worden ingediend met ingang van .
7. De minister stelt de aanvraagperiode voor de opvolgende jaren jaarlijks vast en maakt dit voor aanvang van het tijdvak waarvoor het wordt vastgesteld bekend in de Staatscourant.

Artikel 9 Algemene afwijzingsgronden

1. In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit wordt een subsidieaanvraag afgewezen indien:
 - a. er al een subsidie is verleend op grond van deze regeling voor hetzelfde project;
 - b. de aanvrager een onderneming in moeilijkheden is als bedoeld in punt 14 van de CEEAG;
 - c. verplichtingen voor het project zijn aangegaan of de werkzaamheden van het project zijn aangevangen, voordat de aanvraag voor dat project is ingediend;
 - d. tegen de aanvrager een bevel tot terugvordering openstaat ingevolge een besluit van de Europese Commissie waarbij eerder steun onrechtmatig en onverenigbaar is verklaard;
 - e. de subsidieverstrekking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling van de CEEAG;
 - f. het aantal bij rangschikking toegekende punten aan een van de criteria genoemd in artikel 6, eerste lid, onderdelen a tot en met c, minder is dan de helft van het maximum aantal te behalen punten voor dat onderdeel;
 - g. het totaal aantal punten toegekend bij rangschikking, bedoeld in artikel 6, minder is dan 65;
 - h. de subsidiabele kosten minder dan € 500.000,- bedragen.
2. De subsidie mag niet gecumuleerd worden met andere staatssteun als vermeld in artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, noch met andere communautaire financiering als de gecumuleerde steun daardoor de maxima die vastgesteld zijn in de CEEAG zou overschrijden.

Artikel 10 Subsidieverlening

Voor zover de subsidie wordt verleend ten laste van een nog niet door de Staten-Generaal aangenomen rijksbegroting, onderdeel Infrastructuur en Waterstaat, wordt in de beschikking tot verlening van een subsidie vermeld dat de verlening plaatsvindt onder de voorwaarde dat voldoende gelden ter beschikking worden gesteld in de Wet tot vaststelling van de rijksbegroting, onderdeel Infrastructuur en Waterstaat.

Artikel 11 Verplichtingen subsidieontvanger

1. De subsidieontvanger is verplicht binnen zes maanden na de subsidieverlening met de uitvoering van het project te starten.
2. Het project wordt binnen drie jaar afgerond.
3. Tot twee kalenderjaren na de aanvraag tot subsidievaststelling, bedoeld in artikel 14 toont de subsidieontvanger bij een steekproefsgewijze controle aan dat het vaartuig nog steeds in bezit is van een Nederlandse reder, als bedoeld in artikel 8, eerste lid.
4. Indien de subsidieontvanger niet voldaan heeft aan het derde of vierde lid kan de subsidie, met in achtneming van de redelijkheid en billijkheid, lager vastgesteld worden.
5. De subsidieontvanger is verplicht medewerking te verlenen aan controles die kunnen worden verricht door de uitvoeringsinstantie of door de

subsidieontvanger aan de verplichtingen uit de regeling is of wordt voldaan.

Artikel 12 Voorschot

1. De minister verstrekt ambtshalve een voorschot, verdeeld over de volgende termijnen:
 - a. 30% bij de subsidieverlening;
 - b. 50% bij de start van het project.
2. De minister verstrekt het resterende bedrag bij de vaststelling van de subsidie.
3. Uitbetaling van het voorschot bedoeld in het eerste lid, onder b, vindt plaats in het kalenderjaar volgend op de subsidieverlening.

Artikel 13 Verplichtingen betreffende voorlichting

1. Op verzoek van de minister verleent de subsidieontvanger medewerking aan het verspreiden van de resultaten van zijn op grond van deze regeling gesubsidieerde activiteiten.
2. De subsidieontvanger verstrekt gedurende de looptijd van het project jaarlijks een voortgangsrapportage die de minister kan gebruiken voor de openbare brede verspreiding van niet-bedrijfsgevoelige kennis en informatie die met het project worden opgedaan.
3. De subsidieontvanger maakt niet bedrijfsgevoelige kennis en informatie die met het project worden opgedaan na afloop van het project openbaar in een verslag dat naar het oordeel van de minister van voldoende kwaliteit is.
4. De verplichting, bedoeld in het eerste lid, geldt vanaf de datum van de beschikking tot subsidieverlening tot vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling.

Artikel 14 Subsidievaststelling

1. Binnen dertien weken nadat het project is afgerond, dient de subsidieontvanger een aanvraag tot subsidievaststelling in met gebruikmaking van een door de minister beschikbaar gesteld digitaal formulier dat wordt geplaatst op de website van RVO.
2. Onverminderd artikel 24, vierde lid, van het Kaderbesluit worden bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie in elk geval de volgende gegevens verstrekt:
 - a. een omschrijving van de projectresultaten;
 - b. de wijze waarop het project heeft bijgedragen aan het doel bedoeld in artikel 2;
 - c. een eindrapport..
3. In de beschikking tot subsidievaststelling stelt de minister de subsidie vast op basis van de gegevens die bij de aanvraag tot subsidievaststelling zijn ingediend.

Artikel 15 Evaluatie

1. De minister publiceert in 2031 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk.
2. De subsidieontvanger verleent medewerking aan een evaluatie van de effecten van de door hem op grond van deze regeling uitgevoerde

activiteiten, voor zover medewerking redelijkerwijs van hem kan worden gevraagd.

3. De verplichting, bedoeld in het tweede lid, geldt gedurende vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling.

Artikel 16 Inwerkingtreding en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en vervalt met ingang van [datum + 5 jaar], met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor die datum zijn aangevraagd.

Artikel 17 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026 - 2030.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Robert Tieman

Toelichting

Algemeen

Hoofdstuk 1 Inleiding

Deze subsidieregeling beoogt de implementatie van technieken, waaronder broeikasgasbesparende aandrijflijnen op waterstof of methanol, op zeeschepen van Nederlandse reders te stimuleren en de energiebehoefte van zeeschepen te reduceren. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de vroege opschalingsfase van de genoemde technieken. Dit draagt bij aan een toekomstbestendige en klimaatneutrale zeevaart in 2050.

Nederland heeft zich middels nationale en internationale afspraken gecommitteerd aan een klimaatneutrale zeevaart in 2050. De klimaattransitie in de zeevaart is een langdurige opgave. Het uitfasen van emissies van broeikasgassen in deze sector is complex. Dit wordt veroorzaakt door de hoge kosten van de transitie naar klimaatneutraal varen, in combinatie met de noodzaak een gelijk speelveld te borgen vanwege het sterk internationale karakter van de zeevaart. Daarnaast is de zeevaart voor Nederland een belangrijke sector. Nederland heeft een toonaangevend maritiem cluster. De zeevaart verbindt Nederland met de wereld en brengt veel bedrijvigheid en economische voordelen. Om ook in de toekomst concurrerend te kunnen blijven, is een tijdige inzet op de energietransitie in de zeevaart van belang.

