



## **Besluit houdende het Subsidieprogramma ZeehavenInnovatieProject voor duurzaamheid**

*3 juni 2010*

*Nr. CEND/HDJZ-2010/728 SCH*

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 28a van het Besluit infrastructuurfonds en 2, eerste lid, onderdeel a, van de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat;

Besluit:

### **Artikel 1**

Als subsidieprogramma als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat, wordt vastgesteld het Subsidieprogramma ZeehavenInnovatieProject voor duurzaamheid, dat is opgenomen in de bijlage bij dit besluit.

### **Artikel 2**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst.

### **Artikel 3**

Dit besluit wordt aangehaald als Subsidieprogramma ZeehavenInnovatieProject voor duurzaamheid.

Dit besluit zal met de toelichting en de bijlage in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
C.M.P.S. Eurlings.*



## BIJLAGE, BEDOELD IN ARTIKEL 1

### Subsidieprogramma ZeehavenInnovatieProject voor duurzaamheid

#### **§ 1. Begripsomschrijvingen**

In dit subsidieprogramma wordt verstaan onder:

kaderregeling: Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat;

minister: Minister van Verkeer en Waterstaat.

#### **§ 2. Thema en doel van het subsidieprogramma**

1. De minister kan op aanvraag subsidie verlenen voor een op duurzame zeehavens gericht project als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdelen d, (haalbaarheidsproject gericht op experimentele ontwikkeling), e (experimenteel ontwikkelingsproject), m (milieu-investeringsproject) of q (milieu-haalbaarheidsproject), van de kaderregeling.
2. Het doel van de subsidie is brede verspreiding en toepassing van duurzame innovaties in zeehavens met het oogmerk bij te dragen aan de duurzaamheid van de Nederlandse zeehavens.

#### **§ 3. Subsidiabele projecten of onderdelen**

Projecten kunnen voor subsidiëring in aanmerking komen, indien:

- a. zij bijdragen aan de verduurzaming op de thema's geluid, emissies, ruimtegebruik en waterkwaliteit van de Nederlandse zeehavens, zoals genoemd in de Nota zeehavens, ankers van de economie, paragraaf 2.1;<sup>1</sup>
- b. zij bijdragen aan intermodaal transport, shortseashipping, spoorvervoer of vervoer per binnenvaartschip;
- c. het gaat om infrastructuur in de zin van de Wet Infrastructuurfonds; en
- d. het betreft:
  - 1°. de noordelijke zeehavens (Delfzijl/Eemshaven, Harlingen en Den Helder),
  - 2°. het Noordzeekanaalgebied (Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en Velsen/IJmuiden),
  - 3°. het Rijn- en Maasmondgebied (Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Dordrecht, Moerdijk en Scheveningen), of
  - 4°. het Scheldebekken (Vlissingen en Terneuzen).

#### **§ 4. Groep van subsidieontvangers**

Subsidie kan worden verstrekt aan:

- a. beheerders van de in paragraaf 3, onderdeel a, genoemde zeehavens;
- b. bedrijven en overheden die beheerder zijn of zullen worden van de resulterende infrastructuur na uitvoering van het project, voor zover dat plaatsvindt in de in paragraaf 3, onderdeel d, genoemde gebieden.

#### **§ 5. Looptijd van het subsidieprogramma**

Het subsidieprogramma vervalt vier jaar na zijn inwerkingtreding, met dien verstande dat het op reeds verleende subsidie van toepassing blijft.

#### **§ 6. Termijn waarbinnen subsidie kan worden aangevraagd**

1. De subsidie wordt aangevraagd binnen dertien weken na inwerkingtreding van dit besluit.
2. De aanvraag tot subsidieverlening wordt ingediend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, t.a.v. de afdeling Zeehavens, postbus 20904, 2500 EX DEN HAAG.
3. De aanvraag bestaat uit:
  - a. het aanvraagformulier, dat door de minister wordt vastgesteld;
  - b. een projectplan waaruit blijkt dat voldaan wordt aan de criteria, genoemd in paragraaf 10; en
  - c. een begroting.
4. Indien bij een milieu-investeringsproject communautaire normen van toepassing zijn en deze worden overtroffen, vermeldt de aanvrager bij zijn aanvraag in welke mate de communautaire normen worden overtroffen.

<sup>1</sup> Kamerstukken 2004–2005, 29 862, nr. 1 (bijlage).



### **§ 7. Termijn waarbinnen een project voltooid moet worden**

Een project wordt uiterlijk drie jaar na de subsidieverlening afgerond.

