




1 JANUARI 2024

FAQ MARITIEM MASTERPLAN

VEEL GESTELDE VRAGEN OVER: HC, JMDP EN DE ENERGIELIJNEN

MMP
VO-01—8-2024



Inhoud

Inleiding:.....	1
JMDP.	2
Human Capital.....	15
Ontwikkel en Demonstratie Project Energielijnen.....	21

Inleiding:

Dit document bevat een overzichtelijke lijst van veelgestelde vragen (FAQ) die betrekking hebben op verschillende programmalijnen binnen onze organisatie. De drie hoofdonderwerpen die in dit document worden behandeld, zijn de programmalijnen JMDP, HC, en Energielijnen. Voor uw gemak kunt u eenvoudig navigeren tussen deze onderwerpen door de zoekfunctie (CTRL + F) te gebruiken en het betreffende woord in te voeren. Dit maakt het snel en efficiënt om de informatie te vinden die u nodig heeft.

Heeft uw meer vragen? Neem dan contact op met:

Fokke van der Veen - Energielijnen waterstof, methanol, carbon capture

+31 (0)6 1296 6218, fokke@maritiemmasterplan.nl

Mariël van der Linden - Digitaal samenwerken – JMDP

+31 (0)6 4609 2341, mariel@maritiemmasterplan.nl

Chris Karman - Human Capital

+31 (0)6 2053 8388, chris@maritiemmasterplan.nl

JMDP.

Achtergrond Programma

1. Welk probleem adresseert het programma Digitaal Samenwerken?

Antwoord: Het doel van het Maritiem Masterplan is het uitbouwen en versterken van de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse maritieme industrie. Maritiem Masterplan biedt de sector een mogelijkheid om een leidende positie te nemen in de mondiale maritieme energietransitie. Digitaal samenwerken - JMDP is specifiek bedoeld als hefboom om benodigde samenwerking en innovatie te versnellen.

De huidige werkwijze in de maritieme sector kenmerkt zich door geleidelijke innovatie op kleine schaal binnen individuele projecten tussen ketenpartners. Met het Maritiem Masterplan willen we juist grotere stappen gaan zetten en versnellen. Meer en beter digitaal samenwerken tussen ketenpartners zal die innovatieversnelling faciliteren.

2. Wat is de ambitie van het programma Digitaal Samenwerken - JMDP?

Antwoord: Het programma ontwikkelt afspraken en een digitale infrastructuur voor de maritieme sector om beschikbare kennis beter en sneller te ontsluiten, nieuwe kennis op te doen en gericht toe te passen in de ontwikkeling van nieuwe schepen. Met als effect dat partijen in de maritieme sector efficiënter en effectiever kunnen samenwerken, innoveren en de concurrentiepositie van sector wordt verstevigd. JMDP is dan ook een blijvende bijdrage aan de maritieme sector en zal na afloop van het programma als neutrale zelfstandige entiteit de sector blijven ondersteunen met digitaal samenwerken.

Regeling - Criteria Digitaal Samenwerken

1. Is de regeling inmiddels al definitief?

Antwoord: Ja, de regeling is definitief. Deze is vrijdag 26 april gepubliceerd in de [Staatscourant](#).

2. Is er een min- of maximaantal deelnemers binnen een consortium om mee te doen aan MMP?

Antwoord: Het minimumaantal deelnemers is twee niet aan elkaar gelieerde organisaties. Vanuit de regeling van het MMP is geen maximum, dat is aan consortia zelf.

3. Hoe draag ik als consortium volgens de criteria bij aan de ontwikkeling van JMDP?

Antwoord: In de regeling staat: *de partijen van de O&D projecten configureren en gebruiken één of meerdere Digital Twins via het JMDP*. Deze Digital Twin is het middel om informatie vanuit verschillende bronnen bijeen te brengen en beschikbaar te maken voor deelnemende ketenpartners. In de regeling wordt vervolgens een hoger aantal punten toegekend naarmate een O&D-project met meerdere ketenpartners deelneemt en bijdraagt aan het verbeteren van digitale samenwerking via het JMDP.

Het verschil in beoordeling (meer of minder punten) zit niet in de soort Digital Twin en ook niet in de complexiteit van de use case. Het verschil zit in wat je er SAMEN en digitaal mee wilt gaan doen (de betere samenwerking die je zoekt binnen je consortium; hoe ziet dat eruit) en wat je als consortium wilt/kunt bijdragen aan betere digitale samenwerking binnen de sector via het JMDP. Denk dan bijvoorbeeld aan deelname in overlegtafels om tot allerlei afspraken te

komen, bijdrage aan het ontwikkelen van sector brede (data- of model)standaarden, of andere zaken die in jullie ogen digitale samenwerking in de sector gaan verbeteren.

Hoe je straks met je consortium gaat aansluiten op JMDP, is volledig afhankelijk van jullie use cases en gaan we in *gezamenlijkheid* met de O&D projecten gedurende het Maritiem Masterplan oppakken. Daarom is een beschrijving van hoe je gaat aansluiten met het JMDP ook GEEN onderdeel van de beoordeling. Wat wel onderdeel is van de beoordeling (naast bovenstaande) is een beschrijving per fase (ontwerp-, bouw-, operatie fase):

- Hoe wordt samengewerkt (de use case);
- Welke partijen samenwerken via de digital twin;
- Met welk doel de digital twin wordt ingezet;
- Welke meerwaarde dit heeft voor partijen.

Als je er als consortium ook voor kiest om je model(len) via het JMDP breder beschikbaar te stellen dan alleen je consortium, kun je een extra punt verdienen.

De deelnemende O&D projecten leveren hiermee in een vroeg stadium een belangrijke bijdrage aan het vaststellen en de ontwikkeling van sectorstandaarden voor digitale samenwerking op het gebied van ontwerp-, bouw- en operationele processen via de use cases die ze in hun plan voor de subsidieaanvraag moeten beschrijven. Die use cases met beschrijvingen zijn nodig als uitgangspunt voor wat we als Masterplan technisch en organisatorisch binnen de sector moeten gaan regelen om veilige uitwisseling via JMDP mogelijk te maken.

4. Hoe lever ik als O&D deelnemer binnen mijn consortium een bijdrage aan JMDP?

Antwoord: De O&D deelnemers werken use cases uit. Een use case is een specifiek scenario dat uiteenzet hoe data en modellen toegankelijk worden gemaakt door ketenpartijen en hoe data en modellen worden ingezet (Digital Twinning) om nieuwe waarde te realiseren in het ontwerp-, bouwproces of operatie. Het programma Digitaal Samenwerken – JMDP werkt op basis van use

cases de specificaties uit voor het JMDP die worden afgestemd met de O&D projecten en marktpartijen.

5. Is de lijst Use Cases definitief, of mag ik zelf use cases aandragen?

Antwoord: De gepresenteerde use cases in de regeling en de cases die we tijdens 5 april genoemd hebben [link toevoegen@@], zijn ter illustratie. Het inbrengen van eigen use cases wordt nadrukkelijk aangemoedigd om de toegevoegde waarde van JMDP te vergroten voor de sector en alle partijen erbinnen.

6. Ik ben een MKB'er. Moet ik zelf deelnemen of via mijn grote klant die consortiumpartner is?

Antwoord: De regeling wordt opengesteld voor consortia. Binnen de consortia zal één penvoerder zijn die de aanvraag indient. Hoe partijen de onderlinge samenwerking met elkaar vormgeven is aan het consortium zelf. Wel zullen alle consortia hun aandeel in digitaal samenwerken via het JMDP moeten vormgeven volgens de criteria om in aanmerking te komen voor subsidie.

7. Is bijdrage aan het JMDP is een harde voorwaarde voor subsidietoekenning. Wat zijn de minimum verplichtingen?

Antwoord: Alle onderdelen van het Maritiem Masterplan hebben een minimale scoringsvoorwaarde van 50% om in aanmerking te komen voor toekennen van subsidie. Dit geldt dus ook voor Digitaal Samenwerken - JMDP.

8. Mag ik als reder deelnemen in een consortium en moet daar dan een IT-bedrijf bij voor het JMDP?

Antwoord: Ja, een reder mag zeker deelnemen in een consortium. Een IT-partner in het consortium toevoegen specifiek voor JMDP is niet specifiek nodig. Wel kan jouw IT-partner helpen om aan te sluiten bij het JMDP.

9. Als ik niet ben geselecteerd als (partner in) O&D project - kan ik dan toch deelnemen aan het JMDP?

Antwoord: Ja, dat kan zeker! De O&D projecten geven weliswaar richting aan de vereisten van het JMDP, maar worden in samenwerking met ketenpartijen uitgewerkt in het programma Digitaal Samenwerken - JMDP. Ook bedrijven die niet deelnemen aan een O&D project worden nadrukkelijk uitgenodigd hieraan bij te dragen. Dit kan bijvoorbeeld via concrete use cases, een test of experiment, of een actieve bijdrage in de verschillende (nog te organiseren) werkgroepen waarin Digitaal Samenwerken – JMDP verder wordt vormgegeven.

10. Op welke wijze kan ik straks deelnemen aan programma Digitaal Samenwerken – JMDP?

Antwoord: Naast deelname via de O&D projecten, worden er ook diverse werkstromen ingericht met vertegenwoordigers uit de maritieme sector. Deze werkstromen gaan helpen om de JMDP-vereisten uit te werken en/of om ze te beoordelen. Daarnaast zijn pilotprojecten voorzien om platformfunctionaliteiten en resultaten in de praktijk te beproeven. Iedereen uit de sector die hier een bijdrage aan kan/wil leveren is uitgenodigd zich aan te melden voor deze werkgroepen. Meer informatie over projectinrichting, voorwaarden en aanmelden volgt later.

