



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 23 april 2019, nr. IENW/BSK-2019/58049, tot wijziging van de Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport in verband met de aanvraagperiode 2019

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikel 3, eerste lid, onderdeel f, artikel 4, eerste en tweede lid, en artikel 5 van de Kaderwet subsidies I en M en artikel 4, eerste en tweede lid, artikel 7, derde lid, artikel 8, eerste en tweede lid, artikel 9, artikel 10, tweede lid, artikel 13 en artikel 22, tweede lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het begrip 'hernieuwbare energiebronnen' en de bijbehorende begripsomschrijving wordt verplaatst na de begripsomschrijving 'haveninfrastructuur'.

2. Na de begripsomschrijving van 'alternatieve brandstoffen', worden de volgende begrippen en bijbehorende begripsomschrijvingen ingevoegd:

emissiearme mobiele machine: gemotoriseerd voertuig, bestemd voor het verrichten van werkzaamheden op land en in de open lucht met uitzondering van landbouwwerkzaamheden, niet zijnde het vervoer van personen of goederen over het spoor of de openbare weg, dat is voorzien van een meerrijdende bestuurdersplaats, dat:

- a. beschikt over een elektrische aandrijflijn;
- b. beschikt over een hybride aandrijflijn, of
- c. geschikt is voor het rijden op een brandstofmengsel dat voor ten minste 30 procent bestaat uit een alternatieve brandstof, die volledig is gemaakt met behulp van hernieuwbare energiebronnen;

emissiearm vaartuig: binnenschip als bedoeld in artikel 1 van de Binnenvaartwet, en vallend binnen de CEMT-klasse I tot en met V, niet zijnde een schip bestemd voor het vervoer van personen, of zeeschip, bestemd voor het vervoer van goederen, dat wordt ingezet voor short sea shipping, met een tonnage van minder dan 5000 GT en een lengte van minder dan 80 meter, dat:

- a. beschikt over een elektrische aandrijflijn;
- b. beschikt over een hybride aandrijflijn, of
- c. geschikt is voor het varen op een brandstofmengsel dat voor ten minste 30 procent bestaat uit een alternatieve brandstof, die volledig is gemaakt met behulp van hernieuwbare energiebronnen;

3. In de begripsomschrijving van 'emissiearm vervoermiddel voor vervoer over de weg' wordt, onder vervanging van de puntkomma aan het slot van het tweede gedachtestreepje door ', en', een derde gedachtestreepje toegevoegd, luidende:

- twee- en driewielige voertuigen, met voertuigkwalificatie L, die voorzien zijn van een elektrische hoofdaandrijving;

4. Na de begripsomschrijving van 'Verordening (EG) 595/2009' wordt het volgende begrip en de bijbehorende begripsomschrijving ingevoegd:



voertuigkwalificaties L, L1 en L2: voertuigkwalificatie L als bedoeld in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60);

5. In de begripsomschrijving van 'voertuigkwalificaties M, M2, N, N1, N2 en N3' wordt na 'M2' ingevoegd 'M3,'.

6. Onder vervanging van de punt door een puntkomma aan het slot van de begripsomschrijving van 'voertuigkwalificaties M, M2, M3, N, N1, N2 en N3' (nieuw) wordt het volgende begrip en de bijbehorende begripsomschrijving toegevoegd:

voertuig voor gebruik op luchthaventerreinen: emissiearme mobiele machine, die alleen op luchthaventerreinen wordt gebruikt.

B

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b komt te luiden:

- b. gericht is op de uitrol van:
 - 1°. een lokale infrastructuurvoorziening die gebruikt wordt voor alternatieve brandstoffen, of
 - 2°. een haveninfrastructuurvoorziening die gebruikt wordt voor alternatieve brandstoffen;

2. In onderdeel c wordt na 'infrastructuurvoorziening' ingevoegd 'of haveninfrastructuurvoorziening' en wordt na 'artikel 56, derde lid,' ingevoegd '56 ter, achtste lid, of 56 quater, zevende lid,.

3. In onderdeel d, vervalt 'of haveninfrastructuur'.

4. In onderdeel e wordt na 'infrastructuurvoorzieningen' ingevoegd 'of haveninfrastructuurvoorzieningen' en wordt na 'artikel 56, vierde lid,' ingevoegd '56 ter, zevende lid, of 56 quater, zesde lid,.

C

Artikel 6, onderdeel b, komt te luiden:

- b. het versnellen van de ontwikkeling van:
 - 1°. emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg van goederen en personen met voertuigkwalificaties N1, N2, N3, M2, M3, L1 of L2;
 - 2°. emissiearme voertuigen voor gebruik op luchthaventerreinen;
 - 3°. emissiearme mobiele machines, of
 - 4°. emissiearme vaartuigen, en.

D

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel b, vervalt 'voor vervoer (...) M2'.

2. Onder verlettering van de onderdelen c tot en met e tot d tot en met f wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

- c. zich richt op de alternatieve brandstoffen waterstof, biobrandstof of elektriciteit in de sector transport en mobiliteit;

E

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:

- b. bijdraagt aan het versnellen van de ontwikkeling van:
 - 1°. emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg van goederen en personen met voertuigkwalificaties N1, N2, N3, M2, M3, L1 of L2;
 - 2°. emissiearme voertuigen voor gebruik op luchthaventerreinen;



- 3°. emissiearme mobiele machines, of
- 4°. emissiearme vaartuigen;

2. In het eerste lid wordt onder verlettering van de onderdelen c tot en met f tot d tot en met g een onderdeel ingevoegd, luidende:

- c. bijdraagt aan de uitrol of het gebruik van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uit hernieuwbare bronnen;

3. In het eerste lid, onderdeel e (nieuw), wordt na 'infrastructuurvoorziening' ingevoegd 'of haveninfrastructuurvoorziening' en wordt 'artikel 9' vervangen door 'de in artikel 4, onderdelen c tot en met e, bedoelde voorwaarden'.

