



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 20 april 2026, nr. IENW/BSK-2026/67802, houdende vaststelling van tijdelijke regels voor het verlenen van subsidie voor de aanschaf en installatie van batterijpakketten voor zeeschepen en de noodzakelijke laadinfrastructuur daarvoor (Tijdelijke subsidieregeling batterij-elektrisch varen zeehavens 2026–2029) [KetenID WGK028108]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 2, eerste lid, 4, 6, zesde lid, 7, derde lid, 8, eerste lid, 9, 10, tweede lid, 13, 15, vierde en vijfde lid, en 23, derde en vijfde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

AERIUS Calculator: rekenmethode van de Rijksoverheid die de stikstofdepositiebijdrage van een plan of project inzichtelijk maakt zoals voorgeschreven in artikel 6.15 van de Omgevingsregeling;

algemene groepsvrijstellingsverordening: Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard;

batterijpakket: verzameling van batterijcellen of accu's die met elkaar zijn verbonden om stroom te leveren voor aandrijving van een schip of voor de hotelfunctie en werkfunctie aan boord van een schip. Daaronder valt ook een batterijbeheersysteem dat het opladen en ontladen regelt en de veiligheid en prestaties van de cellen bewaakt;

Kaderbesluit: Kaderbesluit subsidies I en M;

laadinfrastructuur: infrastructuur aan de wal bedoeld om een batterij voor het gebruik op zeeschepen op te laden;

Minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

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: voor deze regeling subsidiabele activiteiten voor één schip;

RVO: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;

schoon zeeschip: zeeschip dat voldoet aan de definitie van schoon vervoermiddel als bedoeld in artikel 2, 102 septies, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

stikstofgevoelig en met stikstof overbelast Natura 2000-gebied: een Nederlands Natura 2000-gebied waarbij de daarin gelegen habitat gevoelig is voor atmosferische stikstofdepositie en overbelast is met stikstofdepositie;

subsidiabele kosten: in aanmerking komende kosten als bedoeld in artikel 36 ter, derde lid, onder c, en artikel 56 ter, tweede lid, onder a en onder 2 bis, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

zeehaven: zeehaven als bedoeld in artikel 2 van verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens (PbEU 2017, L 57);

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

Artikel 2. Doel van de regeling

Het doel van de regeling is het realiseren van een reductie van de stikstofdepositie in overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden door middel van het stimuleren van de toepassing van batterijen aan boord van zeeschepen bestemd voor vervoer van goederen of passagiers of voor nautische of andere dienstverlening.

Artikel 3. Subsidiabele activiteiten

1. De Minister kan, gelet op het doel in artikel 2, aan een aanvrager subsidie verstrekken voor:



- a. de aanschaf en installatie van batterijpakketten op zeeschepen waarna het zeeschip kwalificeert als schoon zeeschip; en
 - b. voor de aanschaf en installatie van laadinfrastructuur in zeehavens.
2. Het batterijpakket dient ten minste gebruikt te kunnen worden voor aandrijving van het schip.
 3. De subsidie voor de laadinfrastructuur wordt alleen verleend aan aanvragers die tevens een batterijpakket aanvragen.

Artikel 4. Subsidieplafond en hoogte subsidie

1. Het subsidieplafond voor de periode 2026 tot 2029 bedraagt:
 - a. voor de eerste tenderronde: € 7.000.000,-;
 - b. voor de tweede tenderronde: € 6.570.000,-.
2. De subsidie wordt verleend met toepassing van artikel 36 ter en artikel 56 ter van de algemene groepsvrijstellingsverordening.
3. De subsidie voor de activiteiten, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onder a, bedraagt ten hoogste 50% van de subsidiabele kosten, tot een bedrag van ten hoogste € 3.000.000,- per aanvrager.
4. Het subsidiebedrag voor laadinfrastructuur, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onder b, bedraagt ten hoogste 40% van de subsidiabele kosten tot een bedrag ten hoogste € 1.200.000,- per project.
5. Een project waarin activiteiten bedoeld in artikel 3, eerste lid, onder a en onder b worden gecombineerd heeft een subsidiemaximum van € 3.000.000,- per aanvrager.
6. De Minister verdeelt het beschikbare bedrag op basis van de volgorde van rangschikking van de aanvragen, bedoeld in artikel 9.

Artikel 5. Standaardberekeningswijze van uurtarieven

1. Als standaardberekeningswijze voor de berekening van uurtarieven in het kader van subsidiabele kosten worden door de aanvrager:
 - a. een berekening op basis van integrale kostensystematiek;
 - b. een berekening op basis van kosten per kostendrager vermeerderd met een forfaitair vastgestelde opslag voor indirecte kosten; of
 - c. een forfaitair vastgesteld uurtarief voor loonkosten gehanteerd.

Artikel 6. Berekening subsidiabele kosten bij toepassing integrale kostensystematiek

1. Bij het hanteren van uurtarieven die tot stand zijn gekomen met de standaardberekeningswijze bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a, worden de directe en indirecte kosten per kostendrager in een tarief per eenheid van deze kostendrager berekend.
2. De subsidiabele kosten worden berekend door het aantal eenheden van de kostendrager te vermenigvuldigen met het ingevolge het eerste lid berekende tarief, vermeerderd met de aan derden betaalde kosten voor zover deze geen deel uitmaken van het ingevolge het eerste lid vastgestelde tarief.

Artikel 7. Berekening subsidiabele kosten bij toepassing kosten per kostendrager met opslag

1. Bij het hanteren van uurtarieven die tot stand zijn gekomen met de standaardberekeningswijze bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel b, worden de directe loonkosten per uur vermenigvuldigd met het aantal uren dat direct bij de subsidiabele activiteiten betrokken personen ten behoeve van deze activiteiten hebben gewerkt.
2. De subsidiabele kosten worden berekend door het ingevolge het eerste lid berekende bedrag te vermeerderen met:
 - a. een vaste opslag voor indirecte kosten van 50 procent van de loonkosten;
 - b. kosten van het gebruik van apparatuur en de kosten van verbruikte materialen en hulpmiddelen indien deze in de administratie te onderscheiden zijn; en
 - c. aan derden betaalde kosten.
3. Voor zover er geen loonkosten worden gemaakt, maar niettemin arbeid wordt verricht, wordt voor de berekening van de kosten van de arbeid uitgegaan van € 80,- per uur.