Programma en Governance

1. Wie bepaalt wie er wel of geen deel uitmaakt van de sector en dus kan aansluiten en gebruik kan maken van JMDP? Denk aan internationale partners.

Antwoord: De sector bepaalt in de governance van het JMDP wie mag toereiden en tegen welke voorwaarden. Op dit moment gaan we uit van Nederlandse deelnemers. Maar als de sector besluit om JMDP ook open te stellen voor niet Nederlandse bedrijven, dan zullen we in overleg gaan bekijken hoe en onder welke voorwaarden we dat kunnen faciliteren.

2. Er is aanzienlijk bedrag beschikbaar voor JMDP. Blijft dat binnen JMDP of kunnen de consortia die een nieuw schip bouwen ook een deel van hun voorstel toewijden zodat ze financiering krijgen voor hun rol daarin?

Antwoord: De precieze voorwaarden vanuit de overheid over hoe de financiering van Digitaal Samenwerken en JMDP vorm krijgt onder welke voorwaarden, zijn nu nog niet duidelijk. Wanneer dit wel bekend is, wordt dit gecommuniceerd.

3. Hoe ga je prioriteren wat waarde oplevert? Hoe ga je valideren of je de waarde ook realiseert?

Antwoord: Wat waardevol is, verschilt per organisatie. Daarom zijn use cases ons vertrekpunt. Die kunnen komen van zowel deelnemers aan MMP als van andere maritieme deelnemers. Vanuit Digitaal Samenwerken kijken we bijvoorbeeld naar: Generiek: wat kunnen we voor de sector gemeenschappelijk organiseren dat waarde oplevert voor veel partijen (hier zit een belangrijke hefboom). Specifiek: waar zit de niche die zo relevant is dat we daar als sector mogelijk het verschil maken.

Daarnaast staat het iedereen vrij om zelf met use cases aan de slag te gaan.

4. Hoe gaan we om met de enorme diversiteit aan IT-volwassenheid van bedrijven

Antwoord: Daarom is één van de vertrekpunten van Digitaal Samenwerken – JMDP dat er groeiplannen worden gemaakt. Hiermee proberen we dit verschil

tussen organisaties te overbruggen en organisaties zoveel mogelijk te helpen om deel te nemen.

5. Hoe meld ik mij aan voor deelname aan het programma Digitaal Samenwerken – JMDP?

Antwoord: Voor programma Digitaal Samenwerken – JMDP worden straks meerdere thematische overlegtafels en werksessies georganiseerd als onderdeel van community building. Daarnaast kun je zelf met een consortium aan de slag. Ben je geïnteresseerd bij te dragen? Stuur een bericht naar mariel@maritiemmasterplan.nl. Wij gaan kijken hoe we je kunnen ondersteunen. Meer informatie over programma inrichting, deelprojecten en aanmelden volgt later.

6. Wat zijn de voorwaarden voor aanmelden/inschrijven voor Digitaal Samenwerken - JMDP?

Antwoord: Aanmelden en inschrijving is beschikbaar voor alle partijen in de maritieme sector. Hier zijn geen voorwaarden aan verbonden. Wel is het zo dat hoe actiever je meedoet, hoe meer invloed je hebt op het verder vormgeven van wat Digitaal Samenwerken - JMDP voor de sector gaat zijn.

7. Hoe wordt de aansluiting op het JMDP voor mij geregeld?

Antwoord: Deelnemende partijen definiëren gemeenschappelijk standaarden om hun systemen te koppelen en beschikbaar maken van data en modellen te mogelijk te maken. De implementaties van deze standaarden worden vastgelegd in 'guidelines' die vervolgens door partijen zelf en voor eigen rekening worden geïmplementeerd.

8. Mag ik mijn bijdrage uitbesteden aan mijn IT-leverancier (ik heb nl. alles uitbesteed)?

Antwoord: Tijdens de ontwikkeling van JMDP wordt een bijdrage gevraagd direct vanuit de partijen in de maritieme sector zelf (bijv. werven, systeem integrators, softwareleveranciers, OEM leveranciers, partners en scheepseigenaren) vanwege de noodzakelijke inbreng van markt-, proces en bedrijfskennis. Uitbesteden aan IT-leveranciers is doorgaans alleen zinvol bij implementatiewerkzaamheden.

9. Hoe wordt er samengewerkt met de programmalijn Human Capital? En in aanvulling hierop:

- Zijn er dummy project t.b.v. studenten maritiem onderwijs?
- Hoe kunnen er simulatie & control/monitoring modellen beschikbaar komen voor scholen/opleidingen/simulators? En data voor toekomstige AI en machine learning?

Antwoord: Onderdeel van de Learning Community binnen het Human Capital programma is de vorming van drie fieldlabs. Dit zijn thematische samenwerkingsverbanden (communities) rond de energiedragers waar het Masterplan zich op richt: waterstof, methanol en LNG met CO₂ afvang. In deze fieldlabs komen niet alleen de O&D projecten, maar ook betrokken beroepsonderwijsinstellingen en maritiem praktijkgericht onderzoek bij elkaar. Deze fieldlabs zullen worden aangesloten op de digitale infrastructuur van het JMDP. Ze gaan binnen de programmalijn Digitaal Samenwerken worden gebruikt voor kort cyclische experimenten rondom federatief data delen en digitaal samenwerken. Ook opleidingsinstututen kunnen hierdoor allerlei aspecten rondom digitaal samenwerken verwerken in hun leerprogramma's waarmee kennis over digitaal samenwerken snel kan worden verspreid binnen de sector.

Samenwerken met Data en Modellen via JMDP

1. Wat is het platform nou precies? Hoe komt het systeem eruit te zien? Hoe worden slimme modules ontsloten via JMDP?

Antwoord: Op dit moment denken we sterk aan een federatief systeem. Voor de sector als geheel worden een aantal functies centraal geregeld, zoals een mogelijkheid om een digitale identiteit vast te stellen, of een gouden gids, zodat je elkaars aanbod aan data en/of modellen makkelijk kunt vinden.

2. Waarom is gekozen voor federatief data koppelen en niet voor het bouwen van oplossing met een platformarchitectuur?

Antwoord: Het programma wil voorkomen dat de maritieme sector afhankelijk wordt van één (IT) partij die vraag-en aanbod van data faciliteert en data voor partijen centraal beheert. Deze situatie is al duidelijk zichtbaar geweest in de B2C sector (bijvoorbeeld: taxi's, grote web(retailers, berichtendiensten als What's app, hotelreserveringen en maaltijdbezorging) en heeft grote gevolgen gehad voor bedrijven in die sectoren. De les hieruit is dat data soevereiniteit (i.e. de mogelijkheid om controle te houden over je eigen data, met wie je die wilt delen en hoe je wilt uitwisselen met anderen) essentieel is.

De technische infrastructuur die nodig is om data beschikbaar te stellen binnen JMDP zal daarom worden ontworpen op basis van een federatief model dat partijen in staat stelt om data en modellen en andere zaken toegankelijk te maken, zonder deze op één locatie te centraliseren. Bovendien regelt deze infrastructuur samen met de (nog te maken) afspraken eromheen, dat partijen zelf controle houden over met wie en onder welke voorwaarden zij data en modellen delen vanuit hun eigen systemen. Dit stimuleert privacy, bescherming en goed functionerende digitale koppelpunten (interoperabiliteit).

3. Zijn er voorbeelden van risico's?

Antwoord: Het delen van data en modellen gaat gepaard met risico's ten aanzien van bijvoorbeeld beschermen intellectueel eigendom, privacy, misbruik en aansprakelijkheden. Het programma Digitaal Samenwerken ontwerpt juridisch

afdwingbare afspraken, governance en techniek om deze risico's beheersbaar te maken en te mitigeren.

4. Welke waarborgen zijn er rondom data beschikbaar stellen?

Antwoord: Het realiseren van toegankelijkheid en gebruik van data en modellen in digitaal samenwerken wordt geregeld door middel van afspraken. Bij het realiseren van toegankelijke data en modellen gaat het dus niet alleen om techniek maar ook om zakelijke, juridische, functionele en operationele aspecten waarover partijen overeenstemming moeten bereiken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan rechten en plichten op het gebruik van data en modellen, op het kunnen verifiëren van identiteiten en toezicht op naleving van standaarden. Deze afspraken helpen om risico's te minimaliseren en vertrouwen te vergroten. Alle afspraken die we hierover met elkaar gaan maken tijdens het Masterplan Programma, komen in het afsprakenstelsel. Dat stelsel vormt de blauwdruk hoe de maritieme sector voortaan data deelt.

