Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van [...], nr. , houdende tijdelijke regels voor de subsidiëring van [...] (Tijdelijke subsidieregeling demonstraties zero-emissie vliegen)

[KetenID WGK]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel c, van de Kaderwet subsidies I en M en de artikelen 2, eerste lid, 4, 6, zesde lid, 8, eerste en tweede lid, 9, 10, tweede lid, 13, 15, vierde en vijfde lid, 22, tweede lid, 23, derde en vijfde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

Besluit**:**

Artikel 1. Begripsbepalingen
In deze regeling wordt verstaan onder:

- *AGVV:* algemene groepsvrijstellingsverordening;
- *batterij-elektrisch perceel*: het deel van het subsidiebudget dat bestemd is voor aanvragen ter stimulering van het batterij-elektrisch vliegen;
- *consortium:* een samenwerkingsverband bestaande uit rechtspersonen, als bedoeld in artikel 1 van het Kaderbesluit;
- *dataverzamelingsactiviteiten;* activiteiten gericht op het identificeren, vergaren, registreren en valideren van gegevens uit de simulaties, testen en demonstraties, ten behoeve van monitoring, analyse, rapportage en beleidsvorming;
- *demonstratie*: een vlucht, inclusief grondafhandeling en (technische) werkzaamheden, die bedoeld zijn om de werking, prestaties van zero-emissievliegtuigtechnologieën en operationele toepasbaarheid, aan te tonen in realistische omstandigheden;
- *grondafhandelaar:* een rechtspersoon, die een of meer categorieën grondafhandelingsdiensten verleent zoals in de bijlage bij Richtlijn nr. 96/67/-EG van de Raad van de Europese Unie van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap (PbEG L 272/36) genoemde diensten die op een luchthaven aan een gebruiker worden verleend, waarbij een gebruiker een natuurlijke persoon of rechtspersoon is die van of naar een luchthaven door de lucht passagiers, post of vracht vervoert;
- *hybride vliegen*: dit zijn vliegtuigoperaties waarbij emissievrije - en fossiele of hernieuwbare koolstofhoudende – aandrijftechnologieën gezamenlijk worden ingezet voor de voortstuwing van het vliegtuig en waarbij de emissievrije aandrijftechnologie de primaire aandrijftechnologie is.
- *Kaderbesluit*: Kaderbesluit subsidies I en M;
- *kennisinstelling:*
    a. onder a, b, g of h van de bijlage van de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek genoemde instelling voor hoger onderwijs;
    b. geheel of gedeeltelijk, meerjarig door een andere lidstaat van de Europese Unie gefinancierde:

1. openbare instelling voor hoger onderwijs;
2. onderzoeksorganisatie zonder winstoogmerk die activiteiten verricht met als doel de algemene wetenschappelijke en technische kennis uit te breiden;

c. rechtspersoon ten aanzien waarvan een instelling als bedoeld onder a of b direct of indirect:
   1. meer dan de helft van het geplaatste kapitaal verschaft,
   2. volledig aansprakelijk vennoot is, of
   3. overwegende zeggenschap heeft;

d. onderzoeksorganisatie zonder winstoogmerk met eigen medewerkers in loondienst, die tot doel heeft via het structureel doen van eigen onderzoek en het ontwikkelen en testen van technische toepassingen door haar medewerkers, de technologische kennis op een specifiek terrein te bevorderen, die geen instelling is als bedoeld onder a tot en met d;

- *luchthaven:* een speciaal ingericht terrein waar vliegtuigen kunnen opstijgen en landen en passagiers en vracht kan worden afgehandeld in Nederland;
- *minister:* Minister van Infrastructuur en Waterstaat;
- *operator*: de rechtspersoon die verantwoordelijk is voor de exploitatie van een of meer luchtvaartuigen en die bepaalt hoe, wanneer en onder welke voorwaarden deze luchtvaartuigen worden ingezet. Een operator draagt verantwoordelijkheid voor de operationele uitvoering, veiligheid, bemanning en naleving van de geldende luchtvaartregelgeving;
- *oplaadinfrastructuur*: vaste of mobiele infrastructuur die in ieder geval vliegtuigen en eventueel mobiel terminalmaterieel en grondafhandelingsmaterieel van elektriciteit voorziet;
- *opleidingsinstelling:* een in Nederland gevestigde, van overheidswege erkende onderwijsinstelling voor middelbaar beroepsonderwijs (MBO), hoger beroepsonderwijs (HBO) of wetenschappelijk onderwijs (WO), die onderwijs en opleidingen aanbiedt die zijn erkend binnen het Nederlandse onderwijsstelsel.
- *project:* een samenhangend geheel van activiteiten gericht op de gehele operatie rondom een vliegtuig bij de grondgebonden operaties en bij het vliegen op meerdere luchthavens, dat in ieder geval bestaat uit de aanschaf en installatie van oplaad- of tankinfrastructuur, testen en demonstraties op de luchthaven, opleiding en dataverzameling;
- *regio*: een geografisch afgebakend gebied binnen het Koninkrijk der Nederlanden waarin overheden, ondernemingen, kennisinstellingen en inwoners een meer dan gemiddelde onderlinge samenhang hebben door gedeelde economische, maatschappelijke, ruimtelijke, culturele of bestuurlijke kenmerken en belangen. De grenzen van een regio zijn niet per definitie bestuurlijk vastgelegd, maar worden bepaald door de opgave, functie of samenwerking waarvoor de regio wordt beschouwd;
- *RVO:* Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;
- *simulatie:* een modelmatige representatie van vliegtuigoperaties waarbij alle relevante technische, operationele, energetische en milieukundige parameters worden nagebootst om de haalbaarheid, prestaties en impact van emissievrije luchtvaartconcepten te evalueren.

