



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 22 juni 2026, nr. IENW/BSK-2026/101849, houdende tijdelijke regels voor subsidiëring van de vroege opschaling van de energietransitie van zeeschepen 2026 – 2030 (Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026–2030) [KetenID WGK027870]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

Besluit:

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

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

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

energielijn: geheel van motoren of brandstofcellen en bijbehorende systemen, die de voortstuwing en eventuele werkfuncties van een zeeschip van energie voorzien;

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

Kaderbesluit: Kaderbesluit subsidies I en M;

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

minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

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

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

RVO: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;

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

uitvoeringsinstantie: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;

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

Artikel 2 Doel van de regeling

Deze regeling heeft als doel het stimuleren van de aanschaf en installatie van energielijnen die geschikt zijn voor waterstof of methanol, eventueel gecombineerd met energiebesparende technieken die de energiebehoefte van de voortstuwing verminderen in zeeschepen van in Nederland gevestigde reders om vroege fase opschaling van deze technieken in de zeevaart mogelijk te maken en daarmee een bijdrage te leveren aan een toekomstbestendige en klimaatneutrale zeevaart in 2050.

Artikel 3 Subsidiabele activiteiten

1. De minister kan op aanvraag subsidie verstrekken voor een project.
2. Na de afronding van een project dat betrekking heeft op nieuwbouw kwalificeert het zeeschip als schoon zeeschip of emissievrij zeeschip.



3. Na de afronding van een project dat betrekking heeft op retrofit kwalificeert het zeeschip als schoon zeeschip of emissievrij zeeschip of is het na afronding van het project in staat om waterstof of methanol te gebruiken naast of in de plaats van fossiele brandstoffen of is het in staat het aandeel waterstof of hernieuwbare methanol te verhogen.
4. Een project heeft slechts betrekking op één van de in artikel 2 bedoelde energielijnen per zeeschip.
5. Een project voor de aanschaf en installatie van een energielijn die geschikt is voor methanol, in verband met de nieuwbouw van een zeeschip met een werkfunctie, is niet subsidiabel.

Artikel 4 Subsidiabele kosten en hoogte subsidie

1. Als subsidiabele kosten komen uitsluitend in aanmerking:
 - a. bij nieuwbouw: de totale extra kosten voor de uitvoering van een project ten opzichte van een zeeschip met eenzelfde levensduur, laadcapaciteit en operationele inzet als het schip waarop het project wordt uitgevoerd, dat is uitgerust met een conventionele verbrandingsmotor die voldoet aan de actuele regelgeving van de Europese Unie en de Internationale Maritieme Organisatie;
 - b. bij retrofit: de totale retrofitkosten, mits het zeeschip eenzelfde economische levensduur behoudt die het zonder de retrofit zou hebben.
2. De subsidie voor een project bedraagt ten hoogste 40% van de subsidiabele kosten.
3. De subsidie bedraagt tot 1 januari 2028 ten hoogste € 4.000.000,- per project en vanaf 1 januari 2028 ten hoogste € 3.500.000,- per project.
4. De subsidie voor energiebesparende technieken die de energiebehoefte van de voortstuwing verminderen bedraagt maximaal € 400.000,- per project en valt binnen het in het derde lid genoemde maximumbedrag.
5. De subsidie voor een batterijpakket bedraagt maximaal € 400.000,- per project en valt binnen het in het derde lid genoemde maximumbedrag.
6. Het percentage genoemd in het tweede lid wordt verhoogd met 10 procentpunten voor een emissievrij zeeschip en 10 procentpunten voor middelgrote ondernemingen of 20 procentpunten voor kleine ondernemingen.

Artikel 5 Subsidieplafond en wijze van verdeling

1. Voor de periode tot en met 31 december 2029 is voor de subsidiëring van projecten als bedoeld in artikel 3 ten hoogste € 102.800.000,- beschikbaar:
 - a. € 29.000.000,- voor 2027;
 - b. € 29.000.000,- voor 2028;
 - c. € 44.800.000,- voor 2029.
2. De minister verdeelt het beschikbare bedrag op basis van de volgorde van rangschikking van de aanvragen als bedoeld in artikel 6.

Artikel 6 Rangschikkingscriteria

1. De minister kent, bij het beoordelen van een project als bedoeld in artikel 3, aan een aanvraag een hoger aantal punten toe naarmate:
 - a. het beoogde vaarprofiel en toeleveringsketen van waterstof of methanol meer vertrouwen geeft in daadwerkelijke vermindering van broeikasgasemissies, met een maximum van 30 punten;
 - b. de bijdrage aan broeikasgasemissiereductie volgens een onderbouwde berekening hoger is, met een maximum van 25 punten;
 - c. de kwaliteit van het plan voor de uitvoering van het project, inclusief een gedegen onderbouwing en onderbouwde begroting, hoger is, met een maximum van 25 punten;
 - d. de Europese betrokkenheid hoger is, er meer gebruik wordt gemaakt van Europese makers en toeleveranciers, en de ketensamenwerking groter is, met een maximum van 15 punten;
 - e. het project een grotere bijdrage levert aan de ontwikkeling van Digitaal Samenwerken – Joint Maritime Digital Platform, met een maximum van 5 punten.
2. Indien twee of meer projecten na rangschikking op dezelfde plaats terechtkomen en het resterende bedrag van het subsidieplafond onvoldoende is om beide projecten te subsidiëren wordt door



middel van loting de definitieve plaats in de rangschikking bepaald.

Artikel 7 Adviescommissie

1. Er is een adviescommissie Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026–2030, die tot taak heeft de minister op zijn verzoek te adviseren omtrent de toekenning van punten op basis van de rangschikkingscriteria, bedoeld in artikel 6.
2. De commissie bestaat uit ten minste 3 en ten hoogste 5 leden.
3. De voorzitter en de andere leden van de commissie worden door de minister voor een termijn van één jaar benoemd.