5. Zijn er succesvolle implementaties bekend uit andere sectoren? (Bouw, ruimte, scheepsbouw)

Antwoord: Jazeker! Er zijn inmiddels al verschillende implementaties die al meerdere jaren operationeel zijn. Bijvoorbeeld het Smart Connected Supplier Network (SCSN) dat zich al meerdere jaren vooral richt op de maakbedrijven en toeleverancier ketens in de regio Brainport Eindhoven rondom ASML en Philips. Andere voorbeelden van vergelijkbare implementaties zijn het *Building Information Model* (BIM) en het Digitaal Stelsel Gebouwde Omgeving [[link](#)] dat als blauwdruk fungeert voor de bouwsector. Dit Digitaal Stelsel Gebouwde Omgeving heeft veel vergelijkbare kenmerken met de maritieme sector en wat we met Digitaal Samenwerken JMDP binnen het masterplan beogen. Daarnaast wordt in diverse andere sectoren al data deelbaar gemaakt; zoals de hypothecaire sector [[HDN](#)], de verzekeringssector [[SIVI](#)] en wordt er in diverse sectoren gewerkt aan datadeel-infrastructuur zoals energie [[MFF BAS](#)], mobiliteit [[DMI](#)] en de logistiek [[DIL](#)].

6. Kan ik eigen software en IT blijven gebruiken?

Antwoord: Dat is wel de intentie. De link met het JMDP-netwerk kan op verschillende manieren gemaakt worden. Bijvoorbeeld via een koppeling in de vorm van een extra stukje software dat boven op je bestaande IT infrastructuur/softwarepakket wordt geplaatst. Hoe dit precies gaat is onderdeel van het verkennen en samenwerken in deze programmaliijn.

7. Integratie in mijn bedrijf: wat betekent dit voor mijn bestaande manieren van werken?

Antwoord: De echte baten van digitalisering zullen pas gaan ontstaan wanneer organisaties zich rondom de nieuwe technologische mogelijkheden reorganiseren en in samenwerking tot vernieuwing en betere innovatie komen. Dit vraagt ook om aanpassingen en veranderingen in bestaande werkprocessen, structuur en infrastructuur van betrokken organisaties en in mensen en middelen. In hoeverre dit ingrijpt in jouw organisatie is afhankelijk van waar je nu als organisatie staat in digitalisering in relatie tot de grootte van de stap die je nu wilt zetten.

8. Kan ik zelf bepalen met wie ik data deel?

Antwoord: Absoluut! We kiezen bij het JMDP voor een vorm waar je als data-eigenaar volledige controle houdt over je eigen informatie. Dus ja, jij bepaalt straks zelf met wie je informatie deelt, voor hoe lang en onder welke voorwaarden.

9. Wat levert delen van data en modellen mij op?

Antwoord: Data delen levert potentieel nieuwe waarde op in de vorm van operationele efficiency, risicoverlaging en verbeterde proposities. De precieze voordelen van JMDP zijn sterk afhankelijk van het type organisatie en de use case waarvoor JMDP wordt gebruikt. Bijvoorbeeld, het digitaal uitwisselen van

productinformatie door de keten resulteert in minder handmatig werk bij invoer en meer mogelijkheden om interactie tussen componenten te analyseren. Ter inspiratie: maakbedrijven in het Smart Connected Supplier Network (SCSN) schatten dat het efficiënt inrichten van ketensamenwerking kan leiden tot 20 procent meer productiviteit. Data delen vergroot productiviteit o.a. door lagere handmatige invoer, verkorten van levertijden, minder risico's, minder foutenaftandelingen en betere besluitvorming. En dit is slechts één voorbeeld, zo zijn er veel meer. Op de website van Centre of Excellence – Data Sharing and Cloud [[link](#)] zijn meer use cases uit andere sectoren te vinden.

10. Biedt het JMDP voor iedere partij in de maritieme sector voordelen?

Antwoord: Eén van de vertrekpunten van Digitaal Samenwerken – JMDP is dat het een hefboom is voor de hele sector. Door dit nu sector breed op te pakken, betekent het automatisch dat je dit als individuele organisatie niet meer zelf hoeft te doen. Dat is de eerste hefboom die zorgt voor versnelling. De tweede hefboom zit in het proces om te komen tot gezamenlijk afspraken rond allerlei standaarden. De use cases vormen hier het startpunt. Wanneer een use case eenmaal is opgelost en de blauwdruk daarvan bekend en beschikbaar is, wordt het oplossen van de volgende vergelijkbare use case een stuk makkelijker en goedkoper. Op deze manier wordt cyclisch leren en ontwikkelen gestimuleerd en dat draagt bij aan weer nieuwe innovaties in sector.

11. In hoeverre sluit het JMDP aan op bestaande standaarden? Hoe zorg je ervoor dat niet opnieuw het wiel wordt uitgevonden?

Antwoord: Een van de ontwerpprincipes van JMDP is dat zoveel mogelijk wordt aangesloten op reeds toegepaste standaarden in de maritieme sector en daarbuiten. We zoeken dan ook nadrukkelijk de samenwerking op met beheerders van maritieme standaarden om te bepalen of en hoe dat kan worden ingepast. Daarnaast gaan we werken met federatieve dataconcepten. Ook dit is op basis van meerdere Europese standaarden. Er zijn verschillende gremia in zowel Nederland als binnen Europa die deze standaarden beheren en de ervaringen binnen deze initiatieven actief verspreiden. Een voorbeeld van zo'n gremia is het Centre of Excellence DSC, dat de ervaringen van Nederlandse

federatief data delen initiatieven bij elkaar brengt. Dit wordt gefinancierd door het Ministerie van EZK. Het Maritiem Masterplan is aangesloten bij dit Center of Excellence.

12. Komt er een AI-laag in het platform?

Antwoord: Artificiële Intelligentie (AI) zou een toepassing bovenop de JMDP netwerk faciliteiten. Als daar behoefte aan is in de O&D projecten kan daar invulling aan gegeven worden.

JMDP na het Maritiem Masterplan

1. Wat gebeurt er met JMDP na afloop van het Maritiem Masterplan?

Antwoord: Digitaal samenwerken omvat veel meer dan alleen harde techniek, modellen, data standaarden en infrastructuur. Daarom is het oprichten en vormgeven van een achterblijvende JMDP-organisatie, nadrukkelijk onderdeel van de programmalijn Digitaal Samenwerken - JMDP. Deze nieuwe organisatie neemt een neutrale positie in binnen de Maritieme sector en zal ook na de looptijd van het Maritiem Masterplan JMDP voor de maritieme sector blijven faciliteren en ondersteunen rondom digitaal samenwerken. De financiering van deze organisatie alsmede het beheer en onderhoud van de achterblijvende JMDP data infrastructuur, wordt na afloop van het maritiem masterplan gedragen door de maritieme sector zelf. Hiervoor zal tijdens de looptijd van het Maritiem Masterplan een zogenaamd ingroeimodel ontwikkeld worden. Welke vorm dit krijgt (juridisch en anderszins) en hoe dit er precies uit gaat zien, wordt tijdens de uitvoering van de programmalijn Digitaal Samenwerken verder uitgewerkt.

2. Wat betaal ik straks voor gebruik van het JMDP?

Antwoord: Aan toekomstig gebruik van JMDP zijn kosten verbonden. Immers, de gekozen standaarden, afspraken en technische infrastructuur worden geoperationaliseerd en dienen te worden onderhouden. Doorgaans betalen gebruikers een vast bedrag om daarmee gezamenlijk de operationele- en beheerkosten af te dekken. De kosten kunnen evenredig over partijen worden verdeeld of worden versleuteld naar gelang gebruik. Daar bestaan diverse modellen voor. Het komen tot een levensvatbaar model voor het in standhouden van JMDP na afloop van het Maritiem Masterplan is onderdeel van het programma Digitaal Samenwerken – JMDP.

Human Capital

Algemeen

1. Wordt er onderscheid gemaakt tussen onderzoek en onderwijs?

Antwoord: Ja. Een onderwijsinstelling die deel uitmaakt van het consortium met als primair doel het uitvoeren van onderzoek tbv het project, wordt onderdeel van het consortium en gefinancierd uit het projectbudget. Dit wordt niet gezien als een bijdrage aan het Human Capital programma (het consortium krijgt hiervoor geld, geen punten)

Samenwerking met een onderwijsinstelling gericht op het versterken van het (maritiem) onderwijs verloopt via het Human Capital programma. De kosten van de onderwijsinstelling worden separaat gefinancierd en de instelling maakt geen onderdeel uit van het consortium. (het consortium krijgt hiervoor punten, geen geld).

Een verbinding tussen beide is vanzelfsprekend mogelijk, maar dient zorgvuldig verwoord en verwerkt te worden in het voorstel zodat hierover geen verwarring optreed. Overleg hierover bij voorkeur met het programmabureau.

2. Hoe verwerk ik mijn bijdrage aan de Human Capital programmalijs in mijn voorstel?

Antwoord: in het voorstel geef je concreet aan hoe je de samenwerking met de onderwijsinstellingen vorm wilt geven. Bijvoorbeeld door aan te geven hoe je

samen wilt werken met het praktijkgericht maritiem onderzoek om samen met studenten (begeleid vanuit de onderwijsinstelling) te werken aan vraagstukken die relevant zijn voor het betreffende project en/of de brandstoflijn(en).

Gebruik de 'menukaart' zoals is opgenomen in de regeling als handvat, maar werk dus wèl uit hoe je hier invulling aan wilt geven. Het programmabureau (en de aangesloten onderwijsinstellingen) kan hierbij ondersteuning bieden. Wij adviseren nadrukkelijk om hier gebruik van te maken.

3. Human Capital is een integraal onderdeel voor een consortium voor de toekenning van een opdracht?

Antwoord: dat klopt; de samenwerking met het onderwijs gebeurt door het gezamenlijke consortium.

