



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 9 februari 2026, nr. IENW/BSK-2026/15968, houdende tijdelijke regels ter stimulering van demonstraties binnen het Maritiem Masterplan 2026 (Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan 2026) [KetenID WGK 028498]

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 en 26, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

experimentele ontwikkeling: ontwikkeling als bedoeld in artikel 2, onderdeel 86, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

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

Human Capital-activiteiten: activiteiten als bedoeld in bijlage 2;

industrieel onderzoek: onderzoek als bedoeld in artikel 2, onderdeel 85, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

DS-JMDP: Digitale Samenwerking-Joint Maritime Digital Platform als bedoeld in bijlage 2;

Kaderbesluit: Kaderbesluit subsidies I en M;

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

Maritiem Masterplan: samengevat Maritiem Masterplan zoals opgenomen in bijlage 1;

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

minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

Nederlandse onderneming: onderneming die is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel, met een hoofdvestiging of nevenvestiging als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdelen k en l, van de Handelsregisterwet 2007, in Nederland;

O&D-project: Onderzoek- en Demonstratieproject; samenhangend geheel van activiteiten van ontwerp, ontwikkeling, demonstratie en monitoring van een technologie aan boord van het schip, bestaande uit experimentele ontwikkeling, eventueel aangevuld met industrieel onderzoek, door ten minste twee ondernemingen en daarnaast eventueel bestaande uit niet-economisch industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling door één of meer onderzoeksorganisaties dat onafhankelijk wordt uitgevoerd met het oog op meer kennis en een beter inzicht, gericht op het verduurzamen en versterken van de maritieme sector;

O&O&I-steunkader: Kaderregeling betreffende staatssteun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie nr. 2022/C 414/01 (PbEU 2022, C 414);

onderzoeksorganisatie: organisatie voor onderzoek en kennisverspreiding als bedoeld in paragraaf 1.3, onderdeel 16, onder ff, van het O&O&I-steunkader;

RVO: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

Artikel 2. Doel van de regeling

Deze regeling heeft als doel het stimuleren van onderzoek naar en demonstraties van duurzame energielijnen teneinde de maritieme sector te verduurzamen en te versterken.

Artikel 3. Subsidiabele activiteiten

1. De minister kan aan een aanvrager subsidie verstrekken voor een O&D-project.
2. Een O&D-project bevat een samenhangend geheel van activiteiten die passen binnen de doelstellingen en kaders van het Maritiem Masterplan en valt onder een van de volgende energielijnen, als genoemd in bijlage 1.



3. Een O&D-project bestaat uit een fase ontwerpen en ontwikkelen en een fase demonstreren en monitoren.

Artikel 4. Aanvrager

1. Een aanvraag voor subsidie wordt ingediend door een samenwerkingsverband.
2. De penvoerder van een samenwerkingsverband is een Nederlandse onderneming.
3. Een samenwerkingsverband bevat ten minste twee niet aan elkaar verbonden ondernemingen als bedoeld in artikel 3, derde lid, van bijlage I bij de algemene groepsvrijstellingsverordening.
4. Binnen acht weken na dagtekening van de beschikking tot subsidieverlening verstrekt de aanvrager een overeenkomst waarin de samenwerking tussen de deelnemers in het samenwerkingsverband is geregeld.

Artikel 5. Subsidiabele kosten

1. Als subsidiabele kosten komen uitsluitend in aanmerking de kosten, bedoeld in artikel 25, derde lid, onderdelen a tot en met e, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.
2. Onder artikel 25, derde lid, onderdeel e, van de algemene groepsvrijstellingsverordening vallen ook meerkosten van brandstof voor methanol, waterstof, ammoniak en bio-ethanol, en kosten om voor de demonstratie noodzakelijke infrastructuur aan te leggen, voor zover die kosten rechtstreeks uit het project voortvloeien.
3. Als standaardberekeningswijzen voor de berekening van uurtarieven worden gehanteerd:
 - 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.

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, derde 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, derde 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 standaardberekeningswijze bedoeld in artikel 5, derde lid, 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. Hoogte subsidie

1. De subsidie bedraagt ten hoogste:
 - a. 50% van de subsidiabele kosten, voor zover deze betrekking hebben op industrieel onderzoek door een onderneming;
 - b. 25% van de subsidiabele kosten, voor zover deze betrekking hebben op experimentele ontwikkeling door een onderneming;
 - c. 100% van de subsidiabele kosten, voor zover deze betrekking hebben op niet-economisch industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling door een onderzoeksorganisatie.
2. De percentages, genoemd in het eerste lid, onderdelen a en b, worden verhoogd met:
 - a. 10 procentpunten voor middelgrote ondernemingen en met 20 procentpunten voor kleine ondernemingen;
 - b. 15 procentpunten, indien voldaan wordt aan ten minste één van de voorwaarden, bedoeld in artikel 25, zesde lid, onderdeel b, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.
3. Van de totaal verleende subsidie aan het project bestaat ten hoogste 15% uit subsidiëring van meerkosten methanol, waterstof, ammoniak en bio-ethanol en ten hoogste 10% uit subsidiëring van kosten om de voor demonstratie noodzakelijke infrastructuur aan te leggen.
4. Van de totaal verleende subsidie aan het project bestaat ten hoogste 20% uit niet-economisch industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling door een onderzoeksorganisatie.
5. De subsidie bedraagt ten hoogste € 8 miljoen per project.
6. De subsidie bedraagt per onderneming, of per groep verbonden ondernemingen als bedoeld in artikel 3, derde lid, van bijlage I bij de algemene groepsvrijstellingsverordening, ten hoogste 80% van de totaal verleende subsidie aan het project.
7. Ten minste 50% van de subsidiabele kosten van de deelnemers aan het samenwerkingsverband wordt gemaakt door Nederlandse ondernemingen.
8. De subsidiabele kosten bedragen niet minder dan € 25.000,- per deelnemer aan het samenwerkingsverband.

Artikel 10. Subsidieplafond en wijze van verdelen

1. Het subsidieplafond bedraagt voor het jaar 2026 in totaal ten hoogste € 33,6 miljoen, met als specifiek subsidieplafond:
 - a. voor O&D-projecten waarvan de totaal aangevraagde subsidie minder dan € 4 miljoen bedraagt: € 12 miljoen;
 - b. voor O&D-projecten waarvan de totaal aangevraagde subsidie € 4 miljoen of meer bedraagt: € 21,6 miljoen.
2. De minister verdeelt het beschikbare bedrag op basis van de volgorde van rangschikking van de aanvragen.
3. Indien twee of meer aanvragen op dezelfde plaats in de rangschikking terechtkomen, wordt door middel van loting de definitieve plaats in de rangschikking bepaald.
4. Indien het beschikbare bedrag voor een van de in het eerste lid genoemde onderdelen na toepassing van het tweede lid niet wordt uitgeput, wordt het resterende bedrag indien mogelijk toegekend aan het eerstvolgende project in de rangschikking binnen het andere onderdeel.
5. Er wordt slechts aan één project dat valt binnen de energielijnen ammoniak of bio-ethanol, bedoeld in bijlage 1, subsidie verleend.

Artikel 11. Rangschikkingscriteria

1. De minister kent aan een O&D-project een hoger aantal punten toe naarmate:

- a. het project meer toevoegt aan de huidige stand van de techniek;
 - b. de aanpak voor het bewijzen van de effectiviteit en betrouwbaarheid van het energiesysteem beter is;
 - c. de opschaalbaarheid en het verdienvermogen voor de strategische deelmarkten groter is;
 - d. de ketensamenwerking en Nederlandse betrokkenheid groter is;
 - e. de bijdrage van het project aan de samenwerking binnen het Maritiem Masterplan hoger is conform de beoordelingscriteria in bijlage 2, door:
 - i. de bijdrage aan het DS-JMDP; en
 - ii. de bijdrage aan human capital-activiteiten.
2. De minister kent per onderdeel van het eerste lid ten hoogste 20 punten toe.

Artikel 12. Adviescommissie

1. Er is een Adviescommissie O&D-projecten 2026, die tot taak heeft de minister te adviseren omtrent de rangschikking en toekenning van punten op basis van de rangschikkingscriteria, bedoeld in artikel 11.
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 ten hoogste één jaar benoemd.

Artikel 13. Aanvraagperiode

De aanvraag voor subsidieverlening kan worden ingediend van 19 mei 2026, 9.00 uur tot en met 3 november 2026, 17.00 uur.

Artikel 14. Aanvraag

1. Een aanvraag om subsidie heeft betrekking op één energielijn.
2. Een aanvrager dient de aanvraag bij de minister in door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
3. Onverminderd artikel 10 van het Kaderbesluit bevat de aanvraag ten minste:
 - a. een projectplan, door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO;
 - b. een gespecificeerde begroting, die een goed inzicht geeft in de kosten van de activiteiten waarvoor subsidie wordt aangevraagd, door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO;
 - c. de gegevens, bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Artikel 15. Afwijzingsgronden

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

- a. er sprake is van ongeoorloofde cumulatie van steun als bedoeld in artikel 8 van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- b. er 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 dat project is ingediend;
- d. er een bevel tot terugvordering uitstaat ingevolge een eerder besluit van de Commissie waarbij door dezelfde lidstaat toegekende steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt is verklaard;
- e. de subsidieverstrekking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- f. het aantal bij rangschikking toegekende punten in totaal minder is dan 70;
- g. het aantal bij rangschikking toegekende punten aan een van de criteria genoemd in artikel 11, eerste lid, onderdelen a tot en met d, minder is dan 10;
- h. het aantal bij rangschikking toegekende punten aan een van de subonderdelen genoemd in artikel 11, eerste lid, onderdeel e, minder is dan 5;
- i. de subsidiabele kosten minder dan € 500.000,- per O&D-project bedragen; of
- j. al subsidie is verstrekt voor hetzelfde project op grond van de Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan.

Artikel 16. Beschikking tot verlening

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

Artikel 17. Verplichtingen subsidieontvanger

1. Met de uitvoering van een O&D-project wordt gestart binnen 6 maanden na de subsidieverlening.
2. De maximale looptijd van het project is 6 jaar, waarvan maximaal 3 jaar voor de fase ontwerpen en ontwikkelen, zoals bedoeld in artikel 3, derde lid.
3. Het O&D-project is uiterlijk op 31 juli 2033 afgerond.