Om toe te werken naar een klimaatneutrale zeevaart in 2050 zijn en worden er internationale afspraken gemaakt over normeren en beprijzen. Dit wordt hieronder, bij 'verhouding tot de bredere beleidscontext en bestaande regelgeving', nader toegelicht. Deze internationale maatregelen zullen naar verwachting pas na 2030 voldoende effect hebben om de transitie vanuit de markt te kunnen dragen.¹ Om meerdere redenen is het nodig dat investeringen in de verduurzaming van de zeevaart al ver vóór 2030 op gang komen:

- In de zeevaart zijn verschillende aandrijflijnen en energiebesparende technieken van belang in het eindbeeld. Een start vóór 2030 is nodig voor tijdige marktgereedheid van deze technieken;
- Omdat zeeschepen gemiddeld zo'n 25 jaar in de vaart blijven, is het nodig de vroege opschalingsfase al vóór 2030 in gang te zetten voor het behalen van een klimaatneutrale Nederlandse vloot per 2050. Wachten tot na 2030 zal naar verwachting - voor nieuwbouwschepen die in de komende periode nog worden uitgerust met conventionele aandrijftechnieken - leiden tot vervroegde afschrijvingen, om alsnog in 2050 klimaatneutraal te varen;
- Het op gang brengen van de vroege opschalingsfase vóór 2030 is nodig om een boeggolf aan projecten bij werven en toeleveranciers te voorkómen, die de capaciteit van deze partijen te boven gaat.

¹ CE Delft, 29 november 2022, Fit for 55 and 2030 milestones for maritime shipping: A pathway towards 2050, Delft: CE Delft. <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-0c6c9313fe616d20d9675fe4fdca4436d114bc4f/pdf>.

Dit is nader toegelicht in het fiche 'Verduurzaming Zeevaartschepen', onderdeel van het Meerjarenprogramma Klimaatfonds.² Er zal tussen 2025 en 2030 dus een fase overbrugd moeten worden waarin internationale normering en beprijzing nog onvoldoende effect hebben in de markt. In het eindbeeld van een klimaatneutrale energievoorziening in de zeevaart, is een belangrijke rol weggelegd voor het varen op hernieuwbare waterstof en hernieuwbare methanol.

² Meerjarenprogramma Klimaatfonds 2025, maatregelen uitgewerkt in fiches, maatregel Verduurzaming Zeevaartschepen vanaf p.223:
<https://open.overheid.nl/documenten/2d1ddae1-8028-4636-8dbc-2f1a0d5adf4a/file>.

Onderbouwing waterstof aandrijflijnen:

Waterstof is toepasbaar in zowel een verbrandingsmotor als in een brandstofcel, waarbij bij de laatste variant geen luchtverontreinigende emissies vrijkomen aan de uitlaat. Waterstof heeft een beperkte energie-inhoud maar is wel toepasbaar voor korte afstanden in de zeevaart. Hoewel de meerprijs van waterstof t.o.v. fossiele brandstoffen nu nog substantieel is, is waterstof in theorie de goedkoopste e-fuel omdat er geen omzetting in combinatie met stikstof (ammoniak) of met CO₂ (methanol, diesel) nodig is voor de eindbrandstof. Dit maakt ook dat de ketenefficiency hoger is dan voor andere e-fuels, zeker bij toepassing in een brandstofcel. Meer informatie is o.a. te vinden in de KIM publicatie Energieketens voor CO₂-neutrale mobiliteit (kimnet.nl).

Onderbouwing methanol aandrijflijnen:

Methanol heeft momenteel veel tractie o.a. vanuit de containervaart, waardoor de levering ervan op gang komt. Deze subsidieregeling kan Nederlandse reders ondersteunen om met die ontwikkeling mee te gaan. Bio-methanol is mede hierdoor al goed beschikbaar en kan opgeschaald worden. E-methanol is momenteel nog zeer beperkt beschikbaar, maar kan een aantrekkelijke optie zijn in de toekomst omdat dit de goedkoopste koolstofhoudende (oftewel: meer energie-inhoud dan waterstof) e-fuel zal zijn. Ook geeft methanol mogelijkheden om, net als waterstof, met brandstofcel-elektrische technologie te varen, wat leidt tot nul luchtverontreinigende emissies aan de uitlaat.

Beide aandrijflijnen sluiten goed aan bij het type vaarprofiel dat veelvuldig in de Nederlandse vloot terugkomt (kortere vaarafstanden), zoals uitgebreid onderzocht is t.b.v. het Maritiem Masterplan. Zie onderstaande schematische weergave van de geschiktheid van de diverse aandrijflijnen.

	Binnen- vaartschepen	Kustvaart- schepen	Complexe werkschepen ¹⁾	Militaire schepen	Bulkschepen	Container- schepen	Tanker
Gasolie	●	●	●	●	●	●	●
LNG OC ¹⁾	●	●	●	●	●	●	●
Waterstof	●	●	●	●	●	●	●
Methanol	●	●	●	●	●	●	●
Ammonia	●	●	●	●	●	●	●
Batterij	●	●	●	●	●	●	●

Ongunstige uitgangspostie ● ● ● ● ● ● ● Gunstige uitgangspostie ● ● ● ● ● ● ● Focus Nederlands ecosysteem door aansluiting energiedragers op voor Nederland strategische eindmarkten ¹⁾ Ondervangen in Zero Emission Shipping project

Om op deze energiedragers te kunnen varen zijn omvangrijke aanpassingen nodig aan boord van het schip.

Aandrijflijnen voor varen op waterstof en methanol zijn echter nog niet marktrijp. Middels het Maritiem Masterplan (MMP) wordt gewerkt aan de demonstratie in

verschillende vlootsegmenten van deze energielijnen³. Deze aandrijftechnieken moeten opgeschaald worden en investeringen hierin kennen nog een aanzienlijke onrendabele top⁴. Dat maakt dat deze investeringen nog niet door de markt kunnen worden gedragen. Daarom richt deze regeling zich op aandrijflijnen voor varen op waterstof en varen op methanol. Deze aandrijflijnen kunnen eventueel nog worden gecombineerd met een batterijpakket inclusief benodigde aanpassingen aan boord, om in een haven of op volle zee elektriciteit te laden en zoveel mogelijk emissieloos een haven in- en uit te kunnen varen.