4. Hoe kunnen we aanspraak maken op het human capital budget?

Antwoord: het human capital budget is niet beschikbaar voor de consortia. De kosten van het onderwijs (ten behoeve van onderwijsversterking, zie ook FAQ nr 1) in het MMP worden direct vanuit het programma gefinancierd.

Samenwerking onderwijs

5. Hoe gaan we met het HC programma bestaande leerlijnen versterken?

Antwoord: binnen de MMP Learning Community gaan we het onderwijscurriculum vernieuwen op basis van de behoeften van de consortia en de resultaten uit de O&D projecten. We kijken daarbij bij alle relevante onderwijsniveau's, met nadruk op MBO en HBO onderwijs.

6. Wij gaan nu het MBO nieuwe systemen leren en willen efficiënter bouwen maar geven geen subsidie op de systemen

Antwoord: het programmabudget voor het Human Capital programma voorziet ook in het ontwikkelen en/of beschikbaar maken van fysieke (gedeelde)



faciliteiten ten behoeve van het onderwijs. We zetten streven daarnaast aan concrete verbinding van het onderwijs aan de fysieke ontwikkeling binnen de O&D projecten.

7. Hoe kunnen bedrijfsscholen aansluiten op het Human Capital programma?

Antwoord: alhoewel de financiering van het human capital programma is gericht op de publieke onderwijsinstellingen, zal bij het ontwerp van de MMP Learning Community expliciet aandacht zijn voor de verbinding met de bedrijfsscholen en private opleiders.

8. Welke maritieme officieren opleidingsscholen zijn aangesloten?

Antwoord: de opleidingen die aangesloten zijn bij het BOMO (breed overleg maritiem onderwijs) en bij het platform voor praktijkgericht maritiem onderwijs zijn op dit moment betrokken bij de ontwikkeling van het HC programma.

9. Hoe kom ik in contact met een lector of een praktor en wat mag ik verwachten?

Antwoord: dat kan het eenvoudigst door contact op te nemen met het programmabureau. Daarnaast zal het onderwijs binnenkort een informatiebijeenkomst organiseren. Je wordt geholpen bij het articuleren van de vragen die door de onderwijsinstellingen kunnen worden opgepakt en de wijze waarop je de samenwerking vorm kunt geven.

10. Kun je bestaande samenwerking met onderwijsinstellingen (MBO/HBO) in je voorstel inbrengen?

Antwoord: dat kan, mits deze is gericht op onderzoek (zie ook de FAQ nr.1). De samenwerking in het kader van het human capital programma wordt vanuit dit programma gecoördineerd. Waar mogelijk zullen we dit via dezelfde onderwijsinstelling laten verlopen. Echter, omwille van de versterking van het maritieme onderwijs kan het zijn dat er toch wordt gekozen om (ook) een andere kennisinstelling te betrekken. Hierover kan het beste afstemming worden gezocht via het programmabureau.

11. Hoe werkt het young professional programma?

Antwoord: het traineeprogramma is nog in ontwikkeling. De trainees worden aangesteld voor een periode van (naar verwachting) twee jaar en komen in dienst bij het MMP of een externe partij. Vanuit het MMP verzorgen we een opleidings- en begeleidingsprogramma voor deze young professionals. De kosten voor het salaris en de opleiding van de young professional wordt gedragen door het consortium (niet subsidiabel) en bedragen 95 kEuro per jaar (onderhevig aan indexatie). De young professional werkt telkens een periode van enkele maanden tot een half jaar bij één van de consortiumpartners aan één of meerdere uitdagingen gerelateerd aan het project en presenteert deze resultaten aan het consortium. Het is het streven dat de young professional aan het eind van het programma bij één van de consortiumpartners in dienst treedt.

12. Kunnen medewerkers ook meedoen aan het young professional programma?

Antwoord: er zal een open werving en selectie plaatsvinden voor de posities in het young professional programma. Huidige medewerkers kunnen hier in principe ook aan meedoen.

13. Hoe zorg je ervoor dat bedrijven voordeel behouden uit het opleiden van mensen die na het project weer verdwijnen?

Antwoord: het streven is dat de young professionals na afloop van hun programma in dienst komen bij één van partners van het consortium. Het is dan ook een uitgelezen manier om talentvolle medewerkers kennis te laten maken met de sector en de bedrijven.

Sociale transitie

14. Kan er geen link worden gelegd met digitaal samenwerken?

Antwoord: er wordt nadrukkelijk verbinding gelegd tussen digitaal samenwerken



(JMDP) en het human capital programma, zodat zowel huidige als toekomstige medewerkers over de vaardigheden beschikken die nodig zijn om invulling te geven aan het digitaal samenwerken.

Ontwikkel en Demonstratie Project Energielijnen

1. Moet het projectplan een concept van het demoschip bevatten?

Antwoord: het ingediende project moet binnen 3 jaar, na toekenning subsidie, resulteren in een demonstratieschip.

2. Wat als de kosten hoger of lager uitvallen dan de in het projectplan verwachte kosten?

Antwoord: dit wordt gezien als een ondernemersrisico. De begroting moet op een gedegen wijze worden vastgesteld. De RVO zal scherp zijn op abnormaliteiten in de begroting en wellicht om een toelichting vragen.

3. Valt bouwen van het schip/romp onder subsidiabele kosten?

Antwoord: Nee, de bouw van het schip valt niet onder de subsidiabele kosten

4. Kan ervoor gekozen worden om de romp buiten Nederland te laten bouwen?

Antwoord: Ja, dat kan en is geen diskwalificatie. Het heeft echter wel negatieve invloed op de punten toekenning in beoordelingscriterium Ketensamenwerking.

a. Wat als er geen scheepsbouw capaciteit is in Nederland

Als blijkt uit gedegen onderzoek dat de benodigde scheepsbouwcapaciteit niet in Nederland beschikbaar is dan zou een in het buitenland verkregen scheepsbouwcapaciteit geen negatieve impact hebben op de punten. Dit moet echter wel tijdig met het projectbureau MMP en de RVO worden gecommuniceerd om dit goed ruim van tevoren af te stemmen.

b. Kan de afbouw in het buitenland plaatsvinden met Nederlandse begeleiding?

Het doel van het Maritiem Masterplan is in de Nederlandse Maritieme Maakindustrie te versterken. Als er toch besloten wordt om in het buitenland te bouwen dan moet er in het projectplan goed beschreven worden hoe de Nederlandse maritieme maakindustrie hier mee versterkt gaat worden.

5. Zijn energie efficiëntie maatregelen subsidiabele?

Antwoord: Energie- efficiëntiemaatregelen die essentieel zijn om de duurzame aandrijflijn operationeel te krijgen komen in aanmerking als subsidiabele kosten.

6. Ik wil een methanolmotor toepassen maar kan deze niet in Nederland krijgen. Heeft dat consequenties?

Antwoord: Als blijkt uit gedegen onderzoek dat de benodigde technologie niet in Nederland beschikbaar is dan zou een in het buitenland verkregen technologie geen negatieve impact hebben op de punten

7. Moet de emissie (CO₂e) tijdens de bouw van de romp worden meegenomen in de emissieberekening?

Antwoord: Nee, de emissiereductie gaat om de emissiereductie van één van de energielijnen gedurende de projectduur

8. Welk referentiepunt wordt toegepast om emissiebesparing te berekenen in het projectplan?

Antwoord: Energie-efficiëntie is niet opgenomen in deze regeling daarom is het ook niet subsidiabel. Let wel dat als er energie-efficiëntie maatregelen essentieel

zijn om één van de ondersteunde energielijnen operationeel te krijgen dan is het wel subsidiabel. Referentie voor de emissiereductie zijn de standaard emissiefactoren zoals opgenomen in de Verordening (EU) 2023/1805

9. Hoe kan ik de eventuele groei van het Nederlands verdienvermogen onderbouwen?

Antwoord: Dit kan gedaan worden op een beschouwende en beschrijvende manier met een goede mate van onderbouwing van de aanname.

10. Over welke periode kan de meerkosten van de brandstof worden meegenomen in de subsidiabele kosten.

Antwoord: De meerkosten van de brandstof kunnen worden meegenomen over de gehele periode van de subsidielooptijd (8 jaar)

a. Wat wordt bedoeld met “opstartfase” IO of EO ?

Met opstartfase wordt de industriële ontwikkeling (IO) bedoeld.

11. Kunnen de kosten voor het schrijven van het projectplan meegenomen worden in de subsidiabele kosten?

Antwoord: Hierbij wordt per aanvraag rekening gehouden met een tijdsbesteding van ongeveer 200 uur, en daarmee ongeveer € 12.000 ingeschatte kosten per aanvraag.

12. Kan je als aanvrager zelf al projectplan-punten vooraf bepalen?

Antwoord: Nee, dat kan niet. Een onafhankelijke beoordelingscommissie gaat de punten toekennen.

13. Heeft het consequenties voor de subsidie als de bouw van het demonstratieschip vertraging oploopt?

Antwoord: Nee, dat hoeft geen negatieve impact te hebben mits er redelijk wijze alles aan gedaan is om binnen de deadline te blijven. Door op tijd afwijkingen van het in het projectplan beschreven deadlines te communiceren met het programmabureau MMP en de RVO kan er gezamenlijke gezocht worden naar mogelijke oplossingen.

14. Wat is klimaatneutraal?

Antwoord: Klimaatneutraal geeft aan dat een proces of product over de gehele keten niet bijdraagt aan klimaatverandering. Klimaatneutraliteit richt zich op alle broeikasgassen (CO₂e) die impact hebben op de klimaatverandering.