Artikel 18. Verplichtingen voor onderzoeksorganisaties

1. Indien in het O&D-project niet-economisch industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling door een onderzoeksorganisatie wordt verricht:
 - a. wordt voorafgaand aan de start van het O&D-project een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de deelnemers aan het O&D-project over de wijze waarop wordt omgegaan met de bijdrage in de kosten, het delen in de risico's en uitkomsten, de verspreiding van de resultaten en de toegang tot en de regels voor de toewijzing van intellectuele eigendomsrechten;
 - b. worden de projectactiviteiten door de onderzoeksorganisatie:
 - i. uitgevoerd in daadwerkelijke samenwerking, als bedoeld in paragraaf 1.3, onderdeel 16, onder h, van het O&O&I-steunkader, met ondernemingen; en
 - ii. in de boekhouding opgenomen als niet-economische activiteiten; en
 - c. draagt de onderzoeksorganisatie er zorg voor dat:
 - i. de resultaten van de activiteiten waaraan geen intellectuele eigendomsrechten kunnen worden ontleend, ruim kunnen worden verspreid en eventuele intellectuele eigendomsrechten die uit de activiteiten van de onderzoeksorganisatie voortvloeien, volledig aan haar worden toegekend;
 - ii. uit de activiteiten ontstane intellectuele eigendomsrechten, alsmede daarmee verband houdende toegangsrechten, aan de verschillende samenwerkende deelnemers worden toegekend op een wijze die een passende afspiegeling is van hun werkpakketten, bijdragen en respectieve belangen; of
 - iii. het van de deelnemende ondernemingen een vergoeding ontvangt die overeenstemt met de marktprijs voor de intellectuele eigendomsrechten die voortvloeien uit het samenwerkingsproject die worden overgedragen aan de deelnemende ondernemingen.
2. Het absolute bedrag van financiële en niet-financiële bijdragen van de deelnemende ondernemingen in de kosten van de activiteiten van de onderzoeksorganisatie die de betrokken intellectuele eigendomsrechten hebben opgeleverd, kan op de vergoeding, bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, subonderdeel iii, in mindering worden gebracht.
3. De vergoeding, bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, subonderdeel iii, stemt overeen met de marktprijs indien:
 - a. het bedrag van de vergoeding is vastgesteld via een publieke, open en transparante concurrerende verkoopprocedure;
 - b. een taxatie van een onafhankelijke deskundige bevestigt dat de prijs overeenstemt met de marktprijs;
 - c. de onderzoeksorganisatie als verkoper kan aantonen dat zij heeft onderhandeld over de vergoeding om, rekening houdende met haar algemene doelstellingen, maximaal economisch voordeel te behalen op het tijdstip dat de overeenkomst betreffende de vergoeding wordt afgesloten; of
 - d. in de gevallen waarin de samenwerkingsovereenkomst, bedoeld in het eerste lid onderdeel a, de onderneming een voorkeursrecht geeft ten aanzien van het door de onderzoeksorganisatie gegenereerde intellectuele eigendomsrecht, wanneer hieraan voor de onderzoeksorganisatie het recht is gekoppeld derden te verzoeken om economisch meer voordelige aanbiedingen, zodat de onderneming haar aanbod daaraan moet aanpassen.
4. De voorwaarden van een overeenkomst, gesloten ingevolge het derde lid, onderdeel c, wijken niet



af van voorwaarden die onafhankelijke ondernemingen overeen zouden komen en behelzen geen enkele vorm van heimelijke verstandhouding.

Artikel 19. Verplichtingen betreffende voorlichting

1. Op verzoek van de minister verleent de subsidieontvanger medewerking aan het verspreiden van de resultaten van de op grond van deze regeling gesubsidieerde activiteiten.
2. De subsidieontvanger verstrekt gedurende de looptijd van het O&D-project jaarlijks een voortgangsrapportage over het project die de minister kan gebruiken voor de openbare brede verspreiding van de niet-bedrijfsgevoelige kennis en informatie die met het project worden opgedaan.
3. De subsidieontvanger maakt de 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.
5. De informatie, bedoeld in het tweede en derde lid, wordt verstrekt met gebruikmaking van een door de minister beschikbaar gesteld formulier dat wordt geplaatst op de website van RVO.

Artikel 20. Voorschot

1. De minister verstrekt ambtshalve een voorschot, verdeeld over de volgende termijnen:
 - a. ten hoogste 15% bij de indiening van de samenwerkingsovereenkomst als bedoeld in artikel 4, vierde lid;
 - b. ten hoogste 50% op het moment dat de energielijn zoals die ingebouwd gaat worden op de werf arriveert;
 - c. ten hoogste 15% bij de start van de monitoring.
2. De minister verstrekt het resterende bedrag bij de vaststelling van de subsidie.

Artikel 21. Subsidievaststelling

1. De aanvrager dient bij de minister een aanvraag tot vaststelling van de subsidie in door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
2. Onverminderd artikel 24 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 van het O&D-project;
 - b. op welke wijze het O&D-project heeft bijgedragen aan het doel, bedoeld in artikel 2, en de energielijnen, bedoeld in artikel 3, tweede lid.

Artikel 22. Staatssteun

De subsidie voor de subsidiabele activiteiten, bedoeld in artikel 3, bevat voor zover een O&D-project betrekking heeft op industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling door een onderneming staatssteun en wordt gerechtvaardigd door artikel 25 van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Artikel 23. Evaluatie

De minister publiceert uiterlijk op 1 februari 2031 een tussentijds verslag en uiterlijk op 31 december 2033 een eindverslag over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk.

Artikel 24. 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 februari 2031, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor die datum zijn aangevraagd.

Artikel 25. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan 2026.



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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*



BIJLAGE 1

Maritiem Masterplan: Toelichting op de vijf energielijnen

0. Het Maritiem Masterplan als kader.

Het ontwikkelen en toepassen van nieuwe technologieën is nodig om ervoor te zorgen dat schepen op korte termijn hun broeikasgas uitstoot significant reduceren en uiteindelijk klimaatneutraal kunnen gaan varen. De technische uitdagingen om de duurzaamheidsdoelen te halen zijn groot. Daarnaast maakt de diversiteit aan schepen, vaarroutes, en verschillende werkzaamheden die met de schepen worden uitgevoerd dat er geen sprake is van één oplossing voor de gewenste duurzaamheidstransitie. Daarom wordt er binnen de kaders van het Maritiem Masterplan gekeken naar vijf energielijnen: waterstof, methanol en Carbon Capture gekoppeld aan een methanol of LNG aandrijflijn, zowel voor nieuw te bouwen schepen als voor verbouw en hergebruik van bestaande schepen (retrofit). Ammoniak en bio-ethanol zijn een uitbreiding ten opzichte van de Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan en komt de wens vanuit de sector tegemoet.

Het doel van het Maritiem Masterplan is om binnen een cyclische Nederlandse maritieme innovatieketen betrouwbare, concurrerende en modulaire klimaatneutrale schepen te ontwikkelen, te bouwen en te gebruiken. Binnen het Maritiem Masterplan ligt de focus op onderzoek en demonstratie. Het is de bedoeling de komende jaren circa 30 schepen te bouwen dan wel te retrofitten waarmee wordt gedemonstreerd dat er een verduurzamingsslag te maken valt, met klimaatneutrale schepen als uiteindelijk doel. De demonstratieschepen in de vijf energielijnen worden ondersteund door de digitale samenwerking (de programmalijn Digitaal Samenwerken – Joint Maritime Digital Platform, DS-JMDP) en een Human Capital programmalijn.

1. Energielijn Waterstof

Waterstof lijkt een van de belangrijke bouwstenen in een hernieuwbare energie-infrastructuur, omdat het middels elektrolyse relatief eenvoudig geproduceerd kan worden uit hernieuwbare elektriciteit en water. Het is een essentiële pijler voor een schoon en duurzaam energiesysteem. Hernieuwbare waterstof lijkt een kansrijke brandstof om zo laag mogelijke broeikasgasemissies in de keten te realiseren, met name voor maritieme toepassingen met een beperkte energiebehoefte en een relatief korte operatieduur. Waterstof als alternatieve brandstof voor schepen is vooral relevant voor kust- en binnenvaart en complexe werkschepen.

Waterstof kan worden omgezet naar voortstuwingsenergie op een schip door middel van een verbrandingsmotor die waterstof als brandstof gebruikt, maar het kan ook middels een brandstofcel die waterstof direct omzet in elektrische energie. Deze laatste variant heeft onder andere als voordeel dat er sprake is van een hogere efficiëntie.

Waterstof kan op verschillende manieren worden opgeslagen. De energielijn waterstof is open voor de verschillende beschikbare opslagvormen van waterstof, waaronder gecombineerd (gasvormig), cryogeen (vloeibaar), gebonden aan een vaste stof (bijvoorbeeld natriumboorhydride) of een vloeistof (LOHC).

Ammoniak als waterstofdrager:

Indien ammoniak als waterstofdrager wordt ingezet dient de bunkering ervan in de zeehaven en zo ver mogelijk van bewoond gebied plaats te vinden. Vanwege de veiligheidsrisico's voor de omgeving in de binnenvaart, heeft het gebruik van ammoniak als waterstofdrager slechts betrekking op projecten voor de zeevaart. Bij gecombineerde vormen van aandrijving wordt uitsluitend de primaire aandrijving op waterstof gesubsidieerd. Daarnaast moet de aanvrager aantonen dat het project past binnen de kaders gesteld in de kabinetsvisie op waterstofdragers¹.

Doelstellingen energielijn waterstof:

1. Technologie verder ontwikkelen tot Technology Readiness Level (hierna: TRL) en System Readiness Level (hierna: SRL) 8 van motor- en brandstofceltechnologie, voor alle vereiste vermogens in een (modulair) energiesysteem;
2. Onderzoek doorlopen om te leren wat nodig is in het ontwerp van de schepen om de technologieën op een veilige manier te integreren – dit maakt de weg vrij voor meer schepen in de toekomst, doordat duidelijk wordt hoe deze schepen veilig gebouwd moeten worden en wat de mogelijkheden zijn; en
3. Technologieën demonstreren aan boord van schepen tijdens de daadwerkelijke vaart en operatie om aan te tonen dat waterstof veilig kan worden ingezet en commercieel worden gebruikt. Hierbij

¹ Kabinetsvisie Waterstofdragers dd. 22 november 2024, <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/11/22/kamerbrief-kabinetsvisie-waterstofdragers>

wordt rekening gehouden met de verschillende eindmarkten, vanwege de verschillende operationele en economische eisen en verschillende regels en risico's omtrent certificering.

2. Energielijn Methanol

Methanol is als brandstof vooral geschikt voor schepen met een lange operatieduur en bijhorende actieradius. Het is een efficiënt en duurzaam te produceren vloeibare hernieuwbare brandstof. De energiedichtheid per liter is relatief hoog in vergelijking met andere alternatieve brandstoffen: ongeveer de helft van dieselolie en bijna het zesvoudige van waterstof. Bovendien zijn de bunkerprocedures nagenoeg gelijk aan het bunkeren van dieselolie.

Hoewel de eerste motoren al omgebouwd zijn voor operatie op methanol, en methanol brandstofcel-systemen worden ontwikkeld, is deze technologie en de markt voor methanol toepassing nog sterk in ontwikkeling.

Een belangrijke focus van de energielijn methanol is om verbrandingsmotoren en brandstofcel-systemen verder te ontwikkelen voor alle vereiste vermogens en deze op een veilige manier te gaan gebruiken in het energiesysteem, en om de operatie van complexe energiesystemen op methanol te demonstreren in een operationele omgeving.

Een veilig en betrouwbaar ontwerp van de methanol aandrijflijn is essentieel voor sector acceptatie. Het is tevens belangrijk om de betrouwbaarheid en concurrerende exploitatie van schepen op methanol tijdens de operatie van de demonstratieschepen aan te tonen.

Voor een succesvolle uitrol van een methanol demonstratieproject zal de ontwikkeling van de supply chain zoals het vervoer van methanol over land en de vergunningen voor bunkeren meegenomen moeten worden in het projectplan. Om de sector inzage te geven in de uitstoot van het methanol energiesysteem wordt het meten en rapporteren over broeikasgassen, waaronder koolstofdioxide (CO₂), stikstofoxides (NO_x), onverbrande koolwaterstoffen (UHC) en fijnstof (PM), meegenomen in het projectplan.

Doelstellingen energielijn methanol:

1. Technologie verder ontwikkelen tot TRL en SRL 8 van motor- en brandstofceltechnologie, voor alle vereiste vermogens in een (modulair) energiesysteem;
2. Demonstreren van een veilig en betrouwbaar ontwerp van het brandstof- en veiligheidssysteem (onder andere bunkers, kofferdam, leidingen, ontluchting en besturingssysteem);
3. Aantonen van betrouwbare en concurrerende exploitatie van schepen op methanol, onder andere gericht op technische en veiligheidsaspecten en op financiële haalbaarheid; en
4. Het verder ontwikkelen van de wijze waarop toelevering van methanol aan het schip geregeld is.