- *tankinfrastructuur*: vaste of mobiele infrastructuur die in ieder geval vliegtuigen en eventueel mobiel terminalmaterieel en grondafhandelingsmaterieel van waterstof voorziet;
- *test*: een activiteit op een luchthaven, waarbij niet wordt gevlogen en die primair is gericht op het ontwikkelen, valideren of verifiëren van zero-emissie vliegtuigtechnologieën in operationele omstandigheden, waarbij de functionaliteit, prestaties of veiligheid van componenten, subsystemen of het totale systeem wordt onderzocht onder gecontroleerde of experimentele omstandigheden;
- *vliegtuig:* gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aerodynamische reactiekrachten op zijn vleugels;
- *waterstof perceel:* het deel van het subsidiebudget dat bestemd is voor aanvragen ter stimulering van het waterstof-elektrisch vliegen*;*
- *zero-emissie vliegtuig:* een vliegtuig dat tijdens de vlucht geen CO2 uitstoot.

Artikel 2. Doel van de regeling

Deze regeling heeft tot doel de energietransitie van de luchtvaart te bevorderen in Nederland door ondernemingen en kennis- en opleidingsinstellingen te ondersteunen bij testen, simulaties, demonstraties en laden en tanken van zero-emissie vliegtuigen of hybride toestellen, voor zover de zero emissie aandrijving de primaire vorm van voorstuwing is, teneinde de opschaling van zero-emissie luchtvaart te bevorderen en daarbij operationele barrières te identificeren en waar mogelijk weg te nemen, zowel in de lucht als op luchthavens, waarbij zowel het Nederlandse ecosysteem van de luchtvaartsector als de Nederlandse (maak)industrie wordt versterkt.

Artikel 3. Subsidiabele activiteiten

1. De minister verstrekt op aanvraag subsidie voor een project dat bijdraagt aan het stimuleren van de vroege fase van opschaling van de zero emissie luchtvaart in Nederland.
2. Een project, als bedoeld in het eerste lid, bevat een samenhangend geheel van activiteiten en bestaat ten minste uit:
    a. de aanleg en inbedrijfstelling van oplaadinfrastructuur of tankinfrastructuur voor zero-emissie vliegtuigen op luchthavens, tenzij deze vaste oplaad- of tankinfrastructuur al aanwezig is;
    b. het verzorgen van simulaties, testen en demonstraties van zero-emissie vliegtuigen waarbij de afhandelingsketen op de luchthaven is betrokken;
    c. het verzamelen van relevante data ten behoeve van vervolgfasen in de opschaling van zero-emissie luchtvaart op luchthavens, inclusief de kennisverspreiding zoals wordt bedoeld onder artikel 12, lid 4; en
    d. het ontwikkelen van opleidingsmodules en verzorgen van stage- en traineeplekken voor studenten in het middelbaar beroepsonderwijs, hoger beroepsonderwijs of wetenschappelijk onderwijs, inclusief de verspreiding van de kennis en ervaring hierbij.

Artikel 4. Subsidiabele kosten

1. Voor subsidie komen uitsluitend de rechtstreeks aan de uitvoering van de subsidiabele activiteiten toe te rekenen kosten in aanmerking.
2. Voor subsidie komen uitsluitend in aanmerking:
    a. kosten voor de aanschaf en inbedrijfstelling van oplaad- en of tankinfrastructuur voor zero-emissie vliegtuigen inclusief de kosten voor batterijen, met uitzondering van kosten voor aansluiting op het elektriciteitsnet;
    b. de kosten van simulaties, testen en demonstraties met zero-emissie vliegtuigen, inclusief kosten voor grondafhandeling, zonder commerciële opslag, of inhuur van vliegtuigen van derden naar rato, maar met uitzondering van luchthavengelden en de aankoop van vliegtuigen;
    c. kosten ten behoeve van het verzamelen en analyseren van data als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onderdeel c; en
    d. kosten voor de ontwikkeling en uitvoering van opleidingsmodules en voor het verzorgen van stage- en traineeplaatsen als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onderdeel d.
3. Indien in het kader van de berekening van de hoogte van de te verstrekken subsidie uurtarieven worden gehanteerd, wordt hierbij gebruik gemaakt van één van de volgende standaardberekeningswijzen:
    a) een berekening op basis van integrale kostensystematiek, bedoeld in artikel 7, tweede lid, onderdeel a, van het Kaderbesluit;
    b) een berekening op basis van kosten per kostendrager vermeerderd met een forfaitair vastgestelde opslag voor indirecte kosten van 50%, bedoeld in artikel 7, tweede lid, onderdeel b, van het Kaderbesluit; of
    c) een forfaitair vastgesteld uurtarief van 80 euro.
4. Voor kosten derden geldt:
    a. kosten derden mogen maximaal 40% uitmaken van de totale projectkosten;
    b. voor de inhuur van derden geldt een maximaal uurtarief van 140 euro per uur exclusief BTW.