Artikel 8. Berekening met forfaitair uurtarief loonkosten

1. Bij het hanteren van uurtarieven die tot stand zijn gekomen met de standaardberekingswijze bedoeld in artikel 5, onderdeel c, wordt een uurtarief gehanteerd van € 80,- per uur.
2. De subsidiabele kosten worden berekend door het ingevolge het eerste lid gehanteerde bedrag te vermenigvuldigen met het aantal uren dat de direct bij de subsidiabele activiteiten betrokken personen ten behoeve van deze activiteiten hebben gewerkt en te vermeerderen met:
 - a. kosten van het gebruik van apparatuur en de kosten van verbruikte materialen en hulpmiddelen indien deze in de administratie te onderscheiden zijn; en
 - b. aan derden betaalde kosten.

Artikel 9. Rangschikkingscriteria

1. De Minister kent, bij het beoordelen van een project, aan een aanvraag een hoger aantal punten toe naarmate:
 - a. de in artikel 10, zesde lid, onder a, bedoelde berekende gemiddelde stikstofdepositiereductie, uitgedrukt in mol/hectare/jaar/euro subsidiebedrag, groter is voor activiteiten als bedoeld in artikel 3 in stikstofgevoelige en met stikstof overbelaste Natura 2000-gebieden binnen een straal van 25 kilometer rondom de verwachte vaarroutes van het schip;
 - b. de kwaliteit van de onderbouwing van de in het eerste lid aangeleverde berekening met gebruik van de stukken als bedoeld in artikel 10, zesde lid, onder b, hoger is;
 - c. de kwaliteit van het plan voor de uitvoering van het project, inclusief een gedegen onderbouwde begroting, hoger is.
2. De Minister kent aan de onderdelen genoemd in het eerste lid in totaal ten hoogste 100 punten toe, waarvan ten hoogste 70 punten aan onderdeel a, ten hoogste 15 punten aan onderdeel b en ten hoogste 15 punten aan onderdeel c.
3. Indien twee of meer aanvragen op dezelfde plaats in de rangschikking terechtkomen, wordt de definitieve plaats in de rangschikking bepaald door middel van loting.

Artikel 10. Aanvraag

1. Een aanvraag voor subsidie heeft betrekking op één project.
2. Een aanvraag tot subsidie kan worden ingediend door een Nederlandse reder die voornemens is een project uit te voeren als bedoeld in deze regeling. De Nederlandse reder is eigenaar of, in geval van een nieuwbouwschip, de toekomstige eigenaar, van het schip dat onderdeel is van het project.
3. Een aanvraag tot subsidie wordt ingediend met gebruikmaking van een door de Minister beschikbaar gesteld digitaal formulier dat wordt geplaatst op de website van de RVO.
4. Een aanvraag kan worden ingediend bij RVO:
 - a. in de eerste tenderronde die loopt vanaf 19 mei 2026 om 9.00 uur tot en met 10 september 2026 om 17.00 uur;
 - b. in de tweede tenderronde. Deze tenderronde wordt door de Minister vastgesteld voor aanvang van het tijdvak waarvoor deze wordt vastgesteld en wordt bekend gemaakt in de Staatscourant.
5. Onverminderd artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit bevat een aanvraag de gegevens bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.
6. De aanvraag gaat ten minste vergezeld met:
 - a. een met de AERIUS-calculator uitgevoerde berekening van de stikstofdepositiereductie per hexagoon met stikstof overbelaste Natura 2000-gebieden binnen een straal van 25 kilometer rondom de toekomstige route;
 - b. de stukken ten behoeve van de onderbouwing van de AERIUS berekening, bestaande uit:
 - i. een onderbouwing van de link tussen het schip en een Nederlandse zeehaven;
 - ii. een onderbouwing van de scheepsbewegingen die het schip waarschijnlijk zal gaan ondernemen;
 - iii. een onderbouwing van de afstand die het schip elektrisch kan varen door middel van een beschrijving van de grootte (hoeveelheid energie in MWh) van het aan te schaffen batterijpakket in relatie tot het verwachte gemiddelde energieverbruik in kWh/km;
 - iv. gegevens van de scheepsbewegingen van de afgelopen 3 jaar, indien beschikbaar.



- c. in het geval van een bestaand schip, een bewijs van eigenaarschap van het schip waarop het project betrekking heeft;
- d. een onderbouwing van de begroting;
- e. de gegevens en bescheiden, bedoeld in artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit.

Artikel 11. Specifieke afwijzingsgronden

Onverminderd de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit wordt een subsidieaanvraag afgewezen indien:

- a. reeds subsidie is verstrekt voor hetzelfde project op grond van:
 - i. deze regeling; of
 - ii. 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 AGVV zou overschrijden.
- b. sprake is van een onderneming in moeilijkheden als bedoeld in artikel 2, achttiende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- c. de werkzaamheden aan het project reeds zijn aangevangen voordat de aanvraag voor de subsidie van dat project is ingediend;
- d. de subsidieverstreking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling in de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- e. het aantal bij rangschikking toegekende punten aan de onderdelen b en c, genoemd in artikel 9, eerste lid, minder is dan 8.

Artikel 12. 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 13. Verplichtingen van de subsidieontvanger

1. De te subsidiëren activiteiten bedoeld in artikel 3 worden binnen 36 maanden na de startdatum afgerond. Bij een schip dat nieuw gebouwd wordt, wordt het te subsidiëren project binnen 60 maanden na de startdatum van het project afgerond. De startdatum is maximaal 3 maanden na de subsidieverlening.
2. De subsidieontvanger doet gedurende de uitvoering van het project, door middel van een jaarlijks voortgangsrapportage, volgens een digitaal op de website van RVO beschikbaar gesteld format, verslag van de voortgang van het project.
3. De subsidieontvanger toont aan dat het project waarvoor de subsidie is verleend is verricht en dat is voldaan aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen.
4. De subsidieontvanger verleent medewerking aan een evaluatie door middel van verstrekking van gegevens die betrekking hebben op de effecten van de door hem op grond van deze regeling uitgevoerde activiteiten tot 60 maanden na de datum van de subsidievaststelling en voor zover medewerking redelijkerwijs van hem verwacht kan worden.
5. Met de Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur kunnen gegevens van de aanvrager en de aanvraag worden gedeeld met betrekking tot de berekende stikstofdepositie en de verplichting in het vierde lid van dit artikel.
6. Het schip waarvoor subsidie is verleend moet na de indiening van het vaststellingsverzoek minimaal 24 maanden op naam van dezelfde eigenaar staan als ten tijde van de aanvraag. Voor toepassing van dit lid wordt de opdrachtgever, ingeval het gaat om nieuwbouw, geacht de eigenaar te zijn van het te bouwen schip.