Daarnaast komt de inzet van energiebesparende technieken vanuit de markt nog maar beperkt op gang, ondanks de energie-efficiëntie eisen vanuit de Internationale Maritieme Organisatie (hierna: IMO). Hoewel er bij de inzet van energiebesparende technieken uiteindelijk een businesscase in beeld kan zijn vanwege de bijbehorende besparing op brandstofkosten, is de terugverdientijd op dit moment nog te lang om de investering rendabel te maken. Ook voor deze technieken is het daarom van belang om de vroege opschaling een extra stimulans te geven. Bovendien draagt zo'n stimulans bij aan het verkleinen van de onrendabele top op de aanschaf en installatie van de hierboven genoemde aandrijflijnen voor varen op waterstof of methanol.

Een tijdige marktgereedheid is ook voor batterij-elektrisch varen van groot belang. Het doel van het batterijpakket is om zoveel mogelijk emissieloos de (Nederlandse) haven in- en uit te kunnen varen, de zogenaamde 'first and last mile'. Het gaat dan niet alleen om broeikasgasemissies, maar ook om emissies van stikstof en fijnstof. Daarnaast kan de beschikbaarheid van een batterijpakket bijdragen aan energiebesparing, vanwege de hogere efficiëntie van batterij-elektrische aandrijving.

Met de voorliggende regeling kunnen Nederlandse reders de komende jaren in de hierboven genoemde aandrijflijnen investeren, waarmee de vroege opschalingsfase in gang kan worden gezet. Daarnaast liggen er kansen voor Nederland om in benodigde technologieën voor de genoemde aandrijflijnen en voor energiebesparende technieken, toonaangevend te zijn. Het Maritiem Masterplan zet hier volop op in middels demonstratieprojecten (Technology Ready Levels (hierna: TRL) 5–7) en kennisdeling. Deze regeling vormt een belangrijke vervolgstap op die inzet, waarin de vroege opschalingsfase (TRL 8 en 9) aan bod komt.

Hoofdstuk 2 Hoofdlijnen van het voorstel

De subsidieregeling subsidieert een percentage (zie de artikelsgewijze toelichting bij artikel 4) van de meerkosten van de kapitaaluitgaven (hierna: CAPEX)⁵ van investeringen gericht op de aandrijflijnen die het varen op waterstof of methanol mogelijk maken. Hieronder vallen ook dual-fuel aandrijflijnen. Deze investering kan eventueel worden aangevuld met investeringen in één of meerdere (met de

³ Kamerbrief over 6 projecten Nationaal Groeifonds uit eerste, tweede en derde ronde en jaarverslag Adviescommissie Nationaal Groeifonds 2023, Kamerstukken II 2023/24, 36410-L, nr. 15.

⁴ Rapport Rebel, 27 oktober 2023, Stimulering van de verduurzaming van de Nederlandse zeevaart, bijlage 1126010 bij Kamerstukken II 2023/24, 32813, nr. 1349.

⁵ De totale uitgaven voor materiële en immateriële investeringen die worden gedaan voor de aankoop van professionele uitrusting.

aandrijving verband houdende) energiebesparende technieken. Gedacht kan worden aan technieken als Wind Assisted Ship Propulsion, die aantoonbaar zorgen voor een reductie van de totale benodigde energiebehoefte voor de aandrijving van het schip. Energiebesparende technieken kunnen bijdragen aan het behalen van de 10% lagere Energy Efficiency Design Index (hierna: EEDI) ten opzichte van de op 1 april 2022 van toepassing zijnde EEDI-vereisten (zie ook de toelichting op artikel 1 met betrekking tot de definitie van "schoon schip").

In aanvulling op een aandrijflijn voor varen op waterstof of methanol, wordt ook een subsidiemogelijkheid geboden voor de aanschaf en installatie van een batterijpakket, inclusief aanvullende benodigde aanpassingen aan boord voor batterij-elektrisch varen. Het doel van het batterijpakket is om zoveel mogelijk emissieloos de (Nederlandse) haven in- en uit te kunnen varen, de zogenaamde 'first and last mile'. De subsidie is gericht op installatie bij zowel nieuwbouw als ombouw (retrofit).

Om te voorkomen dat de subsidieregeling private investeringen verdringt, richt de subsidie zich op de CAPEX meerkosten bij installatie van de bovengenoemde technieken. Door toepassing van deze technieken in de komende jaren bij retrofit of nieuwbouw in de Nederlandse vloot mogelijk te maken, wordt de brede inzet in verschillende vlootsegmenten aangetoond en kan tegelijkertijd, in combinatie met Europese en mondiale ontwikkelingen, voldoende schaafeffect worden bewerkstelligd om voorbereid te zijn op grootschalige uitrol.

De regeling staat open voor aanvragen van Nederlandse reders die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en die een vestiging in Nederland hebben. Zij kunnen aanvragen indienen voor een zee- of kustvaartuig bestemd voor het vervoer van goederen of passagiers, voor nautische of andere dienstverlening. Eén van de voorwaarden voor deelname is dat aanvragers meewerken aan een brede verspreiding van de opgedane kennis, zolang dit geen bedrijfsvertrouwelijke informatie betreft. In de artikelsgewijze toelichting worden deze en de overige voorwaarden nader toegelicht.

De subsidie werkt in op de vraagzijde, namelijk het gebruik van hernieuwbare energiedragers, en versterkt daarmee de inzet op de aanbodzijde (de productie en levering van energiedragers), doordat investeringen in de aanbodzijde tijdig op gang kunnen komen en kunnen renderen.

De regeling wordt in 2026 voor het eerst opengesteld. De laatste openstelling vindt plaats in 2029. Hiermee overbrugt de regeling de in de inleiding genoemde fase tot 2030.

Hoofdstuk 3 Verhouding tot de bredere beleidscontext en bestaande regelgeving

§ 3.1 Bredere beleidscontext internationaal

Omdat de zeevaart een sterk internationaal georiënteerde sector is, zijn internationale verplichtingen nodig om, met behoud van een gelijk speelveld, de energietransitie vanuit de markt op gang te kunnen brengen.

In 2023 zijn in de IMO aangescherpte mondiale klimaatdoelen voor de zeevaart afgesproken.⁶ Bijbehorende IMO-maatregelen, gericht op normeren en beprijzen, worden momenteel uitgewerkt. Uiterlijk in 2025 zullen deze bijbehorende maatregelen vastgesteld worden, zodat ze uiterlijk in 2027 in werking kunnen treden. Deze maatregelen vormen een aanvulling op de reeds bestaande IMO-regelgeving rondom energie-efficiëntie, waaronder de EEDI.