Artikel 5. Subsidieplafond en wijze van verdelen

1. Voor de activiteiten, bedoeld in artikel 3, tweede lid, is ten hoogste €18.000.000,- beschikbaar.
2. Het in het eerste lid genoemde bedrag is als volgt verdeeld:
    a. €6.000.000,- ten behoeve van het waterstof perceel; en
    b. €12.000.000,- ten behoeve van het batterij-elektrisch perceel.
3. De minister verdeelt het subsidieplafond op volgorde van rangschikking van de aanvragen.
4. Indien na rangschikking van de aanvragen blijkt dat het totale bedrag van de te verlenen subsidies voor een van percelen in artikel 5 lid 2 lager is dan het daarvoor vastgestelde subsidieplafond, wordt het overblijvende bedrag zo nodig toegevoegd aan het subsidieplafond voor investeringen in een ander perceel als bedoeld in artikel 5 lid 2.

5. Indien twee of meer projecten na rangschikking op dezelfde plaats terechtkomen en het resterende bedrag van het subsidieplafond onvoldoende is om beide projecten te subsidiëren wordt door middel van loting de definitieve plaats in de rangschikking bepaald.
6. De subsidie per aanvraag bedraagt ten hoogste het in artikel 5, tweede lid, onderdeel a respectievelijk onderdeel b genoemde maximale bedrag.
7. Van het totale toe te wijzen subsidiebedrag per aanvraag mag ten hoogste worden aangewend voor:
    a. activiteiten als bedoeld in artikel 3, tweede lid, aanhef en onderdeel a: 50%;
    b. activiteiten als bedoeld in artikel 3, tweede lid, aanhef en onderdeel b: 70%;
    c. activiteiten als bedoeld in artikel 3, tweede lid, aanhef en onderdeel c: 10%; en
    d. activiteiten als bedoeld in artikel 3, tweede lid, aanhef en onderdeel d: 5%.

Artikel 6. Staatssteun en maximale subsidie

1. Subsidie op grond van deze regeling wordt uitsluitend verstrekt voor zover deze in overeenstemming is met de AGVV.
2. Subsidie wordt gerechtvaardigd op grond van:
    a. artikel 25 van de AGVV, voor zover subsidie wordt verstrekt voor onderzoeks-, experimentele ontwikkelings-, test- en demonstratieactiviteiten, alsmede voor de daarmee samenhangende dataverzamelingsactiviteiten en kennisverspreiding;
    b. artikel 31 van de AGVV, voor zover subsidie wordt verstrekt voor opleidingsactiviteiten en de ontwikkeling en uitvoering van opleidingsmodules, stage- en traineeplaatsen, voor zover deze activiteiten economische activiteiten betreffen;
    c. artikel 36 bis van de AGVV, voor zover subsidie wordt verstrekt voor investeringen in oplaad- en tankinfrastructuur voor zero-emissie vliegtuigen.
3. Voor activiteiten als bedoeld in het tweede lid, onderdeel a, bedraagt de subsidie ten hoogste 25% van de subsidiabele kosten voor zover sprake is van experimentele ontwikkeling als bedoeld in artikel 25 van de algemene groepsvrijstellingsverordening. De steunintensiteit kan worden verhoogd met:
    i. 10 procentpunten voor middelgrote ondernemingen als bedoeld in artikel 25, zesde lid, onderdeel a, van de AGVV;
    ii. 20 procentpunten voor kleine ondernemingen als bedoeld in artikel 25, zesde lid, onderdeel a, van de AGVV;
    iii. 15 procentpunten procentpunten indien voldaan wordt aan ten minste één van de voorwaarden, bedoeld in artikel 25, zesde lid, onderdeel b, van de AGVV.
4. De verhogingen, bedoeld in het derde lid, onderdelen i tot en met iii, worden toegepast met inachtneming van de maximale steunintensiteit die op grond van artikel 25 van de algemene groepsvrijstellingsverordening is toegestaan.
5. Voor activiteiten als bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, bedraagt de subsidie ten hoogste:
    a. 50% van de subsidiabele kosten voor grote ondernemingen;
    b. 60% van de subsidiabele kosten voor middelgrote ondernemingen; en

c. 70% van de subsidiabele kosten voor kleine ondernemingen.