Artikel 14. Voorschot

1. Na de beschikking tot subsidieverlening wordt een voorschot van maximaal 30% verleend.
2. 12 maanden na verlening van het eerste voorschot wordt maximaal 50% verleend.
3. De Minister verstrekt het resterende bedrag bij de vaststelling van de subsidie.



Artikel 15. Verplichtingen betreffende voorlichting

1. Op verzoek van de Minister verleent de subsidieontvanger medewerking aan het delen van de resultaten van zijn op grond van deze regeling gesubsidieerde activiteiten.
2. 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 16. Subsidievaststelling

1. Binnen dertien weken nadat de activiteit(en) is/zijn afgerond wordt door de subsidieontvanger een aanvraag tot subsidievaststelling ingediend 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 17. Evaluatie

Uiterlijk op 1 juli 2032 stelt de Minister een verslag op over de doeltreffendheid en de effecten van deze regeling.

Artikel 18. 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 1 januari 2031, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor die datum zijn aangevraagd.

Artikel 19. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling batterij elektrisch varen zeehavens 2026–2029.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*



TOELICHTING

Algemeen

1. Aanleiding en doel

Aanleiding

In de Kamerbrief van 25 november 2022¹ over de voortgang van de integrale aanpak landelijk gebied en de opvolging van de uitspraak van de Raad van State over Porthos², heeft de toenmalige Minister voor Natuur en Stikstof aangegeven dat er € 200 miljoen wordt gereserveerd voor een aantal specifieke (bovenwettelijke) nader te bepalen stikstofmaatregelen op het gebied van industrie, bouw en mobiliteit. Dit is ter aanvulling op de bestaande stikstofaanpak. In totaal is € 46 miljoen gereserveerd en overgeheveld naar het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) voor maatregelen met betrekking tot zeehavens. Daarvan is ruim € 13 miljoen beschikbaar gesteld voor deze regeling.

Doel

Het doel van deze regeling is het realiseren van een vermindering van de stikstofemissies van zeeschepen om zo de stikstofdepositie in stikstofgevoelige en met stikstof overbelaste natuur in Natura 2000-gebieden te verlagen. De verlaging van de stikstofdepositie draagt bij aan natuurbehoud en -verbetering. Bovendien zullen de door deze regeling gerealiseerde projecten als gewenste neveneffecten bijdragen aan de vermindering van CO₂-uitstoot en geluidsemissies en aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de directe omgeving. Nu stikstofuitstoot vanuit het wegverkeer de laatste jaren is teruggedrongen, heeft de scheepvaart hierin een relatief groter aandeel³. Zeescheepvaart draagt vooral dicht bij de kust en in havens bij aan de depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden en kan de uitstoot daar significant terugdringen.

Met deze subsidieregeling wordt de aanschaf van batterijpakketten voor zeeschepen gestimuleerd. Zo kunnen schepen tijdelijk hun motoren of generatoren uitzetten of daar minder of efficiënter gebruik van maken, waardoor emissies worden gereduceerd. De gekozen doelgroep is zeeschepen (zowel transport als werkschepen), actief in Nederlandse zeehavens. Binnenvaartschepen zijn ook actief in zeehavens, maar hiervoor zijn separate steunmaatregelen beschikbaar en in voorbereiding. De aanschafkosten van de batterijpakketten én de operationele kosten zijn nog relatief hoog⁴. Om dit te overbruggen kunnen scheepseigenaren met deze regeling een deel van de kosten dekken van de aanschaf van een batterijpakket, aanpassingen op het schip en eventueel daarvoor bedoelde specifieke laadinfrastructuur aan de wal.

2. Verhouding tot bestaand beleid en regelgeving

Context stikstofbeleid nationaal

Het kabinet werkt via meerdere sporen aan reductie van stikstofemissie⁵, om zo bij te dragen aan het realiseren van een gunstige staat van instandhouding van de stikstofgevoelige habitats en soorten onder de Vogel⁶- en Habitatrichtlijn⁷. Stikstofdepositiereductie kan, op termijn, ook de vergunningverlening aan projecten en activiteiten gemakkelijker maken. Onderdeel van de aanpak is de uitvoering van de maatregelen uit het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering (PSN)⁸, waaraan sinds 2020 wordt gewerkt. Dit programma is voor de sectoren bouw, industrie en mobiliteit in 2022 versterkt met budget uit de reservemiddelen van het PSN.

Een voorbeeld van reeds bestaande subsidieregelingen in het kader van de stikstofaanpak is de Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel (SSEB). De SSEB is bedoeld voor aanschaf, retrofit en innovatie op het gebied van emissieloze bouwmachines en emissieloze (zeegaande) bouwvaartuigen. Het primaire doel van de regeling is reductie van stikstofemissies. De SSEB-regeling

¹ Kamerstukken II, 2022/23 32 813, nr. 1282.

² Het Porthos-project is een project voor ondergrondse CO₂-opslag, dat is gepland in de haven van Rotterdam en de Noordzeekust. Porthos is een acroniem voor Port of Rotterdam CO₂ Transport Hub and Offshore Storage.

³ Emissieregistratie, Dataset 1990–2023 Definitief, Nationale totalen lucht en bedrijfsemissies lucht en water, te raadplegen op emissieregistratie.nl.

⁴ Rapport Walstroom en Batterijen, Panteia (2024) Gepubliceerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, te raadplegen op www.rijksoverheid.nl.

⁵ Kamerstukken II, 2024/25 35 334, nr. 323.

⁶ Richtlijn 2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand (Vogelrichtlijn).

⁷ Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Habitatrichtlijn).

⁸ Kamerstukken I, 2022/23, 55 031, D.



verschilt op verschillende terreinen met deze regeling. De SSEB is bedoeld voor de bouwsector, ondersteunt hermotorisering en aanschaf van bouwvaartuigen en is niet beschikbaar voor de meeste typen zeeschepen. De subsidievoorwaarden en kenmerken verschillen dermate met deze regeling dat overlap zeer beperkt is.