Op Europees niveau vormen de Fit for 55 maatregelen een belangrijke impuls voor de verduurzaming van de scheepvaart. Belangrijke onderdelen van Fit for 55 gericht op de zeevaart, zijn het Emissiehandelssysteem (ETS) en FuelEU Maritime. De zeevaart valt sinds januari 2024 onder het emissiehandelssysteem, waardoor scheepseigenaren emissierechten moeten kopen voor hun CO₂-uitstoot. Dit zorgt voor een steeds verdere verhoging van de prijs van fossiele brandstoffen, en daarmee, voor een financiële prikkel om emissies te verminderen. FuelEU Maritime verplicht reders daarnaast tot een geleidelijke vermindering van de broeikasgasintensiteit van de energie gebruikt aan boord van zeeschepen. Ook bevat FuelEU Maritime een verplichting tot het gebruik van walstroom in Europese havens. Daarnaast stelt de herziene Renewable Energy Directive (RED III) eisen aan brandstofleveranciers aan de transportsector, inclusief zeevaart, om óf de broeikasgasintensiteit van de geleverde brandstoffen te verminderen óf een minimumpercentage hernieuwbare energie in de brandstofmix op te nemen.

Onderzoek toont aan dat deze Europese regelgeving pas na 2030 voldoende effect zal hebben om een klimaatneutrale zeevaart in 2050 te realiseren.⁷ Zonder aanvullende overheidssteun zal de sector in eerste instantie vooral inzetten op kortetermijnmaatregelen, zoals de bijmenging van biobrandstoffen in bestaande aandrijfsystemen, in plaats van structurele verduurzaming. Om de doelen geschetst in de inleiding van deze toelichting te behalen, is er tot 2030 een extra stimulans nodig om de opschaling van aandrijflijnen die nodig zijn voor het eindbeeld in de zeevaart, op gang te brengen.

§ 3.2 Bredere beleidscontext nationaal

Het nationale beleid richt zich met name op het stimuleren en faciliteren van de energietransitie. Dit gebeurt onder andere door het faciliteren van een ketenbrede dialoog (zoals bij de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart)⁸, het bieden van een stimulans voor demonstratie en vroege-fase opschaling, en het faciliteren en stimuleren van kennisdeling.

In de nationale beleidscontext speelt de onderhavige subsidieregeling een aanvullende rol op het MMP. Het MMP richt zich op de demonstratieprojecten aan boord van schepen voor aandrijflijnen gericht op onder andere waterstof- en methanol aandrijving. Deze demonstratieprojecten (TRL 5-7) bestrijken de niveaus die voorafgaan aan de vroege fase opschaling (TRL-niveaus 8 en 9), waar deze regeling zich op richt. Daarnaast richt het MMP zich op kennisdeling in het bredere maritieme cluster, inclusief het maritieme onderwijs.

⁶ Kamerbrief Kabinetsaanpak Klimaatbeleid Zee- en binnenvaart, Kamerstukken II 2022/23, 32813, nr. 1282.

⁷ CE Delft, 29 november 2022, Fit for 55 and 2030 milestones for maritime shipping: A pathway towards 2050, Delft: CE Delft. Zie bijlage bij: [Klimaatbeleid voor de Zeevaart | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#).

⁸ [Roadmap Brandstoftransitie in de zeevaart](#), juni 2024.

§ 3.3 Samenhang met andere subsidieregelingen

Aanvullend op het MMP en deze subsidieregeling, is het in specifieke gevallen wenselijk om al op korte termijn een stimulans te geven aan de verduurzaming van schepen die actief zijn in de Nederlandse haven- en kustgebieden. Dit omdat daarmee een reductie van stikstofuitstoot gerealiseerd kan worden in lijn met het landelijke beleid op het gebied van stikstof en natuurherstel⁹. In synergie met deze reductie van stikstofuitstoot kunnen ook de broeikasgasemissies van de betreffende schepen hiermee op korte termijn verlaagd worden. Het gaat dan specifiek om werkschepen die actief zijn voor de bouw en het onderhoud van offshore windparken voor de Nederlandse kust, en om schepen met een dieselelektrische aandrijflijn, die met een relatief kleine ingreep batterij-elektrisch de haven in en uit kunnen gaan varen. Om die reden worden er voor deze twee specifieke segmenten pilotregelingen ingericht, die een aanvulling vormen op de voorliggende subsidieregeling. Verder is van belang dat met deze pilotregelingen wordt gestreefd naar het opdoen van inzichten over hoe de verdere opschaling van deze technieken vorm dient te krijgen en hoe stikstofreductie effectief behaald kan worden.

Binnen alle hierboven genoemde regelingen wordt kennisdeling gestimuleerd. Om die reden is het bijdragen aan kennisdeling één van de voorwaarden die in deze regeling zijn opgenomen. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO) is van alle genoemde regelingen de beoogde uitvoerder, en faciliteert een brede Community of Practice, die de regelingen kan verbinden (zowel onderling als met andere kennisdelingsinitiatieven).

Om kennisdeling en samenwerking in de sector te stimuleren wordt in het kader van het MMP een platform voor digitale samenwerking ontwikkeld. Het Digitaal Samenwerken -Joint Maritime Digital Platform (hierna: DS-JMDP) wordt een faciliterend digitaal samenwerkingsplatform voor en door de maritieme sector. Het wordt ontworpen en ingericht om in de toekomst het cyclische innovatieproces, het modulair ontwikkelen en bouwen, en het efficiënte operationele gebruik van maritieme systemen optimaal te ondersteunen. Het DS-JMDP biedt ketenpartners een digitale basis waarmee zij veilig digitaal informatie met elkaar kunnen uitwisselen. Door gebruik te maken van open standaarden, afsprakenkaders en gestandaardiseerde technieken draagt het platform bij aan een toekomstbestendige maritieme sector.

Een belangrijke randvoorwaarde is de uniformiteit van data. Dit kan bereikt worden door het ontwikkelen van referentie-architecturen en uniformering van standaarden en modellen voor het ontwerp, tijdens de bouw en operatie van schepen. Deze uniformiteit gaat ketenpartners ook helpen om tot samenwerking te komen. Bijvoorbeeld ten aanzien van afstelling van scheepssystemen, waarmee een efficiënter operationeel gebruik en onderhoud kan worden bereikt.

De laatste stand van zaken en ontwikkelingen van het DS-JMDP zijn te vinden op <https://maritiemmasterplan.nl/digitaal-samenwerken-2/>.

⁹ Kamerbrief voortgang integrale aanpak landelijk gebied en opvolging uitspraak Raad van State over Porthos, Kamerstukken II, 2022/23, 34682, nr. 108.