6. Voor activiteiten als bedoeld in het tweede lid, onderdeel c, bedraagt de subsidie ten hoogste 20% van de subsidiabele kosten. De steunintensiteit kan worden verhoogd met 20 procentpunten voor middelgrote en kleine ondernemingen, met inachtneming van de voorwaarden en maximale steunintensiteit van artikel 36 bis van de AGVV.
7. Indien de berekende subsidie per deelnemer leidt tot overschrijding van de ingevolge de AGVV maximaal toegestane steunintensiteit, wordt de subsidie verlaagd tot het toegestane maximum van 80%.

Artikel 7. Rangschikkingscriteria

1. De minister kent aan een project een hoger aantal punten toe naarmate:
   a. het project meer bijdraagt aan de doelstelling van de subsidieregeling, blijkend uit de bijdrage die met de subsidie wordt gerealiseerd voor versnelling van toekomstige opschaling van zero emissie luchtvaart en waarbij ook invulling is gegeven aan de internationale afstemming hierbij (maximaal 45 punten);
   b. Het projectplan meer bijdraagt aan de versterking van het ecosysteem, met speciale aandacht voor de kennisverzameling en kennisverspreiding met goede aansluiting bij het programma Luchtvaart in Transitie en ook aansluiting in kennis en toekomstige opschaling in Caribisch Nederland (maximaal 25 punten);
   c. De kwaliteit van het projectplan beter geborgd is, blijkend uit het scopemanagement, de planning, het risicomanagement en het financieel management met de borging van afspraken tussen de samenwerkingspartners (maximaal 30 punten).
2. Bij de verdeling van de punten wordt gebruikgemaakt van het beoordelingskader, opgenomen in de bijlage 2 bij deze regeling.

Artikel 8. Beoordelingscommissie

De minister stelt een onafhankelijke beoordelingscommissie in die de minister adviseert over de beoordeling van de subsidieaanvragen.

Artikel 9. Aanvraag

1. Een aanvraag tot subsidieverlening wordt ingediend in de periode van (PM) tot (PM) door een consortium met gebruikmaking van een door de minister beschikbaar gesteld digitaal formulier dat wordt geplaatst op de website van RVO.
2. Een consortium dat een aanvraag doet met betrekking tot het batterij-elektrisch perceel bestaat uit ten minste drie luchthavens, een grondafhandelaar en heeft de beschikking over ten minste twee typen zero-emissie vliegtuigen, waarmee ten minste demonstraties kunnen worden uitgevoerd met alle vliegtuigtypes op alle betrokken luchthavens.
3. Een consortium dat een aanvraag doet met betrekking tot het waterstof perceel bestaat uit ten minste twee luchthavens, een grondafhandelaar en heeft de beschikking over ten minste twee typen zero-emissie vliegtuigen, waarmee ten minste testen kunnen worden uitgevoerd met alle vliegtuigtypes op alle betrokken luchthavens.

4. De activiteiten moeten minimaal voldoen aan de minimumeisen zoals opgenomen in bijlage 1.
5. Onverminderd artikel 10 van het Kaderbesluit subsidies I en M bevat de subsidieaanvraag ten minste een:
    a. projectplan, met gebruikmaking van een daartoe door de minister digitaal beschikbaar gesteld model; volgens ter beschikking gesteld format.
    b. Onderbouwde begroting, met gebruikmaking van een daartoe door de minister digitaal beschikbaar gesteld model, waaruit tenminste blijkt:
        i. hoe hoog de projectkosten zijn; en
        ii. hoe het project wordt gefinancierd, inclusief eigen aandeel.
    c. concept samenwerkingsovereenkomst, die binnen 6 weken na ontvangst van de beschikking ondertekend dient te worden aangeleverd;
    d. verklaring geen onderneming in moeilijkheden, overeenkomstig de definitie in de AGVV, inclusief een ingevuld – door de minister beschikbaar gesteld – beslisschema;
    e. omschrijving van de regionale samenwerking of betrokkenheid onderbouwd door minimaal één Letter of Support van een publiekrechtelijke organisatie.

Artikel 10. Afwijsgronden

1. In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit wordt een subsidieaanvraag afgewezen indien:
    a. er al een subsidie is verleend op grond van deze regeling voor hetzelfde project;
    b. de aanvrager een onderneming in moeilijkheden is als bedoeld in artikel 2, punt 18, van de AGVV;
    c. verplichtingen voor het project zijn aangegaan of de werkzaamheden van het project zijn aangevangen, voordat de aanvraag voor dat project is ingediend;
    d. tegen de aanvrager een bevel tot terugvordering openstaat ingevolge een besluit van de Europese Commissie waarbij eerder steun onrechtmatig en onverenigbaar is verklaard;
    e. de subsidieverstrekking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling van de AGVV;
    f. het aantal bij rangschikking toegekende punten aan een van de criteria genoemd in artikel 8, derde lid, minder is dan de helft is van het maximum aantal te behalen punten voor dat onderdeel, waarbij voor het criterium in artikel 7, lid 1 onder a minimaal 30 punten dient te worden behaald;
    g. het totaal aantal punten toegekend bij de rangschikking, bedoeld in artikel 7, minder is dan 70 van de 100 punten.
2. In afwijking van artikel 5, eerste lid, van het Kaderbesluit worden andere subsidies of bijdragen van de Commissie van de Europese Unie niet in mindering gebracht op de krachtens deze regeling in aanmerking komende subsidie, tenzij hierdoor de maxima die zijn vastgesteld in de AGVV zouden worden overschreden