3. Energielijn Onboard Carbon Capture and Storage (OCCS)

Deze energielijn is gericht op het ontwikkelen van technologieën en strategieën om de eigen CO₂ uitstoot van methanol en LNG-aangedreven schepen significant te verminderen. Carbon Capture houdt in dat CO₂-emissies worden opgevangen voordat ze in de atmosfeer worden uitgestoten. De technologie van veilige opslag aan boord is naast de afvang een belangrijk aandachtspunt. Door een combinatie van deze technologieën en strategieën kan de toepassing van methanol en LNG nagenoeg vrij van broeikasgasemissies worden. De huidige stand van de Carbon Capture technologie realiseert 70% CO₂ afvang. In deze regeling is 70% afvang dan ook het uitgangspunt voor verdere uitstootreductie.

Doelstellingen energielijn onboard Carbon Capture and Storage:

1. Technologie verder ontwikkelen tot TRL en SRL 8 van CO₂ afvang- en opslagtechnologie, voor alle vereiste vermogens in een (modulair) energiesysteem;
2. Demonstreren van een veilig en betrouwbaar ontwerp van de CO₂ afvang- en opslagtechnologie (onder andere uitlaatintegratie, opslag, optimalisatie van amines, leidingen en besturingssysteem); en
3. Aantonen van betrouwbare en concurrerende exploitatie van schepen met een onboard Carbon Capture and Storage-installatie, onder andere gericht op technische en veiligheidsaspecten en op financiële haalbaarheid.

4. Energielijn Ammoniak

Het gebruik van ammoniak is in de zeevaart in opkomst als duurzaam alternatief (indien het uit hernieuwbare bronnen wordt geproduceerd) voor de energietransitie. Het gebruik ervan krijgt steeds meer momentum en ammoniak wordt breder toegepast.

Een belangrijke eigenschap van ammoniak is dat de verbranding geen directe CO₂-uitstoot genereert. Wel vragen de mogelijke emissies van NO_x en lachgas (N₂O) bijzondere aandacht, net als de toxiciteit van de brandstof zelf. Hierdoor ligt de nadruk op veilige omgang met ammoniak en het verder

ontwikkelen van motor- en brandstofcelsystemen die deze emissies minimaliseren en gecontroleerd kunnen inzetten in het maritieme energiesysteem.

De energielijn Ammoniak richt zich op het ontwikkelen en demonstren van betrouwbare en veilige verbrandingsmotoren en brandstofcelsystemen voor alle vereiste vermogens, zodat de sector ervaring opdoet met deze technologie. Omdat ammoniak een toxische en potentieel risicovolle stof is, moet het ontwerp van de aandrijflijn – inclusief bunkers, leidingen, ventilatie, detectiesystemen en noodvoorzieningen – aantoonbaar veilig zijn voor zowel de fysieke omgeving als voor het aquatisch milieu. Vanwege de veiligheidsrisico's voor de omgeving in de binnenvaart, heeft deze energielijn slechts betrekking op projecten die zien op het gebruik van ammoniak als bunkerbrandstof voor de zeevaart. Bij de aanvraag wordt een risicoanalyse gericht op veilige toepassing bijgevoegd. Daarnaast moet de aanvrager aantonen dat het project past binnen de kaders gesteld in de kabinetsvisie op waterstofdragers². Bij gecombineerde vormen van aandrijving wordt uitsluitend de primaire aandrijving op ammoniak gesubsidieerd.

Doelstellingen ammoniak programmalijn:

1. Technologie verder ontwikkelen tot TRL en SRL 8 voor verbrandingsmotoren en brandstofcelsystemen op ammoniak;
2. Demonstren van een veilig en betrouwbaar ontwerp van het brandstof- en veiligheidssysteem (o.a. bunkers, leidingen, ventilatie, detectie- en besturingssystemen);
3. Aantonen van betrouwbare en concurrerende exploitatie van schepen op ammoniak, inclusief evaluatie van technische prestaties, veiligheidsaspecten en economische haalbaarheid; en
4. Inzicht geven in de milieuprestaties door het meten en rapporteren van emissies van ammoniak-aandrijfsystemen, inclusief NO_x, N₂O en overige emissiecomponenten.

5. *Energielijn bio-Ethanol*

Bio-ethanol is vooral geschikt voor schepen met een korte tot middellange operatieduur. Het is een vloeibare, duurzaam te produceren brandstof uit biogene grondstoffen. De energiedichtheid per liter is lager dan die van diesel maar hoger dan die van methanol en waterstof. Bio-ethanol is goed mengbaar met water, biologisch afbreekbaar en kan worden geproduceerd uit uiteenlopende biomassastromen.

Omdat bio-ethanol van de eerste generatie de voedselketen beïnvloedt, valt dit niet binnen deze energielijn. De tweede generatie (en hoger), geproduceerd uit niet-voedselrijke biomassa zoals houtafval en stro, geldt als duurzame oplossing en valt wel binnen deze energielijn. Daarnaast moet de gebruikte brandstof voldoen aan de eisen zoals gesteld in de RED III³ en FuelEU Maritime⁴.

Ethanol kan eenvoudig worden opgeslagen en gebunkerd met grotendeels de bestaande infrastructuur, vergelijkbaar met methanol of conventionele brandstoffen. Hoewel ethanolmotoren in andere sectoren al bestaan, is verdere ontwikkeling en demonstratie in de maritieme omgeving noodzakelijk. Zowel aanpassingen aan verbrandingsmotoren als de toepassing van ethanol-brandstofcellen vragen aandacht om te voldoen aan maritieme eisen voor vermogen, veiligheid en betrouwbaarheid.

De energielijn richt zich op het ontwikkelen, testen en demonstren van ethanol-energiesystemen voor alle relevante vermogensklassen. Voor sectoracceptatie is een veilig en betrouwbaar ontwerp cruciaal, met voorzieningen voor opslag, leidingen, ventilatie en veiligheidssystemen. Demonstraties moeten aantonen dat concurrerende exploitatie mogelijk is, met duidelijke emissiereducties (CO₂, NO_x, PM en UHC).

Tot slot vormt de supply chain – van duurzame productie en transport tot bunkeren – een integraal onderdeel van de energielijn, inclusief vergunningverlening, logistiek, certificering van herkomst en borging van duurzaamheidscriteria.

Doelstellingen bio-Ethanol programmalijn:

1. Technologie verder ontwikkelen tot TRL en SRL 8 voor ethanol-verbrandingsmotoren en brandstofcelsystemen, geschikt voor de vereiste vermogensklassen in modulaire energiesystemen;
2. Demonstren van een veilig en betrouwbaar ontwerp van het ethanol-brandstof- en veiligheidssysteem;

² Kabinetsvisie Waterstofdragers dd. 22 november 2024, <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/11/22/kamerbrief-kabinetsvisie-waterstofdragers>

³ Richtlijn (EU) 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

⁴ Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG



-
- systeem (onder andere bunkers, kofferdam, leidingen, ventilatie, detectie en besturing);
3. Aantonen van betrouwbare en concurrerende exploitatie van schepen op bio-ethanol, met nadruk op technische prestaties, veiligheid, brandstofkosten en operationele haalbaarheid; en
 4. Inzicht geven in de milieuprestaties door het meten en rapporteren van emissies van ethanol-energiesystemen (CO₂e, NO_x, UHC en PM).

BIJLAGE 2

1. Digitaal samenwerken – Joint Maritime Digital Platform (DS-JMDP)

Voor de succesvolle ontwikkeling en opschaling van nieuwe energielijnen is het cruciaal dat samenwerkingsverbanden actief kennis en inzichten delen over prestaties, gebruik en geleerde lessen in de verschillende levensfasen van een schip (ontwerp, bouw en operatie). Alleen dan kunnen andere projecten – binnen en buiten het samenwerkingsverband – profiteren van de opgedane ervaringen, en ontstaat de gewenste versnelling in de doorontwikkeling van deze technologieën.

Daarom is een goede aansluiting op de programmalijn Digitaal Samenwerken – JMDP van strategisch belang. *Digitaal Samenwerken – Joint Maritime Digital Platform* (DS-JMDP) is een faciliterend digitaal samenwerkingsplatform, ingericht om het cyclische innovatieproces, het modulair ontwikkelen, bouwen en het efficiënte operationeel gebruik te ondersteunen. DS-JMDP is geen centrale databank, maar faciliteert digitaal samenwerken door, waar gewenst en nodig, het organiseren van beveiligde toegang en gebruik van elkaars data en modellen zodat deze effectief tussen organisaties kunnen worden uitgewisseld en toegepast.

Het DS-JMDP levert hiervoor drie centrale bouwstenen:

1. Een **structuur voor uniformiteit van data, modellen en referentie architecturen** voor scheepssystemen om het hergebruik van deze informatie mogelijk te maken;
2. Een **maritiem afsprakenstelsel** met sector brede afspraken over data-uitwisseling en digitaal samenwerken;
3. Een **datadeel-infrastructuur** die veilige en betrouwbare uitwisseling van data tussen partijen technisch ondersteunt.

Beoordeling op aansluiting bij DS-JMDP

O&D-projecten worden mede beoordeeld op de mate waarin zij bijdragen aan het DS-JMDP. Samenwerkingsverbanden kunnen hiervoor kiezen uit een set DS-JMDP-pakketten, elk met een bijbehorend puntenaantal. In totaal zijn voor het onderdeel DS-JMDP maximaal 10 punten te behalen. Een project moet minimaal 5 punten behalen om voor subsidie in aanmerking te komen. Pakket 1 en pakket 2 kunnen daarom meerdere keren worden gekozen.

Pakket	Beschrijving	Punten
1. Nieuwe use case	Het O&D-project brengt een inhoudelijke uitdaging, vraagstuk of use case in rond het ontwikkelen en toepassen van de drie verschillende vormen van Digital Twins (digital model, digital shadow en digital twin) en rond het delen van informatie binnen het samenwerkingsverband. Het samenwerkingsverband levert input voor de ontwikkeling van de drie centrale DS-JMDP bouwstenen en adopteert de uitkomsten. Dit pakket omvat een use case met inhoudelijke uitdagingen rond data-uitwisseling en digitale samenwerking rond Digital Twins. Meer informatie over Digital Twins is beschikbaar via https://www.digitaalsamenwerken.org . Wanneer kennis of gevalideerde (simulatie)modellen via het DS-JMDP breder gedeeld kunnen worden dan alleen binnen het O&D samenwerkingsverband, wordt een extra punt toegekend. Zie de verdere toelichting over dit pakket onder deze tabel.	3 punten per use case, 1 extra punt per use case wanneer de uitkomsten van de use case met anderen dan de deelnemers aan het samenwerkingsverband gedeeld mag worden.
2. Aansluiten bij bestaande Use Case	Een samenwerkingsverband kan zich aansluiten bij een bestaande use case. Dit pakket omvat het implementeren van betreffende use case binnen het samenwerkingsverband. Het samenwerkingsverband levert daarnaast input voor de ontwikkeling van de drie centrale DS-JMDP bouwstenen en adopteert de uitkomsten hiervan. Een lijst van de bestaande use cases is beschikbaar via https://www.digitaalsamenwerken.org .	2 punten per use case
3. Afsprakenstelsel	Het samenwerkingsverband participeert actief en draagt daarmee bij aan de ontwikkeling van het maritieme afsprakenstelsel rond digitaal samenwerken (één van de drie centrale DS-JMDP bouwstenen). Deelnemers aan het samenwerkingsverband zijn elk jaar bij minimaal 4 bijeenkomsten actief aanwezig.	1 punt
4. Challenges	Tijdens de looptijd van de programmalijn DS-JMDP worden verschillende Challenges (case-studies, hackatons, etc) georganiseerd om de betrokkenheid van de sector bij digitaal samenwerken te vergroten. In deze korte en intensieve activiteiten werken studenten- of bedrijventeams samen aan praktijkgerichte vraagstukken rond maritieme digitalisering. Het samenwerkingsverband brengt gedurende de looptijd van het project minimaal drie vraagstukken over Digital Twins of digitaal samenwerken in de keten in, inclusief de bijbehorende expertise. Daarnaast omvat dit pakket het begeleiden van de deelnemende teams en zitting nemen in de jury.	1 punt

Keuzepakket 1 Nieuwe use case: toelichting

Het resultaat van dit pakket bestaat uit:

- **Bijdragen aan een sectorbrede opbrengst**, door het bundelen van inzichten en randvoorwaarden uit meerdere samenwerkingsverbanden, waarmee gezamenlijke standaarden, afspraken en voorzieningen worden opgebouwd;
- **Een praktijkvoorbeeld binnen het samenwerkingsverband**, waarin de meerwaarde van digitale samenwerking, data-uitwisseling en de toepassing van Digital Twins aantoonbaar wordt gemaakt – als pilot of demonstrator richting de sector.