Nationale beleidscontext verduurzaming zeevaart

Ook zijn er raakvlakken met het beleid gericht op het terugdringen van broeikasgasuitstoot in de scheepvaart. Het nationale beleid richt zich met name op het stimuleren en faciliteren van de energietransitie en het op korte termijn verminderen van stikstofuitstoot. Dit gebeurt door middel van o.a. het faciliteren van een ketenbrede dialoog (zoals bij de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart), het bieden van een stimulans voor demonstratie en vroege fase opschaling, en het faciliteren en stimuleren van kennisdeling. In het kader van het bevorderen van walstroom zijn twee subsidieregelingen in uitvoering: de Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2024–2027 en de Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen klimaat 2024–2026. Deze zijn bedoeld voor de energievoorziening van schepen die aan de wal zijn afgemeerd en niet primair voor de voortstuwing van schepen. Die subsidieregelingen voor walstroom zien minder toe op laadinfrastructuur voor het opladen van een batterij voor energiegebruik tijdens de vaart. Daarin voorziet een deel van deze subsidieregeling. In de nationale beleidscontext spelen de Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan (MMP) en de Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026–2030 een additionele rol in deze sector. Het Maritiem Masterplan richt zich op demonstratieprojecten aan boord van schepen voor aandrijftechnieken gericht op onder andere waterstof- en methanol aandrijving. Het voornaamste doel van de Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026–2030⁹ is CO₂-reductie en de belangrijkste interventie is het subsidiëren van nieuwbouw of retrofit van schepen met een waterstof- of methanol aandrijving. De Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026–2030 zal ook maritieme batterijen ondersteunen, maar enkel in combinatie met andere aandrijftechnieken en niet in de vorm van een losstaande toepassing op een schip zoals bedoeld in deze maatregel. Binnen alle hierboven genoemde regelingen wordt kennisdeling gestimuleerd. Ook voor deze regeling is dat van belang en om die reden zijn het bijdragen aan een evaluatie en rapportage onderdeel van de verplichtingen die in deze regeling zijn opgenomen. De regeling draagt daarmee dus bij aan toename van kennis en ervaring over batterij-elektrisch varen.

Brede beleidscontext verduurzaming zeevaart internationaal

Op Europees niveau vormen de Fit for 55¹⁰ maatregelen een belangrijke impuls voor de verduurzaming van de scheepvaart. Belangrijke onderdelen zijn het Emissiehandelssysteem (ETS) en FuelEU Maritime. ETS heeft de zeevaart vanaf 2024 onder het emissiehandelssysteem gebracht, waardoor scheepseigenaren emissierechten moeten kopen voor CO₂-uitstoot. Dit zorgt voor een steeds verdere verhoging van de prijs van fossiele brandstoffen, en daarmee, voor een financiële prikkel om het gebruik van fossiele brandstoffen te verminderen en daardoor emissies te verminderen. FuelEU Maritime verplicht reders daarnaast tot een geleidelijke vermindering van de broeikasgasintensiteit van brandstoffen aan boord van zeeschepen. Ook bevat FuelEU Maritime een verplichting tot het gebruik van walstroom in Europese havens. Daarnaast stelt de Renewable Energy Directive (RED III)¹¹ eisen aan brandstofleveranciers om CO₂ in de brandstofketen te reduceren. Deze maatregelen zullen pas over een paar jaar significant effect sorteren op het terugdringen van de emissies van scheepvaart, wat maakt dat aanvullend nationaal beleid op de kortere termijn nodig is.

Kaderbesluit subsidies I en M

Deze subsidieregeling is gebaseerd op het Kaderbesluit subsidies I en M (Kaderbesluit). De bepalingen van het Kaderbesluit zijn van toepassing op de subsidieverstreking op grond van deze regeling, ook wanneer er niet expliciet in de regeling naar verwezen wordt. 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 (hoofdstuk 5), afwijzingsgronden van een aanvraag (hoofdstuk 6), verplichtingen voor de subsidieontvanger (hoofdstuk 8) en de subsidievaststelling (hoofdstuk 10) die relevant zijn voor de subsidieontvanger.

⁹ Deze regeling is nog in voorbereiding.

¹⁰ Mededeling van de commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité van het Comité van de regio's (PbEU 2021, C 0550).

¹¹ Richtlijn 2023/2413 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, Verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad.



3. Staatssteun

Deze regeling is getoetst op mogelijke staatssteunelementen. Geconstateerd is dat de subsidie die wordt verstrekt op grond van deze regeling voor het realiseren van reductie van de stikstofdepositie in stikstofgevoelige en met stikstof overbelaste Natura 2000-gebieden door middel van het stimuleren van de aanschaf van een batterij en bijbehorende laadinfrastructuur kan worden aangemerkt als staatssteun.

In beginsel is staatssteun strijdig met de interne markt. Om deze strijdigheid op te heffen wordt in deze subsidieregeling gebruik gemaakt van de algemene groepsvrijstellingsverordening¹² (AGVV), meer in het bijzonder met artikel 36 ter (retrofit van vervoermiddelen) en artikel 56 ter (steun voor zeehavens). De toepassing van deze artikelen uit de AGVV betekent dat, indien aan de in de artikelen opgenomen voorwaarden voldaan wordt, de staatssteun verenigbaar is met de interne markt. De subsidieaanvragen zullen mede worden beoordeeld aan de hand van de voorwaarden die voor de betreffende vrijstellingen gelden. In deze regeling is daarom rekening gehouden met de door de AGVV gestelde eisen. De maximale steunintensiteit en het maximale steunbedrag dat in deze regeling wordt aangehouden blijft onder de maxima die zijn toegestaan in artikel 36 ter en artikel 56 ter van de AGVV. Om te voldoen aan de staatssteunregelgeving, dient het schip waarop de activiteit wordt toegepast na afronding van het project te voldoen aan de definitie 'schoon vervoermiddel'. Informatie over de vereisten wordt door RVO gedeeld bij het aanvraagformulier. Voor een schip geldt dat deze 25% van zijn energie voor normaal gebruik uit elektriciteit dient te halen, of een EEDI van 10% lager dan de in 2022 geldende vereisten dient te hebben.

Ook gelden de algemene eisen van de AGVV voor de toepassing van deze regeling. Deze algemene eisen betreffen onder andere de voorwaarde dat de Europese Commissie door middel van een kennisgeving geïnformeerd wordt over de toepassing van de AGVV. Deze kennisgevingsplicht geldt ook indien subsidieplafonds verhoogd worden, of de regeling anderszins inhoudelijk wordt veranderd. Indien er sprake is van een individuele steunverlening van meer dan € 100.000,00 zullen bovendien de gegevens van die steun openbaar gepubliceerd worden, conform artikel 9 van de AGVV.