Artikel 11. Begrotingsvoorbehoud
Voor zover de subsidie wordt verleend ten laste van een nog niet door de Staten-Generaal aangenomen wetsvoorstel tot vaststelling van de rijksbegroting, onderdeel Infrastructuur en Waterstaat, wordt in de beschikking tot verlening van een subsidie vermeld dat de verlening plaatsvindt onder de voorwaarde dat voldoende gelden ter beschikking worden gesteld in de Wet tot vaststelling van de rijksbegroting, onderdeel Infrastructuur en Waterstaat.

Artikel 12. Verplichtingen subsidieontvanger
1. De subsidieontvanger is verplicht binnen drie maanden na de subsidieverlening met de uitvoering van het project te starten en toont dit schriftelijk aan middels de in dit artikel, lid 4 genoemde informatie-uitwisseling.
2. Op verzoek van de minister verleent de subsidieontvanger medewerking aan het verspreiden van de resultaten van zijn op grond van deze regeling gesubsidieerde activiteiten.
3. De subsidieontvanger verstrekt gedurende de looptijd van het project jaarrapportages binnen 4 weken na afloop van het kalenderjaar, die de minister kan gebruiken voor bepaling van het realiseren van de mijlpalen en de bijbehorende mijlpaalbetalingen.
4. De subsidieontvanger verzorgt elk kwartaal informatie-uitwisseling met de stichting Luchtvaart in Transitie over het project en organiseert minimaal jaarlijks openbare kennissessies over de informatie die ook aan stichting Luchtvaart en Transitie beschikbaar wordt gesteld.
5. De subsidieontvanger maakt niet bedrijfsgevoelige kennis en informatie die met het project worden opgedaan na afloop van het project openbaar in een verslag dat naar het oordeel van de minister van voldoende kwaliteit is.
6. De subsidieontvanger voor het batterij-elektrisch perceel voert ten minste demonstraties uit met twee typen zero-emissie vliegtuigen.
7. De subsidieontvanger voor het batterij-elektrisch perceel draagt er tevens zorg voor dat:
   - aan het eind van de looptijd van de subsidie ten minste 300 KW aan interne laadcapaciteit en laadvermogen per luchthaven ter beschikking te hebben. Het bestaande vermogen voor aanvang van de subsidie mag hierbij opgeteld worden.
   - binnen 3 maanden na ontvangst beschikking wordt aangetoond dat minimaal 1 MW aansluitvermogen per consortium is aangevraagd bij de netbeheerder.
8. De subsidieontvanger voor het waterstof perceel voert minimaal testen of demonstraties uit met twee typen zero-emissie vliegtuigen.

Artikel 13. Voorschot
1. De minister verstrekt een voorschot van 30% van het totale subsidiebedrag na toekenning van de aanvraag.
2. De resterende voorschotten worden in termijnen uitgekeerd, gekoppeld aan vooraf opgenomen projectmijlpalen, zoals opgenomen in de beschikking tot subsidieverlening en de behaalde projectresultaten. Per jaar kan ten hoogste 50% van het bij de subsidieverlening vastgestelde subsidiebedrag worden

verstrekt, voor zover de subsidieontvanger naar het oordeel van de minister voldoende voortgang heeft aangetoond en projectmijlpalen zijn gerealiseerd.

3. De minister verstrekt het resterende bedrag van 10% van het bij de subsidieverlening vastgestelde subsidiebedrag bij de subsidievaststelling, na afronding van het project en vaststelling dat aan alle subsidieverplichtingen is voldaan.

Artikel 14. Subsidievaststelling

1. Binnen dertien weken nadat het project is afgerond, dient de subsidieontvanger een aanvraag tot subsidievaststelling in met gebruikmaking van een door de minister beschikbaar gesteld digitaal formulier.
2. Onverminderd artikel 24, vierde lid, van het Kaderbesluit worden bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie in elk geval de volgende gegevens verstrekt:
    a. een omschrijving van de projectresultaten;
    b. de wijze waarop het project heeft bijgedragen aan het doel bedoeld in artikel 2.
3. De minister stelt de subsidie vast op basis van de aanvraag tot vaststelling en de daarbij overgelegde gegevens en bescheiden, alsmede op basis van eventueel door of namens de minister verrichte controles of aanvullende informatie.