Artikel 8 Aanvraag

1. Een subsidieaanvraag wordt ingediend door een in Nederland gevestigde reder.
2. Een subsidieaanvraag heeft betrekking op één zeeschip.
3. Een aanvrager kan bij de minister een subsidieaanvraag indienen met behulp van een daartoe vastgesteld digitaal middel dat beschikbaar is via de website van RVO.
4. Onverminderd artikel 10 van het Kaderbesluit subsidies I en M bevat de subsidieaanvraag ten minste een:
 - a. projectplan conform een op de website van RVO beschikbaar gesteld digitaal format;
 - b. mkb-verklaring indien de aanvrager een klein- of middelgrote onderneming is.
5. In de subsidieaanvraag toont de aanvrager aan dat het zeeschip als gevolg van het project als schoon zeeschip of emissievrij zeeschip zal kwalificeren of, indien van toepassing bij retrofit, dat het zeeschip in staat zal zijn om waterstof of hernieuwbare methanol te gebruiken naast of in de plaats van fossiele brandstoffen of dat het in staat zal zijn het aandeel waterstof of hernieuwbare methanol te verhogen.
6. Een subsidieaanvraag voor 2027 kan worden ingediend van 6 oktober 2026, 9.00 uur tot en met 9 februari 2027, 17.00 uur.
7. De minister stelt de aanvraagperiode voor de opvolgende jaren jaarlijks vast en maakt dit voor aanvang van het tijdvak waarvoor het wordt vastgesteld bekend in de Staatscourant.

Artikel 9 Afwijzingsgronden

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

Artikel 10 Subsidieverlening

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



beschikking worden gesteld in de Wet tot vaststelling van de rijksbegroting, onderdeel Infrastructuur en Waterstaat.

Artikel 11 Verplichtingen subsidieontvanger

1. De subsidieontvanger is verplicht binnen zes maanden na de subsidieverlening met de uitvoering van het project te starten.
2. Het project wordt binnen drie jaar na de start van het project afgerond.
3. Tot twee kalenderjaren na de aanvraag tot subsidievaststelling, bedoeld in artikel 14 toont de subsidieontvanger bij een steekproefsgewijze controle aan dat het zeeschip nog steeds in bezit is van een in Nederland gevestigde reder.
4. De subsidieontvanger is verplicht medewerking te verlenen aan controles die kunnen worden verricht door de uitvoeringsinstantie of door de subsidieontvanger aan de verplichtingen uit de regeling is of wordt voldaan.

Artikel 12 Voorschot

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

Artikel 13 Verplichtingen betreffende voorlichting

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

Artikel 14 Subsidievaststelling

1. Binnen dertien weken nadat het project is afgerond dient de subsidieontvanger een aanvraag tot subsidievaststelling in met gebruikmaking van een digitaal formulier dat beschikbaar wordt gesteld 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 conform een op de website van RVO beschikbaar gesteld format.
3. In de beschikking tot subsidievaststelling stelt de minister de subsidie vast op basis van de gegevens die bij de aanvraag tot subsidievaststelling zijn ingediend.

Artikel 15 Evaluatie

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



op grond van deze regeling uitgevoerde activiteiten, voor zover medewerking redelijkerwijs van hem kan worden gevraagd.

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

Artikel 16 Inwerkingtreding en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en vervalt met ingang van 1 juli 2031, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor die datum zijn aangevraagd.

Artikel 17 Citeertitel

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

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

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

TOELICHTING

Algemeen

Hoofdstuk 1 Inleiding

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

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

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

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

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

Onderbouwing waterstof energielijnen:

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

Onderbouwing methanol energielijnen:

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

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

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

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

	Binnen- vaartschepen	Kustvaart- schepen	Complexe werkschepen ²⁾	Militaire schepen	Bulkschepen	Container- schepen	Tanker
Gasolie	●	●	●	●	●	●	●
LNG OC ¹⁾	●	●	●	●	●	●	●
Waterstof	●	●	●	●	●	●	●
Methanol	●	●	●	●	●	●	●
Ammonia	●	●	●	●	●	●	●
Batterij	●	●	●	●	●	●	●

● Originele uitgangspositie ● Günstige uitgangspositie ● Focus Nederlands ecosysteem door aansluiting energiedragers op voor Nederland strategische eindmarkten
 1) Ondervangen in Zero Emission Shipping project

Om op deze energiedragers te kunnen varen zijn omvangrijke aanpassingen nodig aan boord van het schip. Energielijnen voor varen op waterstof en methanol zijn echter nog niet marktrijp. Deze aandrijftechnieken moeten opgeschaald worden en investeringen hierin kennen nog een aanzienlijke onrendabele top³. Dat maakt dat deze investeringen nog niet door de markt kunnen worden gedragen. Daarom richt deze regeling zich op energielijnen voor varen op waterstof en varen op methanol. Deze energielijnen kunnen eventueel nog worden aangevuld met een batterijpakket inclusief benodigde aanpassingen aan boord, om in een haven of op volle zee elektriciteit te laden en zoveel mogelijk emissieloos een haven in- en uit te kunnen varen.

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

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

Met de voorliggende regeling kunnen Nederlandse reders de komende jaren in de hierboven genoemde energielijnen investeren, waarmee de vroege opschalingsfase in gang kan worden gezet. Daarnaast liggen er kansen voor Nederland om in benodigde technologieën voor de genoemde energielijnen en voor energiebesparende technieken, toonaangevend te zijn. Het Maritiem Masterplan (hierna: MMP) zet hier volop op in middels demonstratieprojecten (Technology Ready Levels (hierna: TRL) 5-7)⁴ en kennisdeling. Deze regeling vormt een belangrijke vervolgstap op die inzet, waarin de vroege opschalingsfase (TRL 8 en 9) aan bod komt.