Het samenwerkingsverband levert in dit pakket de kennis, praktijkervaring en voorbeelden aan die essentieel zijn om tot gedeelde inzichten en sectorafspraken te komen. De O&D-projecten functioneren daarbij tevens als **fieldlabs** waarin de bouwblokken van DS-JMDP waar mogelijk worden getest, toegepast en doorontwikkeld.

Beschrijving van de use case

Een O&D project scoort punten door in de aanvraag concreet de use case te omschrijven. Wanneer gevalideerde modellen via het DS-JMDP breder gedeeld worden dan slechts met de deelnemers aan het samenwerkingsverband wordt een **extra punt** toegekend. De beschrijving van de use case bevat de volgende onderdelen:

- **Huidige situatie:**
 - Beschrijf de huidige situatie (IST) en welk probleem rond digitaal samenwerken, digitaal uitwisselen van informatie en digital twins moet worden opgelost?
- **Kenmerken van de Use case:**
 - Welke fase? Ontwerp, Bouw of Operatie
 - Welke deelnemers: welke deelnemers aan het samenwerkingsverband zijn betrokken bij deze use case?
 - Welke soort digital twin? Digital model, Digital Shadow of Digital Twin
- **Gewenste situatie:**
 - Beschrijf de gewenste situatie van de use case (SOLL)
 - Beschrijf hierbij welke data wordt uitgewisseld.
- **Waardepotentieel:** beschrijf wat de toegevoegde waarde is voor het samenwerkingsverband als dit wordt opgelost.
 - Denk aan zaken als: potentiële omzetstijging, efficiëntie, voorkomen van faalkosten, verbeterd risico beheer, etc.
- **Uitdagingen:** benoem de uitdagingen voor het realiseren van deze use case
- **Kennisdeling:** Wordt kennis, gevalideerde digitale modellen en geleerde lessen breder gedeeld dan alleen met de deelnemers aan het samenwerkingsverband?
- **Tot slot:** wat is het belangrijkste voor het samenwerkingsverband in dit proces van data uitwisseling in de ketensamenwerking?

2. Human capital in O&D-projecten

Introductie

Het Maritiem Masterplan richt zich op de ontwikkeling, bouw en het gebruik van klimaatneutrale schepen die op waterstof, methanol of met toepassing van carbon capture gaan varen. Daarmee start het plan de energietransitie van de maritieme sector in Nederland, geeft het een impuls aan de Nederlandse economie en investeert het in de maritieme autonomie van Nederland en Europa. Uitvoering van het Maritiem Masterplan levert potentieel een extra toegevoegde waarde van 33–40 miljard euro op tot 2050. Dit potentieel kan echter alleen benut worden als de maritieme beroepsbevolking, studenten en zij-instromers (carrière switchers en zogenoemd onbenut arbeidspotentieel) vanaf het begin worden meegenomen in deze transitie. De maritieme energietransitie is namelijk niet alleen een technologische transitie, maar vooral ook een maatschappelijke transitie en dient als zodanig benaderd te worden. Om mensen optimaal in deze transitie mee te nemen wordt de Learning Community Maritiem Masterplan opgericht.

Learning Community Maritiem Masterplan

De Learning Community Maritiem Masterplan is een actief platform voor publieke en private partijen waar kennis wordt uitgewisseld, ervaringen worden gedeeld en waar gezamenlijk wordt geleerd en geïnnoveerd. De fysieke omgeving (fieldlabs) van de Learning Community wordt gevormd door de O&D-projecten.

Deze fieldlabs brengen (zowel virtueel als fysiek) diverse belanghebbenden samen: van maritieme professionals tot onderzoekers, lectoren, practoren, docenten, en studenten. De Learning Community



biedt hiermee een relevante praktijkomgeving waarin iedereen – zowel studenten als werkenden – van elkaar kan leren, waar ruimte is voor zowel theoretische kennis als praktische ervaringen. Het doel is niet alleen het snelle verspreiden van kennis en informatie, maar ook het bevorderen van samenwerking en het stimuleren van nieuwe ideeën.

Binnen het Maritiem Masterplan vormt de Learning Community een essentiële brug tussen bestaande kennis en de innovaties die nodig zijn voor het bouwen van en varen met klimaatneutrale schepen. In deze community staan samenwerking, co-creatie en leren in de praktijk centraal. **Werken, leren en innoveren** gaan er hand in hand. Door actief deel te nemen, bereiden mensen zich optimaal voor op de maritieme arbeidsmarkt van de toekomst.

Aansluiting human capital op O&D-projecten

Om deze visie op human capital te kunnen realiseren moet er een duidelijke aansluiting worden gewaarborgd tussen de O&D-projecten en de human capital agenda. Hiervoor is het belangrijk dat de O&D-projecten bereid zijn om kennis te delen met het maritiem onderwijs- en bijscholingslandschap. Tegelijkertijd levert dit de samenwerkingsverbanden een directe toegang tot het talent van de toekomst en nieuwe kennis uit het praktijkgericht onderzoek. Dit kan op verschillende manieren vormgegeven worden. Omdat realisatie van de learning community belangrijk is voor zowel het onderwijs als het bedrijfsleven, worden de O&D-projectvoorstellen niet alleen op technologische en strategische factoren geëvalueerd, maar ook op hun aansluiting op de human capital agenda. Hiertoe kunnen de aanvragers verschillende 'human capital pakketten' toevoegen aan hun projecten. Elk pakket levert een bepaald aantal punten op waarvan het totaal wordt meegewogen in de rangschikking van de O&D-projecten.

Human capital pakketten

Aanvragers kunnen één of meerdere pakketten kiezen uit onderstaand overzicht, elk met een bijbehorend puntenaantal. Een O&D-project moet minimaal 5 punten behalen om voor subsidie in aanmerking te komen. De punten van de verschillende geselecteerde pakketten worden bij elkaar opgeteld. De minister kent maximaal 10 punten toe aan het project in de rangschikking.

Pakket	Beschrijving	Punten
Praktijkgericht onderzoek	De aanvrager verbindt zich gedurende de looptijd van het project aan het praktijkgericht onderzoek. De aanvrager levert vraagstukken aan waar lectoren en practoren samen met studenten mee aan de slag gaan. Deze vraagstukken worden onderdeel van een langjarige kennisagenda waarmee samenwerkingsverbanden weer direct toegang krijgt tot nieuwe, waardevolle kennis. Samenwerkingsverbanden leveren, in overleg met de betrokken docent-onderzoekers, kennis en informatie aan die nodig is voor het onderzoek door studenten. Onderdeel van dit pakket is nauwe betrokkenheid bij de uitvoering; de O&D projecten fungeren immers als fieldlab. In het projectplan doet de aanvrager voorstellen voor inhoudelijke uitdagingen die onderdeel kunnen uitmaken van het praktijkgericht onderzoek. Daarnaast geeft de aanvrager aan op welke manier binnen het samenwerkingsverband de samenwerking met het praktijkgericht onderzoek wordt vormgegeven: welke deelnemer van het samenwerkingsverband is hiervoor het aanspreekpunt en hoe betreft deze de andere deelnemers bij het praktijkgericht onderzoek.	4
Student Challenge	Studenten gaan in een challenge aan de slag met één of meer uitdagingen die vanuit het O&D-project wordt aangeleverd. Challenges zijn relatief kortdurende activiteiten (bijvoorbeeld een case-study of hackaton) waarbij groepen studenten werken aan een concreet vraagstuk in relatie tot het O&D-project, waarvan de resultaten beschikbaar komen voor het project. Dit pakket omvat deelname aan minimaal 1 challenge per jaar gedurende tenminste 4 jaren binnen de looptijd van het project. Het samenwerkingsverband levert een vraagstuk aan en brengt (tijdens of in aanloop naar de challenge) de bijbehorende expertise uit het project in.	2
Expert werkgroep curriculum vernieuwing	Dit pakket omvat het aanleveren van inhoudelijke ondersteuning bij de ontwikkeling van nieuwe of vernieuwde onderwijsmodules. Dit kan bijvoorbeeld door het aanleveren van kennis en materiaal dat in de lessen kan worden gebruikt. Het samenwerkingsverband stelt hiertoe minimaal 1 deelnemer ter beschikking om desgevraagd deel te nemen aan de ontwikkelteams die door het onderwijs worden gevormd t.b.v. (V)MBO en HBO. Dit vraagt een inzet van ca. 4 dagdelen per jaar.	2
Gastlessen	Dit pakket omvat het verzorgen van gastlessen in het onderwijs door medewerkers van bedrijven en onderzoeksinstituten die betrokken zijn bij de O&D-projecten. Op deze manier wordt diepgaander en persoonlijker invulling geven aan de specifieke context waarbinnen schepen worden ontwikkeld. Binnen dit pakket worden gedurende tenminste 4 jaar, binnen de looptijd van het project, 2 tot 4 gastlessen per jaar verzorgd voor studenten of professionalisering van docenten. In het projectplan wordt concreet aangegeven welke deelnemers aan het samenwerkingsverband op welke kennisgebieden de gastlessen kunnen verzorgen.	2



Pakket	Beschrijving	Punten
Young Professional Programma (YPP)	Dit pakket omvat het toevoegen van een Young Professional aan het projectteam. Het YPP neemt voor de duur van 2 jaar een Young Professional in dienst die gedurende het programma bij verschillende deelnemers aan het samenwerkingsverband aan de slag gaat om een bijdrage te leveren aan de uitvoering van het project. De deelnemers dragen zorg voor de financiering van de Young Professional (salaris en programma-fee). Het programma is gericht op jongeren die recent zijn afgestudeerd aan MBO of HBO. De deelnemers zorgen voor de dagelijkse begeleiding; het programma verzorgt de werving, ontwikkeling en coaching van de Young Professionals. Het is mogelijk meerdere Young Professionals aan te stellen binnen het project; voor elke YP worden 4 punten toegekend.	4
Sociale transitie	<i>Onderzoek en interventies inclusiviteit</i> Deelname aan het sector brede onderzoek naar inclusiviteit dat door Stichting Nederland Maritiem Land (NML) in samenwerking met Rotterdam School of Management wordt uitgevoerd. Op basis van de resultaten worden door Stichting NML regelmatig interventies aangeboden aan de deelnemers aan het onderzoek.	1
Sociale transitie	<i>Onderzoek en interventies leercultuur</i> Deelname aan onderzoek naar de leercultuur binnen de organisatie. Op basis van de resultaten worden door Stichting NML regelmatig interventies aangeboden aan de deelnemers aan het onderzoek.	1

TOELICHTING

Algemeen deel

1. Doel en hoofdlijnen van de regeling

Deze regeling biedt samenwerkingsverbanden de mogelijkheid subsidie aan te vragen voor een onderzoek- en demonstratieproject (O&D-project) binnen het Maritiem Masterplan. Een O&D-project is een samenhangend geheel van activiteiten van ontwerp, ontwikkeling, demonstratie en monitoring van een technologie aan boord van het schip. Het project moet ten minste bestaan uit activiteiten die binnen de definitie van experimentele ontwikkeling vallen. Dit mag aangevuld worden met activiteiten die binnen de definitie van industrieel onderzoek vallen. Voor de definities van experimentele ontwikkeling en industrieel onderzoek wordt verwezen naar de algemene groepsvrijstellingsverordening (hierna: AGVV).