15. Hoe dient de emissiereductie worden beschreven in het projectplan?

Antwoord: Voorgestelde uitgangspunt is procentueel t.o.v. de Verordening (EU) 2023/1805

16. Hoe wordt “Well-to-Wake” gemeten?

a. Moet dat circulair in Nederland zijn?

Antwoord: Voorgestelde uitgangspunt is procentueel t.o.v. de Verordening (EU) 2023/1805

17. Is de regeling alleen van toepassing op nieuwbouw?

Antwoord: Nee, Deze regeling is ook van toepassing op ombouw van bestaande vaartuigen (refit).

18. Wat is de definitie van een consortium binnen deze regeling?

Antwoord: Minimaal twee ondernemingen die samenwerken

a. Zijn leveranciers ook toegestaan naast de partners?

Ja, dat is ook mogelijk. Let wel, hoe groter aantallen van partners in het consortium hoe hoger de score.

b. Moet er een kennisinstelling in het consortium zitten?

Nee, is niet strikt voorgeschreven maar is wel wenselijk.

c. Tot welke fase van het project moet er sprake zijn van een daadwerkelijke samenwerking?

Er moet sprake zijn van een daadwerkelijke samenwerking gedurende de gehele subsidieproject duur (8 jaar)

d. Moet er een verrekening plaats vinden bij eigendomsoverdracht demoschip?

Ja, dit staat overigens los van de subsidieregeling. Aan het einde van de IO zal de reder het eigendom overnemen d.m.v. een koopovereenkomst met de partners. En vervolgens de Demonstratie fase (EO) in gaan met de partners in het consortium.

19. Welke subsidiabele kosten kan de reder inbrengen?

Antwoord: De reder kan net als de andere partners in het consortium de volgende subsidiabele kosten inbrengen a) personeelskosten; b) kosten van apparatuur en uitrusting voor zover en zolang zij worden gebruikt voor het project; c) kosten van gebouwen en gronden voor zover en zolang zij worden gebruikt voor het project; 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 brandstof en kosten om voor demonstratie noodzakelijke infrastructuur aan te leggen.

20. Wat is het risico van de reder in het consortium?

Antwoord: Reder loopt gelijke risico's als de partners in het consortium. Bij oplevering zal de reder eigenaar worden door middel van een koopovereenkomst en dan loopt de reder het eigenaarsrisico.

21. Wie moet de indiener zijn van het projectplan?

Antwoord: Dit moet een Nederlandse onderneming zijn binnen het consortium

22. Is voorgeschreven wie de penvoerder van het consortium moet zijn?

Antwoord: Nee, dit is niet voorgeschreven. Eén onderneming binnen het consortium moet penvoerder zijn.

23. Hoe wordt de hoogte van de subsidie bepaald bij een consortium met een mix van grote, midden en kleine bedrijven?

Antwoord: De hoogte van de subsidie wordt vastgesteld per partner in het consortium.

24. Moet er een scheepswerf in het consortium zitten?

Antwoord: Nee, dat is geen verplichting. Een consortium moet bestaan uit minimaal 2 niet-gelieerde ondernemingen.

25. Wat is de afschrijvingsperiode die gehanteerd gaat worden van de aandrijflijn?

Antwoord: Indien de aandrijflijn aan het eind van de looptijd van het project (8 jaar) minder restwaarde heeft dan een conventionele aandrijflijn wordt het volledige resterende bedrag na afschrijving meegenomen als subsidiabel. Heeft de aandrijflijn wel nog restwaarde, wordt dit bedrag niet als subsidiabel gezien en wordt voor de restwaarde de reguliere afschrijvingsperiode gehanteerd.

26. Welk percentage mag worden afgeschreven van de aandrijflijnkosten?

Antwoord: Indien de aandrijflijn aan het eind van de looptijd van het project minder restwaarde heeft dan een conventionele aandrijflijn wordt het volledige

resterende bedrag na afschrijving meegenomen als subsidiabel. Heeft de aandrijflijn wel nog restwaarde, wordt dit bedrag niet als subsidiabel gezien.

27. Wat is de consequentie voor de subsidie als de klimaatneutrale brandstof in de demonstratiefase niet of niet-voldoende beschikbaar is?

Antwoord: Als blijkt uit gedegen onderzoek dat de voorgenomen brandstof, zoals beschreven in het projectplan, niet beschikbaar is voor het demonstratieschip dan heeft dat geen negatieve consequenties. Wel moet de reder zijn best effort doen om de duurzame brandstof te krijgen. En verantwoording hierover afleggen in de projectterugkoppeling

28. Wordt er meer gehaald dan gebracht in het Human Capital programma?

Antwoord: Nee, in de regeling zijn HC-keuzepakketten opgenomen met bij behorende scorepunten. Het gaat om samenwerking, wisselwerking, kennisverbreding door bijvoorbeeld aanstellen van een lector/practor. Hierdoor ontstaat een actieve kennisdeling, -verdieping en – waarborging waar de gehele sector zijn voordeel mee kan doen.

29. Is er een koppeling tussen het Human Capital programma en ILenT in verband met de reeds verplichte opleidingsmodules?

Antwoord: De gesprekken tussen MMP Human Capital en ILenT lopen.

30. Mag een demonstratieschip varen onder buitenlandse vlag binnen de regeling?

Antwoord: Ja, dat mag.

31. Mag het demonstratieschip zijn bemand met buitenlandse bemanning binnen de regeling?

Antwoord: Ja, dat mag. Let wel dat het in deze regeling gaat om het versterken van de Nederlandse Maritieme maakindustrie. Beschrijf goed in je plan hoe de

Nederlandse maritieme sector kennis en kunde opbouwt als er met buitenlandse bemanning gevaren gaat worden

32. Als het demonstratieschip is bemand met buitenlandse bemanning hoe heeft dat impact op de programmalijn Human Capital?

Antwoord: Lesstof niet alleen in het Nederlands aanbieden, maar ook in het Engels (en evt. andere talen).

TBD (te beantwoorden door Chris Karman)

33. Wat is de lange termijn doel/visie van het Maritiem Masterplan?

Antwoord: De regeling en MMP passen het cyclische verbeterproces toe. Het hieruit geleerde wordt in de tweede en derde Call toegepast en op deze manier kan de versnelling van innovatie ontwikkeling constructief worden ondersteund.

34. Wat is het effect op de “Minimum Safe Manning” als er met de nieuwe aandrijflijnen wordt gevaren?

Antwoord: Geen effect op de Minimum Safe Manning. Om te mogen varen met de nieuwe/alternatieve brandstoffen moet de bemanning goed en adequaat getraind zijn/worden.

35. Hoe wordt de vergelijking gemaakt tussen “oude” en “nieuwe” technologie in de aandrijflijn?

Antwoord: Uit het projectplan moet duidelijk blijken wat de omvang van de “nieuwe” technologie is met de daarbij behorende berekening van de meerkosten ten opzichte van de conventionele aandrijflijn. Het is aan de beoordelingscommissie om de punten toe te kennen.

36. Hoe is het geregeld met het eventueel terugvorderen van toekende subsidie als het doel niet gehaald gaat worden?

Antwoord: Er zal te allen tijde tijdig gecommuniceerd moeten worden met het projectbureau en de RVO als er een kans bestaat dat de doelen niet gehaald gaan worden. Dan kan er gezamenlijk gezocht worden naar mogelijke oplossingen.

37. Is bouwen in Nederland een voorwaarde voor de regeling?

Antwoord: Nee, het is geen voorwaarde en dus geen diskwalificatie. Het kan echter wel negatieve invloed op de punten toekenning in beoordelingscriterium Ketensamenwerking.

- a. Beschikbare Nederlandse technologie leveranciers?
- b. Beschikbaarheid capaciteit werven/integrators

Als blijkt uit gedegen onderzoek dat de benodigde scheepsbouwcapaciteit of technologie leverancier niet in Nederland beschikbaar is dan zou een in het buitenland verkregen scheepsbouwcapaciteit of levering geen negatieve impact hebben op de punten. Dit moet echter wel tijdig met het projectbureau MMP en de RVO worden gecommuniceerd om dit goed ruim van tevoren af te stemmen.

38. Kan je meedoen met deze regeling als je alle benodigde capaciteit binnen 1 bedrijf hebt?

Antwoord: Nee, dan is er namelijk geen sprake van een consortium en samenwerkingsverband.

39. Wat wordt bedoeld met risicodragend binnen een consortium?

Antwoord: Hier wordt mee bedoeld dat de partijen die in een consortium zitten als partners en niet als leverancier meedoen.

40. Is de essentiële infrastructuur om het demonstratieschip operationeel te krijgen subsidiabel?

Antwoord: Ja, dit is subsidiabel tot een maximum van 25% van de totale subsidie, maar tot een maximum van 2 miljoen euro.

41. Wat gebeurt er als de brandstofprijs tijdens de demonstratiefase omhoog gaat?

Antwoord: Controle vanuit ministerie moet nog concreet worden.

42. Wat gebeurt er als de brandstofprijs tijdens de demonstratiefase omlaaggaat?

Antwoord: Controle vanuit ministerie moet nog concreet worden.

43. Wat is het doel van het MMP?

Antwoord: Het duurzaam versterken van de Nederlandse maritieme sector door middel van het versnellen van de (mondiale) maritieme energietransitie; vergroten van de nationale veiligheid en de Europese strategische autonomie; en versterken van het Nederlandse verdienvermogen

44. Personeel moet transitie doorlopen, is dat ook subsidiabel?

Antwoord: Ja, valt onder het Human Capital deel van de regeling.