Hoofdstuk 2 Hoofdlijnen van het voorstel

De subsidieregeling subsidieert een percentage (zie artikel 4) van de meerkosten van de kapitaaluitga-

³ Rapport Rebel, 27 oktober 2023, Stimulering van de verduurzaming van de Nederlandse zeevaart, bijlage 1126010 bij Kamerstukken II 2023/24, 32 813, nr. 1349.

⁴ TRL staat voor 'Technology Readiness Level': een schaal van 1 tot 9 die aangeeft in hoeverre een technologie is ontwikkeld. Het Maritiem Masterplan bestrijkt met name demonstratieprojecten die bij aanvang van het project een TRL 5-7 kennen. De voorliggende regeling is actief in de opvolgende vroege opschalingsfase met TRL 8-9.

ven (hierna: CAPEX)⁵ van investeringen gericht op de energielijnen die het functioneren op waterstof of methanol mogelijk maken. Dual fuel energielijnen waarbij het – naast het gebruik van waterstof of methanol – mogelijk blijft om conventionele brandstoffen te gebruiken zijn toegestaan.

Omdat de regeling uitgaat van substantiële cofinanciering, ligt het in de lijn der verwachting dat aanvragers na oplevering van het schip daadwerkelijk gebruik zullen maken van methanol of waterstof. Deze investering kan eventueel worden aangevuld met investeringen in één of meerdere (met de voortstuwing verband houdende) energiebesparende technieken. Gedacht kan worden aan technieken als Wind Assisted Propulsion Systems (WAPS), die aantoonbaar zorgen voor een reductie van de totale benodigde energiebehoefte voor de voortstuwing van het schip. Energiebesparende technieken kunnen bijdragen aan het behalen van de 10% lagere Energy Efficiency Design Index (hierna: EEDI)⁶ ten opzichte van de op 1 april 2022 van toepassing zijnde EEDI-vereisten (zie ook de toelichting op artikel 1 met betrekking tot de definitie van ‘schoon schip’).

In aanvulling op een energielijn voor varen op waterstof of methanol, wordt ook een subsidiemogelijkheid geboden voor de aanschaf en installatie van een batterijpakket, inclusief aanvullende benodigde aanpassingen aan boord voor batterij-elektrisch varen. Het doel van het batterijpakket is elektrische capaciteit te leveren om zoveel mogelijk emissieloos de haven in- en uit te kunnen varen, de zogenaamde ‘first and last mile’.

De subsidie is gericht op installatie bij een nieuw zeeschip (nieuwbouw) en ombouw van een bestaand zeeschip (retrofit).

Om te voorkomen dat de subsidieregeling private investeringen verdringt, richt de subsidie zich enkel op de CAPEX meerkosten bij installatie van de bovengenoemde technieken. Bij nieuwbouw bestaan deze uit de totale extra uitgaven voor de uitvoering van een project in vergelijking met een zeeschip met eenzelfde levensduur, laadcapaciteit en operationele inzet als het schip waarop het project wordt uitgevoerd, dat is uitgerust met een conventionele verbrandingsmotor die voldoet aan de actuele EU- en IMO-regelgeving. Bij retrofit van een bestaand zeeschip gaat het om de totale investeringskosten voor de retrofit, mits het zeeschip eenzelfde economische levensduur behoudt die het zonder de retrofit zou hebben.

Door toepassing van deze technieken in de komende jaren in de Nederlandse vloot mogelijk te maken, wordt de brede inzet in verschillende vlootsegmenten aangetoond en kan tegelijkertijd, in combinatie met Europese en mondiale ontwikkelingen, voldoende schaal-effect worden bewerkstelligd om voorbereid te zijn op grootschalige uitrol.

De regeling staat open voor aanvragen van in Nederland gevestigde reders⁷ die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en die een hoofd- of nevenvestiging in Nederland hebben. Zij kunnen aanvragen indienen voor een zee- of kustvaartuig bestemd voor het vervoer van goederen of passagiers, voor nautische of andere dienstverlening. Eén van de voorwaarden voor deelname is dat aanvragers meewerken aan een brede verspreiding van de opgedane kennis en een evaluatie-periode na afronding van het project, zolang dit geen bedrijfsvertrouwelijke informatie betreft. In de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen 13 en 15 worden deze en de overige voorwaarden nader toegelicht.

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

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

Hoofdstuk 3 Verhouding tot de bredere beleidscontext en bestaande regelgeving

§ 3.1 Bredere beleidscontext internationaal

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

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

⁶ EEDI = Energy Efficiency Design Index van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Vanuit de CEEAG richtsnoeren geldt voor deze regeling dat nieuwbouw methanol schepen moeten voldoen aan een EEDI die 10% lager ligt dan de op 1 april 2022 van toepassing zijnde EEDI-vereisten.

⁷ Hoewel scheepswerven in beginsel ook het initiatief kunnen nemen tot de bouw van een schip en daarmee kunnen bijdragen aan de technische marktintroductie van methanol- en waterstofscheepen, is in deze regeling bewust gekozen voor alleen een subsidie aan reders.

De reden hiervoor is dat werven geen zeggenschap hebben over het daadwerkelijke gebruik van het schip en daardoor geen verantwoording kunnen afleggen over de operationele inzet – zoals vaarprofielen en het daarmee samenhangende potentiële emissiereductie – noch over het naleven van de instandhoudings- en monitoringsverplichtingen, die een essentieel onderdeel vormen van de subsidieregeling.

In 2023 zijn in de IMO aangescherpte mondiale klimaatdoelen voor de zeevaart afgesproken.⁸ Bijbehorende IMO-maatregelen, gericht op normeren en beprijzen, worden momenteel uitgewerkt. Verwacht wordt dat uiterlijk in het vierde kwartaal 2026 deze bijbehorende maatregelen vastgesteld zullen worden, zodat deze uiterlijk 2028 in werking kunnen treden. Deze maatregelen vormen een aanvulling op de reeds bestaande IMO-regelgeving rondom energie-efficiëntie, waaronder de EEDI.