§ 3.4 Regelgevend kader

Deze subsidieregeling is gebaseerd op het Kaderbesluit subsidies I en M (hierna: Kaderbesluit) en de daaraan ten grondslag liggende Kaderwet subsidies I en M. De bepalingen van het Kaderbesluit zijn dan ook van toepassing op de subsidieverstreking op grond van deze regeling, ook wanneer er niet expliciet in de regeling naar wordt verwezen. Voor de subsidieontvangers is dan ook niet alleen deze regeling, maar ook het Kaderbesluit van belang. In het Kaderbesluit zijn onder andere artikelen opgenomen over de subsidiabele kosten (hoofdstuk 3), het indienen van de aanvraag tot subsidieverlening (hoofdstuk 5), afwijzingsgronden van een aanvraag (hoofdstuk 6), verplichtingen voor de subsidieontvanger (hoofdstuk 8), subsidievaststelling (hoofdstuk 10) en Misbruik en oneigenlijk gebruik (hoofdstuk 12).

De benodigde financiering van deze regeling is afkomstig uit het Klimaatfonds. Deze subsidieregeling draagt bij aan bestedingsdoel 2B van artikel 2 van de Tijdelijke Wet Klimaatfonds:

"Het stimuleren van de implementatie van technieken voor energie-efficiëntie en het stimuleren van de toepassing van hernieuwbare energie en overige broeikasgas-reducerende en circulaire technieken en maatregelen in het bedrijfsleven."

Hoofdstuk 4 Staatssteun

In alle lidstaten van de Europese Unie geldt een verbod op het verstrekken van staatssteun. Dit betekent dat overheden in principe geen steun mogen verlenen aan specifieke bedrijven, die de concurrentie binnen de EU kan verstoren. Wanneer een overtreding van het Europese Staatssteunrecht wordt geconstateerd, moet de ontvanger van de verstrekte steun deze terugbetalen, inclusief een wettelijk bepaalde rente.

Binnen het Europese Staatssteunrecht zijn verschillende uitzonderingen gecreëerd, onder andere om steun te kunnen verstrekken ten behoeve van klimaatneutraliteit. Deze subsidieregeling valt niet onder de Algemene Groepsvrijstellingsverordening omdat de scope niet valt onder 'onderzoek en ontwikkeling' en omdat de methanolaandrijflijn geen volledig vrije CO₂ uitlaat-emissies (Tank to wake) heeft. Bij het opstellen van deze regeling is daarom gebruik gemaakt van de Richtsnoeren staatssteun ten behoeve van klimaat, milieubescherming en energie 2022, (2022/PBL C 80/1) (hierna: CEEAG¹⁰-richtsnoeren) van de Europese Commissie. Daarbij is het volgende in acht genomen:

- Deelnemende schepen vallen onder de in de CEEAG-richtsnoeren opgenomen definitie van "een zee- en kustvaartuig voor passagiers of goederenvervoer, voor nautische of andere dienstverlening";
- Deelnemende schepen moeten na uitvoering van het project dat middels deze subsidieregeling steun ontvangt, kwalificeren als een 'schoon schip', conform de definitie die hiervoor geldt binnen de CEEAG-richtsnoeren;
- De subsidiabele steun is, afhankelijk van diverse voorwaarden, gemaximeerd.

¹⁰ Climate, Energy and Environmental Aid Guidelines

- De ingediende aanvragen moeten beoordeeld worden via een competitieve biedprocedure.

Aangezien deze subsidie kan worden aangemerkt als staatssteun, zal deze regeling na de internetconsultatie aan de Europese Commissie ter goedkeuring worden voorgelegd.

Hoofdstuk 5 Gevolgen (m.u.v. financiële gevolgen)

Met de subsidieregeling kunnen naar verwachting ongeveer 25 tot 30 schepen worden verduurzaamd. Hiermee kan vanaf 2030 een structurele CO₂-reductie van 0,11 Mton worden gerealiseerd. Deze cijfers houden rekening met bestaand beleid, waaronder de verplichtingen vanuit IMO-regelgeving voor de EEDI van nieuwe schepen en de doelen van FuelEU Maritime voor de reductie van broeikasgasintensiteit om dubbeltelling te voorkomen.¹¹ Nog vast te stellen verplichtende internationale maatregelen zijn in de berekening niet meegenomen omdat de vormgeving hiervan nog niet bekend is.

Een bijkomend gevolg van het verstrekken van subsidies dat aandrijflijsen die nodig zijn voor het eindbeeld van de energietransitie in de zeevaart, tijdig voldoende zijn opgeschaald voor grootschalige uitrol.

Een ander bijkomend gevolg is dat Nederlandse reders naar verwachting een deel van de beoogde nieuwbouw of retrofit projecten in opdracht zullen geven bij bedrijven uit de Europese of Nederlandse Maritieme Maakindustrie. Dit sluit aan op de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie.¹²

Het is aan deze maritieme makers om te zorgen voor een voldoende aantrekkelijk aanbod. Hierbij moet eveneens worden opgemerkt dat niet alle onderdelen binnen Nederland leverbaar zijn.

Hoofdstuk 6 Risicoanalyse

De subsidieregeling is voorafgaand aan publicatie getoetst op zowel algemene risico's als het risico op misbruik en oneigenlijk gebruik. Uit deze analyses is niet gebleken dat er risico's zijn die aanvullende maatregelen noodzakelijk maken.

Hoofdstuk 7 Administratieve lasten

De subsidieregeling zal worden uitgevoerd door de RVO. Praktische uitvoerbaarheidsadviezen worden gegeven door RVO. Technische beperkingen worden niet voorzien. Voor de beoordeling van de ingediende aanvragen wordt gebruik gemaakt van een externe adviescommissie.

Er is een focus op het hanteerbaar houden van de administratieve lasten voor indienende partijen door zowel het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

¹¹ Volgens FuelEU Maritime moeten schepen in de periode 2025 - 2029 de well-to-wake broeikasgasintensiteit met 2% reduceren en in de periode 2030 - 2034 met 6% (ten opzichte van de gemiddelde broeikasgasintensiteit van de vloot in 2020).

¹² [No guts, no Hollands Glorie! - sectoragenda maritieme maakindustrie](#) Rapport, 26-10-2023.

(hierna: IenW), als RVO. De administratieve lasten voor indienende partijen bestaan uit de kosten met betrekking tot de indiening van de aanvraag, de kosten voor de tussentijdse verantwoording en monitoring en de kosten voor de eindverantwoording. Om de kosten in te schatten, is er gebruik gemaakt van de standaarduurtarieven in het Handboek Meting Regeldrukkosten. Hierin is uitgegaan van een intern uurtarief van € 60.

Voor de indiening van de aanvraag wordt aangenomen dat een aanvrager tijdsbesteding heeft in de voorbereiding op de indiening, in het verzamelen van informatie over de vereisten, en in de aanvraag zelf, in het invullen van het aanvraagformulier met het opstellen van een projectplan en een begroting. Hierbij wordt per aanvraag rekening gehouden met een tijdsbesteding van ongeveer 80 uur. Uitgaande van 45 ingediende subsidieaanvragen zou het totale aantal uren voor het indienen van de subsidieaanvragen hiermee dan uitkomen op 3600 uur, en daarmee ongeveer € 216.000.