Artikel 15. Evaluatie

1. De minister publiceert binnen 12 maanden na afronding van de projecten een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk.
2. De subsidieontvanger verleent medewerking aan een evaluatie van de effecten van de door hem op grond van deze regeling uitgevoerde activiteiten, voor zover medewerking redelijkerwijs van hem kan worden gevraagd.
3. De verplichting, bedoeld in het tweede lid, geldt gedurende twee jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling.

Artikel 16. Inwerkingtreding

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin hij wordt geplaatst.
2. Deze regeling vervalt met ingang van (PM) met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de voor die datum aangevraagde subsidies.

Artikel 17. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling proeftuinen zero-emissie vliegen.

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Vincent Karremans

Intern gebruik

Bijlage 1 - bij artikel 9 Minimumeisen voor een project

Minimumeisen algemeen

- Het verzamelen van relevante data ten behoeve van vervolgfasen in de opschaling van zero-emissie luchtvaart op luchthavens, inclusief de kennisverspreiding. In het project wordt in ieder geval aandacht besteed aan de volgende elementen.
    - Inzicht in opschalingsbarrières voor de relevante stakeholders in de keten, die uit testen en demonstraties naar voren zijn gekomen;
    - Informatie voor benodigde te ontwikkelen protocollen (bv. protocollen voor laden/tanken, CONOPS, etc.);
    - Informatie voor optimalisering grondafhandeling bij zero-emissievliegen;
    - Inzicht in omvang benodigde investeringen en veranderingsnoodzaak (operationeel, proces, kennis en capaciteit) op luchthavens om zero-emissie vliegen adequaat te kunnen faciliteren (ingroeimodel van de luchthaven met toename van zero-emissie luchtvaart);
    - Verzamelen van informatie uit de testen, simulaties en demonstraties, en op basis daarvan adviseren over verdere beleidsvorming t.b.v. de opschaling van het zero-emissie vliegen;
- Het ontwikkelen van opleidingsmodules of verzorgen van stage- en traineeplekken voor studenten in het middelbaar beroepsonderwijs, hoger beroepsonderwijs of wetenschappelijk onderwijs, inclusief de verspreiding van de kennis en ervaring hierbij naar relevante partijen.
- De betrokkenheid van het gehele ecosysteem: directe betrokkenheid op het gebied van laden/tanken, kennis- en opleidingsinstellingen, operators, grondafhandeling, luchtvaartonderhoudsbedrijven en opleidingsinstellingen.
- Het directe commitment vanuit de regio om zo de relatie met de bereikbaarheid en economische structuurversterking sterker neer te zetten voor de komende jaren.

Minimumeisen projecten batterij-elektrisch perceel

- Het betreft activiteiten op TRL-6/7 niveau;
- Minimaal twee vliegtuigtypen (hoeven niet gecertificeerd te zijn) per aanvraag, waarvan tenminste één een passagiersvliegtuig betreft;
- Minimaal drie luchthavenlocaties werken samen in het project.
- Er wordt gedemonstreerd met vluchten bij en tussen luchthavens en operatie uit de grondafhandeling;
- De subsidieontvanger voor het batterij-elektrisch perceel dient aan het eind van de looptijd van de subsidie ten minste 300 KW aan interne laadcapaciteit en laadvermogen per luchthaven ter beschikking te hebben. Het bestaande vermogen voor aanvang van de subsidie mag hierbij opgeteld worden.

- Binnen 3 maanden na ontvangst beschikking kan het consortium schriftelijk aantonen dat er minimaal 1 MW aansluitvermogen is aangevraagd voor minimaal 1 luchthaven in het consortium bij de netbeheerder.

Minimumeisen projecten waterstofperceel

- Het betreft werkzaamheden op minimaal TRL-5/6 niveau.
- Minimaal twee vliegtuigtypen (deze hoeven nog niet te kunnen vliegen in de lucht) per aanvraag, waarvan tenminste één een passagiersvliegtuig betreft;
- Er dienen minimaal testen te worden uitgevoerd met deze vliegtuigtypen en;
- Minimaal twee luchthavenlocaties nemen deel aan het project;

Bijlage 2 - bij artikel 7, lid 2, rankingscriteria

1. **De mate waarin het projectplan bijdraagt aan de doelstelling van de regeling (in totaal maximaal 45 punten) door:**

1A. Aan te tonen dat de resultaten van het project leiden tot een versnelling van de toekomstige opschaling, door een activiteitenplanning, SMART geformuleerd, in relatie tot de doelstelling in artikel 2, waarbij operationele barrières worden geïdentificeerd en waar mogelijk worden weggenomen (maximaal 30 punten);
1B. Aan te tonen dat de resultaten van de testen en de demonstraties leiden tot bruikbare voorstellen voor vervolgfasen ten behoeve van verdere opschaling van zero emissie luchtvaart (maximaal 10 punten);
1C. Aan te tonen dat de resultaten van het project leiden tot een versterkte uitstraling van de Nederlandse (maak)industrie binnen het internationale ecosysteem van duurzame luchtvaart (maximaal 5 punten).