4. Het tweede lid komt te luiden:

2. In afwijking van het eerste lid, onderdeel c, kan subsidie voor een project, dat bijdraagt aan de uitrol of het gebruik van infrastructuur voor waterstof, ook worden verstrekt voor:
 - a. een investering lokale infrastructuurvoorziening die gebruikt wordt voor waterstof uit niet-hernieuwbare bronnen, of
 - b. een haveninfrastructuurvoorziening die gebruikt wordt voor waterstof uit niet-hernieuwbare bronnen.

F

Artikel 9 vervalt.

G

In artikel 11, onderdeel b, wordt '2 jaar' vervangen door '1 jaar'.

H

Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt '2017/2018 € 12.753.000' vervangen door '2019 € 7.000.000,-'.

2. In het tweede lid wordt '2018 € 900.000,-' vervangen door '2019 € 450.000,-'.

3. Het derde lid komt te luiden:

3. Het subsidieplafond voor projecten als bedoeld in de artikelen 6 en 8 voor:
 - a. vervoermiddelen met de voertuigkwalificaties N1, N2 of N3, bedraagt gezamenlijk voor 2019 € 10.700.000,-;
 - b. vervoermiddelen met de voertuigkwalificaties M2 of M3, bedraagt gezamenlijk voor 2019 € 4.000.000,-;
 - c. vervoermiddelen met de voertuigkwalificaties L1 of L2, bedraagt gezamenlijk voor 2019 € 900.000,-;
 - d. voertuigen voor gebruik op luchthaventerreinen, bedraagt gezamenlijk voor 2019 € 1.000.000,-;
 - e. emissiearme mobiele machines, bedraagt gezamenlijk voor 2019 € 1.000.000,-;
 - f. emissiearme vaartuigen, bedraagt gezamenlijk voor 2019 € 4.000.000,-.

4. Onder vernummering van het vierde en vijfde lid tot vijfde en zesde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

4. Het subsidieplafond voor projecten als bedoeld in artikel 7 bedraagt voor projecten gericht op de alternatieve brandstoffen waterstof, biobrandstof en elektriciteit voor 2019 per brandstof € 150.000,-.

I

Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na 'project' ingevoegd 'als bedoeld in de artikelen 6 en 8 kan worden ingediend vanaf de dag na de datum van inwerkingtreding van deze regeling tot en met 19 juni 2019 17.00 uur'.



2. Onder vernummering van het tweede lid tot derde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. Een aanvraag tot subsidieverlening voor een project als bedoeld in de artikelen 4, 5 en 7 kan worden ingediend vanaf de dag na de datum van inwerkingtreding van deze regeling tot en met 4 september 2019 17.00 uur.

J

In artikel 14, vijfde lid, wordt 'een rechtspersoon ingesteld krachtens publiekrecht' vervangen door 'een provincie, gemeente of openbaar lichaam als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen'.

K

Artikel 15, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de onderdelen b en c, onder 3°, wordt de punt vervangen door een puntkomma.
2. In onderdeel d, wordt na 'infrastructuurvoorzieningen' ingevoegd ', steun voor regionale luchthavens of steun voor havens'.
3. Er wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - e. indien een aanvraag namens de deelnemers van een samenwerkingsverband wordt ingediend bevat de aanvraag een toelichting op de wijze waarop het eigen aandeel in de projectkosten door de deelnemers van het samenwerkingsverband wordt gefinancierd.

L

Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na 'cofinanciering' ingevoegd 'en projecten haalbaarheidsstudie'.
2. Het derde lid komt te luiden:
 3. Voor projecten experimentele ontwikkeling en projecten proeftuin vindt de subsidieverdeling plaats aan de hand van een rangschikking per subsidieplafond van de aanvragen die voor subsidieverstrekking in aanmerking komen.
3. Na het vijfde lid wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
 6. Indien een subsidieplafond niet volledig wordt benut in het tijdvak waarvoor het is vastgesteld en de Minister het resterende bedrag beschikbaar stelt voor aanvragen vallend onder een subsidieplafond dat reeds voor het aflopen van het tijdvak volledig is uitgeput, worden de gerangschikte aanvragen behandeld op volgorde van:
 - a. projecten proeftuin;
 - b. projecten experimentele ontwikkeling;
 - c. projecten innovatiecluster.

M

Artikel 17, eerste lid, komt te luiden:

1. De aanvragen, met uitzondering van aanvragen voor een project cofinanciering en haalbaarheidsstudie, worden beoordeeld op excellentie, impact en uitvoering van het project, zoals omschreven in bijlage 1 voor projecten innovatiecluster en in bijlage 2 voor projecten proeftuin en experimentele ontwikkeling.

N

Artikel 19 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, wordt na 'artikel 56, zesde lid,' ingevoegd '56 ter, vierde lid of 56 quater, vierde lid,'.
2. In het eerste lid, onderdeel b, vervalt 'per projectjaar'.