4. Lasteneffecten voor het bedrijfsleven

De lasteneffecten voor bedrijven bestaan uit het opstellen van de aanvraag, waaronder het uitvoeren van een berekening met de AERIUS-calculator, het bijhouden van de nodige administratie, het opstellen en onderhouden van voortgangrapportages en een eindverslag en het aanleveren van gebruiksgegevens na ingebruikname van de met deze subsidie ondersteunde batterijpakketten en laadinfrastructuur.

De lasten met betrekking tot het aanvragen zullen gemiddeld naar schatting 30 uur á € 80,00 bedragen. Het is niet met zekerheid te voorspellen hoeveel aanvragen zullen worden ingediend. Het uitvoeren van een Aeries berekening wordt geschat op € 3.000,-. Uitgaande van 5 tot 10 aanvragen per tenderronde, zullen de totale geschatte lasten voor het bedrijfsleven, die verbonden zijn met het aanvragen, derhalve € 27.000,00 tot € 54.000,00 bedragen. Er wordt uitgegaan van een afgifte van 2 tot 5 subsidiebeschikkingen per tenderronde. Per project wordt een vaststellingsverzoek opgesteld á 32 uur. Voor elke subsidieontvanger wordt voorzien dat er gemiddeld 8 uur per jaar á € 80,00 voor het jaarrapport en 16 uur á € 80,00 voor het eindrapport nodig is. Voor het aanleveren van de gebruiksgegevens over het eigenaarschap van de batterij en de laadvoorziening twee jaar na afloop van het project wordt rekening gehouden met eenmalig 4 uur á € 80,00. De totale geschatte lasten voor het bedrijfsleven die verbonden zijn met de rapportageverplichtingen van de subsidieontvangers zullen, uitgaande van gemiddeld drie jaarrapporten, derhalve € 12.160,00 tot € 30.400,00 bedragen. De geschatte totale lasten voor aanvragers en subsidieontvangers gezamenlijk liggen daarmee tussen de € 39.160,00 en € 84.400,00.

5. Risicoanalyse

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

6. Uitvoering

Deze regeling wordt in mandaat uitgevoerd door de Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO). De organisatorische en administratieve uitvoering van de subsidieregeling geschiedt door RVO. Het aanvragen van de subsidie is mogelijk met het digitale aanvraagformulier op de

¹² Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard.



website van RVO waar ook aanvullende, begeleidende, informatie is te vinden. RVO heeft meegewerkt aan de totstandkoming van deze regeling en vindt de regeling uitvoerbaar.

7. Consultatie

De internetconsultatie heeft plaatsgevonden van 8 december 2025 tot 16 januari 2026. Op de consultatie zijn 14 reacties gekomen. Er zijn reacties gekomen over onder andere de reikwijdte en doelgroep, juridische drempels, financiële kaders en uitvoerbaarheid. Dit heeft geleid tot wijzigingen in de steunvoorwaarden, een verduidelijking van de doelgroep, verheldering over aanvraagvereisten en het type aanvrager, evenals de onderbouwing van een nieuwbouwproject. Een uitgebreide uitleg van de afwegingen is te vinden in het hooflijnenverslag van de consultatie dat gepubliceerd is op de website van de internetconsultatie.

Daarnaast zijn in 2024 openbare consultatiebijeenkomsten georganiseerd om inspraak van belanghebbenden te voorzien. Reacties uit deze bijeenkomsten zijn meegenomen in de overwegingen voor het opstellen van de regeling.

Adviescollege Toetsing Regeldruk: Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

8. Inwerkingtreding en vaste verandermomenten

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.

Het begrip 'AERIUS Calculator' verwijst naar de voorgeschreven rekenmethode van de rijksoverheid die de stikstofdepositiebijdrage van een plan of project inzichtelijk maakt. In artikel 6.15 van de Omgevingsregeling is dat vastgelegd.

Het begrip 'subsidiabele kosten' verwijst naar artikel 36 ter, derde lid, én naar artikel 56 ter, tweede lid en tweede lid bis van de AGVV. Op grond van deze bepalingen gaat het om de kosten van aanschaf en installatie van batterijpakketten en laadinfrastructuur en de direct daaraan voorafgaande voorbereidingskosten voor die aanschaf en installatie van de laadinfrastructuur en batterijpakketten. Daarbij moet gedacht worden aan het aanvragen van laadcapaciteit, het opvragen van offertes en het vrijmaken van de fysieke omgeving.

Het begrip 'zeehaven' is gedefinieerd omdat deze regeling zich richt op die schepen die regelmatig een zeehaven aandoen die in de buurt van Nederlandse Natura 2000-gebieden ligt.

Artikel 2 Doel van de regeling

De regeling richt zich op zeeschepen die regelmatig in de buurt komen van stikstofgevoelige en met stikstof overbelaste Nederlandse Natura 2000-gebieden. De regeling is gericht op de stimulering van batterij-elektrisch varen om daarmee de stikstofdepositie te verlagen. Door gebruik te maken van batterijen in plaats van andere brandstofbronnen vindt een verlaging van de stikstofemissie plaats. Lagere stikstofemissies betekenen een lagere stikstofdepositie in de omgeving.

Artikel 3 Subsidiabele activiteiten

Met subsidiabele activiteiten wordt bedoeld de aanschaf en installatie van batterijpakketten en laadinfrastructuur. Ook bijvoorbeeld snij- en laswerk, het trekken van kabels, en installatie van een energiemanagementsysteem, benodigde apparatuur aan boord om te kunnen laden en frequentie omvormer ten behoeve van de installatie vallen hieronder. Maritieme batterijen kunnen op diverse wijzen worden toegepast. Het kan gaan om vaste batterijen of verwisselbare batterijen. In het laatste geval is de scheepseigenaar niet per definitie de eigenaar van de batterijen. In dit geval zijn enkel de



kosten van de installaties op het schip ten behoeve van de batterij subsidiabel, eventueel in combinatie met daarvoor bedoelde laadinfrastructuur aan de wal.

Het aanleggen van kabels van het algemene elektriciteitsdistributienet, die tot het beheer van de netwerkbeheerder behoren, vallen niet onder de subsidiabele kosten.