De verwachting is dat 30 subsidieaanvragen worden toegekend en een gemiddelde looptijd van een project drie jaar zal zijn. Voor de monitoring en tussentijdse verantwoording wordt aangenomen dat een subsidieontvanger jaarlijks een voortgangsrapportage moet aanleveren. De verwachting is dat per aanvrager 8 uur per jaar besteed wordt aan voormelde verantwoording van het gesubsidieerde project. Uitgaande van deze verwachting zou het totale aantal uren voor deze activiteiten uitkomen op 720 uur (30 toegekende subsidieaanvragen x 8 uur per jaar, x projectduur van gemiddeld drie jaar), en daarmee ongeveer € 43.200.

Voor de eindverantwoording moet een subsidieontvanger een verzoek tot subsidievaststelling indienen, inclusief het opstellen van een eindverslag met de gevraagde informatie omtrent het project, de uitkomsten en de besteding, en het verkrijgen van de controleverklaring. Per project wordt ingeschat dat dit 16 uur bedraagt. Uitgaande van 30 gehonoreerde projecten zou het totale aantal uren voor het indienen van de aanvragen tot subsidievaststelling hiermee dan uitkomen op 480 uur, en daarmee ongeveer € 28.800.

Het verkrijgen van de controleverklaring zal per project € 3.000 kosten. Uitgaande van 30 gehonoreerde projecten zou de totale kosten voor het verkrijgen van de controle verklaring € 90.000 bedragen.

Uitgaande van 30 projecten, zullen op basis van deze inschattingen de totale administratieve lasten ca € 378.000 bedragen, wat neerkomt op maximaal 0,4 % van het beschikbaar gestelde budget (€ 105 miljoen).

Hoofdstuk 8 Evaluatie

In 2025 wordt samen met RVO bepaald welke gegevens nodig zijn voor een goede monitoring en worden de voorbereidingen hiervoor getroffen. Monitoring vindt jaarlijks plaats op basis van de realisaties. Monitoringgegevens kunnen tussentijds tot lichte aanpassingen van de subsidieregeling leiden. Een evaluatie zal in 2031 na beëindiging van de regeling plaatsvinden.

Hoofdstuk 9 Consultatie

Voorafgaand aan publicatie van deze subsidieregeling is de sector op verschillende momenten geconsulteerd. Ten behoeve van de voorbereiding van het voorstel voor besteding van deze middelen uit het Klimaatfonds is in 2023 een Kennis aan Tafel sessie georganiseerd. Ten behoeve van de voorbereiding van de regeling is in december 2024 een consultatie bijeenkomst geweest met de sector. De regeling heeft van [PM] tot [PM] open gestaan voor internetconsultatie.

Hoofdstuk 10 Inwerkingtreding

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, tweede lid). Uitgangspunt daarbij is dat bekendmaking uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding geschiedt (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, vierde lid). Deze regeling wijkt op grond van artikel 4.17, vijfde lid, onder a, af van de vaste verandermomenten en minimum invoeringstermijn, omdat daarmee, gelet op de doelgroep, aanmerkelijke ongewenste private nadelen worden voorkomen. De komst van de regeling is bekend bij de doelgroep. De ombouw van schepen vergt de nodige planning, waarbij het al dan niet kunnen verkrijgen van een subsidie een belangrijke rol speelt.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 Begripsbepalingen

Artikel 1 bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor deze regeling, zoals de definities van de verschillende soorten activiteiten die op grond van deze subsidieregeling gesubsidieerd kunnen worden. Een aantal begripsbepalingen wordt hieronder nader toegelicht.

Een schoon zeeschip wordt in de CEEAG-richtsnoeren gedefinieerd als:

- i) een zee- en kustvaartuig voor passagiers- of goederenvervoer, voor nautische of andere dienstverlening met CO₂-vrije directe (uitlaat)emissies, of
- ii) een zee- en kustvaartuig voor passagiers- of goederenvervoer, voor nautische of andere dienstverlening dat een hybride of dual fuel motor heeft die voor zijn normale functioneren ten minste 25% van zijn energie haalt uit brandstof met CO₂-vrije directe (uitlaat)emissies of uit plug-in-power, of dat een EEDI heeft bereikt die 10% lager ligt dan de op 1 april 2022 van toepassing zijnde EEDI-vereisten, en dat in staat is te functioneren op brandstoffen met CO₂-vrije directe (uitlaat)emissies of op brandstoffen uit hernieuwbare energiebronnen.

In bovenstaande definitie valt een waterstof aangedreven zeeschip onder lid i) omdat er sprake is van een 'emissievrij zeeschip'. Een zeeschip met een methanol aandrijflijn valt onder lid ii), omdat hier geen sprake is 'emissievrij zeeschip'.

De bij project opgenomen definitie omschrijft waarvoor binnen deze regeling subsidie kan worden aangevraagd. De kern wordt gevormd door de aanschaf en installatie, in verband met de nieuwbouw of retrofit van een zeeschip, van een broeikasgasreducerende aandrijflijn voor het varen op waterstof of methanol. Dit kan worden aangevuld met de aanschaf en installatie van één of meerdere energiebesparende technieken. Er kan ook nog worden gekozen voor een batterijpakket inclusief benodigde aanpassingen aan boord, om in een haven of op volle zee elektriciteit te laden en zoveel mogelijk emissieloos een haven mee in- en uit te varen.

Vissersschepen en zeegaande pleziervaart vallen buiten de definitie en scope van deze regeling.

Artikel 2 Doel van de regeling

Voor het doel van de regeling wordt verwezen naar de doelstelling van de regeling die hierboven in het algemeen deel van deze toelichting is opgenomen.

Artikel 3 Subsidiabele activiteiten

Voor de toelichting op dit artikel wordt verwezen hetgeen hierboven onder Hoofdpijnen van het voorstel is opgenomen.

Artikel 4 Subsidiabele kosten

Op grond van de CEEAG-richtsnoeren (punt 178) betreffen de in aanmerking komende kosten bij de aanschaf van een schoon zeeschip de netto meerkosten van de investering. Voor deze subsidieregeling zal hierbij gerekend worden met alleen de CAPEX meerkosten van de investeringen. Operationele meerkosten worden niet meegenomen. Kosten die niet rechtstreeks verband houden met het behalen van een hoger niveau van milieubescherming, komen niet in aanmerking.