3. Het eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:

- c. bij een project experimentele ontwikkeling: het maximale percentage genoemd in artikel 25, vijfde lid, onderdeel c, en zesde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening van de in aanmerking komende kosten en:
 - 1°. voor vervoermiddelen met de voertuigkwalificaties N1, N2, N3, M2 of M3, maximaal € 500.000,-;
 - 2°. voor vervoermiddelen met de voertuigkwalificaties L1 of L2, maximaal € 150.000,-;
 - 3°. voor voertuigen voor gebruik op luchthaventerreinen, maximaal € 500.000,-;
 - 4°. voor emissiearme mobiele machines, maximaal € 500.000,-;
 - 5°. voor emissiearme vaartuigen, maximaal € 500.000,-;

4. Het eerste lid, onderdeel e, komt te luiden:

- e. bij een project proeftuin:
 - 1°. voor vervoermiddelen met de voertuigkwalificaties N1, N2, N3, M2 of M3, de toepasselijke maximale bedragen en percentages als bedoeld en genoemd in artikel 25, vijfde lid, onderdeel c, en zesde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening en maximaal € 2.000.000,-, en:
 - i. indien het project mede inhoudt een investering lokale infrastructuurvoorziening: het maximale bedrag bedoeld in artikel 56, zesde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening en maximaal € 1.000.000,- voor die investering, of
 - ii. indien het project mede inhoudt een investering milieubescherming: de maximale percentages bedoeld in artikel 36, zesde en zevende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - 2°. voor vervoermiddelen met de voertuigkwalificaties L1 of L2 de toepasselijke maximale bedragen en percentages als bedoeld en genoemd in artikel 25, vijfde lid, onderdeel c, en zesde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening en maximaal € 150.000,-, en:
 - i. indien het project mede inhoudt steun voor een investering lokale infrastructuurvoorziening: het maximale bedrag bedoeld in artikel 56, zesde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening en maximaal € 75.000,- voor die investering, of
 - ii. indien het project mede inhoudt een investering milieubescherming: de maximale percentages bedoeld in artikel 36, zesde en zevende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - 3°. voor voertuigen voor gebruik op luchthaventerreinen, de toepasselijke maximale bedragen en percentages als bedoeld en genoemd in artikel 25, vijfde lid, onderdeel c, en zesde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening en maximaal € 1.000.000,-, en:
 - i. indien het project mede inhoudt steun voor regionale luchthavens: het maximale bedrag bedoeld in artikel 56 bis, elfde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening en maximaal € 500.000,- voor die investering, of
 - ii. indien het project mede inhoudt een investering milieubescherming: de maximale percentages bedoeld in artikel 36, zesde en zevende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - 4°. voor emissiearme mobiele machines, de toepasselijke maximale bedragen en percentages als bedoeld en genoemd in artikel 25, vijfde lid, onderdeel c, en zesde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening en maximaal € 1.000.000,-, en:
 - i. indien het project mede inhoudt steun voor een investering lokale infrastructuurvoorziening: het maximale bedrag bedoeld in artikel 56, zesde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening en maximaal € 500.000,- voor die investering, of
 - ii. indien het project mede inhoudt een investering milieubescherming: de maximale percentages bedoeld in artikel 36, zesde en zevende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - 5°. voor emissiearme vaartuigen, de toepasselijke maximale bedragen en percentages als bedoeld en genoemd in artikel 25, vijfde lid, onderdeel c, en zesde lid van de algemene groepsvrijstellingsverordening en maximaal € 2.000.000,- en:
 - i. indien het project mede inhoudt steun voor havens: het maximale bedrag bedoeld in artikel 56 ter, vierde lid, of 56 quater, vierde lid van de algemene groepsvrijstellingsverordening en maximaal € 1.000.000,- voor die investering, of
 - ii. indien het project mede inhoudt een investering milieubescherming: de maximale percentages bedoeld in artikel 36, zesde en zevende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

5. Onder vernummering van het derde lid tot vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

- 3. Bij steun voor havens bedraagt de subsidie maximaal het verschil tussen de subsidiabele kosten en de exploitatiewinst van de investering, bedoeld in artikel 56 ter, vierde lid, of 56



quater, vierde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

O

Artikel 20, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt na 'artikel 56, vijfde lid,' ingevoegd '56 ter, tweede lid of 56 quater, tweede lid,'
2. Na onderdeel d wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - e. bij een project proeftuin mede inhoudende steun voor havens: de kosten als bedoeld in artikel 56 ter, tweede lid, of 56 quater, tweede lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

P

In artikel 25, eerste lid, vervalt ', projecten haalbaarheidsstudie' en ', 7'.

Q

Bijlage 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift vervalt ', haalbaarheidsstudie'.
2. De kolom 'Project haalbaarheidsstudie' vervalt.
3. Onder de kopjes Excellentie en Impact in de kolom 'Omschrijving' vervalt ', 7'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer*



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

De Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport (hierna: regeling DKTI) geeft een kader voor het verstrekken van subsidies ter bevordering van de totstandkoming van klimaattechnologieën en -innovaties in de sector transport. Hiermee wordt het uitvoeren van de Duurzame Brandstofvisie, opgesteld onder het SER Energieakkoord voor duurzame energie, bevorderd. Daarnaast is de regeling DKTI ondersteunend aan het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen, dat de Richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen implementeert. Deze regeling is een van de bestedingsdoelen van de middelen die door de rijksoverheid beschikbaar zijn gesteld voor het realiseren van de klimaatambitie van het kabinet en is een aanvulling op mogelijkheden die bedrijven via andere regelingen worden geboden, zoals subsidies voor fundamenteel onderzoek (de Wetenschapsagenda) en industrieel onderzoek (Topsectorenbeleid).

Met deze publicatie wordt de tweede tranche van de Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport (hierna: wijzigingsregeling DKTI) opengesteld. Deze toelichting beschrijft de wijzigingen ten opzichte van de eerste tranche van de regeling DKTI en geeft hiervoor de argumentatie.

De regeling beoogt op termijn de transformatie naar low en zero emissie verkeer en vervoer te versnellen. Een van de instrumenten is het stimuleren van technologische ontwikkelingen en innovaties door een subsidiebijdrage.