De batterijpakketten zijn bedoeld voor zeeschepen met een aandrijflijn en energieconfiguratie waar een batterij op toepasbaar is. Het aanpassen van de aandrijflijn zelf valt niet onder de subsidiabele activiteiten van deze regeling. Het batterijpakket dient in ieder geval voor aandrijving ingezet te kunnen worden. Een batterij kan zowel vast als verwisselbaar toepasbaar zijn op een schip. Het gebruik van batterijen door middel van een lease, waarbij de gebruiker geen eigenaar is van de batterij, wordt via deze regeling niet ondersteund. Om te voldoen aan de staatssteunregelgeving, dient de het schip waarop de activiteit wordt toegepast na afronding van het project te voldoen aan de definitie 'schoon zeeschip'.

De beschikbaarheid van de benodigde walinfrastructuur voor het opladen van batterijen is een belangrijke randvoorwaarde voor het operationeel kunnen laten varen van het (om)gebouwde schip. Aanvragers kunnen als onderdeel van het project subsidie aanvragen voor de walinfrastructuur die benodigd is om het schip te kunnen voorzien van elektriciteit.

Het opladen van batterijen via laadinfrastructuur aan de wal heeft vanuit duurzaamheidsoogpunt de voorkeur boven het opladen van batterijen met de generator aan boord van het schip. Op het moment is nog nauwelijks laadinfrastructuur operationeel die specifiek hierop gericht is. Om hiervoor een stimulans te bieden wordt laadinfrastructuur expliciet meegenomen in deze regeling. Daarbij gaat het om aanschaf en aanleg van die wallaadinfrastructuur. Bij laadinfrastructuur kan het gaan om megawatt (MCS) laders. Deze kunnen batterijen sneller opladen dan reguliere walstroomvoorzieningen en zijn daarmee meer geschikt voor sommige gebruiksvormen in de scheepvaart.

De laadinfrastructuur dient op zijn minst gebruikt te worden voor het opladen van het batterijpakket. Laadinfrastructuur kan enkel in combinatie met een aanvraag van batterijpakketten worden aangevraagd, omdat de kern van deze regeling gaat over het elektrisch varen en de daarmee gereduceerde uitstoot. De laadinfrastructuur is mogelijk nodig om dit te faciliteren en wordt daarom alleen in combinatie met batterijen ondersteund. Vanuit deze regeling kan alleen de (toekomstig) scheepseigenaar de laadinfrastructuur aanvragen. Het aanvragen in een samenwerkingsverband is dus niet mogelijk. Onderzocht wordt om in een tweede openstelling dit wel mogelijk te maken.

Artikel 4 Subsidieplafond en hoogte subsidie

Voor de periode 2026 tot 2029 is een bedrag van € 13.570.000,00 beschikbaar gesteld. Het voor deze periode beschikbare bedrag is verdeeld over twee openstellingen.

Er geldt een subsidiemaximum van € 3.000.000,00 per aanvrager. Het maximum voorkomt dat het totaalbudget naar één of enkele grote projecten zou kunnen gaan. Verder is een maximum van € 1.200.000,00 per project opgenomen dat voor de laadinfrastructuur ingezet kan worden. Dit is onderdeel van het totale subsidiemaximum.

Projecten worden tot maximaal 50% van de totale subsidiabele kosten voor een schip en maximaal 40% voor de laadinfrastructuur gesubsidieerd.

De werkzaamheden rondom planning en projectkosten die horen bij het aanleggen van de laadinfrastructuur zijn alleen subsidiabel als ze direct te relateren zijn aan de aanschaf en installatie van de laadinfrastructuur. Hiervoor is in dit artikel een kostensystematiek opgenomen.

Artikelen 5, 6, 7 en 8

Op grond van artikel 7, derde lid, van het Kaderbesluit dient vastgesteld te worden welke standaardberekingswijzen voor de berekening van uurtarieven van toepassing zijn. Als standaardberekingswijzen kunnen worden gehanteerd, berekening op basis van een:

- integrale kostensystematiek;
- berekening op basis van kosten per kostendrager vermeerderd met een forfaitair vastgestelde opslag voor indirecte kosten; of
- forfaitair vastgesteld uurtarief.

In de artikelen 6, 7 en 8 zijn de drie standaardberekingswijzen uit artikel 5 uitgewerkt.

In artikel 6 is bepaald hoe de standaardberekingswijze voor de berekening van uurtarieven met behulp van de integrale kostensystematiek moet worden toegepast en hoe vervolgens daarmee de subsidiabele kosten kunnen worden berekend. In artikel 7 is opgenomen hoe de standaardberekingswijze voor de berekening van uurtarieven op basis van de kosten per kostendrager met forfaitaire opslag moet worden gehanteerd en hoe daarmee de subsidiabele kosten kunnen worden berekend. In artikel 8 is ten slotte de standaardberekingswijze opgenomen voor zover gebruik wordt



gemaakt van een forfaitair vastgesteld uurtarief. Het forfaitaire uurtarief wordt vastgesteld op € 80,00. Dit tarief is marktconform en daarmee in lijn met de gangbare tarieven die worden gehanteerd in de markt voor vergelijkbare diensten en expertise en met wat professionals in het vakgebied vragen voor vergelijkbare werkzaamheden. In dit bedrag zijn zowel de directe loonkosten als daaraan toegerekende indirecte kosten begrepen. Ook is in dit artikel opgenomen hoe in dit geval de subsidiabele kosten kunnen worden berekend.

Artikel 9 Rangschikkingscriteria

In dit artikel zijn de rangschikkingscriteria opgenomen. Deze rangschikkingscriteria houden direct verband met het doel van de regeling: de verlaging van de stikstofdepositie in stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden die met stikstof overbelast zijn.

Het criterium om uit te gaan van het aantal hectare overbelaste, stikstofgevoelige natuur binnen Natura 2000-gebieden in een straal van 25 kilometer rondom de voorgenoemde route van het schip sluit aan bij de maximale rekenafstand van 25 km in het kader van vergunningverlening. Het kabinet heeft in 2021 besloten om bij het berekenen van stikstofneerslag voor toestemmingverlening een maximale rekenafstand van 25 kilometer voor alle typen emissiebronnen te hanteren. Daarbij zijn technisch modelmatige argumenten betrokken die volgen uit de onderzoeken die door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu en TNO zijn uitgevoerd, in opdracht van het Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur en in reactie op het eindrapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof. De argumenten waaruit volgt dat depositiebijdragen op grotere afstanden niet meer redelijkerwijs toerekenbaar zijn aan een project zijn ook van toepassing op de doorrekening van de depositiereductie als gevolg van individuele elektrificatie van zeeschepen. De uitkomst van de berekening middels de AERIUS-calculator alleen is echter niet voldoende, omdat de calculator slechts reducties berekent op hexagoon-niveau. Van belang is dat er een gemiddelde wordt uitgerekend. Daarom dient na de berekening door middel van de calculator ook nog een gemiddelde stikstofdepositiereductie in mol/hectare/jaar uitgerekend te worden door de aanvrager. Hierbij dient gebruik te worden gemaakt van een handleiding die door RVO beschikbaar wordt gesteld op de website van RVO.