45. Wat is de tijdslijn van de regeling?

Antwoord: Ontwikkelen en bouwen periode is 3 jaar na toekenning subsidie. Daarna nog 5 jaar demonstreren van operatie demoschip.

46. Hoe werkt het als er een project twee energielijnen beslaat? Bijvoorbeeld methanol in combinatie met carbon capture?

Antwoord: Een projectplan wordt ingediend op één energielijn. In dit geval kan de Methanol Carbon Capture als onderdeel ingepast worden in het projectplan voor de methanol energielijn en zal resulteren in een hogere score met betrekking tot emissiereductie.

47. Stel er wordt een aanvraag ingediend voor een waterstof-draagvleugel CTV. Dan moeten de aandrijflijn en vleugels eerst worden ontworpen voor de CTV, dan worden gebouwd, geassembleerd en getest. Als ze door deze verificatietests komen, monteren we ze onder de boot. Hiervoor zijn allerlei nieuwe systemen en interfaces nodig. Zijn alle kosten tot en met het moment van inbouw dan IO? En daarna?

Antwoord: Het draagvleugelconcept komt op zichzelf niet in aanmerking als subsidiabele kosten. Voor het Maritiem Masterplan zijn de meerkosten van de energielijnen subsidiabel, ook de bijbehorende nieuwe systemen en interfaces, uitsluitend als deze noodzakelijk voor het operationeel krijgen van de energielijn (duidelijk beschrijven in het projectplan).

- De industriële ontwikkeling loopt vanaf start ontwikkeling tot aan einde van de testopstelling van het systeem en de werking van het systeem vast staat.
- Een grijze fase is de inbouw- en inbedrijfstellingsperiode tot aan de oplevering van het systeem aan boord van het demonstratieschip. Hierin zou eventueel de werking van het systeem nog veranderen. Deze periode kan voor 50% gezien worden als Industriële ontwikkeling en 50% als Experimentele ontwikkeling. Benoem deze fase apart!
- Na het opleveren opereert het demonstratieschip binnen experimentele ontwikkeling (max 5 jaar)

48. De regelingstekst benoemt dat personeelskosten subsidiabel zijn, maar niet hoe deze berekend dienen te worden. Er wordt ergens wel een tarief van €60 genoemd, maar dit heeft betrekking op het uitrekenen van de administratieve druk en volgens mij niet op alle uren van alle medewerkers gedurende 8 jaar. Welke maand- of uurtarieven per persoon kunnen we hanteren?

Antwoord: In de regeling wordt uitgegaan van een standaarduurtarief van 60 euro per uur die in aanmerking komt als subsidiabele kosten. Dit standaarduurtarief is onderwerp van discussie, een voorstel is ingediend om dit te verhogen naar een meer realistisch niveau van 80 euro per uur. Verwachting is dat er voor 11 juni 2024 uitsluitel over gaat komen. De regeling geeft wel ruimte om conform loonstaat te rapporteren maar dat heeft niet de voorkeur omdat er dan jaarlijks per persoon een uitsplitsing moet worden gegeven van de uren en loonkosten, gedurende de gehele looptijd van de subsidie. Dit leidt tot een zware administratieve last, heeft de praktijk uitgewezen.

49. En hoe groeien deze gedurende de looptijd van de subsidie?

Antwoord: Toekomstige inflatiecorrectie zitten niet in de regeling aangezien de toekenning in 1 jaar plaatsvindt.

50. Is er een opslag voor overhead/administratie of tellen we dat personeel ook mee in de projectkosten?

Antwoord: Dit standaarduurtarief geldt voor iedereen binnen het consortium, die aan het project werkt, gedurende de looptijd van het subsidietraject (max 3+5jaar).

51. Om een schip minder emissies te geven, kun je een groot schip kleiner ontwerpen als dit mogelijk is. Klanten willen liever minder risico, dus een kleinere demonstrator. Alleen: hoe bepaal je nog de meerkosten van een kleinere boot als dit een nieuw ontwerp is?

Antwoord: Een lichtgewichtschip komt op zichzelf niet in aanmerking als subsidiabele kosten. Meerkosten voor de energielijn en maatregelen om de energielijn operationeel te maken zijn subsidiabel, dus resumé de energielijn is leidend. Als een lichter ontwerp leidt tot minder brandstofverbruik dan is de emissiereductie t.o.v. een conventioneel schip groter, hierdoor hogere score op de emissiereductie. Bij een nieuw ontwerp waar nog geen referentie voor is zal dat in het projectplan theoretisch moeten benaderen en onderbouwen. Deze onderbouwing wordt beoordeeld door de beoordelingscommissie. De validatie van de aannames zal dan plaatsvinden in de demonstratiefase.

52. Hoe bereken je nu de emissiereductie in combinatie met een romptimalisatie?

Antwoord: De energielijn is leidend, dus de besparing is % t.o.v. de standaard emissiefactoren zoals aangegeven in de regeling. De bijdrage van de optimalisatie van de romp of lichtgewicht-ontwerp komt daar nog een keer bovenop.

53. Krijgt ook de partner in het consortium die weinig kennis deelt de 15% extra subsidie?

Antwoord: De toekenning van de hoogte van de subsidie wordt vastgesteld per consortiumpartner. Er wordt overigens door de RVO gekeken naar de algehele daadwerkelijke samenwerking (beoordelingscriterium ketensamenwerking), de kans op toekenning wordt bij gehele samenwerking beter.

54. Wat is een daadwerkelijke samenwerking?

Antwoord: Samenwerking tussen partijen die niet gelieerd zijn die kennis en technologie uitwisselen

55. Er is nu de eerste call, straks nog een. Er moeten wel erg veel schepen voor dat geld gerealiseerd worden.

Totale subsidie is een aanzienlijk bedrag en gebaseerd op een begrotingsvoorstel 2023 op basis van intentieverklaringen van geïnteresseerde partijen. Verwachting is dat ook veel kleinere partijen maritieme projecten zullen aanvragen.

56. Hoelang blijft IP beschermd?

Het gaat hier juist om de samenwerking waarin afgeschermd IP niet zo goed past. Natuurlijk kan er gekozen worden om IP af te schermen maar dat gaat ten koste van de te behalen punten.

57. Hoe zorgen we dat de kennis van het zero emissie schip niet in het buitenland landt?

Door daadwerkelijke samenwerking met de consortia, waarin NL partijen zitten. Digitale kennisuitwisseling d.m.v. JMDP zal op een gecontroleerde manier gebeuren (federatief datadeling). Iedere partij houdt controle over zijn eigen data.

58. Hoe worden scheepstypen vertegenwoordigd?

In de regeling zit daarvoor geen sturingsmechaniek, we ambiëren breed aanbod voor voorstellen die representatief is voor de NL maritieme maakindustrie

59. Industriële ontwikkelingen, hoe kan je van tevoren die kosten vaststellen zodat de werf dit in calculaties voor schip mee kan nemen?

Toekenning subsidie gaat op basis van de behaalde punten op het ingediende project. De subsidiehoogtes worden vastgesteld aan de hand van de regeling

Daarnaast zal de RVO een berekening gaan uitvoeren of de geclaimde subsidie terecht is.

60. Is een retrofit subsidiabel?

Ja, deze regeling is voor zowel nieuwbouw als voor ombouw/retrofit

61. Penvoerder. Is dat het bedrijf dat het product levert of de reder?

Er is geen voorschrift wie in het consortium penvoerder is. Wel moet het een Nederlandse onderneming zijn.

62. Hoeveel bladzijdes is de regeling zelf. Is deze goed te lezen?

Regeling is klaar en goed leesbaar (er is een uitleg per artikel bij). Hulp en ondersteuning bij de interpretatie van de regeling kan gegeven worden door het Programmabureau MMP/NMT/KNVR team.

63. Kan je een plan indienen dat zich alleen richt op de eerste fase van de ontwikkeling?

Nee, het is wel de bedoeling dat een ingediend projectplan ook inhoudt dat de tweede en derde fase worden doorlopen.

64. Kan de industriële fase apart worden doorlopen met een demonstratieschip?

Nee, de RVO hanteert de volgende definitie voor Industriële Ontwikkeling: Planmatig of kritisch onderzoek dat is gericht op het opdoen van nieuwe kennis en vaardigheden met het oog op de ontwikkeling van nieuwe producten, procedés of diensten, of om bestaande producten, procedés of diensten aanmerkelijk te verbeteren.

Het omvat de creatie van onderdelen voor complexe systemen en kan ook de bouw omvatten van prototypes in een laboratoriumomgeving en/of in een omgeving met gesimuleerde interfaces voor bestaande systemen, alsmede pilotlijnen, wanneer dat nodig is voor het industriële onderzoek en met name voor de validering van generieke technologie.

Voor Experimentele Ontwikkeling: Het verwerven, combineren, vormgeven en gebruiken van bestaande wetenschappelijke, technologische, zakelijke en andere relevante kennis en vaardigheden, gericht op het ontwikkelen van nieuwe of verbeterde producten, procedés of diensten. Dit kan ook activiteiten omvatten die gericht zijn op de conceptuele formulering, de planning en documentering van alternatieve producten, procedés of diensten.