De regeling richt zich op initiatieven van het bedrijfsleven, samenwerkingsverbanden van bedrijven, niet-gouvernementele organisaties en onderzoeksorganisaties.

Doel en hoofdlijnen van de wijzigingsregeling DKTI zijn grotendeels gelijk gebleven aan de regeling DKTI zoals deze voor de periode 2017/2018 was vastgesteld.

2. Hoofdlijnen wijziging

Zoals ook bij de eerste tranche van de regeling DKTI voor transport het geval was, staat bij de wijzigingsregeling DKTI de versnelde uitrol van infrastructuur van alternatieve brandstoffen en versnelde innovatie van emissiearme vervoermiddelen centraal. Verder is in de toelichting bij de regeling DKTI aangegeven (Staatscourant 2017, nr. 57439) dat niet wordt uitgesloten dat er in latere fases van de regeling ook andere vervoermiddelen en projecten in aanmerking kunnen komen voor subsidie. Het onderwerp 'vervoer van goederen over de weg' blijft gehandhaafd, maar daarnaast wordt de regeling uitgebreid naar andere categorieën vervoermiddelen.

Toepassingen

Door deze uitbreiding sluit de wijzigingsregeling DKTI beter aan op de vigerende convenanten en afspraken tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en andere stakeholders. Voorbeelden zijn de Green Deals rond Zero Emissie Stadslogistiek, de nieuwe Green Deal voor Scheepvaart en de in voorbereiding zijnde Green Deal Binnenhavens, Bestuursakkoorden voor Zero Emissie Doelgroepenvervoer en Zero Emissie Bussen.

Vervoermiddelen

Niet langer zal de focus uitsluitend liggen op voertuigen voor vervoer van goederen over de weg, maar is de regeling uitgebreid naar een aantal andere categorieën vervoermiddelen, waaronder vaartuigen. Achtergrond is dat er met name in een aantal niche markten voor Nederland kansen liggen voor marktopschaling. Daarnaast levert deze verbreding meer toepassingen op voor het efficiënt benutten van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en het vergroten van de toepassingen hiervan.

De volgende categorieën emissiearme vervoermiddelen zijn toegevoegd aan deze wijzigingsregeling:

- Bussen M3
In het kader van de zero emissie ambitie voor bussen, kunnen projecten worden ingediend die betrekking hebben op emissiearme bussen in de categorie M3, door bedrijven ontwikkeld of aangeschaft ten behoeve van demonstratie binnen proeftuinen. Hiermee wordt beoogd de verdere uitrol van een schone busvloot te versnellen.
- Light Electric Vehicles L1 en L2



In het kader van de uitfasering van vervuilende brommers en scooters worden vlooteigenaren gestimuleerd met schone alternatieven aan de slag te gaan. Vlooteigenaren zijn bedrijven of instellingen met meerdere voertuigen die voor 100% van de tijd worden ingezet ter uitvoering en/of ondersteuning van het uitoefenen van de hoofdactiviteit van het bedrijf of instelling.

- **Mobiele Machines**
In het kader van de zero emissie ambitie vastgelegd in de Green Deal Het nieuwe draaien, vallen ook mobiele machines in deze tweede tranche onder de uitvraag.
- **Vaartuigen**
In lijn met plannen om de scheepvaart te verduurzamen, is in de wijzigingsregeling DKTI een nieuwe categorie opgenomen om de transitie naar emissiearm varen te versnellen. Het gaat hierbij voornamelijk om beroepsgoederenvervoer over binnenwateren en short sea shipping. Beoogd wordt om een begin te gaan maken met de ontwikkeling en demonstratie van emissiearme vaartuigen voor het vervoer van goederen. Dit is van belang voor de verdere uitrol en toepassing van alternatieve brandstoffen.
- **Luchthaven gebonden voertuigen**
Vooruitlopend op verdere plannen om de luchtvaart te verduurzamen, zullen via de wijzigingsregeling DKTI innovaties en demonstraties mogelijk worden gemaakt, om te beginnen ten behoeve van de ontwikkeling en toepassing van emissiearme mobiele machines voor gebruik op luchthaventerreinen. Beoogd wordt om door de inzet van dit soort voertuigen, bewegingen op luchthavens te verminderen dan wel uitstootvrij te maken.

Infrastructuur

Bij waterstof is de regionale inperking uit de regeling DKTI komen te vervallen, om investeerders de ruimte te geven zelf te bepalen op welke locatie zij potentie in de markt zien. Verder hebben hier geen wijzigingen plaatsgevonden.

Projecttypen

Bij de projecttypen zijn de mogelijkheden voor haalbaarheidsstudies verruimd. Alle categorieën emissiearme vervoermiddelen komen nu hiervoor in aanmerking. Hiermee wordt beoogd consortia en ideevorming voor projecten in toekomstige tranches van DKTI te faciliteren. Voortaan zullen de haalbaarheidsstudies op volgorde van binnenkomst worden beoordeeld door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna:RVO.nl), om een snellere afhandeling van deze projecten te waarborgen.

Voor projecten innovatiecluster is het nu mogelijk om projecten met een maximale looptijd van 1 jaar aan te vragen.

Beoordelingscriteria

Bij de onderdelen excellentie, impact en uitvoering, worden geen nieuwe criteria opgenomen. Wel wordt aan de adviescommissie meegegeven om bij het scoren op aspecten als doelstelling, kwaliteit en vervolgpotentieel, nadrukkelijk te letten op een aantal aspecten, die een efficiënte en tijdige uitvoering van projecten bevorderen, waaronder de status van de benodigde vergunningen bij het onderdeel excellentie, de mate van aansluiting bij doelstellingen uit vigerende lenW convenanten/green deals en de mate van aansluiting op vigerende lokale plannen bij het onderdeel impact, waarbij bijvoorbeeld gedacht kan worden aan de inbedding in al bestaande gemeentelijke of provinciale plannen.