Omdat er gebruik gemaakt wordt met een modelberekening van toekomstige reductie wordt ook gerangschikt op de onderbouwing van die berekening. Daarmee wordt voorkomen dat er optimistische input wordt geleverd voor de berekening om daarmee hoger gerangschikt te worden. Het AERIUS model kent beperkingen en wordt doorontwikkeld. Van belang is dat op het moment van publiceren de emissiefactoren in AERIUS voor de categorie 'Sleepboten en werkschepen' sterker kunnen afwijken van het daadwerkelijk gebruik, dan bij andere scheepscategorieën. De factoren zijn waarschijnlijk representatiever voor binnengaats varen en buitengaats varen en stilliggen. Door de zeer diverse inzet en werkfuncties van deze typen schepen kunnen de emissiefactoren in AERIUS dus afwijken. Dit benadeelt mogelijk dienstverlenende of 'werkschepen' bij de beoordeling, omdat de gemiddelden mogelijk een te beperkt beeld geven. Er is geen andere methode voorhanden om stikstofdepositiereductie beter te onderbouwen. Een alternatief zou zijn om de categorie dienstverlenende schepen buiten deze regeling te laten, maar dat zou deze sector verder benadelen.

Tot slot wordt gerangschikt op de plannen voor de praktische uitvoering van het project. Daarbij is bijvoorbeeld van belang of er al een offerte is aangevraagd waaruit duidelijk wordt op welke termijn de aanpassingen op het schip uitgevoerd zouden kunnen worden.

De selectiecriteria hebben elke een eigen wegingsfactor. Daarmee wordt de nadruk gelegd op de te realiseren depositiereductie zonder de overige selectiecriteria over het hoofd te zien. Op grond van artikel 36 ter moeten de selectiecriteria voor 70% objectief zijn. Daarom heeft de AERIUS berekening een dergelijke zware weging.

Artikel 10 Aanvraag

Een aanvraag kan slechts worden ingediend voor één project. Het begrip 'project' is in artikel 1 gedefinieerd als de subsidiabele activiteiten voor één schip. Het is dus niet mogelijk om voor meerdere schepen tegelijk eenzelfde aanvraag te doen. Het is wel mogelijk om meerdere aanvragen in te dienen die elk zien op een afzonderlijk schip, al dan niet in combinatie met laainfrastructuur. Daarnaast moet het gaan om een Nederlandse reder zoals gedefinieerd in artikel 1.

De organisatorische en administratieve uitvoering van de subsidieregeling geschiedt door RVO. Het aanvragen van de subsidie is mogelijk met het digitale aanvraagformulier op de website van RVO. De aanvraag bevat de in artikel 10, vierde lid, van de in het Kaderbesluit genoemde gegevens en de gegevens als bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Daarbij moet gedacht worden aan zaken als een overzicht van de activiteiten waarvoor subsidie wordt aangevraagd, een gespecificeerde begroting en een tijdsplanning maar ook basale gegevens als naam van de aanvrager en de locatie van het project. In het derde lid van artikel 10 is opgenomen dat een aanvraag wordt ingediend door middel van een volledig ingevuld aanvraagformulier.

In het zesde lid is opgenomen van welke berekeningen en andere bescheiden de aanvraag wordt



vergezeld. Er dient een berekening te worden uitgevoerd door middel van de AERIUS-calculator. De uitkomst van deze berekening alleen is echter niet voldoende, omdat de calculator slechts reducties berekend op hexagoon-niveau. Van belang is dat er een gemiddelde wordt uitgerekend. Daarom dient na de berekening door middel van de calculator ook nog een gemiddelde stikstof uitstootreductie in mol/hectare/jaar/euro uitgerekend te worden door de aanvrager. Ook wordt een beschrijving en onderbouwing gegeven van de uitgangspunten van de voorgestelde uitstootreductie die het project zal teweegbrengen. Voor de in het zesde lid, onder b, benoemde stukken wordt een format beschikbaar gesteld op de website van RVO. Daarbij kan worden gedacht aan contracten, vergunningen en investeringsbeslissingen.

Artikel 11 Specifieke afwijzingsgronden

Dit artikel bevat de afwijzingsgronden die, in aanvulling op de afwijzingsgronden uit artikel 11 en 12 van het Kaderbesluit van toepassing zijn. Zo is in onderdeel a opgenomen dat als reeds een subsidie is verstrekt voor hetzelfde project op grond van deze regeling of andere regelingen waarbij de cumulatie de toegestane steun overstijgt, de subsidieaanvraag om die reden wordt afgewezen. Daarmee wordt onbedoelde ongeoorloofde cumulatie voorkomen.

In de onderdelen b tot en met e is een aantal afwijzingsgronden opgenomen, die zijn afgeleid uit de eisen die de AGVV stelt en enkele aanvullende afwijzingsgronden zoals een bij de rangschikking minimum aantal te behalen punten. Wanneer niet aan die eisen voldaan wordt zal de Minister afwijzend beslissen op een subsidieaanvraag.

De weigeringsgrond die in onderdeel c is opgenomen, ziet op het vereiste dat subsidie een stimulerend effect dient te hebben, als bedoeld in artikel 6 van de AGVV. Dit vereiste houdt in dat het project waarvoor subsidie verleend wordt alleen kan plaatsvinden doordat die subsidie verleend wordt.

Anders gezegd: er is geen sprake van stimulerend effect als het project ook had kunnen plaatsvinden zonder de subsidieverlening. De AGVV acht stimulerend effect aanwezig wanneer de begunstigde van die subsidie, voordat de werkzaamheden aan het project zijn aangevangen, schriftelijk een steunaanvraag heeft ingediend.