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

Onderzoek toont aan dat deze Europese regelgeving pas na 2030 voldoende effect zal hebben om een klimaatneutrale zeevaart in 2050 te realiseren.⁹ Zonder aanvullende overheidssteun zal de sector in eerste instantie vooral inzetten op kortetermijnmaatregelen, zoals de bijmenging van biobrandstoffen in bestaande aandrijfsystemen, in plaats van structurele verduurzaming. Om de doelen geschetst in de inleiding van deze toelichting te behalen, is er tot 2030 een extra stimulans nodig om de opschaling van energielijnen die nodig zijn voor het eindbeeld in de zeevaart, op gang te brengen.

§ 3.2 Bredere beleidscontext nationaal

Het nationale beleid richt zich met name op het stimuleren en faciliteren van de energietransitie. Dit gebeurt onder andere door het faciliteren van een ketenbrede dialoog (zoals bij de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart)¹⁰, het bieden van een stimulans voor demonstratie en vroege-fase opschaling, en het faciliteren en stimuleren van kennisdeling.

In de nationale beleidscontext speelt de onderhavige subsidieregeling een aanvullende rol op het MMP. Het MMP richt zich op de demonstratieprojecten aan boord van schepen voor energielijnen gericht op onder andere waterstof- en methanol aandrijving. Deze demonstratieprojecten (TRL 5-7¹¹) bestrijken de niveaus die voorafgaan aan de vroege fase opschaling (TRL-niveaus 8 en 9), waar deze regeling zich op richt. Daarnaast richt het MMP zich op kennisdeling in het bredere maritieme cluster, inclusief het maritieme onderwijs.

§ 3.3 Samenhang met andere subsidieregelingen

Aanvullend op het MMP en deze subsidieregeling, is het in specifieke gevallen wenselijk om al op korte termijn een stimulans te geven aan de verduurzaming van schepen die actief zijn in de Nederlandse haven- en kustgebieden. Dit omdat daarmee een reductie van stikstofuitstoot gerealiseerd kan worden in lijn met het landelijke beleid op het gebied van stikstof en natuurherstel¹². In synergie met deze reductie van stikstofuitstoot kunnen ook de broeikasgasemissies van de betreffende schepen hiermee op korte termijn verlaagd worden. Het gaat dan specifiek om werkschepen die actief zijn voor de bouw en het onderhoud van offshore windparken voor de Nederlandse kust, en om schepen met een diezelelektrische energielijn, die met een relatief kleine ingreep batterij-elektrisch de haven in- en uit kunnen gaan varen. Om die reden worden er voor deze twee specifieke segmenten pilotregelingen ingericht, die een aanvulling vormen op de voorliggende subsidieregeling. Verder is van belang dat met deze pilotregelingen wordt gestreefd naar het opdoen van inzichten over hoe de verdere opschaling van deze technieken vorm dient te krijgen en hoe stikstofreductie effectief behaald kan worden.

Binnen alle hierboven genoemde regelingen wordt kennisdeling gestimuleerd. Om die reden is het bijdragen aan kennisdeling (middels voortgangs- en evaluatierapportages) één van de voorwaarden

⁸ Kamerbrief Kabinetsaanpak Klimaatbeleid Zee- en binnenvaart, Kamerstukken II 2022/23, 32 813, nr. 1282.

⁹ CE Delft, 29 november 2022, Fit for 55 and 2030 milestones for maritime shipping: A pathway towards 2050, Delft: CE Delft. Zie bijlage bij: Klimaatbeleid voor de Zeevaart I Tweede Kamer der Staten-Generaal.

¹⁰ Roadmap Brandstoftransitie in de zeevaart, juni 2024.

¹¹ Dit betreft de TRL levels bij aanvang van het project. Na het voltooien van het project kan TRL niveau 8 zijn bereikt.

¹² Kamerbrief voortgang integrale aanpak landelijk gebied en opvolging uitspraak Raad van State over Porthos, Kamerstukken II, 2022/23, 34 682, nr. 108.



die in deze regeling zijn opgenomen. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO is van alle genoemde regelingen de beoogde uitvoerder, en faciliteert een brede Community of Practice, die de regelingen kan verbinden (zowel onderling als met andere kennisdelingsinitiatieven).

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

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

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

Deelname aan het DS-JMDP is niet verplicht binnen deze regeling, maar vormt wel één van de rangschikkingscriteria. Voor nadere toelichting, zie de artikelsgewijze toelichting bij artikel 6.

§ 3.4 Regelgevend kader

Deze subsidieregeling is gebaseerd op het Kaderbesluit subsidies I en M (hierna: Kaderbesluit) en de daaraan ten grondslag liggende Kaderwet subsidies I en M. De bepalingen van het Kaderbesluit zijn dan ook van toepassing op de 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 subsidiabele kosten (hoofdstuk 3), het indienen van de aanvraag tot subsidieverlening (hoofdstuk 5), afwijzingsgronden van een aanvraag (hoofdstuk 6), verplichtingen voor de subsidieontvanger (hoofdstuk 8), subsidievaststelling (hoofdstuk 10) en Misbruik en oneigenlijk gebruik (hoofdstuk 12).