2. **De mate waarin het projectplan bijdraagt aan de versterking van het ecosysteem (in totaal maximaal 25 punten) door:**

2A In het projectplan duidelijk te maken op welke wijze, met behulp van actieve kennisverspreiding en informatievoorziening, de relevante belanghebbenden binnen het ecosysteem en buiten het consortium worden betrokken bij het leerproces in een soort 'koploper-volger' constructie, waarbij vooraf afspraken zijn gemaakt over het intellectueel eigendom en de verspreiding van de resultaten binnen het consortium (maximaal 15 punten)
2B In het projectplan aan te tonen dat binnen het project wordt afgestemd met deelprojecten binnen programma Luchtvaart in Transitie en waar mogelijk wordt doorgebouwd op bestaande resultaten en initiatieven binnen het programma Luchtvaart in Transitie met speciale aandacht voor de Human Capital Agenda (maximaal 5 punten)
2C In het projectplan aan te tonen dat het project inzet op adviezen voor vervolgstappen van zero emissie vliegen in Caribisch Nederland en daarbij zoveel mogelijk aansluit op aldaar lopende initiatieven (maximaal 5 punten)

3. **De mate waarin de kwaliteit van het projectplan beter geborgd is (in totaal maximaal 30 punten) door:**

3A Aan te tonen dat het management op scope, planning, risico's en financiën op een juiste en navolgbare wijze gebeurt, waarbij eventuele wijzigingen in scope navolgbaar worden vastgelegd, middels een risicoanalyse met mitigerende maatregelen (maximaal 20 punten)
3B Aan te tonen dat de afspraken met de samenwerkingspartners in het consortium in voldoende mate zijn geborgd in termen van coördinatie (penvoerderschap) en inzet in capaciteit en financiële bijdrage (maximaal 10 punten)

Toelichting

Algemeen deel

1 Aanleiding

Maatschappelijke uitdagingen op het gebied van klimaat, natuur, energie en mobiliteit vragen om innovatieve en fundamentele systeemveranderingen. Deze transformaties zijn complex, ze gaan niet over één verandering of innovatie, maar hebben meerdere oplossingen en veranderingen in het systeem nodig. Er zijn meerdere stakeholders bij betrokken, die allemaal hun eigen rol hebben binnen het ecosysteem en die moeten samenwerking voor de verandering. De overheid is essentieel in dit geheel om de juiste condities te creëren en stakeholders te stimuleren bij te dragen aan de transformatie.

Een van deze transformaties is de energietransitie in de luchtvaart. De komende decennia moet de luchtvaart overschakelen van het gebruik van fossiele kerosine als energiedrager naar een mix van duurzame en niet-fossiele energiedragers, waaronder SAF (Sustainable Aviation Fuel ofwel duurzame vliegtuigbrandstof), waterstof en elektriciteit. Dit is niet alleen van belang voor het halen van de klimaatdoelen, maar ook voor het waarborgen van energiezekerheid en –onafhankelijkheid en het verdienvermogen van de Nederlandse luchtvaartsector. In deze regeling wordt de nadruk gelegd op het stimuleren van de ontwikkelingen voor het waterstof- en elektrisch vliegen.

Er is een transformatie nodig om het huidige systeem te kunnen veranderen. Verschillende nieuwe waterstof- en elektrische vliegtuigen zijn in ontwikkeling en zullen naar verwachting in de komende jaren hun intrede doen op de markt. De huidige inrichting en afhandeling op luchthavens en de regelgeving voor het luchtruim zijn echter nog onvoldoende ingericht op deze nieuwe vliegtechnieken. Daarbij zijn de operationele barrières voor de inrichting voor goed gebruik en opschaling van de technieken ook op sommige onderdelen nog onvoldoende bekend. Hierdoor is een soepele introductie niet vanzelfsprekend. Nieuwe toestellen zullen, met name in de beginfase, financieel nog niet kunnen concurreren met de huidige luchtvaart zonder passende randvoorwaarden en gericht stimuleringsbeleid. Overheidssteun is daarom essentieel om de gewenste ontwikkeling te stimuleren en verder te brengen.

Daarnaast is een extra uitdaging bij het stimuleren van innovatie in groene technologieën dat die moeten concurreren met bestaande 'grijze' technologieën. Aangezien externe effecten, zoals CO2-uitstoot en milieueffecten, niet goed verwerkt zijn in de prijzen van die 'grijze' technologieën betalen de baten van innovaties in groene technologie zich onvoldoende uit. Dit bestempelt het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) ook als voorbeeld van marktfalen[1]. Door randvoorwaarden in infrastructuur en regelingeving met overheidssteun verder te brengen, helpt de overheid de duurzame ontwikkelingen.
Om de volgende redenen is deze regeling als onderdeel van de gehele beleidsmix noodzakelijk:

[1] Vliegen naar een duurzaam energiesysteem, KiM.