3. Administratieve lasten

De administratieve lasten voor de aanvragers bestaan uit het kennisnemen van de regeling, het doen van de aanvraag, het maken van voortgangsrapportages en het aanleveren van de documenten ter verantwoording van de subsidieverstrekking. Voor deze subsidieregeling zijn de administratieve lasten voor een aanvrager van de subsidie geschat op gemiddeld 4,1% van het totale subsidiebedrag. De administratieve lasten van de regeling zijn zo laag mogelijk gehouden. Voor de voortgangsgegevens wordt een handreiking opgesteld die het aanleveren daarvan kan vereenvoudigen.

4 Uitvoering

Deze regeling wordt uitgevoerd door RVO.nl, onderdeel van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. Mandaat en machtiging daartoe is verleend in het Besluit mandaat, volmacht en machtiging algemeen directeur Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2015. RVO.nl is betrokken geweest bij het opstellen van de regeling en heeft een uitvoerbaarheidstoets uitgevoerd. Uit die toets zijn geen problemen in de uitvoerbaarheid naar voren gekomen.



5. Consultatie

Ten aanzien van de ontwerpregeling heeft er vooraf een consultatie plaatsgevonden. De inhoudelijke uitgangspunten van deze tweede tranche stonden nog niet vast. Er is in 2018 een consultatiedocument opgesteld waarin drie varianten zijn opgenomen namelijk het handhaven van de huidige inhoudelijke uitgangspunten, verbreding van de inhoudelijke uitgangspunten naar andere categorieën vervoermiddelen en focus op de ontwikkeling van initiatieven op of rondom vervoersknooppunten. Deze uitgangspunten zijn voorgelegd aan de deelnemers aan de vijf regiobijeenkomsten in het kader van Innovatieve Energiedragers van de Toekomst. De deelnemers bestonden uit vertegenwoordigers namens provincies en gemeenten, maar ook bedrijven in de verschillende sectoren. Tevens zijn deze uitgangspunten voorgelegd aan de voorzitters van de platforms per alternatief hernieuwbaar brandstofspoor (elektriciteit, waterstof en biobrandstoffen). Hieruit kwam naar voren dat de voorkeur uitgaat naar de tweede variant. Categorieën vervoermiddelen die hierbij genoemd werden zijn binnenvaartschepen, lichte voertuigen, mobiele werktuigen, terreinvoertuigen en bussen. Gelet op de input van de geraadpleegde marktpartijen is voor de tweede variant gekozen, namelijk het uitbreiden naar meer categorieën vervoermiddelen in deze subsidieregeling. Omdat er vooraf een consultatie heeft plaatsgevonden is er afgezien van een internetconsultatie.

6. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. Hiermee wordt afgeweken van de in artikel 4.17, tweede lid, van de Aanwijzingen voor de regelgeving voor ministeriële regelingen genoemde vaste verandermomenten en van de ingevolge het vierde lid in dit geval geldende minimuminvoeringstermijn van twee maanden. Hiermee worden ongewenste publieke nadelen voorkomen. Het later in werking laten treden van deze regeling zou ertoe leiden dat de termijn waarin aanvragen kunnen worden ingediend korter wordt of, indien de termijn gehandhaafd blijft, ertoe leiden dat de subsidiebeschikkingen pas later in 2019 beschikbaar kunnen worden. Omdat er in de aanloop naar de totstandkoming van deze regeling meermaals contact is geweest, is de doelgroep op de hoogte van de regeling.

Artikelsgewijs deel

Artikel I

Onderdeel A

Met deze wijzigingsregeling komen meer categorieën van vervoermiddelen in aanmerking voor subsidie. Derhalve is het wenselijk de begripsbepalingen in artikel 1 uit te breiden met een beschrijving of definitie van deze categorieën van vervoermiddelen. Aan de begripsbepaling *emissiearm vervoermiddel voor vervoer over de weg* worden twee- en driewielige voertuigen met voertuigkwalificatie L toegevoegd. Het moet hierbij gaan om voertuigen met voertuigkwalificaties L1 en L2 die voorzien zijn van een elektrische aandrijving.

Daarnaast zijn er begripsbepalingen opgenomen van *emissiearme mobiele machines en emissiearme vaartuigen*. Voor deze vervoermiddelen zijn nog geen CO₂-emissienormen vastgelegd. Wat betreft deze vervoermiddelen is daarom bepaald dat zij moeten beschikken over een elektrische aandrijflijn, een hybride aandrijflijn, of geschikt moeten zijn voor het rijden op een brandstofmengsel dat voor ten minste 30 procent bestaat uit een alternatieve brandstof die volledig gemaakt is met behulp van hernieuwbare energiebronnen, zoals biobrandstoffen. In de begripsbepaling *emissiearme vaartuigen* komt de term 'short sea shipping' voor. Dit houdt in het vervoer van goederen over zee, waarbij oorsprong en bestemming binnen de Europese Economische Ruimte liggen en waarbij de short sea schepen een tonnage hebben van minder dan 5000 GT en een lengte van minder dan 80 meter.