Voor retrofit van een zeeschip (punt 179 van de CEEAG) bestaan de in aanmerking komende kosten uit de totale retrofitkosten mits het schone zeeschip dezelfde economische levensduur behoudt die het zonder de retrofit zou hebben. In het eerste lid staat het maximale percentage opgenomen voor de aanschaf en installatie van een aandrijflijn. De in het tweede lid genoemde verlaging van het subsidieplafond per project vanaf 1 januari 2028, is opgenomen omdat zowel de investeringskosten als de operationele kosten naar verwachting met de tijd af zullen nemen. Hiermee wordt vroege fase opschaling gestimuleerd. Indien dit wordt gecombineerd met de aanschaf en installatie van één of meerdere energiebesparende technieken is hiervoor in het derde lid een maximumbedrag opgenomen. In het vierde lid is een vast maximaal bedrag opgenomen indien ervoor wordt gekozen om ook een batterijpakket aan te schaffen en te installeren. De in het vijfde lid opgenomen percentages waarmee het in het eerste en tweede lid opgenomen subsidiepercentage kan worden verhoogd zijn afkomstig uit de CEEAG (punt 177). Ophoging kan alleen indien het midden- en kleinbedrijf betreft..

Artikel 5 Subsidieplafond en wijze van verdeling

Dit artikel stelt de subsidieplafonds vast voor het in artikel 3 opgenomen project. Voor de jaren 2026 tot en met 2029 is hiervoor in totaal € 105.200.000,- beschikbaar.

De verdeling van elk subsidieplafond wordt bepaald op volgorde van rangschikking. De rangschikkingscriteria en de onderlinge weging daarvan zijn in artikel 6 opgenomen.

Artikel 6 Rangschikkingscriteria

Dit artikel beschrijft de rangschikkingscriteria en hun onderlinge weging. De minister kent een project meer punten toe naarmate het beter scoort op de in het artikel genoemde criteria:

a. Vaarprofiel en toeleveringsketen.

Er wordt gevraagd om inzicht te geven in de route(s) die het schip vaart inclusief de havens die worden aangelopen. Dit kan worden gestaafd met een beschrijving van activiteiten of anderszins, zoals bijvoorbeeld ferryverbindingen,

bevrachtingscontracten of afvaartschema's. Aansluitend wordt gevraagd om, per van toepassing zijnde vaarroute, inzicht te geven in de mate van zekerheid dat hernieuwbare methanol of waterstof kan worden gebunkerd. Ook wordt gevraagd naar de beoogde toeleveringsketen van deze brandstoffen, bijvoorbeeld via beschikbare (meerjarige) contracten. Indien van toepassing geldt dit ook voor de mogelijkheid om (groen) batterijpakketten op te laden.

Op deze manier kan de aanvrager aantonen hoe aannemelijk het is dat het project daadwerkelijk zal bijdragen aan de vermindering van broeikasgasemissies.

b. Onderbouwde berekening van broeikasgasreductie.

Er dient een berekening te worden aangeleverd van de verwachte vermindering van broeikasgasemissies ten opzichte van een referentieschip op fossiele brandstof (conform de Europese CEEAG-richtlijnen die van toepassing zijn op deze regeling). Zowel de absolute reductie als de relatieve reductie in verhouding tot het referentieschip, als de relatieve reductie ten opzichte van het gevraagde steunbedrag zijn relevant. Voor deze berekening moet gebruik worden gemaakt van de door RVO voorgeschreven berekeningswijze die door RVO beschikbaar wordt gesteld bij de aanvraag.

Daarnaast kunnen energiebesparende maatregelen, zoals bijvoorbeeld wind assisted propulsion of air lubrication, maar ook de mogelijk energiebesparende effecten van een batterijpakket, worden meegewogen.

Naast de mogelijkheid om zoveel mogelijk emissieloos een haven in- en uit te kunnen varen, kan mogelijk ook brandstof worden bespaard door gedurende de vaart het batterijpakket te (ont)laden op momenten dat de aandrijflijn niet efficiënt werkt (zoals 'peak shaving' en regeneratief laden bij vaart minderen).

c. Kwaliteit van het projectplan en onderbouwing.

Een project scoort hoger als de voorgenomen werkzaamheden in het projectplan duidelijk, concreet, realistisch en meetbaar zijn uitgewerkt. Er wordt ook gekeken in hoeverre de aanvrager bij de onderbouwing gebruik maakt van de bij de aanvraag door RVO verstrekte instructies.

Zie voor vereisten projectplan ook de toelichting bij artikel 8.

d. Mate van betrokkenheid van Nederlandse of Europese makers en toeleveranciers.

Een project scoort hoger wanneer de beoogde nieuwbouw- of retrofitopdrachten worden uitgevoerd door, of in samenwerking met, bedrijven uit de Nederlandse maritieme maakindustrie. Als dat niet haalbaar is, telt samenwerking met bedrijven uit de Europese maritieme maakindustrie mee. De mate van ketensamenwerking moet goed worden onderbouwd.

e. Bijdrage aan DS-JMDP

Aanvragers die deelnemen en bijdragen aan het DS-JMDP, kunnen hiervoor maximaal 5 punten ontvangen. Een bijdrage kan op verschillende onderwerpen en detailniveaus geleverd worden. Bijvoorbeeld door het inbrengen van kennis en data volgens standaarden van het DS-JMDP, door een specifieke use case ten

aanzien van digitale samenwerking, of door een bijdrage te leveren aan het opstellen van kaders, architecturen en standaarden voor datauitwisseling en digitaal samenwerken.

De exacte vorm van de deelname zal per project variëren en kan met maatwerk worden ingevuld, mits er een bijdrage wordt geleverd aan de opbouw en invulling van digitale samenwerking binnen het JMDP. Deelnemers bepalen zelf welke informatie zij delen, met wie en onder welke voorwaarden.

Het JMDP is onlangs van start gaan en is daarom nog volop in ontwikkeling. Meer informatie over de laatste stand van zaken en de diverse mogelijkheden om een bijdrage te leveren is te vinden op <https://maritiemmasterplan.nl/digitaal-samenwerken-2/>.

In het tweede lid is bepaald dat de minister op basis van de rangschikking het beschikbare subsidiebedrag verdeelt. Verdeling vindt plaats op basis van het aantal punten dat aan een aanvraag is toegekend, waarbij de aanvraag met de meeste punten bovenaan staat. In geval dat twee aanvragen op dezelfde plaats in de rangschikking terecht komen en het resterende subsidiebedrag onvoldoende is om beide toe te kennen, is in het derde lid bepaald dat dan een loting zal plaatsvinden. De subsidie gaat naar de winnaar van de loting.