Experimentele ontwikkeling kan prototyping, demonstraties, pilotontwikkeling, testen en validatie omvatten van nieuwe of verbeterde producten, procedés of diensten in omgevingen die representatief zijn voor het functioneren onder reële omstandigheden, met als hoofddoel verdere technische verbeteringen aan te brengen aan producten, procedés of diensten die niet grotendeels vaststaan. Dit

kan de ontwikkeling omvatten van een commercieel bruikbaar prototype of pilot die noodzakelijkerwijs het commerciële eindproduct is en die te duur is om te produceren alleen met het oog op het gebruik voor demonstratie- en validatiedoeleinden.

Als de duurzame aandrijflijn geïnstalleerd is en in bedrijf is gesteld aan boord van het demonstratieschip zal het project de experimentele fase ingaan.

65. Een Methanol Fuelcell zou strikt genomen zowel in Methanol en Waterstoflijn passen. Hoe moet je hiermee omgaan?

De aandrijflijn is leidend. Je moet kiezen voor de een of de andere lijn, kan niet meelopen in twee energielijnen met hetzelfde projectplan

66. Carbon Capture voor methanol, is dat mogelijk?

Dit kan wel, maar is dan onderdeel van het methanol projectplan.

67. Waterstofleverancier als onderdeel van het consortium?

Ja dat kan, een brandstofleverancier in het consortium versterkt de betrouwbaarheid van het projectplan en het consortium.

68. Waterstof in dual-fuel motoren zijn niet net-zero. Maar past wel in regeling. Waarom is daarvoor gekozen?

Om de ontwikkeling van klimaatneutrale energiesystemen aan te jagen wordt in de eerste call de dual-fuel optie nog meegenomen.

69. Kan een partij in meerdere consortia deelnemen die over meerdere energielijnen gaan?

Ja, dat kan als er sprake is van aparte projectplannen.

70. Kunnen consortiumpartners wijzigen gedurende de periode.

Ja dat kan, zolang hier op tijd en in goed overleg met het RVO over wordt gecommuniceerd.

71. Is er een standaard definitie voor CO₂e?

CO₂e omvat koolstofdioxide (CO₂), methaan (CH₄), stikstofoxide (N₂O), perfluorkoolstoffen (PFK's), fluorkoolwaterstoffen (HFK's), stikstoftrifluoride (NF₃) en zwavelhexafluoride (SF₆) uitgedrukt in Global Warming Potential (GWP)

De CO₂-equivalent definitie van de RVO zal hierin leidend gaan worden.

72. Valt walstroom ook onder dit geheel?

Nee, het kan niet direct gelinkt worden aan een van de drie energielijnen. Let wel, zijn er energie efficiëntie maatregelen nodig om de energielijn betrouwbaar operationeel te krijgen, dan kunnen die onder de regeling vallen! Mits goed onderbouwd.

73. Voor wie geldt de ophoging? Voor een deelnemer of het hele consortium?

De ophoging geldt per deelnemer

74. De werf is bezig met een schip waarvan opdrachtgever nog onbekend is. Is een eigenaar essentieel voor de aanvraag van de subsidie?

Nee dat is het niet maar zou wel helpen om de betrouwbaarheid van het projectplan te versterken. Let wel, een intentieverklaring zou voldoende moeten zijn.

75. De werf zit in verschillende projecten/consortia, mag dat?

Ja, dat kan zolang het aparte projectplannen zijn.

76. Welke emissiefactor moet je toepassen afhankelijk van methanol typen?

Hiervoor worden de standaard emissiefactoren zoals beschreven in de Verordening (EU) 2023/1805 aangehouden.

77. Wanneer is de uiterlijke datum voor een consortium?

Een consortium hoeft niet van tevoren worden aangemeld om een voorstel in te dienen. Advies is wel om zo vroeg mogelijk consortia te vormen. Indienen van een projectplan kan alleen met een consortium en moet voor 1 oktober 2024 bij RVO ingediend zijn.

78. Klimaatneutraal vs zero emission?

In deze regeling is “klimaat neutraal 2030” gehanteerd.

79. Heeft het wel zin om met dual-fuel aan te melden of leg je het af tegen zero emissie voorstellen?

Op emissiereductie zal een dual-fuel voorstel lager scoren dan een zero emissie voorstel. Het heeft altijd zin omdat je niet weet wat de andere subsidieaanvragen zijn binnen de door jou gekozen energielijn. Emissiereductie wordt per energielijn beoordeeld.

80. Extra ondersteuning: is dit onderdeel van de gehele subsidie (fase 1,2 en 3) of komt deze boven op de totale subsidie?

Met “totale subsidie” wordt bedoeld de subsidie voor de Industriële ontwikkeling en de experimentele ontwikkeling van de aandrijflijn binnen één van de energielijnen. De extra ondersteuning voor de infrastructuur (max 25% van de totale subsidie tot 2 miljoen), meerkosten van de brandstof (maximaal 25% van de totale subsidie) en kosten voor de kennisinstelling maximaal 25% van de totale subsidie) komen boven op deze totale subsidie en gelden voor de gehele subsidieduur fase 1, 2 en 3

81. Extra ondersteuning: valt dit binnen die max. €15 mln?

Ja, de maximale subsidietoekenning is 15 miljoen per consortium.

82. Energie-efficiency energielijn is uit het plan maar als we dit wel in de andere lijnen verwerken, kan je daar dan (extra) punten voor krijgen?

Nee, voor energie-efficiëntie is geen beoordelingscriterium in de regeling. Als noodzakelijke energie-efficiëntie maatregelen genomen moeten worden om de aandrijflijn operationeel te krijgen zou dit kunnen leiden tot een beter resultaat op het gebied van emissiereductie.

83. Innovatie meerkosten: wat houdt dit in en wat valt hieronder?

Het gaat om de meerkosten die worden gemaakt om de innovatie te ontwikkelen en demonstreren. De meerkosten kunnen gemaakt worden op: a) personeelskosten; b) kosten van apparatuur en uitrusting voor zover en zolang zij worden gebruikt voor het project; c) kosten van gebouwen en gronden voor zover en zolang zij worden gebruikt voor het project; 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 brandstof en kosten om voor demonstratie noodzakelijke infrastructuur aan te leggen.

84. Carbon Capture: nu alleen vermeld bij LNG maar kunnen we deze ook toepassen bij Methanol?

Ja dat kan als onderdeel van de methanol aandrijflijn.

85. Moet de emissiereductie absoluut of procentueel uitgedrukt worden?

Dit dient procentueel te worden uitgedrukt ten opzichte van de standaard emissiefactoren zoals vermeld in de Verordening (EU) 2023/1805

86. Daadwerkelijke samenwerking: wat wordt hier precies onder verstaan en hoe wordt dit beoordeeld?

Samenwerking tussen partijen die niet gelieerd zijn en die kennis en technologie uitwisselen. In het projectplan kan worden beschreven wat er tussen de partners is afgesproken over de mate van transparantie van deze kennis- en technologiedeling.

87. Opschaalbaarheid: waarom wordt er beoordeeld op economisch schaalbaarheid als het zou moeten gaan over het stimuleren van risico's/innovatie?

Economische opschaalbaarheid voor de Nederlandse maritieme maakindustrie is naast duurzaamheid en innovatie ook een belangrijke doelstelling van deze regeling.

88. Ketensamenwerking: moet een consortium per se uit verschillende entiteiten binnen de hele keten bestaan? En wat nou als er 2 'ketenpartijen' binnen 1 entiteit valt

Volgens de definitie, die de RVO hanteert is een consortium een samenwerking tussen minimaal 2 ondernemingen die niet gelieerd zijn. Als hierbij nog een partij aansluit die gelieerd is aan 1 van de partners dan is dat niet een diskwalificatie.

89. Beoordelingscriteria Emissiereductie: m.b.t. de referentie, gaan deze nou over de brandstof of over de operatie van het schip? Zie ook energie-efficiency opportunity

Emissiereductie gaat over de (verwachte) emissiereductie in de demonstratiefase van het schip, gerealiseerd door de toepassing van een van de energielijnen en de daaraan gerelateerde brandstof.

90. Wat is de definitie van 'niet-gelieerd'?

Een niet-gelieerde onderneming is een onderneming die niet verbonden is aan een andere onderneming. Met verbonden wordt hier bedoeld dat de onderneming geheel of gedeeltelijk in eigendom is van een andere onderneming.

91. In hoeverre kunnen we schepen in het buitenland bouwen? Maar wel laten varen in NL etc.?

Het draait in deze regeling om het versterken van de Nederlandse Maritieme Maakindustrie. Het bouwen in het buitenland is geen diskwalificatie maar zal zeker minder punten gaan scoren op het beoordelingscriterium ketensamenwerking

92. Meerkosten van aandrijflijn: zijn deze subsidiabel of 100% gesubsidieerd?

De meerkosten zijn subsidiabel. Hoogte van de subsidiepercentages zijn gemaximaliseerd binnen de toegestane staatsteunregels.

93. Retrofit vs New build: heeft de een meer kans dan de ander?

Retrofit (ombouw) en nieuwbouw hebben gelijke kansen.

94. Experimentele Ontwikkeling (EO) krijgt minste subsidie maar hier gaat de meeste tijd/kosten inzitten? Waarom is hiervoor gekozen?

De EO-fase of ook wel de demonstratiefase heeft een looptijd van 5 jaar. De maximale ondersteuning volgt de mogelijkheden binnen de staatsteunregels.