Onderdeel B

Omdat projecten met emissiearme vaartuigen voor subsidie in aanmerking komen, kunnen ook daarmee verband houdende investeringen in haveninfrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor subsidie in aanmerking komen. Om die reden vervalt 'haveninfrastructuur' in artikel 4, onderdeel d, en wordt onderdeel c gewijzigd, omdat de haveninfrastructuurvoorzieningen ook moeten voldoen aan de voorwaarden die hiervoor zijn opgenomen in de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Onderdelen C en E

Omdat in deze wijzigingsregeling de mogelijkheid wordt geboden om meer categorieën van vervoermiddelen voor subsidie in aanmerking te laten komen worden de artikelen 6 en 8 uitgebreid met deze categorieën. De volgende categorieën worden toegevoegd aan deze regeling: bussen, Light Electric



Vehicles, mobiele machines, vaartuigen en luchthaven gebonden voertuigen. Voor een nadere toelichting op deze categorieën wordt verwezen naar paragraaf 2 van het algemeen deel van deze toelichting.

In artikel 8, eerste lid, onderdeel d, wordt investering in haveninfrastructuurvoorziening ingevoegd, omdat projecten met emissiearme vaartuigen en daarmee verband houdende investeringen in haveninfrastructuur ook voor subsidie in aanmerking komen.

Omdat projecten met emissiearme vaartuigen voor subsidie in aanmerking komen, kunnen ook daarmee verband houdende investeringen in haveninfrastructuur ten behoeve van de ontwikkeling van het brandstofsysteem voor waterstof voor subsidie in aanmerking komen. Om die reden wordt in het tweede lid van artikel 8 de mogelijkheid geboden om subsidie te verstrekken voor een haveninfrastructuurvoorziening die gebruikt wordt voor waterstof uit niet-hernieuwbare bronnen.

Onderdeel D

Het projecttype haalbaarheidsstudie gericht op een onderzoek of analyse van het potentieel van een project experimentele ontwikkeling wordt opengesteld voor alle categorieën emissiearme vervoermiddelen. Hiermee kunnen bedrijven, al dan niet in consortiumverband, alvast een vooronderzoek doen naar een project experimentele ontwikkeling, al dan niet als onderdeel van een project proeftuin, dat mogelijk anderszins onder de volgende tranche van de regeling DKTI in 2020 kan worden ingediend. Hiermee zijn de haalbaarheidsstudies tevens een indicator voor de programmering van de volgende tranche DKTI. Er worden aparte subsidieplafonds ingesteld voor de alternatieve brandstoffen waterstof, biobrandstof en elektriciteit.

Onderdeel F

Analyse van de resultaten van de gehonoreerde projectvoorstellen uit de eerste tranche van de regeling DKTI laat zien dat het criterium 'waterstofinfrastructuur' gekoppeld aan economische clusters nauwelijks effect heeft gehad. Bovendien heeft de marktconsultatie laten zien dat er ook veel initiatieven gaande zijn die niet rechtstreeks aan (deze) economische clusters gekoppeld zijn. Om al deze initiatieven een kans te geven op een financiële bijdrage uit de DKTI regeling en omdat deze regeling onder andere is bedoeld om in heel Nederland de realisatie van waterstofinfrastructuur te stimuleren, is besloten om de regio-indeling voor investeringen lokale infrastructuur te laten vervallen. Door het laten vervallen van de regio-indeling kan artikel 9 in zijn geheel vervallen, omdat artikel 9 voor de overige voorwaarden verwijst naar artikel 4.

Onderdeel G

Gelet op een mogelijke herziening van de rol van innovatieclusters/platforms wordt de projectduur van projecten innovatiecluster in artikel 11, onderdeel b, van 2 jaar verkort naar 1 jaar.

Onderdeel H

Elke categorie emissiearme vervoermiddelen die in aanmerking komt voor projecten proeftuin of experimentele ontwikkeling conform de artikelen 6 en 8 krijgt een eigen subsidieplafond. Projecten cofinanciering en innovatiecluster krijgen een nieuw subsidieplafond en voor projecten haalbaarheidsstudies worden drie aparte subsidieplafonds ingesteld voor de alternatieve brandstoffen waterstof, biobrandstof en elektriciteit.

Onderdeel I

Aanvragen voor projecten proeftuin en experimentele ontwikkeling kunnen tot en met 19 juni 2019 17:00 worden ingediend.

Aanvragen voor projecten innovatiecluster, haalbaarheidsstudies en cofinanciering kunnen tot en met 4 september 2019 17:00 worden ingediend. De projecten innovatiecluster, haalbaarheidsstudies en cofinanciering worden op volgorde van binnenkomst beoordeeld, en indien het betreffende subsidieplafond eerder wordt bereikt, zal de mogelijkheid tot het indienen van projecten worden gesloten.

Onderdeel J

Het vijfde lid van artikel 14 wordt gewijzigd om openbare universiteiten en openbare hogescholen de mogelijkheid te bieden om als onderzoeksorganisaties subsidie aan te vragen.

Onderdeel K

Omdat voertuigen voor gebruik op luchtvaartterreinen en vaartuigen voor subsidie in aanmerking



komen wordt artikel 15, tweede lid, onder d, gewijzigd en wordt ook steun voor regionale luchthavens en steun voor havens mogelijk gemaakt.

Onderdeel L

Voor projecten haalbaarheidsstudie wordt ervoor gekozen om deze niet meer te rangschikken, maar te behandelen op volgorde van binnenkomst. Er zal getoetst gaan worden aan de doelstelling van de regeling, de weigeringsgronden uit het kaderbesluit lenM, en die uit artikel 18 van de regeling. De beoordelingscriteria zoals omschreven in bijlage 2 bij de regeling zullen worden gebruikt om een oordeel te vormen over de projecten haalbaarheidsstudie zonder deze projecten punten toe te kennen. Voor de projecten experimentele ontwikkeling en projecten proeftuin vindt de subsidieverlening, net als bij de regeling DKTI, plaats aan de hand van een rangschikking per subsidieplafond. Als blijkt dat een subsidieplafond na de rangschikking niet volledig is benut, biedt het nieuwe zesde lid van artikel 16 de mogelijkheid om voor het resterende bedrag weer een rangschikking te laten plaatsvinden. De projecten proeftuin worden als hoogste gerangschikt. Als een-na-hoogste worden de projecten experimentele ontwikkeling gerangschikt en ten slotte de projecten innovatiecluster.