Artikel 7 Adviescommissie

Artikel 7 regelt dat er een onafhankelijke adviescommissie van 3 tot 5 leden wordt aangesteld die de subsidieaanvragen zal beoordelen op basis van de rangschikkingscriteria. De adviescommissie zal bestaan uit onafhankelijke experts uit verschillende domeinen van de maritieme sector. RVO stelt een werkwijze voor de adviescommissie op. Onderdeel hiervan kan zijn dat RVO een pre-analyse maakt van projecten die voor de adviescommissie als input voor de beoordeling kan gelden.

Artikel 8 Aanvraag

Deze regeling richt zich specifiek op Nederlandse reders omdat deze regeling bekostigd wordt uit het Nederlandse Klimaatfonds. De zeevaart is een internationale sector en telt niet mee voor het nationale emissiedoel. Toch acht Nederland het van belang dat ook in deze sector verduurzaming op gang wordt gebracht.¹³ Daarbij is van belang dat de bijdrage die Nederland middels deze regeling levert, gericht is op Nederlandse bedrijven.

Een aanvraag kan slechts betrekking hebben op één schip. Er kan dus niet voor een aantal schepen van een rederij tegelijk subsidie worden aangevraagd.

Bij de aanvraag verstrekt de aanvrager de gegevens opgenomen in artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit. Het gaat bijvoorbeeld om een gespecificeerde begroting en een tijdplanning. Daarnaast bevat het vierde lid enkele specifieke gegevens die de aanvrager eveneens bij de aanvraag moet verstrekken. Er kan door RVO ook nadere informatie worden opgevraagd indien er onduidelijkheden zijn met betrekking tot het project of de aanvraag.

In het vijfde lid is bepaald dat bij de aanvraag moet worden aangetoond dat het schip als gevolg van het project als schoon schip zal kwalificeren.

¹³ Kamerstukken II 2022/23, 32813, nr. 1230. [Kabinetsaanpak Klimaatbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#).

Artikel 9 Algemene afwijzingsgronden

In de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit zijn de gronden voor afwijzing van een aanvraag om subsidie opgenomen. Ook artikel 5, eerste lid, van het Kaderbesluit beperkt de mate van subsidieverlening, indien reeds door een bestuursorgaan of de Commissie van de Europese Unie subsidie verstrekt is.

Dit artikel bevat enkele specifieke afwijzingsgronden. Een aanvraag wordt in ieder geval afgewezen indien de werkzaamheden aan het project waar subsidie voor wordt aangevraagd reeds zijn aangevangen voordat de aanvraag is ingediend. Voorbereidende werkzaamheden, inclusief het opvragen van offertes, kunnen reeds worden aangevangen. Dat geldt niet voor de opdrachtverlening of de werkzaamheden waar subsidie voor verstrekt wordt. Daarmee mag pas na de subsidieverlening worden begonnen.

Een aanvraag wordt in ieder geval afgewezen indien het aantal toegekende punten bij rangschikking in totaal minder is dan 65 punten. Deze puntenaantallen dienen als minimale kwaliteitsgarantie. In totaal kunnen voor de in artikel 6 opgenomen rangschikkingscriteria maximaal 100 punten worden behaald. Daarnaast wordt de regeling afgewezen als de subsidiabele kosten minder dan € 500.000 per project bedragen. Hiermee wordt gewaarborgd dat de projecten die worden uitgevoerd binnen de subsidieregeling voldoende substantiële bijdrage kunnen leveren aan de kennisontwikkeling over technologieën, en dat de administratieve lasten niet onevenredig hoog zijn ten opzichte van de subsidiabele kosten.

Artikel 10 Subsidieverlening

Vanwege het risico dat bij de vaststelling van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat door de Staten Generaal onvoldoende budget voor deze regeling ter beschikking wordt gesteld is in dit artikel de opname van een begrotingsvoorbehoud in de subsidiebeschikking voorgeschreven.

Artikel 11 Verplichtingen subsidieontvanger

Naast de in dit artikel bedoelde verplichtingen bevatten de artikelen 17, 18 en 19 van het Kaderbesluit ook enkele aanvullende verplichtingen voor de subsidieontvanger. Die gaan bijvoorbeeld om het uitvoeren van de activiteiten overeenkomstig de omschrijving van die activiteiten in de beschikking tot subsidieverlening of tot subsidievaststelling. In het derde lid is opgenomen dat het schip nog gedurende twee jaar na de aanschaf of de ombouw in het bezit is van een Nederlandse reder.

Artikel 12 Voorschot

De minister verstrekt ambtshalve een voorschot op de subsidieverlening, op verschillende momenten. Het bevoorschottingsregime is zodanig aangepast dat bij de start van de verschillende fases die een relatief grote investering vergen, de aanvrager de cashflow krijgt die benodigd is. De aanvrager ontvangt het resterende bedrag bij vaststelling. Met de start van de werkzaamheden aan het schip wordt bij nieuwbouw bedoeld het moment van kiellegging of een gelijkwaardig moment. Bij retrofit wordt met de start van de werkzaamheden aan het schip bedoeld het moment van aankomst op de werf.

Artikel 13 Verplichtingen betreffende voorlichting

Het is van groot belang dat de sector kennisneemt van de opgedane ervaringen met de nieuwbouw of retrofit van de aandrijflijnen en energiebesparende technieken. Daarom is in dit artikel een verplichting opgenomen om mee te werken aan de verspreiding van de resultaten en niet bedrijfsgevoelige kennis. Dit geldt zowel voor de periode tijdens als na afloop van het project.

Artikel 14 Subsidievaststelling

De activiteiten moeten op grond van artikel 11, tweede lid, binnen drie jaar na de datum van subsidieverlening zijn afgerond. De subsidie wordt vervolgens vastgesteld door de minister. De subsidieontvanger dient daartoe uiterlijk 13 weken nadat het project is afgerond een aanvraag voor subsidievaststelling in met behulp van een op de website van RVO beschikbaar gesteld formulier. Bij de aanvraag tot subsidievaststelling moet een controleverklaring als bedoeld in artikel 24, vierde lid, onder c, van het Kaderbesluit worden gevoegd. Bij de aanvraag tot subsidievaststelling dient ook te worden aangetoond dat het schip als schoon zeeschip kwalificeert en dient een eindrapport te worden aangeleverd.

Artikel 15 Evaluatie

De subsidieontvanger is verplicht mee te werken aan een evaluatie om de effecten van de onder deze regeling verleende subsidie te onderzoeken. Daarbij kan van hem gevraagd worden dat hij binnen de maatstaven van de redelijkheid gegevens deelt. Om voldoende tijd te hebben een dergelijke evaluatie uit te voeren, is medewerking tot de evaluatie verplicht gedurende vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling, voor zover dat redelijk is.

Artikel 16 Inwerkingtreding en horizonbepaling

Verwezen wordt naar hetgeen hierboven in hoofdstuk 10 Inwerkingtreding is opgenomen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Robert Tieman