De subsidieregeling is onderdeel van het Maritiem Masterplan, waarvoor Nationaal Groeifonds (NGF) middelen zijn toegekend op basis van de NGF-aanvraag Maritiem Masterplan 2.0. Het doel van het Maritiem Masterplan is om binnen een cyclische Nederlandse maritieme innovatieketen betrouwbare, concurrerende en modulaire klimaatneutrale schepen te ontwikkelen, te bouwen en te gebruiken. Nederland heeft zich middels nationale en internationale afspraken gecommitteerd aan een klimaatneutrale scheepvaart in 2050. De maritieme sector is cruciaal voor transport, energievoorziening en veiligheid, maar is ook een grote bron van uitstoot. De Nederlandse maritieme sector staat voor een grote transitie. De scheepvaart moet de uitstoot van broeikasgassen en andere schadelijke emissies drastisch verminderen zodat Nederland kan voldoen aan nationale en internationale klimaatdoelen. De transitie naar schone brandstoffen en emissieloze aandrijving komt echter maar beperkt op gang. De ontwikkelkosten van nieuwe technologieën zijn hoog, de risico's zijn groot en de randvoorwaarden – zoals brandstofinfrastructuur, regelgeving en financiering – zijn nog onvoldoende uitgewerkt. Hierdoor aarzelen bedrijven om te investeren in innovatieve aandrijflijnen zoals bijvoorbeeld waterstof en methanol.

Tegelijkertijd staat de Nederlandse scheepsbouw en maritieme maakindustrie onder druk door internationale concurrentie. Waar andere landen grootschalig investeren in duurzame maritieme innovatie, dreigt Nederland achterop te raken. Zonder gezamenlijke aanpak verliest Nederland niet alleen technologische voorsprong, maar ook marktaandeel, kennis en werkgelegenheid. Het Maritiem Masterplan is op dit geheel een antwoord en versnelt de mondiale energietransitie, vergroot de Europese open strategische autonomie en versterkt de Nederlandse economie.

Deze regeling richt zich op innovatievere, schaalbare en ambitieus ontworpen systemen en configuraties. Daarmee wordt de opgedane kennis en ervaringen uit eerdere demonstraties benut om nieuwe, verdergaande oplossingen te ontwikkelen en versneld richting marktintroductie te brengen.

Nationaal Groeifonds

Het Nationaal Groeifonds (hierna: NGF) is gericht op publieke investeringen die het Nederlandse verdienvermogen (structureel bbb) op (middel)lange termijn verhogen in lijn met kabinetsdoelstellingen. Hiermee kan de transitie worden gemaakt naar een duurzame economie en samenleving. De daarmee gepaard gaande innovatiekracht leidt tot nieuwe en groeiende bedrijvigheid in Nederland. Met het NGF wordt ervoor gezorgd dat investeringen kunnen worden gedaan om grote uitdagingen zoals de klimaatverandering aan te gaan en maatschappelijke opgaven toekomstbestendig aan te pakken en te versnellen. De investeringen uit het NGF zijn gericht op drie pijlers: kennisontwikkeling, infrastructuur en onderzoek, ontwikkeling en innovatie.

De aanvraag voor het Maritiem Masterplan is in februari 2023 ingediend door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) binnen de derde aanvraagronde van het NGF. In juli 2023 heeft het kabinet, op basis van de positieve beoordeling van de adviescommissie van het NGF, besloten om het Maritiem Masterplan € 100 miljoen onvoorwaardelijk en € 110 miljoen voorwaardelijk toe te kennen. In het daaropvolgende jaar heeft het kabinet, wederom op basis van een positieve beoordeling van de adviescommissie van het NGF wat betreft de invulling van de voorwaarden, besloten om het voorwaardelijke deel om te zetten in een definitieve toekenning.

2. Verhouding tot bestaande regelgeving

Deze regeling is de tweede binnen het Maritiem Masterplan. In 2024 is de Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan (Stcrt. 2024, 13437) opengesteld. In het kader van die regeling is subsidie verstrekt aan O&D-projecten binnen het Maritiem Masterplan. Onderhavige regeling bouwt voort op de regeling uit 2024. Ook binnen deze regeling wordt subsidie verstrekt aan O&D-projecten binnen het Maritiem Masterplan, het betreft dezelfde activiteiten. Echter ziet onderhavige regeling op projecten

die iets toevoegen aan de huidige stand van de technologie. In tegenstelling tot de regeling uit 2024 wordt aan een project in de rangschikking meer punten toegekend als deze voortbouwt op bestaande kennis en verder gaat dan eerdere projecten. Ook op andere plaatsen in onderhavige regeling zijn de regelingskenmerken gewijzigd ten opzichte van de regeling uit 2024. In de artikelsgewijze toelichting staat aangegeven als een artikel inhoudelijk afwijkt. Beide regelingen blijven naast elkaar bestaan. Om te verduidelijken dat het hier om twee verschillende regelingen gaat, de een opengesteld in 2024, de ander in 2026, is in deze citeertitel het jaartal 2026 opgenomen. Waar in deze toelichting 'Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan' staat wordt dus de regeling uit 2024 bedoeld.

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

Kaderbesluit

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

Europeesrechtelijke aspecten

Deze regeling is getoetst op mogelijke staatssteunelementen. Een subsidie die op basis van deze regeling kan worden verstrekt voor zover het O&D-project industrieel onderzoek en experimentele ontwikkeling door een onderneming betreft, is in beginsel aan te merken als staatssteun in de zin van artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. De subsidieregeling wordt toegepast binnen het kader van de Algemene groepsvrijstellingsverordening⁵ (hierna: AGVV). In het bijzonder wordt gebruik gemaakt van artikel 25 van de AGVV (steun voor onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten). Zolang wordt voldaan aan dit artikel en de bepalingen uit hoofdstuk I van de AGVV is sprake van geoorloofde staatssteun en wordt de steun verenigbaar geacht met de interne markt. Met een kennisgeving op basis van artikel 11, onderdeel a, van de AGVV is de Europese Commissie op de hoogte gesteld van deze subsidieregeling. Voor onafhankelijk industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling met het oog op meer kennis en beter inzicht dat uitgevoerd wordt door een onderzoeksorganisatie is er geen sprake van staatssteun. Voor de randvoorwaarden voor deze activiteiten wordt aangesloten bij de Kaderregeling betreffende staatssteun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie nr. 2022/C 414/01 (PbEU 2022, C 414) (hierna: het O&O&I-steunkader).

3. Verhouding tot bredere beleidscontext

Bredere beleidscontext internationaal

Zowel de zeevaart als de binnenvaart zijn sterk internationaal georiënteerd. Daarom zijn internationale verplichtingen nodig om, met behoud van een gelijk speelveld, de energietransitie vanuit de markt op gang te kunnen brengen.

In 2023 zijn in de IMO aangescherpte mondiale klimaatdoelen voor de zeevaart afgesproken.⁶ Op Europees niveau vormen de Fit for 55 maatregelen een belangrijke impuls voor de verduurzaming van de zee- en binnenvaart. Belangrijke onderdelen van Fit for 55 gericht op deze sectoren zijn:

- Het Emissiehandelssysteem (ETS1 voor zeevaart en ETS2 voor binnenvaart)
- FuelEU Maritime
- Renewable Energy Directive III

De zeevaart valt sinds januari 2024 onder het emissiehandelssysteem ETS1. Vanaf 2027 valt de Nederlandse binnenvaart onder ETS2. Scheepseigenaren moeten in beide systemen emissierechten

⁵ 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 (PbEU 26.6.2014, L187/1).

⁶ Kamerbrief Kabinetsaanpak Klimaatbeleid Zee- en binnenvaart, Kamerstukken II 2022/23, 32 813, nr. 1282.

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 en binnenvaart, 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 scheepvaart in 2050 te realiseren.⁷ Zonder aanvullende overheidssteun zal de sector in eerste instantie vooral inzetten op kortetermijnmaatregelen, zoals de bijmenging van biobrandstoffen in bestaande aandrijfsystemen, in plaats van structurele verduurzaming. Om de doelen geschetst in de inleiding van deze toelichting te behalen, is er tot 2030 een extra stimulans nodig om de opschaling van aandrijflijnen die nodig zijn voor het eindbeeld in de scheepvaart, op gang te brengen.

Bredere beleidscontext nationaal

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

In de nationale beleidscontext speelt de onderhavige subsidieregeling een belangrijke rol: de regeling richt zich op demonstratieprojecten aan boord van schepen (instapniveau TRL 5–7). Daarmee ondersteunt deze regeling het doel van het Maritiem Masterplan om cyclisch te innoveren. Onderdeel daarvan is het opstellen van verschillende regelingen op verschillende momenten. Deze regeling draagt bij aan het verder ontwikkelen van de technologie naar een hoger TRL en SRL, zodat de markt klaar is voor de volgende stap, de vroege opschaling (instapniveau TRL-niveaus 8 en 9). Voor de vroege opschaling worden momenteel twee aparte regelingen voorbereid: één voor de binnenvaart en één voor de zeevaart, beiden gefinancierd vanuit het Klimaatfonds.

Samenhang met andere subsidieregelingen

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

4. Administratieve lasten en risicoanalyse

Zowel lenW als de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO) streven ernaar de administratieve lasten voor indienende partijen hanteerbaar te houden. De administratieve lasten voor indienende partijen bestaan uit de kosten met betrekking tot de indiening van de aanvraag, de kosten voor de tussentijdse verantwoording en monitoring en de kosten voor de eindverantwoording. Om de kosten in te schatten, is er gebruik gemaakt van de standaarduurtarieven in het Handboek Meting Regeldrukkosten. Hierin is uitgegaan van een intern uurtarief voor hoger opgeleiden van € 54 in 2020. Met een correctie voor gestegen loonprijzen van 11%, wordt er voor de berekening van administratieve lasten uitgegaan van een uurtarief van € 60.

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

⁸ Roadmap Brandstoftransitie in de zeevaart, juni 2024.

⁹ Kamerbrief voortgang integrale aanpak landelijk gebied en opvolging uitspraak Raad van State over Porthos, Kamerstukken II, 2022/23, 34 682, nr. 108.



Voor de indiening van de aanvraag wordt aangenomen dat een aanvrager tijd besteed aan de voorbereiding op de indiening van de aanvraag, aan het verzamelen van informatie over de vereisten, en aan de aanvraag zelf, aan het invullen van het aanvraagformulier tezamen met het opstellen van een projectplan en een begroting. Hierbij wordt per aanvraag rekening gehouden met een tijdsbesteding van ongeveer 200 uur, en daarmee ongeveer € 12.000 ingeschatte kosten per aanvraag.

Voor de monitoring en tussentijdse verantwoording wordt aangenomen dat een subsidieontvanger jaarlijks een voortgangsrapportage moet aanleveren. Bij een jaarlijkse tijdsbesteding van ongeveer 40 uur, met een maximale looptijd van 6 jaar, betekent dit € 14.400 aan totaal ingeschatte kosten voor een project.

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 200 uur bedraagt, dat wil zeggen € 12.000 aan ingeschatte kosten. Het verkrijgen van de controleverklaring zal per project € 25.000 kosten.

Uitgaande van 8 projecten, zullen op basis van deze inschattingen de totale regeldrukkosten naar verwachting € 507.200 bedragen, wat neerkomt op 1,51% van het beschikbaar gestelde budget (€ 33,6 miljoen).

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

5. Uitvoering en privacy

De subsidieregeling zal worden uitgevoerd door RVO. Vooraf vindt een inschatting plaats van de uitvoerbaarheid en effectiviteit van de regeling en de effecten van de demonstraties die daarbinnen worden uitgevoerd. In de subsidiecriteria is een verplichting opgenomen voor het delen van de informatie via het DS-JDMP (binnen het Maritiem Masterplan). Op inhoudelijk vlak zal er vanuit het Programmabureau voor het Maritiem Masterplan op regelmatige basis contact zijn met de in de demonstraties participerende ondernemingen. Voor het gedeelte van de subsidie zal er vanuit RVO en lenW een regelmatige monitoring plaatsvinden, waarbij gebruik gemaakt wordt van informatie uit de jaarlijkse voortgangsrapportages die de aanvrager moet aanleveren. Voor de uitvoering van het Maritiem Masterplan binnen het NGF zijn Key Performance Indicators (KPI's) opgesteld, die de impact van de projecten moeten meten. Er zal zowel tussentijds als na afloop van de subsidieregeling een evaluatieonderzoek plaatsvinden, met inbegrip van de toegekende projecten.

In de uitvoering van de regeling wordt rekening gehouden met de relevante privacyregelgeving. Voor het uitwisselen van persoonsgegevens wordt een gegevensbeheerovereenkomst opgesteld, waarmee de aanvrager en subsidieontvanger in kennis wordt gesteld met welke partijen de gegevens gedeeld zullen worden.

6. Internetconsultatie

Een ontwerp van deze regeling heeft van 3 december 2025 tot 13 januari 2026 op www.internetconsultatie.nl gestaan. Er zijn 24 reacties gekomen, waarvan 17 openbaar. Een deel van de reacties zagen op aspecten die niet binnen het toepassingsbereik van deze regeling vallen. Een ander deel van de reacties heeft niet geleid tot aanpassingen in de regeling. Hierna wordt ingegaan op aanpassingen gedaan n.a.v. reacties uit de internetconsultatie:

Meerdere reacties zagen op artikel 5, eerste lid. In dit lid was bepaald dat de kosten bedoeld in artikel 25, derde lid, onderdelen a, b, d en e, van de AGVV in aanmerking komen als subsidiabele kosten. Ten opzichte van de Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan (uit 2024) was onderdeel c van dit artikel, kosten van gebouwen en gronden, niet meer meegenomen, omdat dit geen onderdeel uitmaakte van de ingediende aanvragen. Uit de reacties op de internetconsultatie blijkt dat de mogelijkheid om voor deze kosten subsidie aan te vragen toch wenselijk is. Om die reden is de tekst van artikel 5, eerste lid, aangepast om de uitsluiting van onderdeel c ongedaan te maken.

In artikel 9, vierde lid, was opgenomen dat maximaal 15% van de totaal verleende subsidie aan het project mag bestaan uit kosten voor niet-economisch industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling door een onderzoeksorganisatie. In de Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan (uit 2024) was dit maximaal 25%. Het percentage is verlaagd omdat in het kader van cyclisch innoveren kennis uit eerdere projecten wordt gebruikt. Er zijn twee nieuwe energielijnen toegevoegd, waar meer onderzoek nodig zal zijn. Het percentage in artikel 9, vierde lid, is daarom aangepast naar 20%.



In bijlage 1 is in paragraaf 0. Het Maritiem Masterplan als kader verduidelijkt dat de regeling niet slechts van toepassing is op Nederlandse schepen. Daarnaast is in paragraaf 1. Energielijn Waterstof verduidelijkt dat bunkering van ammoniak als waterstofdrager bij projecten voor de zeevaart in de zeehaven en zo ver mogelijk van bewoond gebied plaatsvindt. Paragraaf 3. Energielijn Carbon Capture gekoppeld aan een methanol of LNG aandrijflijn is herschreven om meer duidelijkheid te bieden over deze energielijn. De naam van de energielijn is aangepast naar Energielijn Onboard Carbon Capture and Storage (OCCS) om beter te reflecteren dat deze energielijn betrekking heeft op het afvangen en opslaan van eigen CO₂-emissies aan boord van het schip.

Meerdere reacties zagen op de berekeningswijze van afschrijvingskosten. Om meer zekerheid te bieden aan de aanvragers is de wijze van berekening in de toelichting bij artikel 5 aangepast. Hierbij is het moment waarop de aandrijflijn zoals deze ingebouwd zal worden op de werf arriveert als start van de afschrijving genomen. In artikel 20 is het moment van voorschotten aangepast om hierbij aan te sluiten.

7. Financiële gevolgen

De begrotingsmix tussen de gevraagde NGF-bijdrage en de publieke en private cofinanciering wordt passend geacht gezien de huidige stand van zaken omtrent verduurzaming van de maritieme sector. De klimaatneutrale energiesystemen binnen de reikwijdte van deze regeling zijn duurder en vooralsnog minder aantrekkelijk dan conventionele energiesystemen: dit maakt dat er vanuit de markt niet voldoende stimulans is om de volledige verduurzaming zelf te bekostigen. Daarnaast zijn bestaande initiatieven niet afdoende om de stap te maken naar daadwerkelijke grootschalige demonstratie van de technieken.

8. Inwerkingtreding en horizonbepaling

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, tweede lid). Uitgangspunt daarbij is dat bekendmaking uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding geschiedt (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, vierde lid). Deze regeling wijkt op grond van artikel 4.17, vijfde lid, onder a, af van de vaste verandermomenten en minimum invoeringstermijn, omdat daarmee, gelet op de doelgroep, aanmerkelijke ongewenste private en publieke nadelen worden voorkomen. De komst van de regeling is bekend bij de doelgroep. De regeling vervalt op 1 februari 2031. Uiterlijk 31 december 2033 wordt een verslag gepubliceerd over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk.

Artikelsgewijs deel

Artikel 1 Begripsbepalingen

Dit artikel bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor deze regeling. Ook de begripsbepalingen in het Kaderbesluit subsidies I en M (hierna: Kaderbesluit) zijn op deze regeling van toepassing.

Een onderzoek- en demonstratieproject (hierna: O&D-project) moet ten minste bestaan uit activiteiten die binnen de definitie van experimentele ontwikkeling vallen. Dit mag aangevuld worden met activiteiten die binnen de definitie van industrieel onderzoek vallen. Voor de definities van experimentele ontwikkeling en industrieel onderzoek wordt verwezen naar de algemene groepsvrijstellingsverordening (hierna: AGVV).

Bij deze projectactiviteiten is het onderscheid van belang tussen (1) (economisch) industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling door een onderneming en (2) niet-economisch industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling door één of meer onderzoeksorganisaties. Een onderneming is iedere eenheid, ongeacht haar rechtsvorm of wijze van financiering, die een economische activiteit uitoefent. Voor zover bijvoorbeeld verenigingen, stichtingen en entiteiten (die ook als onderzoeksorganisatie opereren) economische activiteiten uitvoeren, worden deze entiteiten onder deze regeling als onderneming aangemerkt. Een onderzoeksorganisatie is een organisatie voor onderzoek en kennisverspreiding als bedoeld in paragraaf 1.3, onderdeel 16, onder ff, van het O&O&I-steunkader. Onder deze begripsbepaling valt een entiteit, ongeacht haar rechtsvorm of financieringswijze, die zich in hoofdzaak bezighoudt met het onafhankelijk verrichten van fundamenteel onderzoek, industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling, of met het breed verspreiden van de resultaten van die activiteiten door middel van onderwijs, publicaties of kennisoverdracht. De onafhankelijke uitvoering van deze activiteiten is essentieel om te kwalificeren als onderzoeksorganisatie en (mede) van belang om deze activiteiten als niet economisch te kunnen kwalificeren.

Artikel 2 Doel van de regeling

Deze regeling heeft als doel het stimuleren van onderzoek en demonstraties met duurzame energielijnen om zo een verduurzamingsslag in de maritieme sector te bewerkstelligen. Het ontwikkelen en toepassen van nieuwe energielijnen is, naast efficiëntieverbetering van het logistieke systeem en de schepen zelf, nodig om ervoor te zorgen dat schepen binnen afzienbare tijd hun uitstoot van broeikasgasen significant reduceren en uiteindelijk klimaatneutraal kunnen gaan varen. Voor nadere toelichting wordt verwezen naar onderdeel 1. Doel en hoofdlijnen van de regeling van het algemeen deel van de toelichting.

Artikel 3 Subsidiabele activiteiten

Dit artikel bevat de subsidiabele activiteiten die binnen het toepassingsbereik van deze regeling vallen. In de Tijdelijk subsidieregeling Maritiem Masterplan (die in 2024 openstond voor aanvragen) waren drie energielijnen waar een O&D-project onder kan vallen opgenomen: waterstof, methanol, carbon capture gekoppeld aan een LNG aandrijflijn. Aan de laatstgenoemde energielijn is toegevoegd dat Carbon Capture, naast aan een LNG aandrijflijn, ook gekoppeld kan zijn aan een methanol aandrijflijn. Dit mag op een nieuw of bestaand methanol schip. Daarnaast zijn twee nieuwe energielijnen toegevoegd: ammoniak en bio-ethanol. De energielijnen zijn in bijlage 1 nader beschreven.