In de praktijk zal de toepassing van deze omschrijving meer dan eens problematisch blijken. Zo zullen vaak al voorbereidingshandelingen zijn verricht voordat een partij een subsidieaanvraag zal indienen. Van belang is dat niet al met de uitvoering van het project is begonnen (bijvoorbeeld door de oprichting van een nieuwe entiteit of het aangaan van contracten). Om deze situatie te ondervangen kunnen partijen ervoor kiezen contracten onder voorbehoud op te stellen. Hiermee wordt het conditionele karakter van de voorbereidingshandelingen weergegeven en doet het bestaan van die situatie niet af aan de aanwezigheid van stimulerend effect.

In onderdeel e is een minimumscore opgenomen per onderdeel als bedoeld in artikel 9. Daarmee wordt de mogelijkheid om te compenseren met één goed onderdeel beperkt.

Artikel 12 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 voorgescreven.

Artikel 13 Verplichtingen van de subsidieontvanger

Zoals in het eerste lid van dit artikel is vastgesteld, moeten de activiteiten waarvoor de subsidie verleend is binnen 36 maanden na de startdatum van het project zijn afgerond. Bij schepen die nieuw gebouwd worden is de termijn op 60 maanden gesteld omdat de doorlooptijd bij nieuwbouw langer is. De subsidie wordt vervolgens vastgesteld door de subsidieverstrekker. Op grond van artikel 24, eerste lid, van het Kaderbesluit dient de subsidieontvanger daartoe uiterlijk dertien weken nadat de maatregelen zijn verricht een aanvraag voor subsidievaststelling in door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat verkrijgbaar is bij RVO.

Naast de verslaglegging door middel van een jaarrapport, geldt op grond van artikel 18 van het Kaderbesluit een meldingsplicht voor de subsidieontvanger. Deze is onder andere van toepassing in geval de activiteiten waarvoor subsidie is verleend niet, niet tijdig, of niet geheel zullen worden verricht. Hetzelfde geldt in geval er niet, niet tijdig of niet geheel aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen zal worden voldaan. Zodra het aannemelijk is dat van het voorgaande sprake is, meldt de subsidieontvanger zich zo snel mogelijk bij RVO. In dat geval kan de subsidie lager of op nihil worden vastgesteld of zullen nadere afspraken worden gemaakt over het aanpassen van de verplichtingen, bijvoorbeeld het geven van meer tijd voor de uitvoering van de activiteiten. Bij het niet voldoen aan deze meldingsplicht kan, indien dat achteraf mocht blijken, met toepassing van artikel 4:49 van de Awb alsnog de subsidievaststelling worden ingetrokken omdat de ontvanger wist en behoorde te weten dat de vaststelling onjuist was.

De effecten van de beoogde interventies zijn nog niet in echte omstandigheden gemeten en kunnen



daarom ook niet precies voorspeld worden. De regeling heeft een 'pilot' karakter en heeft daarom ook als nevendoeel om bij te dragen aan toename van kennis en ervaring op dit gebied. Rapportage, evaluatie en het delen van informatie is daarom extra van belang. Met het vierde lid is geregeld dat de subsidieontvanger meewerkt aan een evaluatie om de effecten van de onder deze regeling verleende subsidie te onderzoeken. Daarbij kan van hem verlangd worden dat hij binnen de maatstaven van de redelijkheid gehouden kan worden gegevens te delen. De te delen gegevens zien op de uitvoering van de activiteiten die op basis van de beschikking zijn vastgesteld. Om ook effecten over enkele jaren mee te kunnen nemen in een dergelijke evaluatie, kan medewerking tot de evaluatie worden verlangd gedurende vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling. De verslagen over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk worden door de Minister gepubliceerd. Het vierde lid regelt dat de subsidieontvanger desgevraagd gedurende vijf jaar na de ingebruikname van de batterijpakketten en de laadinfrastructuur gegevens aan de Minister verstrekt over de op elektriciteit gevaren routes. Hiermee wordt bijgedragen aan de gegevensverstrekking ten behoeve van de borging van een blijvende vermindering van de stikstofdepositie als gevolg van de toegepaste batterijsystemen. Deze gegevens kunnen met het oog daarop gedeeld worden met de Minister voor Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur.

Tot slot is de verplichting opgenomen dat de eigenaar van het schip dat de subsidie heeft aangevraagd minimaal 24 maanden eigenaar zal blijven. Daarmee wordt voorkomen dat het schip wordt doorverkocht aan een (buitenlandse) reder en mogelijk daarmee de beoogde stikstofreductie niet behaald zal worden.

Artikel 14 Voorschot

Om de aanvrager op weg te helpen met starten van het project kan een eerste voorschot van 30% worden verstrekt aan het begin van het project, bij beschikking van de subsidie. 12 maanden na verlening van het eerste voorschot wordt 50% van het subsidiebedrag verleend. Als extra stimulans om het project tijdig en volledig af te ronden vindt betaling van het resterende bedrag plaats bij de vaststelling van de subsidie.

Artikel 15 Verplichtingen betreffende voorlichting

Het is van groot belang dat de sector kennisneemt van de opgedane ervaringen met de toepassing van batterijen op schepen. 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 16 Subsidievaststelling

Voor de aanvraag tot een beschikking tot subsidievaststelling wordt op grond van artikel 24, eerste lid, van het Kaderbesluit, een termijn aangehouden van dertien weken na het verricht zijn van de activiteiten waarvoor de subsidie is verstrekt. Voor de aanvraag wordt gebruik gemaakt van een door de Minister beschikbaar gesteld formulier, dat gepubliceerd wordt op de website van RVO. Op dat formulier is aangegeven welke bescheiden moeten worden toegevoegd. Onder de aan de aanvraag toe te voegen bescheiden vallen in ieder geval een omschrijving van de projectresultaten, de wijze waarop het project heeft bijgedragen aan het doel bedoeld in artikel 2 en een eindrapport.

In het geval van een subsidievaststelling voor meer dan € 125.000,- wordt tevens een financiële verantwoording en een controleverklaring aangeleverd. Ook wordt, indien de gemaakte kosten 10% of meer afwijken van de onderbouwde begrotingspost van de aanvraag, een toelichting toegevoegd.

Artikel 17 Evaluatie

Het verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk wordt door de Minister uitgevoerd conform aanwijzing 20.5 van de Aanwijzingen voor subsidieverstrekking.

Artikel 18 Inwerkingtreding en horizonbepaling

Verwezen wordt naar hetgeen in het algemeen deel van de toelichting onder het kopje '8. Inwerkingtreding' is opgenomen.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*