Onderdeel M

Dit onderdeel wordt gewijzigd omdat naast de projecten cofinanciering de projecten haalbaarheidsstudie niet meer worden gerangschikt, maar behandeld worden op volgorde van binnenkomst. Om die reden worden deze projecten niet getoetst aan de beoordelingscriteria.

Onderdeel N

Dit artikel wordt gewijzigd omdat ook andere vervoermiddelen voor subsidie in aanmerking komen. Ook voor die vervoermiddelen wordt bij het bepalen van de maximale steunintensiteit en de maximum bedragen aangesloten bij de algemene groepsvrijstellingsverordening en de nationale beleidswensen.

Bij het bepalen van de maximale steunintensiteit en de maximum bedragen wordt aangesloten bij de algemene groepsvrijstellingsverordening en de nationale beleidswensen. Daarnaast zijn maxima van toepassing om te waarborgen dat het gaat om projecten die potentie hebben als innovatief project. Deze laatste afweging heeft veelal een plek gekregen in maximale subsidiebedragen. Om die reden zijn de maximum bedragen afzonderlijk toegelicht.

De maximale percentages en bedragen zijn hieronder opgenomen in een tabel.

| | Artikel Algemene groepsvrijstellingsverordening | Maximum percentage | Verhoging Middelgrote onderneming | Verhoging kleine onderneming | Overige verhoging ¹ | Maximum bedrag |
|---|---|--------------------|-----------------------------------|------------------------------|--------------------------------|---|
| Cofinanciering | Artikel 56, zesde lid, 56 ter, vierde lid, of 56 quater, vierde lid | 90% | – | – | – | De in aanmerking komende kosten min de exploitatiewinst, tot € 1.000.000 |
| Cofinanciering van infrastructuurvoorziening met lokale productie | Artikel 56, zesde lid | 90% | – | – | – | De in aanmerking komende kosten min de exploitatiewinst tot € 1.620.000 |
| Innovatiecluster | Artikel 27, zesde en negende lid | 50% | – | – | – | € 150.000 |
| Experimentele ontwikkeling | Artikel 25, vijfde lid, onder c en zesde lid | 25% | +10% | +20% | +15% | € 500.000 behalve voor voertuigen met voertuigkwalificaties L1 of L2 maximaal € 150.000 |
| Haalbaarheidsstudie | Artikel 25, vijfde lid, onder d en zevende lid | 50% | +10% | +20% | – | € 50.000 |
| Proeftuin | – | – | – | – | – | Voor vervoermiddelen met voertuigkwalificaties N1, N2, N3, M2 of M3, per project: € 2.000.000 |
| Onderdeel: experimentele ontwikkeling | Artikel 25, vijfde lid, onder c en zesde lid | 25% | +10% | +20% | +15% | |



| | Artikel Algemene groepsvrijstellingsverordening | Maximum percentage | Verhoging Middelgrote onderneming | Verhoging kleine onderneming | Overige verhoging ¹ | Maximum bedrag |
|--|--|--------------------|-----------------------------------|------------------------------|--------------------------------|---|
| Onderdeel: investering lokale infrastructuur voorziening | Artikel 56, zesde lid | - | - | - | - | De in aanmerking komende kosten min de exploitatiewinst, tot € 1.000.000 |
| Onderdeel: investering milieubeschermt | Artikel 36, zesde en zevende lid | 40% | +10% | +20% | - | - |
| Proeftuin | - | - | - | - | - | Voor vervoermiddelen met voertuig-Kwalificatie L1 of L2, per project: € 150.000 |
| Onderdeel: experimentele ontwikkeling | Artikel 25, vijfde lid, onder c en zesde lid | 25% | +10% | +20% | +15% | |
| Onderdeel: investering lokale infrastructuur voorziening | Artikel 56, zesde lid | - | - | - | - | De in aanmerking komende kosten min de exploitatiewinst, tot € 75.000 |
| Onderdeel: investering milieubeschermt | Artikel 36, zesde en zevende lid | 40% | +10% | +20% | - | - |
| Proeftuin | - | - | - | - | - | Voor voertuigen voor gebruik op luchthaventerreinen, per project: € 1.000.000 |
| Onderdeel: experimentele ontwikkeling | Artikel 25, vijfde lid, onder c en zesde lid | 25% | +10% | +20% | +15% | |
| Onderdeel: steun voor regionale luchthavens | Artikel 56 bis, elfde lid | - | - | - | - | De in aanmerking komende kosten min de exploitatiewinst, tot € 500.000 |
| Onderdeel: investering milieubeschermt | Artikel 36, zesde en zevende lid | 40% | +10% | +20% | - | - |
| Proeftuin | - | - | - | - | - | Voor emissiearme mobiele machines, per project: € 1.000.000 |
| Onderdeel: experimentele ontwikkeling | Artikel 25, vijfde lid, onder c en zesde lid | 25% | +10% | +20% | +15% | |
| Onderdeel: investering lokale infrastructuur voorziening | Artikel 56, zesde lid | - | - | - | - | De in aanmerking komende kosten min de exploitatiewinst, tot € 500.000 |
| Onderdeel: investering milieubeschermt | Artikel 36, zesde en zevende lid | 40% | +10% | +20% | - | - |
| Proeftuin | - | - | - | - | - | Voor emissiearme vaartuigen, per project: € 2.000.000 |
| Onderdeel: experimentele ontwikkeling | Artikel 25, vijfde lid, onder c en zesde lid | 25% | +10% | +20% | +15% | |
| Onderdeel: steun voor havens | Artikel 56 ter, vierde lid, of 56 quater, vierde lid | - | - | - | - | De in aanmerking komende kosten min de exploitatiewinst, tot € 1.000.000 |
| Onderdeel: investering milieubeschermt | Artikel 36, zesde en zevende lid | 40% | +10% | +20% | - | - |