Artikel 4 Aanvrager

De aanvraag voor subsidie wordt ingediend door een samenwerkingsverband, bestaande uit ten minste twee niet in een groep verbonden deelnemers, dat is opgericht ten behoeve van de uitvoering van de subsidiabele activiteiten. Voor de definitie van 'verbonden ondernemingen' wordt verwezen naar artikel 3, derde lid, van bijlage I bij de AGVV. Een groep aan elkaar verbonden ondernemingen mag deelnemen aan een samenwerkingsverband, maar een samenwerkingsverband mag niet uitsluitend bestaan uit aan elkaar verbonden ondernemingen. Een samenwerkingsverband kan dus bijvoorbeeld niet uitsluitend door moeder- en dochterondernemingen gevormd worden. Ingevolge artikel 26 van het Kaderbesluit dient de penvoerder namens de deelnemers van het samenwerkingsverband de aanvraag in. Waar in de regeling gesproken wordt over de aanvrager wordt dus de penvoerder namens het samenwerkingsverband bedoeld. Binnen acht weken na dagtekening van de beschikking tot subsidieverlening verstrekt hij een overeenkomst betreffende de samenwerking van de deelnemers van het samenwerkingsverband, en een verklaring van de deelnemers waarin een penvoerder is aangewezen. Indien in het O&D-project niet-economisch industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling door een onderzoeksorganisatie wordt verricht stelt artikel 15 nadere eisen aan deze samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 5 Subsidiabele kosten

De subsidiabele kosten zijn geregeld in artikel 25, derde lid, onderdelen a, b, d en e, van de AGVV. Deze kosten zijn voor onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten: a) personeelskosten; b) kosten van apparatuur en uitrusting voor zover en zolang zij worden gebruikt voor het project; c) kosten van gebouwen en gronden; d) kosten van contractonderzoek, kennis en octrooien die op arm's length-voorwaarden worden gekocht bij of waarvoor een licentie wordt verleend door externe bronnen, alsmede kosten voor consultancy en gelijkwaardige diensten die uitsluitend voor het project worden gebruikt; e) bijkomende algemene kosten en andere operationele uitgaven, waaronder die voor materiaal, leveranties en dergelijke producten, die rechtstreeks uit het project voortvloeien. Onder e) wordt in het kader van deze regeling ook verstaan de meerkosten van de brandstof en kosten om voor demonstratie noodzakelijke infrastructuur aan te leggen. De meerkosten van brandstoffen ten opzichte van conventionele brandstoffen, zoals in het kader van het referentieschip dat onderdeel uitmaakt van de aanvraag, worden uitsluitend vergoed wanneer het methanol (ook bij de Carbon Capture energielijn), waterstof, ammoniak of bio-ethanol betreft, om zo het gebruik van op termijn duurzame en hernieuwbare energiebronnen te stimuleren en de CO₂-uitstoot te reduceren. Indien in het project uit een energielijn restwarmte vrijkomt is de opslag van die warmte voor hergebruik in de operatie van het schip, inclusief een innovatieve technologie om die warmte naar een goed opslaanbare vorm te krijgen, ook subsidiabel. Wanneer de aanvraag ziet op Carbon Capture gekoppeld aan een LNG aandrijflijn vallen de meerkosten niet onder de subsidiabele kosten. Onder voor demonstratie noodzakelijke infrastructuur wordt slechts verstaan die infrastructuur die noodzakelijk is om het demonstratieschip van brandstof te voorzien.

Ook de kosten voor niet-economisch industrieel onderzoek en experimentele ontwikkeling door een onderzoeksorganisatie komen voor subsidie in aanmerking. Ingevolge artikel 6, derde lid, van het Kaderbesluit, komen alleen de kosten in aanmerking voor subsidie die voldoen aan de eisen van het O&O&I-steunkader. Deze kosten worden berekend overeenkomstig paragraaf 1.3, onderdeel 16, onder c, van het O&O&I-steunkader.

Op grond van artikel 7, derde lid, van het Kaderbesluit is in het derde lid van dit artikel bepaald welke standaardberekenningswijzen voor de berekening van uurtarieven van toepassing zijn.

Afschrijving en restwaarde

De afschrijvingskosten die overeenkomen met de levensduur van het project komen in aanmerking voor subsidie. Voor de berekening van de subsidiabele kosten voor de energielijn, dan wel OCCS installatie, wordt de restwaarde aan het einde van het project gebruikt. Vanwege verschillende fiscale richtlijnen voor de afschrijving van energielijnen in de binnenvaart en zeevaart worden er twee afschrijftermijnen gehanteerd. Voor binnenvaartschepen geldt een afschrijvingstermijn van 10 jaar, voor zeeschepen geldt een afschrijvingstermijn van 15 jaar met een restwaarde van 15%. De aanvrager gebruikt de berekening die voor het project relevant is. Versnelde afschrijving is alleen van toepassing op de meerkosten van de innovatieve energielijn ten opzichte van een conventionele energielijn. Voor de berekening van de subsidiabele kosten van de OCCS installatie wordt 25% van de kosten afgeschreven volgens de fiscale richtlijnen en 75% versneld afgeschreven binnen de projectduur.

De restwaarde voor de energielijnen wordt als volgt berekend:

- A. Bepaal de kosten voor de innovatieve energielijn of OCCS installatie.
- B. Bepaal de kosten voor de conventionele energielijn (referentieschip), of neem 25% van de kosten van de OCCS installatie.
- C. Bepaal de duur dat de energielijn in het project aanwezig is (de afschrijving begint op het moment dat de energielijn dan wel OCCS installatie, zoals die ingebouwd gaat worden, op de werf arriveert).
- D. Bereken de restwaarde van de conventionele energielijn of OCCS installatie aan het eind van de projectduur a.d.h.v. B, C en de afschrijvingstermijn van 10 jaar (binnenvaart) of 15 jaar met 15% restwaarde (zeevaart).
- E. Subsidiabele kosten = A – D

Voorbeeldberekeningen zijn op de website van RVO geplaatst.

Artikelen 6 tot en met 8 Berekening subsidiabele kosten

Deze artikelen bevatten nadere uitwerking van de standaardberekenningswijzen. Artikel 7, eerste lid, van het Kaderbesluit bepaalt dat, indien in het kader van de berekening van de hoogte van de te verstrekken subsidie uurtarieven worden gehanteerd, deze door de aanvrager berekend worden aan de hand van één of meer standaardberekenningswijzen. Als standaardberekenningswijzen kunnen, op grond van artikel 7, tweede lid, van het Kaderbesluit, worden gehanteerd:

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

Op grond van artikel 7, derde lid, van het Kaderbesluit kan de minister één of meerdere berekeningswijzen van toepassing verklaren. In artikel 5, derde lid, van deze regeling is bepaald dat de aanvragers een keuze kunnen maken uit bovengenoemde drie opties. In artikelen 6 tot en met 8 worden deze berekeningswijzen nader uitgewerkt. Ten aanzien van de standaardberekenningswijze forfaitair vastgesteld uurtarief wordt gebruik gemaakt van een forfaitair uurtarief van € 80,-. In dit bedrag zijn zowel de directe loonkosten als daaraan toegerekende indirecte kosten begrepen. 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.

Artikel 9 Hoogte subsidie

Dit artikel bevat de gehanteerde steunintensiteit en maximum bedragen van de subsidie. Voor de opfiling in het tweede lid, onderdeel a, is van belang dat de subsidiabele kosten worden gemaakt en betaald door een middelgrote of kleine onderneming. Onder middelgrote of kleine onderneming wordt verstaan ondernemingen die voldoen aan de criteria bedoeld in bijlage I bij de AGVV. Voor zover onderzoeksorganisaties economische activiteiten uitvoeren, worden deze entiteiten onder deze regeling als onderneming aangemerkt.

Van de totaal verleende subsidie aan het project mag maximaal 20% bestaan uit subsidiëring van meerkosten voor brandstof, en maximaal 10% uit subsidiëring van kosten om de voor de demonstratie noodzakelijke infrastructuur aan te leggen. Deze percentages liggen lager dan in de Tijdelijke subsidie-regeling Maritiem Masterplan om te zorgen dat voldoende middelen beschikbaar zijn voor subsidiëring van de energielijn. Zo is het nog steeds mogelijk om binnen een O&D-project subsidie te

ontvangen voor meerkosten brandstof en de voor de demonstratie noodzakelijke infrastructuur, maar door het aandeel van de subsidiëring van deze kosten te maximaleren komt de subsidie met name ten goede aan de demonstratie aan boord van schepen.

Artikel 10 Subsidieplafond en wijze van verdelen

Dit artikel stelt het subsidieplafond vast van deze regeling. Dit subsidieplafond wordt niet overschreden. Daarnaast zijn zowel voor kleine als voor grote O&D-projecten twee verschillende subsidieplafonds opgenomen. Voor de omvang van het project wordt in dit kader gekeken naar het totaal aangevraagde bedrag. De totale kosten van het project of het uiteindelijk verleende bedrag aan subsidie is hier dus niet relevant. Het beschikbare bedrag wordt verdeeld op basis van volgorde van rangschikking. Er is één rangschikking van projecten, ongeacht binnen welk onderdeel van het eerste lid het project qua formaat valt. Indien een van de twee beschikbare bedragen niet wordt uitgeput wordt het resterende bedrag, waar mogelijk, toegekend aan het eerstvolgende project van het andere formaat. Op deze manier kunnen mogelijk meer aanvragen gehonoreerd worden. Er wordt slechts subsidie verleend aan het hoogst scorende project in de rangschikking binnen ofwel de energielijn ammoniak ofwel de energielijn bio-ethanol, om te waarborgen dat het grootste deel van de beschikbare middelen gaat naar de overige drie energielijnen.

Artikel 11 Rangschikkingscriteria

Dit artikel bevat de rangschikkingscriteria en de onderlinge weging daarvan. Elk punt weegt even zwaar (ten hoogste 20 punten). Het criterium in onderdeel e bestaat uit twee aspecten: DS-JMDP en Human Capital. Voor beide aspecten wordt ten hoogste 10 punten toegekend. Ten opzichte van de Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan (opengesteld in 2024) is alleen onderdeel a gewijzigd.

De minister kent aan een project een hoger aantal punten toe naarmate het beter aansluit op onderstaande criteria:

- a. Het project meer toevoegt aan de huidige stand van de techniek;

De aanvrager dient in het projectplan toe te lichten wat de huidige stand van de techniek is en wat het project daaraan toevoegt. Deze regeling bouwt voort op bestaande kennis en heeft als doel samenwerkingsverbanden uit te dagen om verder te gaan dan eerdere projecten. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld:

- Single fuel waterstof, methanol of ammoniak motoren;
- Hernieuwbare flex fuel motoren/brandstofcellen;
- Dual fuel motoren met een hoger percentage bijmenging van hernieuwbare brandstof;
- Oxygen fuel waterstof, methanol, bio-ethanol of ammoniakmotoren;
- Brandstofcellen (SOFC en/of PEMFC);
- Carbon capture met hogere afvangcapaciteit;
- Carbon capture op methanol.

De verduurzaming van de maritieme sector vraagt om een nieuwe generatie oplossingen. Daarom worden meer punten toegekend aan systemen en configuraties die innovatiever zijn dan voorgaande projecten en die zich hiervan onderscheiden.

Voorgaande projecten waaraan vanuit de Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan subsidie aan is toegekend voeren demonstraties uit met onder meer:

- Waterstof-brandstofcellen;
- Carbon Capture (tot 70%) op LNG-aandrijfsystemen;
- Dual fuel (MGO/MEOH) tot 75% bijmenging;
- Waterstof verbrandingsmotoren met 10% diesel pilot fuel.

- b. De aanpak voor het bewijzen van de effectiviteit en betrouwbaarheid van het energiesysteem beter is;

De aanvrager dient door middel van het projectplan de kwaliteit van het project aan te tonen. Ten eerste moet het projectplan duidelijk beschrijven hoe de verwachte bijdrage aan klimaatneutraliteit en emissiereducties en andere verwachte prestaties gerealiseerd en gemeten gaan worden onder operationele condities. Verder moet het inzicht geven in hoe de meetdata gebruikt worden om voorspellingen en modellen te valideren. Uit het projectplan moet aantoonbaar blijken dat de gebruikte rekenmethoden en modellen tot reproduceerbare resultaten leiden door metingen in de praktijk.

Ten tweede scoort een project hoger naarmate de onderzoeksmethode en inhoudelijke aanpak beter is

en in het projectplan de inhoudelijke aanpak, de projectfasen met meetbare indicatoren en go/no go momenten, de te gebruiken middelen en de resultaten beter worden beschreven en onderbouwd.