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

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

Hoofdstuk 4 Staatssteun

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

Binnen het Europese Staatssteunrecht zijn verschillende uitzonderingen gecreëerd, onder andere om steun te kunnen verstrekken ten behoeve van klimaatneutraliteit. Deze subsidieregeling valt niet onder de Algemene Groepsvrijstellingsverordening omdat de scope niet valt onder ‘onderzoek en ontwikkeling’ en omdat de methanol energielijf geen volledig vrije CO₂ uitlaat-emissies (Tank to wake) heeft. Aangezien deze subsidie kan worden aangemerkt als staatssteun, is deze regeling aan de Europese Commissie ter goedkeuring voorgelegd. Bij het opstellen van deze regeling is gebruik gemaakt van de Richtsnoeren staatssteun ten behoeve van klimaat, milieubescherming en energie 2022, (2022/PBL C 80/1) (hierna: CEEAG¹³-richtsnoeren) van de Europese Commissie. Enkele bepalingen in deze regeling zijn daar van afgeleid, waaronder:

- De subsidie is bedoeld voor schepen die vallen onder de in de CEEAG-richtsnoeren opgenomen

¹³ Climate, Energy and Environmental Aid Guidelines

definitie van 'een zee- en kustvaartuig voor passagiers of goederenvervoer, voor nautische of andere dienstverlening'. Onder de term 'nautische of andere dienstverlening' vallen ook de zogenaamde werkschepen. Een project kan ook betrekking hebben op een werkschip, behalve als het een nieuwbouw project betreft wat ziet op de aanschaf en installatie van een methanol energielijn. Voor nadere toelichting wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel 1;

- Deelnemende schepen moeten na uitvoering van het project dat middels deze subsidieregeling steun ontvangt, kwalificeren als een 'schoon voertuig' conform de hiervoor gestelde criteria binnen de CEEAG-richtsnoeren. De in artikel 1 van deze regeling opgenomen definities voor schoon zeeschip en emissievrij zeeschip zijn hiervan afgeleid. Deelnemende retrofitschepen vallen daarnaast ook binnen de CEEAG-richtsnoeren als het zeeschip na afronding van het project in staat is om waterstof of methanol te gebruiken naast of in de plaats van fossiele brandstoffen of het in staat is het aandeel waterstof of hernieuwbare methanol te verhogen.
- De subsidiabele steun is, afhankelijk van diverse voorwaarden, gemaximeerd.

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

Met de subsidieregeling kunnen naar verwachting ongeveer 25 tot 30 schepen worden verduurzaamd. Hiermee kan vanaf 2030 een structurele CO₂-reductie van 0,11 Mton worden gerealiseerd. Deze cijfers houden rekening met bestaand beleid, waaronder de verplichtingen vanuit IMO-regelgeving voor de EEDI van nieuwe schepen en de doelen van FuelEU Maritime voor de reductie van broeikasgasintensiteit om dubbeltelling te voorkomen.¹⁴ Nog vast te stellen verplichtende internationale maatregelen zijn in de berekening niet meegenomen omdat de vormgeving hiervan nog niet bekend is.

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

Een ander bijkomend gevolg is dat Nederlandse reders naar verwachting een deel van de beoogde nieuwbouw of retrofit projecten in opdracht zullen geven bij bedrijven uit de Europese of Nederlandse Maritieme Maakindustrie. Dit sluit aan op de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie.¹⁵

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

Hoofdstuk 6 Uitvoering

De subsidieregeling zal worden uitgevoerd door de RVO. Praktische uitvoerbaarheidsadviezen worden gegeven door RVO. Technische beperkingen worden niet voorzien. Voor de beoordeling van de ingediende aanvragen wordt gebruik gemaakt van een externe adviescommissie. De subsidieregeling is voorafgaand aan publicatie getoetst op zowel algemene risico's als het risico op misbruik en oneigenlijk gebruik. Uit deze analyses is niet gebleken dat er risico's zijn die aanvullende maatregelen noodzakelijk maken.

Hoofdstuk 7 Administratieve lasten

Er is een focus op het hanteerbaar houden van de administratieve lasten voor indienende partijen door zowel het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW), als RVO. De administratieve lasten voor indienende partijen bestaan uit de kosten met betrekking tot de indiening van de aanvraag, de kosten voor de tussentijdse verantwoording en monitoring en de kosten voor de eindverantwoording. Om de kosten in te schatten, is er gebruik gemaakt van de standaardtarieven in het Handboek Meting Regeldrukkosten. Hierin is uitgegaan van een intern uurtarief van € 60. Voor de indiening van de aanvraag wordt aangenomen dat een aanvrager tijdsbesteding heeft in de voorbereiding op de indiening, in het verzamelen van informatie over de vereisten, en in de aanvraag zelf, in het invullen van het aanvraagformulier met het opstellen van een projectplan en een begroting. Hierbij wordt per aanvraag rekening gehouden met een tijdsbesteding van ongeveer 80 uur. Uitgaande van 45 ingediende subsidieaanvragen zou het totale aantal uren voor het indienen van de subsidieaanvragen hiermee dan uitkomen op 3.600 uur, en daarmee ongeveer € 216.000. De verwachting is dat 30 subsidieaanvragen worden toegekend en een gemiddelde looptijd van een project drie jaar zal zijn. Voor de monitoring en tussentijdse verantwoording levert een subsidieontvanger jaarlijks een voortgangsrapportage aan. De verwachting is dat per aanvrager 8 uur per jaar besteed wordt aan voormelde verantwoording van het gesubsidieerde project. Uitgaande van deze

¹⁴ Volgens FuelEU Maritime moeten schepen in de periode 2025 – 2029 de well-to-wake broeikasgasintensiteit met 2% reduceren en in de periode 2030 – 2034 met 6% (ten opzichte van de gemiddelde broeikasgasintensiteit van de vloot in 2020).

¹⁵ No guts, no Hollands Glorie! - sectoragenda maritieme maakindustrie Rapport, 26-10-2023.

verwachting zou het totale aantal uren voor deze activiteiten uitkomen op 720 uur (30 toegekende subsidieaanvragen x 8 uur per jaar, x projectduur van gemiddeld drie jaar), en daarmee ongeveer € 43.200.

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

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

Uitgaande van 30 projecten, zullen op basis van deze inschattingen de totale administratieve lasten ca € 378.000 bedragen, wat neerkomt op maximaal 0,4% van het beschikbaar gestelde budget (€ 102.800.000,-).