¹ een verhoging met 15% is mogelijk indien één van de volgende voorwaarden is vervuld:

1) het project behelst daadwerkelijke samenwerking:

- tussen ondernemingen waarvan er ten minste één een klein of middelgroot bedrijf is en geen van de ondernemingen neemt meer dan 70% van de in aanmerking komende kosten voor haar rekening, of

- tussen een onderneming en één of meer organisaties voor onderzoek en kennisverspreiding, waarbij deze organisaties ten minste 10% van de in aanmerking komende kosten dragen en het recht hebben hun eigen onderzoeksresultaten te publiceren;

2) de projectresultaten worden ruim verspreid via conferenties, publicaties, open access-repositories, of gratis opensource-software.



Onder een kleine onderneming wordt verstaan een onderneming waar minder dan 50 personen werkzaam zijn en waarvan de jaaromzet of het jaarlijkse balanstotaal 10 miljoen EUR niet overschrijdt (artikel 2, tweede lid, van bijlage I van de algemene groepsvrijstellingsverordening). Middelgrote ondernemingen zijn ondernemingen die geen kleine of grote onderneming zijn als bepaald in bijlage I van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Voor de verschillende projectsoorten worden de volgende maximale subsidiebedragen gehanteerd:

- Het maximale subsidiebedrag voor een project cofinanciering is € 1.000.000,- voor een waterstofinfrastructuur met lokale waterstofproductie, na aftrek van de Europese cofinanciering. In geval van waterstofinfrastructuur met lokale productie van waterstof uit hernieuwbare bronnen is het maximale bedrag € 1.620.000,-. Deze bedragen zijn in overleg met de praktijk bepaald, waarna een inschatting is gemaakt van de benodigde investeringskosten voor waterstofinfrastructuur. De maxima zijn vervolgens bepaald rekening houdende met de te verwachten financiering uit de Europese projecten.
- Het maximale subsidiebedrag voor een project innovatiecluster is € 150.000,-.
- Het maximale subsidiebedrag voor een project experimentele ontwikkeling is € 500.000,-, behalve voor de vervoermiddelen met de voertuigkwalificaties L1 of L2. Hiervoor geldt een maximum bedrag van € 150.000. Deze projecten zijn beperkter van omvang, vergen minder investeringen en hebben een kortere doorlooptijd in vergelijking met een project proeftuin.
- Het maximale subsidiebedrag voor een project haalbaarheidsstudie is € 50.000,-. Dit is een gebruikelijk bedrag om een kleinschalige studie mee uit te kunnen voeren.
- Het maximale subsidiebedrag voor een project proeftuin voor vervoermiddelen met de voertuigkwalificaties N1, N2, N3, M2 of M3 en voor emissiearme vaartuigen is € 2.000.000,- vanwege de langere doorlooptijd en de te verwachten kapitaalintensieve investeringen in vervoermiddelen en/of tank- en laadinfrastructuur. Om het aandeel subsidie ten behoeve van tank- of laadinfrastructuur niet te groot te laten zijn en het demonstratieve karakter van het project zeker te stellen, is de bijdrage aan tank- en laadinfrastructuur beperkt tot € 1.000.000,-.
- Het maximale subsidiebedrag voor een project proeftuin voor vervoermiddelen met de voertuigkwalificaties L1 of L2 is € 150.000. Om het aandeel subsidie ten behoeve van tank- of laadinfrastructuur niet te groot te laten zijn en het demonstratieve karakter van het project zeker te stellen, is de bijdrage aan tank- en laadinfrastructuur beperkt tot € 75.000,-.
- Het maximale subsidiebedrag voor een project proeftuin voor voertuigen voor gebruik op luchthaventerreinen en voor emissiearme mobiele machines is € 1.000.000. Om het aandeel subsidie ten behoeve van tank- of laadinfrastructuur niet te groot te laten zijn en het demonstratieve karakter van het project zeker te stellen, is de bijdrage aan tank- en laadinfrastructuur beperkt tot € 500.000,-.
- Op grond van de algemene groepsvrijstellingsverordening is het steunbedrag voor een investering lokale infrastructuurvoorziening, steun voor havens en steun voor regionale luchthavens (als onderdeel van een project proeftuin of cofinanciering) niet hoger dan het verschil tussen de in aanmerking komende kosten en de exploitatiewinst van de investering. De exploitatiewinst wordt in mindering gebracht op de in aanmerking komende kosten, hetzij vooraf op basis van redelijke prognoses, hetzij via een terugvorderingsmechanisme.

Onderdeel O

Het nieuwe onderdeel e bij het eerste lid van artikel 20 bevat de subsidiabele kosten voor havens die gebaseerd zijn op de kosten die beschreven worden in de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Onderdelen P en Q

Omdat projecten haalbaarheidsstudie niet meer worden gerangschikt, maar worden behandeld op volgorde van binnenkomst zal hierover geen advies meer worden gevraagd aan de adviescommissie. Om die reden wordt bijlage 2 ook gewijzigd en vervalt de kolom die gaat over project haalbaarheidsstudie.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer*