



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 22 april 2024, nr. IENW/BSK-2024/123469, houdende vaststelling van tijdelijke regels ter stimulering van haalbaarheidsstudies Green Corridors NL-VK (Tijdelijke subsidieregeling haalbaarheidsstudies Green Corridors NL-VK)

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 lid, 9, 10, tweede lid, 13, 22, tweede lid, 23, derde en vijfde lid, en 24 van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

Green Corridors: zero-emissie scheepvaartroutes tussen twee of meer havens;

grote onderneming: grote onderneming als bedoeld in artikel 2, onderdeel 24, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

haalbaarheidsstudie: haalbaarheidsstudie als bedoeld in artikel 2, onderdeel 87, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

kleine of middelgrote onderneming: kleine of middelgrote onderneming als bedoeld in artikel 2, onderdeel 2, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

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;

RVO: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;

zeeschip: schip dat blijkens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak wordt gebruikt voor de vaart op zee.

Artikel 2 Doel en toepassingsbereik regeling

Deze regeling heeft als doel het stimuleren van de energietransitie van de scheepvaart door het stimuleren van haalbaarheidsstudies ten behoeve van de ontwikkeling van Green Corridors tussen zeehavens in Nederland en het Verenigd Koninkrijk.

Artikel 3 Subsidiabele activiteiten

De minister kan aan een aanvrager subsidie verstrekken voor het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie naar de transitie naar varen met netto nul broeikasgasemissies met ten minste één schip op een corridor tussen zeehavens in Nederland en het Verenigd Koninkrijk.

Artikel 4 Aanvrager

- Subsidie op grond van deze regeling kan worden aangevraagd door een samenwerkingsverband dat ten minste bestaat uit een exploitant van een Nederlandse haven, een exploitant van een Britse haven en een Nederlandse of Britse reder die opereert tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk.
- De penvoerder van een samenwerkingsverband, bedoeld in artikel 26 van het Kaderbesluit subsidies I en M, is een Nederlandse havenexploitant of een Nederlandse reder, opererend of voornemens te opereren tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk.

Artikel 5 Subsidiabele kosten

Als subsidiabele kosten komen uitsluitend in aanmerking de kosten, bedoeld in artikel 25, vierde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening, voor zover deze kosten zijn gemaakt door een Nederlandse deelnemer van het samenwerkingsverband.



Artikel 6 Hoogte subsidie

1. De subsidie bedraagt ten hoogste 50% van de subsidiabele kosten.
2. De steunintensiteit wordt met 10 procentpunten verhoogd voor subsidie aan een middelgrote onderneming en met 20 procentpunten voor kleine ondernemingen.
3. De subsidiabele kosten bedragen niet meer dan 65% van de totale kosten van de haalbaarheidsstudie.

Artikel 7 Subsidieplafond en wijze van verdeling

1. Het subsidieplafond bedraagt € 500.000.
2. De minister verdeelt het beschikbare bedrag op basis van de volgorde van rangschikking van de aanvragen.
3. De aanvragen worden beoordeeld en gescoord op basis van de in bijlage I bij deze regeling opgenomen rangschikkingscriteria.
4. Aan een aanvraag kunnen ten hoogste 100 punten worden toegekend.
5. De definitieve rangschikking vindt plaats op basis van de optelsom van toegekende punten door RVO en de punten die door Innovate UK aan de aanvragen voor dezelfde haalbaarheidsstudie in het Verenigd Koninkrijk zijn toegekend.
6. Indien twee of meer aanvragen op dezelfde plaats in de definitieve rangschikking terechtkomen, wordt aan de hand van hiervoor gemaakte werkafspraken de definitieve plaats in de rangschikking bepaald.

Artikel 8 Aanvraagperiode

De aanvraag voor subsidieverlening kan worden ingediend van 3 juni 2024 tot en met 17 juli 2024.

Artikel 9 Aanvraag

1. De aanvrager kan bij de minister een aanvraag om subsidie indienen met een daartoe beschikbaar gesteld formulier via de website van RVO. Een aanvraag voor subsidie heeft betrekking op één haalbaarheidsstudie.
2. Een aanvraag tot subsidieverlening bevat naast de in artikel 10 van het Kaderbesluit subsidies I en M genoemde gegevens ten minste:
 - a. de gegevens, bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - b. een verklaring dat voor dezelfde haalbaarheidsstudie door de Britse partij in het Verenigd Koninkrijk een subsidieaanvraag wordt ingediend;
 - c. een duidelijk onderscheid tussen de kosten gemaakt door Nederlandse en Britse partijen.

Artikel 10 Specifieke afwijzingsgronden

De aanvraag om subsidie wordt afgewezen, indien:

- a. er al een subsidie is verstrekt op grond van deze regeling voor dezelfde haalbaarheidsstudie;
- b. er sprake is van ongeoorloofde cumulatie van steun als bedoeld in artikel 8 van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- c. er sprake is van een onderneming in moeilijkheden als bedoeld in artikel 2, achttiende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- d. de werkzaamheden aan de haalbaarheidsstudie reeds zijn aangevangen voordat de aanvraag voor de subsidie van de haalbaarheidsstudie is ingediend;
- e. de subsidieverstrekking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- f. het aantal bij beoordeling en scoring toegekende punten door RVO minder is dan 65;
- g. het aantal bij definitieve rangschikking toegekende punten door RVO en Innovate UK samen minder is dan 130;
- h. de aanvraag voor subsidie voor de door een Britse partij gemaakte kosten van dezelfde haalbaarheidsstudie in het Verenigd Koninkrijk niet is toegekend; of
- i. de kosten van de haalbaarheidsstudie in totaal minder dan € 58.000,- of meer dan € 292.000,- bedragen.



Artikel 11 Beschikking tot verlening

Voor zover de subsidie wordt verleend ten laste van de 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 12 Verplichtingen subsidieontvanger

1. De subsidieontvanger is verplicht een publiekssamenvatting van het eindproduct openbaar te maken.
2. De subsidieontvanger dient in het eindrapport aan te geven hoe de haalbaarheidsstudie heeft bijgedragen aan het doel van deze regeling, bedoeld in artikel 2.
3. De haalbaarheidsstudie bevat ten minste:
 - a. een gedetailleerd plan voor de transitie naar varen met netto nul broeikasgassen van ten minste één schip op een vaarroute tussen een haven in Nederland en een haven in het Verenigd Koninkrijk, met inbegrip van de kosten, de directe en indirecte gevolgen voor het klimaat, de technische aanpak en het bijbehorende tijdpad;
 - b. een omschrijving van potentiële belemmeringen voor uitvoering in de praktijk;
 - c. een inschatting van het opschalingspotentieel naar een Green Corridor, met inbegrip van schaalbaarheid van het aantal schepen en bijhorende infrastructuur, toepasselijkheid op een andere route, opschalingspotentieel van klimaatneutrale energiebronnen, ontwerpopties van schepen (nieuwbouw of retrofit) en een beschrijving van hoe voldaan wordt aan relevante regelgeving;
 - d. een plan voor het verspreiden van de opgedane kennis binnen de sector.
4. Onder klimaatneutrale energiebronnen, bedoeld in het derde lid, onderdeel c, worden voor deze regeling verstaan:
 - a. Bio methanol;
 - b. Synthetische hernieuwbare LNG;
 - c. Synthetische hernieuwbare methanol;
 - d. Synthetische hernieuwbare ammoniak;
 - e. Groene waterstof;
 - f. Hernieuwbare elektriciteit.
5. De haalbaarheidsstudies mogen, naast de in het vierde lid genoemde klimaatneutrale energiebronnen, aangevuld worden met hernieuwbare energiebronnen die voldoen aan de eisen gesteld in Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen, en Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG.
6. De haalbaarheidsstudie start niet eerder dan 1 november 2024 en is uiterlijk op 30 april 2025 afgerond.

Artikel 13 Voorschot

De minister verstrekt ambtshalve, gelijktijdig met de beschikking tot subsidieverlening, een voorschot van 100%.

Artikel 14 Subsidievaststelling

Een aanvrager dient bij de minister een aanvraag tot vaststelling van de subsidie in door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.

Artikel 15 Staatssteun

De subsidie, bedoeld in artikel 3, bevat staatssteun en wordt gerechtvaardigd door artikel 25 van de algemene groepsvrijstellingsverordening.



Artikel 16 Evaluatie

De minister publiceert voor 31 december 2025 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk.

Artikel 17 Inwerkingtreding

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 1 juni 2025, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor die datum zijn aangevraagd.

Artikel 18 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling haalbaarheidsstudies Green Corridors NL-VK.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*



BIJLAGE 1 RANGSCHIKKINGSCRITERIA

criterium	Blijkt uit	Punten
Kwaliteit van de haalbaarheidsstudie	<ul style="list-style-type: none">– Begrip van de opdracht blijkend uit verband doelstellingen van de haalbaarheidsstudie en de doelstellingen van de regeling– Kwaliteit en efficiëntie van de uitvoering van de haalbaarheidsstudie– Begroting en kosteneffectiviteit– De mate waarin claims en de begroting onderbouwd zijn– Inschatting van eventuele risico's	40
Expertise van het team	<ul style="list-style-type: none">– De expertise en ervaring van het consortium en externe partijen die betrokken worden bij de uitvoering van de haalbaarheidsstudie	20
Beleidsdoel bijdrage	<ul style="list-style-type: none">– Potentiële impact op het klimaat, blijkend uit onder meer omvang haalbaarheidsstudie (aantal schepen bijv.) en gedegen berekening van het reductiepotentieel van broeikasgassen– Vervolgpotentieel, blijkend uit opschalingspotentieel (inclusief ook hiervoor een gedegen berekening van de broeikasgasreductie) en inschatting van technische en economische haalbaarheid, inclusief inzicht in (juridische) belemmeringen	40



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Doel en hoofdlijnen van de regeling

Inleiding

In de nationale Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens is de ambitie uitgesproken toe te werken naar verduurzaming van de zeevaart. Deze ambitie is in aanvullende (internationale) afspraken geconcretiseerd tot het voornemen om in 2050 een klimaat neutrale zeevaart te realiseren. De energietransitie in de zeevaart is een langdurige opgave. De zeevaart is één van de moeilijk te verminderen sectoren: het uitfasen van broeikasgassen in deze sector is complex. Dit wordt veroorzaakt door 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. Daarom is het van belang te starten met het aanpassen van schepen, het beschikbaar stellen van duurzame energiedragers en zorgen voor bijbehorende haveninfrastructuur. Groene corridors, waarin alle betrokken partijen op specifieke routes afspraken maken om over te gaan op zero-emissie varen, zijn een zeer kansrijke en concrete vorm om deze start te faciliteren.

Daarom heeft Nederland in 2021 samen met o.a. het Verenigd Koninkrijk (hierna: VK) de Clydebank Declaration ondertekend. Hierin hebben 23 landen met elkaar afgesproken in dit decennium tenminste zes zero-emissie scheepvaartroutes te realiseren tussen twee (of meer) zeehavens. Tijdens de Klimaattop COP27 in 2022 hebben Nederland en het VK als specifieke vervolgstap hierop een gezamenlijke aankondiging gedaan om samen te werken aan groene scheepvaartroutes (groene corridors) tussen de twee landen. Nederland en het VK hebben nauwe handelsrelaties en veel specifieke, vaste vaartroutes tussen de vele zeehavens van beide landen op een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. Nederland was in 2020 het belangrijkste land waar de grootste zeehavens in het VK naar importeerden en exporteerden. Deze intensieve handel en transport langs deze drukbevaren vaartroutes gaan gepaard met CO₂-uitstoot.

Als concretisering van hun gezamenlijke aankondiging tijdens COP27 organiseren Nederland en het VK een gezamenlijke uitvraag naar haalbaarheidsstudies Green Corridors NL-VK. Hiervoor wordt zowel in Nederland als in het VK een tijdelijke subsidieregeling opengesteld. Middels deze haalbaarheidsstudies worden Nederlandse en Britse marktpartijen actief aangemoedigd vroegtijdig coalities te vormen, gericht op Green Corridors. Ook worden zij hiermee actief aangemoedigd gezamenlijk onderzoek te doen naar welke emissiereducties via welke corridors gerealiseerd kunnen worden en welke investeringen daarvoor nodig zijn in zeehavens en schepen. Dit stelt koplopers in de scheepvaart in staat om op behapbare schaal een start te maken met de klimaattransitie. Hieruit kunnen ook veel lessen getrokken worden voor verdere opschaling.

Doel

Doelen van het verstrekken van een subsidie voor haalbaarheidsstudies zijn het naar voren halen van inzet door marktpartijen gericht op de totstandkoming van Green Corridors en het borgen van brede kennisdeling.

Nederlandse koplopers die stappen willen zetten in de energietransitie van de zeevaart worden in de eerstkomende jaren geconfronteerd met veel onzekerheden. Vragen die spelen om gericht te kunnen investeren zijn o.a.: Welke duurzame technologieën of aandrijflijnen zijn het beste inzetbaar voor een specifieke vaarroute en vaarprofiel en hoe zal de beschikbaarheid en prijs van duurzame brandstoffen zich ontwikkelen? Marktpartijen zetten op dit moment uit zichzelf nog niet de stap om coalities te vormen gericht op Green Corridors. Individuele commerciële belangen maken dat partijen (gegeven de onzekerheden) aarzelen om samenwerkingen aan te gaan voor het ontwikkelen van Green Corridors. Het stimuleren van haalbaarheidsstudies verlaagt de drempel om deze stap te zetten.

De subsidie richt zich primair op Nederlandse en Britse reders en havenexploitanten. De haalbaarheidsstudie wordt uitgevoerd door een consortium dat ten minste bestaat uit 3 partijen, zijnde een exploitant van een Nederlandse haven, een exploitant van een Britse haven en een Nederlandse of Britse reder die opereert tussen Nederland en het VK. Dit minimaal vereiste drietal kan worden uitgebreid met andere relevante partijen uit de maritieme waardeketen. De aanvraag voor subsidie van de kosten van de haalbaarheidsstudie gemaakt door de Nederlandse partijen wordt gedaan door een penvoerder van het consortium. Voor subsidie van de kosten van de haalbaarheidsstudie gemaakt door de Britse partijen zal een aanvraag in het Verenigd Koninkrijk ingediend moeten worden. De aanvraag onder deze regeling wordt alleen toegekend als ook aan de Britse kant een aanvraag is



ingediend, en na rangschikking is toegekend. Beide landen hebben hun eigen procedure van rangschikking. Deze is zo veel als mogelijk op elkaar afgestemd. Nadat beide landen hun aanvragen hebben beoordeeld en gescoord, zullen de toegekende punten door RVO en door Innovate UK bij elkaar opgeteld worden, overeenkomstig hiervoor gemaakte werkafspraken. Om te zorgen dat de bedragen die beide landen beschikbaar stellen zo volledig mogelijk benut worden is een verdeelsleutel opgenomen: de kosten gemaakt door Nederlandse partijen mogen niet meer dan 65% van de totale kosten van de haalbaarheidsstudie bedragen. Dit geldt ook voor de kosten gemaakt door Britse partijen.

Met deze regeling worden Nederlandse reders en havenexploitanten actief aangemoedigd samen te werken met Britse partijen om de haalbaarheid voor het verduurzamen van specifieke vaarroutes tussen Nederland en het VK te onderzoeken. Dit levert concrete inzichten op over de benodigde inzet voor varen op duurzame energiedragers en de daarvoor benodigde infrastructuur in zeehavens.

2. Verhouding tot bestaande regelgeving

Het nationaal bestuursrechtelijk kader voor deze regeling wordt gevormd door de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Meer specifiek kan gewezen worden op de hoofdstukken 4.1 (Beschikkingen) en 4.2 (Subsidies) van de Awb, waarin bepalingen zijn opgenomen die relevant zijn of kunnen zijn voor subsidieontvangers. Daarnaast zijn het Kaderbesluit subsidies I en M (hierna: het Kaderbesluit), de aan het Kaderbesluit ten grondslag liggende Kaderwet subsidies I en M en de Europese staatssteunregels van belang voor deze regeling.

Kaderbesluit

Deze subsidieregeling is gebaseerd op het Kaderbesluit en de daaraan ten grondslag liggende Kaderwet subsidies I en M. De bepalingen van het Kaderbesluit zijn dan ook van toepassing op de subsidieverstrekking 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 subsidiebele kosten (hoofdstuk 3), het indienen van de aanvraag (hoofdstuk 5), afwijzingsgronden van een aanvraag (hoofdstuk 6), verplichtingen voor de subsidieontvanger (hoofdstuk 8) en de subsidievaststelling (hoofdstuk 10).

Europeesrechtelijke aspecten

Deze regeling is getoetst op mogelijke staatssteunelementen. Een subsidie die op basis van deze regeling kan worden verstrekt, is in beginsel aan te merken als staatssteun in de zin van artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. De subsidieregeling wordt toegepast binnen het kader van de Algemene groepsvrijstellingsverordening (hierna: AGVV). In het bijzonder wordt gebruik gemaakt van artikel 25 van de AGVV (Steun voor onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten). Zolang wordt voldaan aan dit artikel en de bepalingen uit hoofdstuk I van de AGVV is sprake van geoorloofde staatssteun en wordt de steun verenigbaar geacht met de interne markt. Met een kennisgeving op basis van artikel 11, onderdeel a, van de AGVV is de Europese Commissie op de hoogte gesteld van deze subsidieregeling.

Deze regeling is niet ter kennis gebracht van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Dit is ingevolge artikel 4.10, vierde lid, van de Comptabiliteitswet 2016 enkel nodig voor zover het een subsidieregeling betreft die later vervalt dan vijf jaar na inwerkingtreding. Ook indien subsidie wordt verleend ten laste van het Mobiliteitsfonds, en het jaarlijkse subsidieplafond meer bedraagt dan 10 miljoen euro, dient de regeling ter kennis worden gebracht van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (artikel 7, vierde lid, van de Wet Mobiliteitsfonds). Beide is niet het geval bij deze subsidieregeling.

3. Risicoanalyse

De regeling is getoetst aan de uitkomsten van de risicoanalyse die ingevolge de Aanwijzingen voor de subsidieverstrekking is verplicht (aanwijzing 20). In deze analyse is niet gebleken dat er risico's zijn, die tot aanvullende maatregelen leiden.

4. Uitvoering

De subsidieregeling zal worden uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).

5. Regeldruk

De inspanning die gevraagd wordt van de aanvragers van de subsidie bestaat allereerst uit het



kennismemen van de regeling. Daarnaast bestaan de administratieve lasten uit het indienen van de aanvraag, het bijhouden van de nodige administratie en het opstellen van een eindverslag. Door het attenderen van de doelgroep, waaronder zeehavenbeheerders en reders, op deze regeling, en het informeren van de doelgroep over het doel en de werking van de regeling worden deze lasten beperkt. De lasten met betrekking tot het aanvragen zullen gemiddeld naar schatting 20 uur á € 50,- bedragen. Uitgaande van naar verwachting ca. 10 aanvragen zullen de totale geschatte lasten die verbonden zijn met deze aanvraag derhalve ca. € 10.000,- bedragen. Er wordt uitgegaan van een afgifte van 4 tot 7 subsidiebeschikkingen. Voor elke subsidieontvanger wordt voorzien dat er gemiddeld 16 uur á € 50,- voor het eindrapport benodigd zijn. De totale geschatte lasten voor het bedrijfsleven die verbonden zijn met de rapportageverplichtingen van de subsidieontvangers zullen derhalve € 3.200,- tot € 5.600,- bedragen. Bij het berekenen van regeldrukkosten voor bedrijven wordt gebruik gemaakt van standaard uurtarieven. Deze zijn gebaseerd op de door het CBS vastgestelde uurlonen van werknemers naar beroepsgroep uit het Handboek meting regeldrukkosten. Naar verwachting zullen vanuit de aanvragende partijen voornamelijk hoogopgeleide medewerkers en administratief medewerkers de benodigde handelingen uitvoeren. Daarom hanteren de berekeningen overal een uurtarief van € 50, dat tussen het gehanteerde uurloon van hoogopgeleide medewerkers (€ 54) en administratief medewerkers (€ 39) ligt.

ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

6. Advies en consultatie

Een ontwerp van deze regeling heeft van 13 maart 2024 tot en met 10 april 2024 op www.internetconsultatie.nl gestaan. Er zijn in deze periode 3 reacties op het concept ontvangen. Twee reacties zagen niet op de inhoud van de regeling en hebben dus niet tot wijziging geleid. De derde reactie heeft geleid tot enkele tekstuele aanpassingen en een aanvulling op de klimaatneutrale energiebronnen die meegenomen worden in deze subsidieregeling.

7. Inwerkingtreding en horizonbepaling

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 en publieke nadelen worden voorkomen. De komst van de regeling is bekend bij de doelgroep.

De regeling vervalt op 1 juni 2025. Uiterlijk 31 december 2025 wordt een verslag gepubliceerd over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk.

Artikelsgewijs deel

Artikel 1 Begripsbepalingen

Artikel 1 bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor deze regeling. Deze subsidieregeling is gebaseerd op het Kaderbesluit. Het Kaderbesluit kent definities voor: aanvrager, algemene groepsverordening, ondernemer, onderneming, penvoerder en samenwerkingsverband. Deze gelden ook voor deze regeling van. Voor de definitie van Green Corridors is aangesloten bij de definitie zoals gebruikt in de Clydebank Declaration.

Artikel 3 Subsidiabele activiteiten

Artikel 3 bevat de subsidiabele activiteiten die binnen het toepassingsbereik van deze regeling vallen, namelijk het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie naar de transitie naar varen met netto nul broeikasgasemissies met ten minste één schip op een corridor tussen zeehavens in Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Met netto nul broeikasgasemissies wordt well-to-wake bedoeld. Bij well-to-wake wordt gekeken naar emissies van de volledige levenscyclus gerelateerd aan de productie en gebruik van een bepaalde brandstof.

Artikel 4 Aanvrager

Het samenwerkingsverband moet ten minste bestaan uit een exploitant van een Nederlandse haven, een exploitant van een Britse haven en een Nederlandse of Britse reder die opereert tussen Nederland



en het Verenigd Koninkrijk. De subsidie onder deze regeling kan alleen aangevraagd worden door een Nederlandse partij, en betreft ook enkel de kosten gemaakt door Nederlandse partijen. Ingevolge artikel 26 van het Kaderbesluit dient de penvoerder namens de deelnemers van een samenwerkingsverband de aanvraag in. De penvoerder moet een Nederlandse havenexploitant of Nederlandse reder zijn. In de meeste gevallen zal de havenexploitant het havenbedrijf zijn. Een reder wordt gezien als Nederlands als deze een hoofdvestiging of nevenvestiging in Nederland heeft. Het is geen vereiste aan de reder om Nederlands gevlagde schepen te varen.

Artikel 5 Subsidiabele kosten

Ingevolge artikel 6, derde lid, van het Kaderbesluit komen voor subsidie waarop een Europees steunkader van toepassing is, alleen die kosten in aanmerking, die voldoen aan de eisen van het desbetreffende steunkader. Op grond van artikel 25, vierde lid, van de AGVV zijn dat alleen de kosten van de haalbaarheidsstudie.

Artikel 6 Hoogte subsidie

De in het tweede lid aangegeven verhogingen van steunintensiteit zijn mogelijk op grond van artikel 25, zevende lid, van de AGVV. Om daadwerkelijke samenwerking tussen Nederlandse en Britse partijen te waarborgen is in het derde lid een verdeelsleutel opgenomen: de kosten gemaakt door de Nederlandse partijen mogen niet meer dan 65% van de totale kosten van de haalbaarheidsstudie bedragen. Daarnaast voorkomt deze verdeelsleutel dat het beschikbare bedrag voor subsidie in een van de landen veel eerder is uitgeput dan het bedrag van het andere land.

Artikel 7 Subsidieplafond en wijze van verdeling

Het subsidieplafond bedraagt € 500.000. In het VK wordt vanuit de Department for Transport (DtF) hetzelfde bedrag beschikbaar gesteld voor de haalbaarheidsstudies. De verdeling van aanvragen wordt bepaald op volgorde van rangschikking. De rangschikkingscriteria zijn afgestemd met en in overeenstemming met de criteria gehanteerd door het Verenigd Koninkrijk. Beide landen hebben echter hun eigen procedures van beoordeling, waardoor de uiteindelijke selectie van aanvragen zal plaatsvinden op basis van een gezamenlijke rangschikking door RVO en Innovate UK, overeenkomstig hiervoor gemaakte werkafspraken, van haalbaarheidsstudies die in beide procedures het hoogst scoren.

Artikel 9 Aanvraag

In artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit is bepaald welke gegevens de aanvrager moet verstrekken. Het gaat bijvoorbeeld om een gespecificeerde begroting en een tijdplanning. In deze regeling staan daarnaast een aantal specifieke gegevens en bescheiden die de aanvrager moet verstrekken. Op grond van artikel 26, eerste lid, onderdeel a, van het Kaderbesluit moet de penvoerder bij de aanvraag daarnaast een overeenkomst betreffende hun samenwerking en een verklaring van de deelnemers van het samenwerkingsverband waarin een penvoerder is aangewezen indienen.

Artikel 10 Specifieke afwijzingsgronden

Naast de afwijzingsgronden uit artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit bevat dit artikel enkele aanvullende afwijzingsgronden die deels afkomstig zijn uit de AGVV. De aanvraag wordt onder meer afgewezen indien de kosten van de haalbaarheidsstudie in totaal (dus naast de kosten gemaakt door de Nederlandse deelnemers aan het consortium ook de kosten gemaakt door andere deelnemers) minder dan € 58.000,- of meer dan € 292.000,- bedragen.

Artikel 12 Verplichtingen

Dit artikel bevat de verplichtingen waar een subsidieontvanger aan moet voldoen. De subsidieontvanger is verplicht een publiekssamenvatting van het eindproduct (zijnde de haalbaarheidsstudie) openbaar te maken. Een publiekssamenvatting betreft hier de haalbaarheidsstudie ontdaan van bedrijfsgevoelige kennis en informatie die zijn opgedaan. De subsidieontvanger is op grond van artikel 17 van het Kaderbesluit verplicht medewerking te verlenen aan openbaarmaking van de gegevens en de resultaten van de activiteit, tenzij openbaarmaking daarvan redelijkerwijs niet kan worden gevegd, zoals bedrijfsgevoelige informatie. De haalbaarheidsstudie moet aan bepaalde eisen voldoen. De RVO stelt hiervoor een format beschikbaar. De studie moet een gedetailleerd plan bevatten waaruit blijkt wat er nodig is voor de transitie naar varen met netto nul broeikasgasemissies van ten minste één schip. Hierbij moet inzicht getoond worden in wat er financieel en technisch voor nodig is om dit te bereiken. Bij de directe en indirecte gevolgen voor het klimaat wordt ook de impact van uitstoot van broeikasgassen en vervuilende stoffen inzichtelijk gemaakt. De omschrijving van potentiële belemme-



ringen dient ook implicaties van regelgeving en belemmering met betrekking tot de markt bevatten. De studie moet uiterlijk 30 april 2025 afgerond zijn.

Artikel 14 Subsidievaststelling

In artikel 24, vierde lid, van het Kaderbesluit is opgenomen welke gegevens de subsidieontvanger moet verstrekken bij de aanvraag tot een beschikking tot subsidievaststelling. Het gaat bijvoorbeeld om een verslag omtrent het verloop, de uitvoering en de resultaten van de activiteit. Deze aanvraag vindt plaats binnen dertien weken na het verricht zijn van de activiteiten waarvoor de subsidie is verstrekt door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.

Artikel 16 Evaluatie

Op grond van artikel 17, eerste lid, onderdeel e, van het Kaderbesluit is de subsidieontvanger verplicht medewerking te verlenen aan een evaluatie om de effecten van de onder deze regeling verleende subsidie te onderzoeken. Daarbij kan van hem worden verlangd dat hij, binnen de maatstaven van redelijkheid, gehouden kan worden gegevens te delen. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om vragen over het aanvraagproces, gemaakte overwegingen en/of administratieve lasten.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*