Hoofdstuk 8 Evaluatie

Monitoring vindt jaarlijks plaats op basis van de realisaties. Monitoringgegevens kunnen tussentijds tot lichte aanpassingen van de subsidieregeling leiden. Een evaluatie zal in 2031 na beëindiging van de regeling plaatsvinden.

Hoofdstuk 9 Advies en consultatie

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

De regeling heeft van 24 juni 2025 tot en met 29 juli 2025 open gestaan voor internetconsultatie via www.internetconsultatie.nl. Daar is tevens een uitgebreid verslag opgenomen. Er zijn in totaal 10 reacties ingediend, hiervan zijn er 8 openbaar, allen afkomstig van maritieme bedrijven en brancheorganisaties. De reacties op de internetconsultatie tonen aan dat er behoefte is aan de regeling. Daarnaast heerst er een positief sentiment over het tijdstip van de regeling en de bijdrage die deze kan leveren aan de energietransitie in de zeevaart. Tegelijk zien de indieners meerdere mogelijkheden om de effectiviteit van de regeling te vergroten. De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende hoofdthema's:

- 1) Scope van de regeling;
- 2) Interpretatie van diverse definities en begrippen;
- 3) De hoogte van de subsidiebedragen.

Naar aanleiding van een deel van de reacties is de regeling op een aantal onderdelen aangepast. Zo wordt in plaats van 'aandrijflijnen' nu 'energielijnen' gebruikt, is de toelichting op de regeling uitgebreid en waar nodig verduidelijkt en is een nadere specificatie van de te subsidiëren kosten opgenomen. Een ander deel van de reacties heeft niet geleid tot wijziging van de regeling.

Op 27 november 2025 is in samenwerking met de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNVR) een online informatiesessie gehouden. Tijdens deze sessie zijn KVNVR-leden door IenW en RVO geïnformeerd over de inhoud en voorwaarden van diverse subsidieregelingen voor de verduurzaming van de zeevaart die op dat moment in voorbereiding waren.

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

Hoofdstuk 10 Inwerkingtreding

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

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 Begripsbepalingen

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

Voor de definitie van emissievrij zeeschip en schoon zeeschip wordt aangesloten bij paragraaf 2.4, punt 19., onderdeel 20), onder e, van de CEEAG richtsnoeren.

Een emissievrij zeeschip is een zee- en kustvaartuig voor passagiers- of goederenvervoer, voor nautische of andere dienstverlening met CO₂-vrije directe (uitlaat)emissies.

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

Ten aanzien van de definitie van energielijnen gelden de volgende specificaties:

- onder de genoemde 'bijbehorende systemen' vallen enkel componenten die technologisch noodzakelijk zijn om energie op te wekken of op te slaan uit een motor of brandstofcel voor waterstof of hernieuwbare methanol ten opzichte van een nieuw te bouwen energielijn op een conventioneel referentieschip. Bij nieuwbouw is een referentieschip een zeeschip met eenzelfde levensduur, laadcapaciteit en operationele inzet als het schip waarop het project wordt uitgevoerd en is uitgerust met een conventionele verbrandingsmotor die voldoet aan de actuele EU- en IMO-richtlijnen en gebruik maakt van up to date energie-efficiëntie maatregelen aan boord. Bij een retrofit is het referentieschip het bestaande zeeschip dat – zonder investeringen in de energielijn – moet blijven voldoen aan de actuele EU- en IMO-richtlijnen.
- een werkfunctie aan boord van een zeeschip is een functie die niet primair gericht is op het commerciële vervoer van goederen of passagiers, maar op het uitvoeren van gespecialiseerde operationele activiteiten, zoals offshore-werkzaamheden, meet- en surveyactiviteiten, sleepwerk en baggerwerk. De hotelfunctie valt hier niet onder.

De bij project opgenomen definitie omschrijft waarvoor binnen deze regeling subsidie kan worden aangevraagd. De kern wordt gevormd door de aanschaf en installatie van een energielijn voor het varen op waterstof of hernieuwbare methanol. Dit kan worden aangevuld met de aanschaf en installatie van één of meerdere energiebesparende technieken die de energiebehoefte van de voortstuwing verminderen. Er kan ook nog worden gekozen voor een batterijpakket inclusief benodigde aanpassingen aan boord, om in een haven of op volle zee elektriciteit te laden en zoveel mogelijk emissieloos een haven mee in- en uit te varen. Daarnaast kan een batterijpakket breder worden ingezet, bijvoorbeeld voor 'peak shaving' of energie-terugwinning bij vaart minderen.

Onder de definitie van zeeschip vallen onder de term 'nautische of andere dienstverlening' ook de zogenaamde werkschepen. Een project kan dus ook betrekking hebben op een werkschip, behalve als het een nieuwbouw project betreft wat ziet op de aanschaf en installatie van een methanol energielijn. Projecten met betrekking tot een methanol energielijn in verband met de nieuwbouw van een werkschip zijn niet subsidiabel. Deze uitzondering is naar aanleiding van toetsing bij de Europese Commissie aan de regeling toegevoegd.

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

Artikel 2 Doel van de regeling

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

Artikel 3 Subsidiabele activiteiten

Een project, zoals gedefinieerd in artikel 1, bestaat uit de aanschaf en installatie van een energielijn voor het varen op waterstof of hernieuwbare methanol in een nieuwbouw of bestaand schip, eventueel aangevuld met energiebesparende technieken die de energiebehoefte van de voortstuwing verminderen, of een batterijpakket. Een project kan slechts betrekking hebben op één energielijn per schip. Na afronding van het project moet een nieuwbouw zeeschip kwalificeren als schoon of emissievrij zeeschip, zoals gedefinieerd in artikel 1. Een retrofit zeeschip moet na afronding van het project ofwel kwalificeren als schoon of emissievrij zeeschip, zoals gedefinieerd in artikel 1, ofwel in



staat zijn om waterstof of methanol te gebruiken naast of in de plaats van fossiele brandstoffen of in staat zijn het aandeel waterstof of hernieuwbare methanol in de geleverde energie te verhogen. Als het retrofit project ziet op een zeeschip wat al gebruik maakt van waterstof of hernieuwbare methanol moet het zeeschip na afronding van het project door investeringen in de energielijn in staat zijn het aandeel waterstof of hernieuwbare methanol in de geleverde energie te verhogen ten opzichte van voor het retrofit project.

Onder energiebesparende maatregelen in de zin van deze regeling worden uitsluitend maatregelen verstaan die bestaan uit vast geïnstalleerde technische systemen aan boord van een schip die bijdragen aan een lager energieverbruik voor de voorstuwing. Voorbeelden hiervan zijn 'wind-assisted propulsion systems' (WAPS), luchtlubricatiesystemen, 'gate rudders' en andere innovatieve energiebesparende technieken.

Niet onder deze regeling vallen maatregelen die hoofdzakelijk betrekking hebben op de operationele inzet, het gebruik van het schip of onderhoudshandelingen. Het betreft onder meer maatregelen zoals 'slow steaming', 'voyage optimization', 'weather routing' en reiniging en polijsten van romp en schroef.

Artikel 4 Subsidiabele kosten en hoogte subsidie

De subsidiabele kosten bij een nieuwbouw project betreffen de netto meerkosten van de investering. Het gaat dan om de extra kosten ten opzichte van een zeeschip met eenzelfde levensduur, laadcapaciteit en operationele inzet als het schip waarop het project wordt uitgevoerd, dat is uitgerust met een conventionele verbrandingsmotor die voldoet aan de actuele EU- en IMO-richtlijnen en gebruik maakt van de modernste energie-efficiëntie maatregelen aan boord. Voor deze subsidieregeling zal hierbij gerekend worden met alleen de CAPEX meerkosten van de investeringen. Operationele meerkosten worden niet meegenomen. Kosten die niet rechtstreeks verband houden met het behalen van een hoger niveau van milieubescherming, komen niet in aanmerking.

De subsidiabele kosten voor retrofit van een zeeschip (punt 179 van de CEEAG) bestaan uit de totale retrofitkosten, mits het zeeschip dezelfde economische levensduur behoudt die het zonder de retrofit zou hebben.

De subsidie bedraagt ten hoogste 40% van de subsidiabele kosten, met een maximum van € 4.000.000,- per project. Vanaf 1 januari 2028 wordt dit maximum verlaagd naar € 3.500.000,-, omdat zowel de investeringskosten als de operationele kosten naar verwachting met de tijd af zullen nemen. Hiermee wordt vroege fase opschaling gestimuleerd. Dit percentage van 40% wordt opgehoogd met 10 procentpunten indien het zeeschip na afronding van het project kwalificeert als emissievrij zeeschip. Ook wordt het percentage verhoogd met 10 procentpunten voor middelgrote ondernemingen of met 20 procentpunten voor kleine ondernemingen. Deze percentages zijn afkomstig uit punt 177 van de CEEAG.

In het vierde en vijfde lid zijn maximum bedragen opgenomen voor de kosten van energiebesparende technieken en de aanschaf en installatie van een batterijpakket.

Artikel 5 Subsidieplafond en wijze van verdeling

Dit artikel stelt de subsidieplafonds per jaar vast. In totaal is voor de jaren 2026 tot en met 2029 € 102.800.000,- beschikbaar.

De verdeling van het beschikbare bedrag per jaar wordt bepaald op volgorde van rangschikking. De rangschikkingscriteria en de onderlinge weging daarvan zijn in artikel 6 opgenomen.

Artikel 6 Rangschikkingscriteria

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

a. Vaarprofiel en toeleveringsketen.

De aanvrager dient inzicht te geven in de scheepsbewegingen en werkzaamheden van het schip, inclusief de havens die daarbij worden aangedaan om de benodigde brandstoffen (hernieuwbare methanol of groene waterstof) te bunkeren. Dit dient zo goed mogelijk onderbouwd te worden.

Bijvoorbeeld door middel van:

- bevrachtingscontracten en werkcontracten;
- afvaartschema's van lijndiensten of ferryverbindingen;



- inzicht in historische scheepsbewegingen van het schip, indien het schip zal worden ingezet op een bestaande operatie.

In aansluiting daarop dient de aanvrager voor de opgegeven scheepsbewegingen of werkzaamheden aan te geven hoe zeker het is dat hernieuwbare methanol of groene waterstof kan worden gebunkerd in de relevante havens en wat de beoogde toeleveringsketen is van deze brandstoffen. Bijvoorbeeld door middel van:

- beschikbare (meerjarige) contracten op de bunkerlocatie;
- een letter of intent van een verlader of opdrachtgever, waaruit de bereidheid blijkt om klimaatneutraal te varen (en om eventuele hogere operationele kosten door het gebruik van hernieuwbare brandstof te dragen).

Indien van toepassing, geldt bovenstaande werkwijze ook voor de mogelijkheid om (groen) batterijpakketten op te laden.

Met behulp van de bovenstaande informatie kan de aanvrager aantonen hoe aannemelijk het is dat het project daadwerkelijk zal bijdragen aan de vermindering van broeikasgasemissies.

b. Onderbouwde berekening van broeikasgasreductie.

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

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

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

c. Kwaliteit van het projectplan en onderbouwing.

Een project scoort hoger als de voorgenomen werkzaamheden in het projectplan duidelijk, concreet, realistisch en meetbaar zijn uitgewerkt. Er wordt ook gekeken in hoeverre de aanvrager bij de onderbouwing gebruik maakt van de bij de aanvraag door RVO verstrekte instructies. Zie voor vereisten projectplan ook de toelichting bij artikel 8.

d. Mate van betrokkenheid van Europese makers en toeleveranciers.

Een project scoort hoger wanneer de beoogde nieuwbouw- of retrofitopdrachten worden uitgevoerd door, of in samenwerking met, bedrijven uit de Europese maritieme maakindustrie. De mate van ketensamenwerking moet goed worden onderbouwd.

e. Bijdrage aan DS-JMDP

Aanvragers die deelnemen en bijdragen aan het DS-JMDP, kunnen hiervoor 5 punten ontvangen. Een bijdrage kan op verschillende onderwerpen en detailniveaus geleverd worden. Bijvoorbeeld door het inbrengen van kennis en data volgens standaarden van het DS-JMDP, door een specifieke use case ten aanzien van digitale samenwerking, of door een bijdrage te leveren aan het opstellen van kaders, architecturen en standaarden voor data uitwisseling en digitaal samenwerken.

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

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

In het tweede lid is bepaald dat, in het geval dat twee aanvragen op dezelfde plaats in de rangschikking terecht komen en het resterende subsidiebedrag onvoldoende is om beide toe te kennen, een loting zal plaatsvinden. De subsidie gaat naar de winnaar van de loting.



Artikel 7 Adviescommissie

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

Artikel 8 Aanvraag

Deze regeling richt zich specifiek op in Nederland gevestigde reders omdat deze regeling bekostigd wordt uit het Nederlandse Klimaatfonds. De zeevaart is een internationale sector en telt niet mee voor het nationale emissiedoel. Toch acht Nederland het van belang dat ook in deze sector verduurzaming op gang wordt gebracht.¹⁶ Daarbij is van belang dat de bijdrage die Nederland middels deze regeling levert, gericht is op in Nederland gevestigde bedrijven.

Een rederij kan voor meerdere schepen een subsidieaanvraag indienen maar een aanvraag kan slechts betrekking hebben op één schip. Voor elk schip dient een aparte subsidieaanvraag te worden ingediend. Er kan dus niet voor een aantal schepen van één rederij tegelijk subsidie worden aangevraagd.

Bij de aanvraag verstrekt de aanvrager de gegevens opgenomen in artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit. Het gaat bijvoorbeeld om een gespecificeerde begroting en een tijdplanning. Daarnaast bevat het vierde lid enkele specifieke gegevens die de aanvrager eveneens bij de aanvraag moet verstrekken.

In het vijfde lid is bepaald dat bij de aanvraag moet worden aangetoond dat het schip als gevolg van het project als schoon schip of emissievrij schip zal kwalificeren. Indien een retrofit schip na afronding van project niet kwalificeert als schoon of emissievrij schip, maar in plaats daarvan in staat is om waterstof of methanol te gebruiken naast of in de plaats van fossiele brandstoffen of het in staat is het aandeel waterstof of hernieuwbare methanol te verhogen, zal de aanvrager dit ook moeten aantonen. Dit laatste in lijn met overweging 163 (b) van de CEEAG. Overweging 163 (c) van de CEEAG is niet van toepassing binnen deze regeling. Wel kan windenergie worden meegenomen als energiebesparende maatregel, conform artikel 4, derde lid.

Artikel 9 Afwijzingsgronden

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

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

Daarnaast wordt een aanvraag afgewezen als de subsidiabele kosten minder dan € 500.000 per project bedragen. Hiermee wordt gewaarborgd dat de projecten die worden uitgevoerd binnen de subsidieregeling voldoende substantiële bijdrage kunnen leveren aan de kennisontwikkeling over de toegepaste technologieën, en dat de administratieve lasten niet onevenredig hoog zijn ten opzichte van de subsidiabele kosten.

Artikel 10 Subsidieverlening

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

¹⁶ Kamerstukken II 2022/23, 32 813, nr. 1230. Kabinetsaanpak Klimaatbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Artikel 11 Verplichtingen subsidieontvanger

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

Artikel 12 Voorschot

De minister verstrekt ambtshalve een voorschot op de subsidieverlening, op verschillende momenten. Het bevoorschottingsregime is zodanig aangepast dat bij de start van de verschillende fases die een relatief grote investering vergen, de aanvrager de cashflow krijgt die benodigd is, waarbij de momenten van betaling in overleg met de aanvrager worden bepaald en worden vermeld in de verleningsbeschikking. Bij vaststelling van de subsidie ontvangt de aanvrager het resterende bedrag. Met de start van het project wordt bedoeld het moment dat de hoofdcomponent van de energielijn, zoals de verbrandingsmotor of brandstofcel, op de werf arriveert. De aanvrager meldt dit aan de hand van bewijsstukken bij RVO zodat kan worden overgegaan tot uitbetaling van het voorschot.

Artikel 13 Verplichtingen betreffende voorlichting

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

Artikel 14 Subsidievaststelling

De activiteiten moeten op grond van artikel 11, tweede lid, binnen drie jaar na de start van het project zijn afgerond. De subsidie wordt vervolgens vastgesteld door de minister. De subsidieontvanger dient daartoe uiterlijk 13 weken nadat het project is afgerond een aanvraag voor subsidievaststelling in met behulp van een op de website van RVO beschikbaar gesteld formulier. Bij de aanvraag tot subsidievaststelling moet een controleverklaring als bedoeld in artikel 24, vierde lid, onder c, van het Kaderbesluit worden gevoegd. Bij de aanvraag tot subsidievaststelling dient ook te worden aangetoond dat het schip als schoon zeeschip kwalificeert of bij retrofit het schip in staat is om waterstof of hernieuwbare methanol te gebruiken naast of in de plaats van fossiele brandstoffen of in staat is het aandeel in het gebruik van waterstof of hernieuwbare methanol te verhogen. Er dient ook een eindrapport te worden aangeleverd.

Artikel 15 Evaluatie

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

Artikel 16 Inwerkingtreding en horizonbepaling

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

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