### **§ 8. Subsidieplafond van het subsidieprogramma**

Het subsidieplafond bedraagt € 4.200.000, inclusief de kosten voor communicatie en uitvoering.

### **§ 9. Hoogte van de subsidie**

Indien het subsidiebedrag dat resulteert uit de berekening van de potentiële bijdrage aan duurzaamheid met toepassing van de berekeningswijze in de annex lager is dan de op basis van de kaderregeling bepaalde maximale subsidie, geldt het laagste bedrag als maximum.

### **§ 10. Wijze van verdeling van de subsidiegelden**

1. Na afloop van de in *paragraaf 6*, eerste lid, bedoelde termijn worden de aanvragen in rangorde geplaatst naar de mate waarin de voorgestelde projecten, bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdelen e en m, van de kaderregeling, naar het oordeel van de minister voldoen aan de volgende criteria:
  - a. de potentiële bijdrage aan duurzaamheid;
  - b. het innovatieve karakter van het project;
  - c. de kans dat de duurzaamheidsbijdrage gerealiseerd kan worden, doordat de innovatie op brede schaal kan worden toegepast;
  - d. de verwachte mate van kennisverspreiding; en
  - e. het draagvlak bij de beheerders van de havens, bedoeld in *paragraaf 3*, onderdeel a.
2. Voor zover de subsidie, berekend met toepassing van *paragraaf 9* en met inachtneming van de in het eerste lid bedoelde rangorde, lager is dan het subsidieplafond of wat daarvan resteert, verleent de minister de subsidie. Indien een volgende subsidieaanvraag groter is dan het subsidieplafond nog toelaat, wordt aan de aanvrager voorgelegd of deze het project zal uitvoeren bij toekenning van dit lagere bedrag. Indien deze niet binnen vier weken instemt, wordt de eerstvolgende subsidieaanvraag die lager in rangorde staat op gelijke wijze behandeld. Dit wordt bij ten hoogste vier projecten herhaald.
3. De minister wijst de resterende aanvragen af.
4. De rangorde kan worden bepaald aan de hand van per criterium, bedoeld in het eerste lid, toegekende punten.
5. De minister wijst een aanvraag af, wanneer naar zijn oordeel:
  - a. aan één of meer van de criteria, bedoeld in deze *paragraaf*, onvoldoende tegemoet wordt gekomen;
  - b. een minimum duurzaamheidsbijdrage van € 250.000 niet wordt gehaald, behalve voor milieuhaalbaarheidsprojecten en projecten die het thema waterkwaliteit betreffen;
  - c. de aanvraag een subsidiebedrag van € 2.500.000 te boven gaat; of
  - d. het project een minimaal vereist aantal punten, bedoeld in het vierde lid, niet behaalt.
6. Tot ten hoogste tien procent van de som van de toegekende subsidies voor projecten, bedoeld in het eerste lid, kunnen projecten als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdelen d en q, van de kaderregeling worden toegekend. Voor deze projecten gelden de criteria b, d en e, bedoeld in het eerste lid.

### **§ 11. Uitwerking van de beoordelingscriteria**

De criteria, genoemd in *paragraaf 10*, eerste lid, worden als volgt gespecificeerd.

- a. *de bijdrage aan duurzaamheid*: de invloed op één of meer van de thema's van het programma wordt gekwantificeerd door de invloed van een enkel project, vaartuig, voertuig of instrument, de potentie in Nederlandse havengebieden genoemd onder *paragraaf 3*, onderdeel a, en een verwachte gebruiksduur van ten hoogste tien jaar, zoals te bepalen aan de hand van de rekenmethodiek in de annex bij dit besluit;
- b. *het innovatieve karakter van het project*: de aanvrager toont aan dat de innovatie niet in Nederlandse zeehavens op soortgelijke wijze in gebruik is;
- c. *de kans dat de duurzaamheidsbijdrage gerealiseerd wordt*: de innovatie kan op brede schaal worden toegepast. De aanvrager toont daartoe aan dat:
  - 1°. het project gedragen wordt door een sterke marktpartij,
  - 2°. het een economisch interessante propositie oplevert om het gereed product aan te schaffen en in te zetten na realisatie van het project, zodat het product bij verdere toepassing geen verdere ondersteuning behoeft;
  - 3°. subsidie noodzakelijk is, bijvoorbeeld omdat het met het project gemoeide risico zo groot is dat realisatie zonder subsidie onmogelijk is,



- 4°. inzicht bestaat in de in te zetten en ingehuurde externe krachten, de marktconformiteit van de tarieven en opzet van de plannen, en
- 5°. de kosten van het project redelijk zijn;
- d. *de verwachte mate van kennisverspreiding*: de aanvrager toont zijn bereidheid aan om de opgedane kennis uit het project te delen en geeft aan op welke wijze de kennisoverdracht wordt vormgegeven;
- e. *het draagvlak bij de beheerders van de havens*: de aanvrager toont aan door verklaringen dat na uitwerking van het project een optredend probleem bij de desbetreffende havenbeheerder significant kan worden verminderd en dat havenbeheerder bereid is zich na een succesvol project in te zetten voor toepassing.

### **§ 12. Beslistermijn**

De minister beslist op de aanvraag binnen 22 weken na afloop van de in paragraaf 6, eerste lid, bedoelde termijn.

### **§ 13. Vorm van de te verlenen subsidie**

De subsidie wordt verleend in de vorm van een verleningsbeschikking, waarin een bevoorschotting-ritme is opgenomen, tenzij sprake is van betaling ineens of van 100 procent bevoorschotting.

### **§ 14. Termijn voor vaststelling van de subsidie**

1. Binnen dertien weken na een in de beschikking te noemen tijdstip, dient de subsidieontvanger een aanvraag in tot vaststelling van de subsidie.
2. De minister stelt de subsidie vast binnen 22 weken na afloop van de in het eerste lid bedoelde termijn.

### **§ 15. Controleprotocol**

1. Subsidies tot € 25.000 worden binnen 22 weken na verlening betaald.
2. Over subsidies vanaf € 25.000 maar niet hoger dan € 125.000 wordt verantwoording over de prestaties geleverd bij de aanvraag om vaststelling van de subsidie.
3. Over subsidies hoger dan € 125.000 wordt verantwoording over de prestaties, voorzien van een accountantsverklaring, geleverd bij de aanvraag om vaststelling van de subsidie.

### **§ 17. Uitvoeringsinstantie**

Dit besluit wordt uitgevoerd door de minister.

## **Annex. Rekenmethodiek potentiële bijdrage aan duurzaamheid**

Ter bepaling van de potentiële bijdrage aan duurzaamheid in de zeehavens worden de volgende gegevens aangeleverd:

- A. Verbetering door de innovatie ten opzichte van huidige (best-practice) situatie:
  - 1) .... kg CO<sub>2</sub>/installatie/jaar
  - 2) .... g CO/installatie/jaar
  - 3) .... g PM/installatie/jaar
  - 4) .... g NO<sub>x</sub>/installatie / jaar
  - 5) .... g SO<sub>x</sub> / installatie / jaar
  - 6) .... g .....(stof invullen)/installatie/ jaar
  - 7) .... dB(A)
  - 8) .... ha havengebied / installatie
- B. Levensduur van de installatie waarmee het bovenvermelde effect te verwachten valt? ....jaar (maximaal 10)
- C. Op hoeveel locaties zou naar uw mening een soortgelijke installatie in de Nederlandse zeehavens kunnen worden ingezet (met andere woorden: hoeveel zouden er maximaal in Nederlandse zeehavens geplaatst kunnen worden ter vervanging van de huidige situatie)? .... stuks
- D. De duurzaamheidsbijdrage van een project zal worden berekend op basis van de meest toepasselijke schaduw prijzen voor het onderhavige project. Deze schaduw prijzen worden ontleend aan het onderzoek van CE Delft Shadow Prices Handbook, Valuation and weighting of emissions and environmental impacts, Delft, Maart 2010, of, indien CE een meer recente versie heeft uitgebracht: de recentste versie.

De totale potentiële bijdrage aan duurzaamheid wordt berekend met de formule:



---

(A1\* toepasselijke schaduwprijs+A2\* toepasselijke schaduwprijs+A3\* toepasselijke schaduwprijs+A4\* toepasselijke schaduwprijs+A5\* toepasselijke schaduwprijs+A6\* toepasselijke schaduwprijs+A7\* toepasselijke schaduwprijs+A8\* toepasselijke schaduwprijs)\*Levensduur\*toepasselijke locaties in de zeehavens = €...



## TOELICHTING

### Algemeen

#### Inleiding

De Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat (hierna: kaderregeling) is op dit subsidieprogramma van toepassing. De kaderregeling is gebaseerd op de Kaderwet subsidies Verkeer en Waterstaat. Tevens is dit besluit gebaseerd op artikel 28a van het Besluit Infrastructuurfonds. De subsidie wordt dan ook ten laste van het Infrastructuurfonds verleend. Uit hoofde van het Infrastructuurfonds ligt de focus op beheerders van infrastructuur, zijnde in principe havenbeheerders. Andere rechtspersonen en natuurlijke personen zijn niet uitgesloten.

#### Beleidsoverwegingen

De Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat vloeit voort uit het beleid inzake de bevordering van duurzame mobiliteit en logistiek en duurzaam waterbeheer. De kaderregeling zal bijdragen aan het bereiken van de in de Innovatiebrief Mobiliteit en Water van 21 juni 2006 van de minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven prioriteiten op het gebied van verkeer, logistiek en water.<sup>2</sup> Het doel van de kaderregeling is het stimuleren van innovatie inhoudende de ontwikkeling en toepassing van milieuvriendelijke technieken.

Conform artikel 2 van deze regeling stelt de minister een of meer subsidieprogramma's vast en publiceert deze in de Staatscourant. In dit kader wordt nu het subsidieprogramma ZeehavenInnovatie-Project voor duurzaamheid vastgesteld, vallende onder artikel 2, eerste lid, onderdeel a van de kaderregeling.

Volgens verwachting gaan de havens, ondanks de recente economische terugval, de komende jaren een periode van verdergaande groei in goederenstromen tegemoet. Dit zal een verdergaand beslag op de fysieke en milieuruimte tot gevolg hebben als er niet verdergaand wordt ingezet op innoveren en innovaties in de zeehavens.

Vanuit een standpunt dat de verdergaande groei ook geacommodeerd zal worden heeft het kabinet deze ambitie gecombineerd met het uitdrukkelijke voornemen om de Nederlandse zeehavens verder te verduurzamen.

Deze ambitie is tevens verwoord in de Beleidsbrief Duurzame Zeehavens<sup>3</sup>, waarin tevens dit subsidieprogramma is aangekondigd. Basisgedachte voor de inzet van het subsidieprogramma is het Lissabon-akkoord, waar innovatie als basis voor duurzame groei wordt genoemd.

De Beleidsbrief duurzame zeehavens meldt dat innovaties in de zeehavens nog onvoldoende tot stand komen. Geconstateerd wordt dat dit vooral geldt voor innovaties op het gebied van geluid, emissies, ruimtegebruik en waterkwaliteit. Juist op een aantal van deze gebieden lijken de gebruiksruimtes in een aantal zeehavens de komende jaren tegen hun plafonds aan te komen.

#### Doelstelling

De doelstelling is bijdragen aan gedragsverandering, die leidt tot het gebruik van innovaties op gebied van duurzame zeehavenactiviteiten. Het project wil dit doen door ondersteuning te bieden voor inspirerende en zichtbare innovaties op de aangewezen thema's. Dit binnen de randvoorwaarden van efficiency en maatschappelijke kosteneffectiviteit. De thema's zoals vermeld in de Beleidsbrief Duurzame Zeehavens betreffen geluid, emissies, ruimtegebruik en waterkwaliteit, aangezien juist op deze thema's de innovaties achterblijven.

#### Soorten projecten

Voor het programma is een totaal budget van 4,2 mln euro beschikbaar, inclusief overhead en communicatie. Het programma is vooral gericht op enkele iets grotere projecten (qua kosten) doch is te beperkt in budget om zeer grote projecten volledig te kunnen ondersteunen. Derhalve kent het programma een minimum aan (omgerekende) potentiële milieubaten die nodig zijn om subsidie te kunnen aanvragen en een maximum aan het te verlenen subsidiebedrag per project.

Projecten die in aanmerking wensen te komen voor ondersteuning, dienen te vallen onder de definities van de Kaderregeling zoals die gelden voor:

1. haalbaarheidsproject gericht op experimentele ontwikkeling
2. experimenteel ontwikkelingsproject

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2005–2006, 29 644, nr. 69.

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2008–2009, 29 862, nr. 10, p. 22.



3. milieu-investeringsproject of
4. milieu-haalbaarheidsproject.

Hierbij zijn de projecten van de tweede en derde categorie daadwerkelijk gericht op realisatie van een concreet project. De eerste en vierde categorie leveren een theoretische benadering en een rapportage af. Deze categorieën zijn beperkt subsidiabel en komen slechts voor subsidie in aanmerking indien de categorieën experimenteel ontwikkelingsproject en milieu-investeringsproject geen subsidies meer toegewezen krijgen. Het totale percentage besteed aan de haalbaarheidsprojecten gericht op experimentele ontwikkeling en milieu is begrensd op maximaal 10% van het toegewezen subsidiebedrag. De projecten van de categorieën 1 en 4 kunnen wel onderdeel uitmaken van een gefaseerd project, waarbij het vervolg (projecttype 2 of 3) onderdeel uitmaakt van dezelfde aanvraag.

### **Beoordeling van de aanvraag**

Beoordeling van projecten is op grond van (potentiële) bijdrage aan duurzaamheid, innovativiteit, kosten en draagvlak bij zeehavenbeheerders. Het draagvlak bij zeehavenbeheerders wordt gemeten in aantallen verklaringen die zijn afgegeven door zeehavenbeheerders, dat zij in het project een potentiële oplossing zien voor een door hen onderschreven probleem. Per havenbeheerder kan ten hoogste één verklaring per project worden meegeteld.

De maximaal verkrijgbare subsidie wordt bepaald door:

- de limiet van 2,5 mln. euro per project (gerekend over alle fasen en deelprojecten);
- de maximale percentages zoals hieronder vermeld;
- de potentiële bijdrage aan duurzaamheid.

Hierbij wordt als plafond per project het laagste van deze drie genomen.

Om de administratieve lasten laag te houden kan de aanvrager in twee fasen het formulier invullen. Aanbevolen wordt om voor de aanvraag in eerste instantie slechts de eerste pagina in te vullen. Op basis daarvan voert de minister een eerste toets uit of het project naar verwachting binnen de doelen van het programma valt. Als tijdstip van indiening van de aanvraag geldt de toezending van het nog niet complete formulier. Vervolgens zal de minister bij een positieve eerste toets de aanvrager met toepassing van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid bieden om een nader onderbouwd projectvoorstel in te dienen. Daarbij bestaat op dat moment geen garantie dat een bijdrage zal worden verleend in verband met het tender-principe. Wel kan mogelijk duidelijk zijn of er een grote kans is dat het projectvoorstel wordt afgewezen op grond van het niet aansluiten bij de doelstellingen.

### **Vaststelling van de subsidie**

Ingevolge artikel 5 van het Besluit Infrastructuurfonds vallen onder de subsidiabele kosten de uitvoering van studies voor het betrokken project, voor zover die naar het oordeel van de minister aanvaardbaar zijn. De Minister zal daartoe een percentage van ten hoogste tien aanhouden. Gronden voor de afwijzing van een subsidieaanvraag zijn opgenomen in artikel 12, eerste en tweede lid, van het Besluit Infrastructuurfonds en in artikel 34 van de kaderregeling. Ingevolge artikel 5 van Kaderwet subsidies verkeer en waterstaat kan verleende subsidie worden ingetrokken; op die intrekking zijn de desbetreffende artikelen uit de Algemene wet bestuursrecht (4:48 en volgende) van toepassing.

De minister kan bij de uitvoering van dit besluit gebruik maken van de adviescommissie duurzaamheid verkeer en waterstaat, bedoeld in artikel 30 van de kaderregeling. In dat geval kan hij waarnemers benoemen. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om ondersteuners van Agentschap NL dan wel personen van het ministerie die geen zeggenschap hebben bij de Adviescommissie en daarvan ook geen deel uitmaken.

Artikel 28a, vierde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds verklaart een aantal artikelen van overeenkomstige toepassing. Omdat die artikelen betrekking hebben op grote projecten (zijnde projecten die meer kosten dan 112,5 mln euro), blijven deze bepalingen hier buiten toepassing.

### **Administratieve lasten voor het bedrijfsleven**

De administratieve lasten voor de aanvragende bedrijven kunnen als volgt worden becijferd.

1. Uitgegaan wordt van tien aanvragers, van wie de helft havenbedrijven zijn die een tak van dienst vormen van een gemeente en van wie de helft een (privaatrechtelijke) onderneming vormen. Voor deze laatstgenoemde vijf zullen de administratieve lasten naar schatting € 5.000 bedragen (5 \* 20 uur \* € 50). Daarbij is ingecalculeerd de handreiking die hierboven onder *Beoordeling van de aanvraag* is vermeld.





2. Uitgaande van vier toegekende subsidies, waarvan twee voor privaatrechtelijke ondernemingen, zullen voor deze de administratieve lasten samenhangend met de vaststelling van de subsidies en het controleprotocol € 1.000 bedragen (2 \* 10 uur \* € 50).
3. De totale geschatte administratieve lasten voor het bedrijfsleven bedragen derhalve € 6.000.

## **Bijlage**

### **§ 2**

Artikel 5 van de Kaderregeling somt 17 mogelijke soorten projecten op, die in aanmerking kunnen komen voor subsidie. Gegeven de doelstelling van het ZeehavenInnovatieproject en de randvoorwaarden, die het infrastructuurfonds oplegt aan het subsidieprogramma, kan alleen aan de projecten, vallend onder artikel 5, onderdeel d, e, m of q een subsidie verleend worden.

De doelstelling is bijdragen aan gedragsverandering die leidt tot het gebruik van innovaties op gebied van duurzame zeehavenactiviteiten. Het project wil dit doen door ondersteuning te bieden voor inspirerende en zichtbare innovaties op de aangewezen thema's binnen de randvoorwaarden van efficiency en maatschappelijke kosteneffectiviteit.

### **§ 3**

#### *Onderdeel a*

Het subsidieprogramma is uitdrukkelijk bedoeld om verduurzaming in de zeehavens tot stand te brengen. Alleen projecten die uitgevoerd worden in Nederlandse zeehavens en een bijdrage leveren aan problemen op het gebied van duurzaamheid komen voor het subsidieprogramma in aanmerking. Projecten die betrekking hebben op zeehavens, komen niet in aanmerking voor financiering vanuit het Infrastructuurfonds, behalve als ze bijdragen aan intermodaal transport, shortseashipping, spoorvervoer of vervoer per binnenvaartschip. Om die reden is opgenomen, dat projecten hier een bijdrage aan moeten leveren.

#### *Onderdelen b en c*

Aangezien het budget voor dit subsidieprogramma afkomstig is van het Infrastructuurfonds, moeten de uitgaven die in dit kader worden gedaan, passen in de definitie van het Infrastructuurfonds. Dit betekent, dat het moet gaan om concrete projecten die infrastructuur opleveren, zoals gedefinieerd in het Besluit Infrastructuurfonds. Infrastructuur wil zeggen: alle onroerende voorzieningen ten behoeve van het verkeer en vervoer van personen en goederen en ten behoeve van waterkeren en waterbeheeren, met inbegrip van voorzieningen ten behoeve van de veiligheid en de bescherming van het milieu. Tot maximaal 10% kan worden aangewend voor studies.

#### *Onderdeel d*

Dit zijn de Nederlandse zeehavens, zoals benoemd in de Nota zeehavens, ankers van de economie.

### **§ 4**

Conform de Wet Infrastructuurfonds moet de infrastructuur, die betaald wordt uit het Infracfonds in beheer zijn of in beheer komen, van degene die verantwoordelijk is voor het project. De subsidie kan dus alleen verstrekt worden aan een beheerder van de uit een project resulterende infrastructuur.

### **§ 5**

De verwachting is dat er voor het subsidieprogramma een beperkt aantal grote projecten in aanmerking komt voor subsidie. Na publicatie in de Staatscourant zal een tender worden opengesteld. Na een of ten hoogste twee tenders zal naar verwachting het subsidiebudget volledig zijn benut. Vanaf het moment dat het subsidiebudget volledig is toegewezen aan projecten, kunnen er geen nieuwe aanvragen meer ingediend worden. Alleen de nog lopende projecten worden dan verder afgehandeld.

### **§ 6**

Het aanvraagformulier is aan te vragen bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Te laat ingediende voorstellen worden niet in behandeling genomen.

De in het vierde lid genoemde communautaire normen kunnen betrekking hebben op bijvoorbeeld de emissies van mobiele machines. Voor dergelijke machines dient als referentiesituatie de normen van deze machines gehanteerd te worden.





## § 8

Het budget is afkomstig uit het Infrastructuurfonds en is inclusief de uitvoeringskosten en de kosten voor communicatie.

## § 9

De subsidiabele kosten zijn geregeld in de artikelen 10, 11, 12, 18 en 24 van de kaderregeling. Het subsidiebedrag wordt bepaald op het door de kaderregeling bepaalde percentage, behorende bij het type project, op basis van werkelijk gemaakte en betaalde subsidiabele projectkosten:

- voor een haalbaarheidsproject gericht op experimentele ontwikkeling of een milieu-haalbaarheidsproject: conform artikel 11;
- voor een experimenteel ontwikkelingsproject: conform artikel 12;
- voor een milieu-investeringsproject: conform artikel 18.

Deze percentages zijn inclusief de opslagen, bedoeld in het derde, vierde, vijfde en zesde, lid van artikel 8 van de kaderregeling.

### In overzicht:

Projecten	Max. percentage subsidiabele kosten			mogelijke extra ophogingen
	Basispercentages	Kleine onderneming <sup>1</sup>	Middelgrote onderneming <sup>1</sup>	
Haalbaarheidsproject gericht op experimentele ontwikkeling	40%	50%	50%	
Experimenteel ontwikkelings-project	25%	45%	35%	+15% (tot max 80%)
Milieu-investeringsproject gericht op:				
– beperken beëindigen vervuiling of vervoermiddelenproject	50%	70%	60%	+10%
– energiebesparing	60%	80%	70%	
– op gebruik hernieuwbare energiebronnen	60%	80%	70%	
Milieuhaalbaarheidsproject	50%	70%	60%	

<sup>1</sup> Kleine en middelgrote ondernemingen zijn gedefinieerd in de Verordening (EG) nr. 800/2008 van de Europese Commissie van 6 augustus 2008 (PbEU L214).

Het laatste criterium biedt zicht op maatschappelijk efficiënte besteding van gelden.

Conform de rekenmethodiek zoals die in de annex is opgenomen, wordt op basis van schaduwprizen berekend wat de potentiële bijdrage aan duurzaamheid binnen de havengebieden van een project zal zijn. Indien het project volgens het eerste en tweede lid tot declarabele kosten leidt die hoger zijn dan de potentiële bijdrage, zal het bedrag boven de potentiële bijdrage niet worden vergoed. Dit komt voort uit de gedachte aan kosteneffectiviteit. Het subsidieprogramma is bedoeld om vooral bij te dragen aan projecten met duidelijk positief maatschappelijk effect tegen redelijke kosten.

## § 10

Centraal staat bij de beoordeling de mate waarin het gaat om een aansprekend en inspirerend project. Dit wordt als volgt uitgewerkt.

### Eerste lid

Een rangorde wordt opgesteld op basis van de ingediende concrete projecten zoals in dit artikel genoemd, gegeven de in de toelichting bij artikel 3 genoemde vereisten uit de Wet Infrastructuurfonds. De rangorde wordt bepaald door aan alle projecten een score toe te kennen op de onder a tot en met e genoemde criteria. De criteria voor de duurzaamheidsbijdrage en innovativiteit wegen hierbij het zwaarst. Omdat voor projecten die betrekking hebben op het thema 'waterkwaliteit' geen schaduwprizen voorhanden zijn, zal hier slechts bezien kunnen worden of veel of weinig water veel of weinig in kwaliteit vooruit gaat door de innovatie en het project.

### Tweede lid

De subsidie zal aan projecten worden toegekend conform de volgorde op deze ranglijst, totdat de eerstvolgende aanvraag op de ranglijst hoger is dan het op dat moment nog resterende budget. Indien het nog resterende subsidiebedrag lager is dan het aangevraagde subsidiebedrag, krijgt de aanvrager vier weken de tijd om aan te geven of hij het project ook met dit lagere subsidiebedrag nog wil laten



doorgaan. Dit wordt bij maximaal vier projecten herhaald, om niet buiten de in het subsidieprogramma gestelde antwoordtermijn te vallen. Zodra het resterend budget nihil is, wordt deze procedure niet meer toegepast.

#### *Derde lid*

De aanvragen waarvoor onvoldoende budget resteert worden afgewezen.

#### *Vierde lid*

Projecten die niet aan de minimumvereisten voldoen ten aanzien van de in paragraaf 10 genoemde criteria, zullen niet worden geplaatst in de rangorde en worden derhalve afgewezen. Ook aanvragen waarvan het subsidiebedrag boven 2,5 mln uitkomt zullen worden afgewezen. Reden hiervan is dat gestreefd wordt om het subsidiegeld middels enkele projecten aan te wenden voor de genoemde thema's en te voorkomen, dat het volledige bedrag aan één project wordt besteed.

#### *Zesde lid*

Indien er na verdeling van de subsidiegelden conform paragraaf 10, eerste lid geld overblijft, kan dit worden aangewend voor in het zesde lid genoemde projecten. Conform de vereisten van de Wet Infrastructuurfonds kan dit tot ten hoogste 10 procent van de onder het eerste lid toegewezen subsidiebedragen.