95. Kunnen er partijen meedoen die nu al bezig zijn met (lopende) projecten en die al in operatie zijn?

Ja die kunnen meedoen. Waar wel rekening mee gehouden moet worden is dat werk, tijd en investeringen gedaan voor het indienen van het projectplan niet subsidiabel zijn.

96. Ammonia: valt dit onder energielijn waterstof?

Nee, Ammonia valt niet onder de waterstof energielijn

97. Is er een criterium dat bedrijven in meerdere consortia / energielijnen moeten zitten of juist niet?

Nee, daar is geen voorschrift binnen deze regeling voor.

98. Wat is de formele definitie van een onderzoeksorganisatie?

Een entiteit (zoals universiteiten, HBO's of onderzoeksinstituten, agentschappen voor technologieoverdracht, innovatie-intermediairs, entiteiten voor fysieke of virtuele onderzoeksgerichte samenwerking), ongeacht haar rechtsvorm (publiek- of privaatrechtelijke organisatie) 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.

99. Over welke looptijd moet je de emissiereductie rekenen?

Emissiereductie moet gerekend worden over de looptijd van de subsidie, deze is in totaal 8 jaar.

100. Voor extra maatregelen zoals energie-efficiency:

- a. *Is het subsidiabel?*
- b. *Wat is dan je referentie?*

Energie-efficiëntie is niet opgenomen in deze regeling, daarom is het ook niet subsidiabel. Let wel: als er energie-efficiëntie maatregelen essentieel zijn om één van de ondersteunde energielijnen operationeel te krijgen dan is het wel subsidiabel. Referentie voor de emissiereductie zijn de standaard emissiefactoren zoals opgenomen in de Verordening (EU) 2023/1805

101. Beoordelingscriteria omtrent impact/diversificatie: wat als er 3 goede voorstellen zijn voor cargo schepen en 1 minder goede voor bagger, welke wordt dan gehonoreerd?

In de regeling zit daarvoor geen sturingsmechaniek, we ambiëren een breed aanbod voor voorstellen die representatief is voor de NL maritieme maakindustrie

102. Wanneer de subsidie gehonoreerd is, en in alle voorstellen zitten onderzoeksinstellingen, kunnen deze instellingen dan samengevoegd worden voor kennisuitwisseling/kruisbestuiving?

TBD door HC Een brochure van TNO en Marin die dat uitlegt (verwijzen naar document BAS)

103. LNG Carbon Capture: over welk gedeelte bereken je de emissiereductie? Want in de keten kan er nog wel wat carbon lekken...

Referentie voor de emissiereductie zijn de standaard emissiefactoren zoals opgenomen in de Verordening (EU) 2023/1805. De standaard emissiefactoren hanteert een Well-to-Tank en een Tank-to-Wake benadering voor huidige en toekomstige maritieme brandstoffen.

104. Infrastructuur: Wat als een je binnen de projectlooptijd tegen teveel uitdagingen aanloopt in de infrastructuur en zodoende het project niet haalbaar blijkt te zijn?

Deze obstakels zullen tijdig helder gecommuniceerd moeten worden met MMP-projectbureau en de RVO om gezamenlijk te onderzoeken of er oplossingen zijn of gecreëerd kunnen worden. Het voortijdig afbreken van een project zal consequenties hebben voor de toegekende subsidie. De hoogte van de consequenties wordt bepaald door de RVO.

105. Kunnen we de meerkosten van innovatieve systemen die leiden tot energiebesparing als onderdeel van het energiesysteem en leidt tot CO2 besparing meenemen in de subsidie?

Als energie-efficiëntie maatregelen essentieel zijn om één van de ondersteunde energielijnen operationeel te krijgen dan is het subsidiabel. De extra CO2 besparing mag meegenomen worden in het beoordelingscriterium Emissiereductie.

106. Telt de reductie van uitstoot door de reductie van energievraag mee bij de procentuele reductie van de uitstoot?

Als energie-efficiëntie maatregelen essentieel zijn om één van de ondersteunde energielijnen operationeel te krijgen dan is het subsidiabel. De extra CO2 besparing mag meegenomen worden in het beoordelingscriterium Emissiereductie.

107. Kunnen we voorbeelden geven van subsidiepercentages en ophogingen met en zonder samenwerking en MKB?

Subsidiepercentages worden per consortiumpartner vastgesteld.

- Basissubsidie is voor IO 50% en voor EO 25%
- Middenbedrijf +10%, Kleinbedrijf +20%
- Als de partners daadwerkelijk samenwerken dan +15%

108. Als je een MKB'er in het consortium hebt, krijgt dan iedereen de ophoging?

Nee, subsidiepercentage ophoging worden per consortiumpartner vastgesteld.

109. Wat is daadwerkelijke samenwerking?

Samenwerking tussen partijen die niet gelieerd zijn die kennis en technologie uitwisselen

110. Zijn volledige meerkosten van brandstof subsidiabel tot 100%?

De meerkosten van de brandstof zijn subsidiabel volgens de percentages die de staatsteunregels toestaan, gedurende de looptijd van het subsidietraject (8 jaar). De totale subsidie voor de meerkosten van de brandstof mag niet meer bedragen dan 25% van de totale toegekende subsidie.

111. Wordt de uitstoot emissiebesparing absoluut of relatief beoordeeld?

De emissiereductie zal relatief worden beoordeeld tov de Verordening (EU) 2023/1805

112. Brandstofleveranciers die infrastructuur inbreng (bijvoorbeeld een compressor).

Extra kosten voor de essentiële infrastructuur ten behoeve van een ondersteunde energielijn is subsidiabel tot een maximum van 25% van de toekende subsidie maar nooit meer dan 2 miljoen euro.

113. Methanol met carbon capture – kan die bij 2 lijnen ingediend worden.

Nee, het consortium zal moeten kiezen voor één energielijn.

114. Moet een consortium de sourcing van de brandstof vermelden?

Ja, in het beoordelingscriterium Emissiereductie is Well-to-Wake van toepassing. Om aan te kunnen tonen dat de geleverde brandstof voldoet aan de emissiefactoren voor het deel Well-to-Tank is de sourcing van de brandstof nodig.

115. Komt jachtenbouw ook in aanmerking voor deze regeling

Ja, het is een open call maritieme sector breed

116. Is de ranking/puntentoekening van het projectplan over alle energielijnen heen?

Nee beoordeling zal binnen de specifieke energielijnen plaatsvinden. Mocht er sprake zijn van een onderbesteding op één energielijn dan is verschuiving tussen de energielijn mogelijk.

117. Is de stand van de wetenschap meegenomen in deze regeling?

Nee, niet in de koplopers call van 2024. Er is een voorstel ingediend om dit voor de tweede en derde call wel te doen.

118. Is cascobouw in Nederland een must?

Nee, het is geen must, cascobouw in Nederland levert wel meer punten op in beoordelingscriterium “ketensamenwerking”

119. Voor kleine schepen is de projectduur van 3-8 jaar best lang is het een probleem als de periodes korter zijn?

Nee, de periodes genoemd in de regeling zijn maximale periodes.

120. Is het MMP-geld in gevaar bij nieuwe kabinet?

Nee, de subsidiegelden (onvoorwaardelijke en voorwaardelijke deel) zijn gereserveerd voor dit doel en kunnen niet worden teruggedraaid door het nieuwe kabinet.

121. Vindt de kennisdeling alleen plaats tussen MMP-participanten?

Eerst zal er kennisdeling binnen het consortium plaatsvinden, vervolgens tussen de MMP-participanten. Het is de bedoeling dat de kennisdeling uiteindelijk gedaan wordt met de Nederlandse maritieme maakindustrie.

122. Valt certificering van een methanolmotor, voor Stage 5/IMO3, onder industriële ontwikkeling?

Ja, dit wordt gezien als een onderdeel van de industriële ontwikkeling

123. Om in aanmerking te komen voor 15% (daadwerkelijke samenwerking) moet er dan ook kennisinstelling bij te zitten?

Nee, dat is niet voorgeschreven. Om in aanmerking te komen voor de extra 15% voor daadwerkelijke samenwerking moeten minimaal 2 niet gelieerde ondernemingen een consortium vormen en technologie en kennis met elkaar delen. Deze extra ondersteuning wordt vastgesteld per partner in het consortium.

124. Worden “tanktainers” als infrastructuur gezien en vallen die ook onder subsidiabele kosten?

“Tanktainers” worden gezien als infrastructuur en die zijn volgens de regeling subsidiabel tot een maximum van 25% van de totale subsidie maar niet meer dan 2 miljoen euro.

125. Als er geen groene methanol is, mag je dan grijze methanol inzetten? Wat voor invloed heeft dat op je subsidie?

Als na gedegen onderzoek er geen groene methanol beschikbaar is terwijl het wel in het projectplan is meegenomen dan moet er tijdig contact worden opgenomen met het Maritiem Masterplan projectbureau en de RVO om de afwijking van het projectplan te bespreken. Er zal dan in overleg naar een passende oplossing worden gewerkt.

126. Wat houdt klimaat neutraal in?

Het Maritiem Masterplan project heeft een looptijd van 10 jaar. Het project zal in deze periode ingezet worden om de ontwikkeling van innovatieve en klimaatneutrale maritieme energielijnen te stimuleren. Deze stimulans is nodig om ervoor te zorgen dat Nederlandse schepen binnen afzienbare tijd hun uitstoot van broeikassen significant reduceren en uiteindelijk klimaatneutraal kunnen gaan varen. Klimaatneutraal wil zeggen dat dit geen negatief effect heeft op het klimaat.