Ten derde worden de kwaliteit van de inventarisatie en analyse van de risico's die een succesvolle uitvoering van het project kunnen bedreigen en mitigerende maatregelen in de beoordeling meegenomen.

c. De opschaalbaarheid en het verdienmodel voor de strategische deelmarkten groter is;

Bij dit criterium gaat het om de uitkomst van het project en de te verwachten impact op de markt. De score van projectvoorstellen zal hoger zijn naarmate het project in grotere mate gericht is op het behouden, opschalen en versterken van de internationale concurrentiepositie van Nederlandse ondernemingen binnen de maritieme sector en met name op de strategische deelmarkten: waterbouw, offshore, shortsea/binnenvaart, maritieme veiligheid en dienstverlening. In het projectvoorstel zal aantoonbaar moeten worden gemaakt wat het effect van het project is op de potentiële groei van het verdienvermogen van de Nederlandse maritieme sector door middel van de ontwikkeling van de omzet en arbeidsplaatsen die hier mee gemoeid zijn in relatie tot de snelheid waarmee impact op klimaatneutraliteit gerealiseerd kan worden. Tevens zal de score hoger zijn naarmate technologie en scheepsonwerp makkelijker schaalbaar zijn. Van belang hierbij is dat de geleerde lessen gedeeld zullen worden met relevante belanghebbenden en deze kennis binnen de Nederlandse maritieme sector (digitaal) verspreid kan worden.

d. De ketensamenwerking en Nederlandse betrokkenheid groter is;

Bij dit rangschikkingscriterium gaat het om het maximaal versterken van het Nederlandse maritieme ecosysteem door ketensamenwerking. Uit de subsidieaanvraag moet duidelijk wordt samengewerkt binnen het samenwerkingsverband, waarbij de rol van kennisinstellingen, onderwijsinstellingen en MKB-bedrijven concreet uitgewerkt moet zijn. Het projectplan laat de kwaliteit van het samenwerkingsverband zien, evenals een brede betrokkenheid van ondernemingen, onderzoeksinstellingen en mogelijke andere partijen en de innovatiekracht. In het projectplan dient de wijze van samenwerking te zijn beschreven evenals de betrokkenheid van iedere deelnemer aan het samenwerkingsverband en het risico dat iedere deelnemer draagt. Hoe groter de Nederlandse betrokkenheid bij de deelnemers is hoe hoger hier gescoord wordt. Ook wordt de impact op het ecosysteem beoordeeld op grond van de bijdrage van het project aan de internationale stand van onderzoek of techniek, de mate waarin het de Nederlandse kennis- en innovatiepositie meer versterkt en, voor zover van toepassing, cross-sectorale samenwerking stimuleert. Een voorstel scoort hoger op dit aspect naarmate de voorgestelde oplossingen vernieuwender zijn. Voor technologisch georiënteerde activiteiten is de internationale stand der techniek de maatstaf. De aanvrager dient de huidige stand van onderzoek en techniek te beschrijven, welke knelpunten er nog zijn en wat de toegevoegde waarde van het project is. Verder wordt er hoger gescoord op dit aspect naarmate de Nederlandse kennis- en innovatiepositie meer versterkt wordt. Dat is het geval wanneer er meer sprake is van technologische vernieuwing. Hierbij scoren voorstellen die een marginaal technische verbetering laten zien lager dan voorstellen die een technologische doorbraak kunnen laten zien.

e. De bijdrage van het project aan de samenwerking binnen het Maritiem Masterplan hoger is door middel van de bijdrage aan het DS-JMDP en aan Human Capital-activiteiten;

Met de opkomst van nieuwe energielijnen is het imperatief om direct in te zetten op het delen van lessons learned en het definiëren van standaarden voor de betrokken technologieën en systemen. Dit is de noodzakelijke basis voor een vlotte gegevensuitwisseling en samenwerking en vereist de oprichting van een data-uitwisselingsinfrastructuur zoals het DS-JMDP, evenals een investering in Human Capital.

Het omarmen en effectief benutten van digitale samenwerking wordt niet langer gezien als een bijkomstigheid, maar is essentieel om de maritieme sector te versterken. Het DS-JMDP staat centraal in het bevorderen van samenwerking en kennisdeling en vormt daarmee een onmisbaar instrument voor de groei en innovatie van de maritieme industrie. Deelname aan het DS-JMDP kan via een keuze van verschillende pakketten die vervolgens onderdeel zijn van de subsidieaanvraag.

Deelname aan de Human Capital agenda kan via een keuze van verschillende pakketten die vervolgens onderdeel zijn van de subsidieaanvraag. In het kader van Human Capital is bijscholing van werknemers cruciaal om innovatieve systemen en toepassingen zo snel mogelijk te implementeren. Het is daarnaast noodzaak om ook in het onderwijs op korte termijn de nieuw verworven kennis in de onderwijsprogramma's op te nemen. De pakketten opgenomen in bijlage 2 waarborgen dat de kennis uit de O&D-projecten snel terecht komen bij de huidige en toekomstige medewerker (bijvoorbeeld door het pakket expert werkgroep curriculum vernieuwing). Daarnaast dragen de pakketten bij aan de



sociale transitie die, naast de technologische transitie, noodzakelijk is om de doelen van het Maritiem Masterplan te realiseren. De aanvrager dient de pakketkeuze voor DS-JMDP en Human Capital uit te werken in het projectplan. Nadere toelichting bij DS-JMDP en Human Capital is gegeven in bijlage 2.

Artikel 12 Adviescommissie

Er wordt een onafhankelijke adviescommissie aangesteld die op basis van de rangschikkingscriteria de aanvragen zal beoordelen. 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 14 Aanvraag

Bij de aanvraag levert de aanvrager de gegevens genoemd in artikel 10 van het Kaderbesluit. Aanvullend daarop levert de aanvrager ook een projectplan en een begroting volgens het format zoals beschikbaar gesteld door RVO en de gegevens bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de AGVV.

Artikel 15 Afwijzingsgronden

Artikel 11 en 12 van het Kaderbesluit bevatten gronden waarop een aanvraag wordt afgewezen. Daarnaast bevat dit artikelen enkele aanvullende afwijzingsgronden. Zo wordt een aanvraag voor een O&D-project afgewezen indien de subsidieverstreking niet in overeenstemming is met de AGVV. Daarnaast is in dit artikel bepaald hoeveel punten een project minimaal toegekend moet krijgen per onderdeel van de rangschikkingscriteria en in totaal. Ook wordt een aanvraag afgewezen als de subsidiabele kosten minder dan € 500.000 per O&D-project bedragen, hiermee wordt gewaarborgd dat de projecten die worden uitgevoerd binnen de subsidieregeling voldoende substantiële bijdrage leveren aan de kennisontwikkeling over technologieën en wordt voorkomen dat de administratieve lasten niet onevenredig hoog zijn ten opzichte van de subsidiabele kosten. Ten opzichte van de Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan is een nieuwe afwijzingsgrond opgenomen die er op ziet dat geen subsidie wordt verstrekt aan een project waarvoor al subsidie is verstrekt op grond van de Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan.

Artikel 16 Beschikking tot verlening

Artikel 16 bevat de mogelijkheid tot een beroep op een begrotingsvoorbehoud bij de subsidieverlening. Indien van toepassing zal dit voorbehoud in de verleningsbeschikking worden opgenomen.

Artikel 17 Verplichtingen subsidieontvanger

Dit artikel bepaalt de maximale looptijd van het project. In de Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan was bepaald dat projecten 8 jaar mogen duren. In onderhavige regeling is deze looptijd ingekort naar 6 jaar. De fase van ontwerpen en ontwikkelen, zoals bedoeld in artikel 3, derde lid, mag maximaal 3 jaar duren. Het O&D-project moet uiterlijk op 31 juli 2033 afgerond zijn.

Naast de in dit artikel bedoelde verplichtingen bevat artikel 17 van het Kaderbesluit ook enkele verplichtingen voor de subsidieontvanger. Dit gaat bijvoorbeeld om het uitvoeren van de activiteiten overeenkomstig de omschrijving van die activiteiten in de beschikking tot subsidieverlening of tot subsidievestiging, en het verlenen van medewerking aan openbaarmaking van de gegevens en de resultaten van de activiteit.

Artikel 18 Verplichtingen voor onderzoeksorganisaties

In het eerste lid, onderdeel a, worden, indien in het O&D-project niet-economisch industrieel onderzoek of experimentele ontwikkeling door een onderzoeksorganisatie wordt verricht, aanvullende eisen gesteld aan de samenwerkingsovereenkomst die de penvoerder namens de deelnemers aan het samenwerkingsverband voorafgaand aan de start van het project indient. Deze vereisten zijn in lijn met paragraaf 2.2.2, onderdeel 28, van het O&O&I-steunkader.

Daarnaast moet aan één van de voorwaarden in het eerste lid, onderdeel c, worden voldaan. Hierdoor wordt ervoor gezorgd dat de voordelen die een onderzoeksorganisatie geniet niet als indirecte staatssteun doorgegeven worden aan een onderneming waarmee de onderzoeksorganisatie in samenwerking activiteiten verricht. Deze voorwaarden zijn in lijn met de vereisten uit paragraaf 2.2.2, onderdeel 29, van het O&O&I-steunkader.

Indien geen van de vorenstaande voorwaarden is vervuld, zal de volledige waarde van de bijdrage van



de onderzoeksorganisatie aan het project (overeenkomstig onderdeel 31 van het O&O&l-steunkader) worden beschouwd als een (economisch) voordeel voor de samenwerkende ondernemingen, waarvoor de regels inzake staatssteun gelden. In dat geval zal gekeken moeten worden of de subsidieverlening past binnen de grenzen van het dan toepasselijke staatssteunkader (artikel 25 van de AGVV). Het is dus van belang dat er een duidelijk onderscheid gemaakt kan worden tussen economische en niet-economische activiteiten. Om te kunnen beoordelen welke activiteiten niet-economisch van aard zijn, dient de onderzoeksorganisatie dan ook een gescheiden boekhouding bij te houden tussen economische- en niet-economische activiteiten.

Artikel 19 Verplichtingen betreffende voorlichting

De subsidieontvanger is verplicht om gedurende de looptijd van het project jaarlijks een voortgangsrapportage te verstrekken. Een format voor deze rapportage wordt door RVO beschikbaar gesteld.

Artikel 20 Voorschot

De minister verstrekt op verschillende momenten ambtshalve een voorschot op de subsidieverlening. Bij de start van de verschillende fases die een relatief grote investering vergen ontvangt de aanvrager de cashflow die benodigd is. De aanvrager ontvangt het resterende bedrag bij vaststelling. Voor de start van de monitoring wordt uitgegaan van het moment zodra het schip in gebruik is.

Artikel 21 Subsidievaststelling

In artikel 24 van het Kaderbesluit is opgenomen welke gegevens de subsidieontvanger moet verstrekken bij een aanvraag tot vaststelling van de subsidie. Het gaat bijvoorbeeld om een verslag omtrent het verloop, de uitvoering en de resultaten van de activiteit. In aanvulling daarop is de subsidieontvanger ook verplicht een omschrijving van de projectresultaten te verstrekken. Daarnaast dient de subsidieontvanger ook aan te tonen op welke wijze het O&D-project heeft bijgedragen aan de doelen en thema's van de regeling.

Artikel 23 Evaluatie

Van de subsidieontvanger wordt verlangd dat hij meewerkt aan een evaluatie om de effecten van de onder deze regeling verleende subsidie te onderzoeken. Daarbij kan van hem worden verlangd dat hij, binnen de maatstaven van redelijkheid, gehouden kan worden gegevens te delen. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om vragen over het aanvraagproces, gemaakte overwegingen en/of administratieve lasten.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*