### **§ 11**

De bijdrage aan duurzaamheid en de mate van innovatie zijn de twee belangrijkste criteria.

Bij *innovatie* wordt ervan uitgegaan dat dit een dienst, product of installatie oplevert die nieuw is in zijn toepassing in de Nederlandse zeehavens. 'Aantonen' betekent dat de aanvrager verklaart dat met deskundigen en havenbeheerders is getoetst of het project niet reeds bestaat.

Het is belangrijk dat de innovatie op brede schaal kan worden toegepast en derhalve de mogelijkheid heeft een bijdrage te leveren aan de *duurzaamheid* in havens.

Het aantonen van een sterke marktpartij kan bestaan uit het beschrijven van de uitvoerder in economische termen, bijvoorbeeld door omzetcijfers in de havens, marktaandelen en omvang in medewerkers. Aantonen dat dit een economisch interessante propositie oplevert kan onder meer door aan te geven welke kosten worden vermeden of welke duurzaamheid wordt gewonnen door de inzet van de innovatie en wat de verwachtingen zijn van een commerciële prijs bij grootschaliger toepassing. Aantonen dat subsidie noodzakelijk is kan door een duidelijke vermelding van de economische of technische risico's verbonden aan het product.

Op een compleet aanvraagformulier dienen de in te huren of in te zetten soorten functies met de daarbij behorende uurtarieven te worden opgenomen. Zo kan worden beoordeeld of redelijke inzet van personeel is begroot, dan wel dat er te veel of te weinig hooggekwalificeerd personeel wordt ingezet.

De plannen dienen duidelijk gefaseerd te zijn, met duidelijke afgeronde delen en waar mogelijk en met de nodige beslispunten (zoals 'go' of 'no-go' besluiten).

De aanvrager dient duidelijk aan te geven hoe de *kennisverspreiding* wordt georganiseerd om de kennis, opgedaan in het project, breed bekend te maken. Vanuit het economisch belang van de uitvoerder wordt hier een actieve rol verwacht.

Een verklaring wordt gevraagd om het *draagvlak* te meten. Een dergelijke verklaring kan door meerdere havens worden ondertekend. De verklaring wordt ook gezien als garantie dat er geen producten worden aangevraagd en ontwikkeld waar de branche zelf geen mogelijkheden voor ziet. Hiermee wordt naar verwachting de doelmatigheid van de subsidies aanmerkelijk verhoogd.

### **§ 12**

Op basis van de beschikking en het projectvoorstel kunnen voorschotten op de subsidievaststelling worden afgegeven. Dit zal uitsluitend geschieden op basis van werkelijk gemaakte en betaalde kosten.

### **§ 15**

Deze bepalingen sluiten aan op het nieuwe rijksbrede kader voor subsidieregelingen.



---

## Annex: Rekenmethodiek

Basis vormt de vergelijking tussen de huidige situatie en de situatie na realisatie van het project. Indien daartoe een mogelijkheid bestaat wordt wel de best practice als referentie genomen. Bijvoorbeeld bij motortechniek moet wel worden uitgegaan van datgene wat thans in de handel is en niet van iets dat niet meer mag worden verhandeld.

Ter bepaling van de potentie van een innovatie op duurzaamheid wordt een berekening gehanteerd die opgebouwd is uit drie elementen:

- verbetering voor duurzaamheid per installatie per jaar
- looptijd en inzetbaarheid in jaren (maximaal tien)
- mogelijke markt in de Nederlandse zeehavens op basis van de locaties en aantallen waar deze dienst, installatie of voorziening tevens kan worden ingezet.

De schaduwkosten die hier worden genoemd zullen veelal de kosten zijn van transportgerelateerde emissies, onder de noemer 'schadetekosten'. Hoewel de kosten genoemd onder 'vermijdingskosten' lager zijn, lijkt het soms wat hogere bedrag meer passend bij risicovolle innovaties. Bij vermeden waterverontreiniging zal een schatting worden gemaakt van de (vermeden) reinigingskosten.

Kort gezegd is de te hanteren methodiek samen te vatten als:

$(\text{Verschil huidige situatie} - \text{nieuwe situatie}) * \text{schaduwprijs/enheid} * \text{inzetbaarheid in jaren} * \text{potentie in aantallen installaties} = \text{maximale verbeteringspotentieel in Nederlandse zeehavens gedurende inzetbaarheid van de innovatie.}$

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
C.M.P.S. Eurlings.*