- ontbreken van de infrastructuur om waterstof en elektrische vliegtuigen te kunnen faciliteren, zoals opslag- en tankfaciliteiten voor waterstof tanken en laadpalen voor de vliegtuigen;
- ontbrekende standaarden voor waterstof- en elektrische vliegtuigen en infrastructuur op luchthavens, bijvoorbeeld voor CONOPS en laadprotocollen;
- lange omkeertijd voor zero-emissievliegen verkorten;
- lange doorlooptijd bij het ontwikkelen van een nieuw vliegtuig met significante valley of death en lange terugverdientijd tot aan het moment van certificering.

Deze regeling zet zelf niet direct standaarden en is niet gericht op de directe aanschaf van vliegtuigen, maar door ervaring op te doen met het gebruik van infrastructuur binnen een operationele omgeving draagt de regeling wel bij aan de kennis die nodig is om de ontbrekende standaarden te ontwikkelen.

2 Doel van de regeling

Deze regeling heeft tot doel de energietransitie van de luchtvaart in Nederland te bevorderen door ondernemingen en kennis- en opleidingsinstellingen te ondersteunen bij testen, simulaties, demonstraties en ervaringen op te doen met laden en tanken van zero-emissie vliegtuigen, teneinde de opschaling van zero-emissie luchtvaart te bevorderen en daarbij operationele barrières te identificeren en waar mogelijk weg te nemen, zowel in de lucht als op luchthavens, waarbij zowel het Nederlandse ecosysteem als de Nederlandse (maak)industrie wordt versterkt.
Achterliggend doel achter deze regeling is dat zij bijdraagt aan de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen voor de luchtvaart, zoals vastgelegd in het Akkoord Duurzame Luchtvaart[2] en de Luchtvaartnota 2020–2050[3]. De regeling draagt bij aan de nationale ambitie om in 2050 een CO_2-neutrale luchtvaart te realiseren.

De innovatiestrategie voor duurzame luchtvaart stelt daarbij als tussendoelen onder meer:

- In 2030 moet het eerste toestel in gebruik te zijn voor minimaal 9 personen, zonder CO2-uitstoot, zo min mogelijk fijnstof, stikstof en geluid.;
- In 2040 moet het eerste toestel in gebruik zijn voor minimaal 40 personen zonder CO2-uitstoot en zo min mogelijk fijnstof, stikstof en geluid;
- In 2050 zijn voor alle vertrekkende vluchten tot 500km luchtvaartuigen zonder CO2-emissie in gebruik. Deze vliegtuigen stoten ook zo min mogelijk fijnstof, stikstof en geluid uit en in principe zullen voor deze afstanden dan alleen nog waterstof- en elektrische vliegtuigen worden ingezet.

De onderhavige regeling moet bijdragen aan de gewenste opschaling van waterstof- en elektrisch vliegen. Met de investeringen in demonstraties, testen en simulaties voor waterstof- en elektrisch vliegen worden directe en indirecte effecten gerealiseerd.

[2] https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/duurzame-luchtvaart/in-stappen-naar-verduurzaming.
[3] Bijlage bij *Kamerstukken I* 2020–2021, 31 936, nr. 820.

Directe effecten
In de eerste plaats worden operationele obstakels en barrières voor waterstof- en elektrisch vliegen in kaart gebracht ter ondersteuning van toekomstig beleid. Waar mogelijk worden die obstakels al (gedeeltelijk) weggenomen. Een tweede direct effect is dat er op korte termijn infrastructuur ontwikkeld en beschikbaar gesteld wordt voor de demonstraties, testen en simulaties.

Indirecte effecten
Beoogd indirect effect van de regeling is dat partijen binnen het luchtvaartecosysteem intensiever gaan samenwerken. Deze samenwerking stimuleert kennisdeling, gezamenlijke innovatie en versterkt de luchtvaartsector als geheel in Nederland. In de regeling wordt daarom ook veel aandacht besteed aan de versterking van het ecosysteem.
Op de middellange termijn draagt de regeling mede hierdoor bij aan het versnellen van de ontwikkeling en marktintroductie van waterstof- en elektrische vliegtuigen. Daarnaast kan het de internationale positie en het verdienvermogen van Nederland versterken door een aantrekkelijk ecosysteem te creëren voor innovatieve luchtvaarttechnologie. Daarmee sluit de regeling ook aan op het programma Luchtvaart in Transitie, waarbij de inzet van de Nederlandse luchtvaartmaakindustrie op het gebied van waterstof en elektrisch vliegen wordt gestimuleerd.

De regeling moet concreet aan het volgende een bijdrage leveren:

- Creëren van een overzicht van opschalingsbarrières voor alle betrokken stakeholders in de keten inclusief eventuele oplossingsrichtingen.
- Realiseren van oplaad- en tankinfrastructuur op luchthavens voor demonstraties en testen.
- Versterken van het ecosysteem (met kennis van - en voort te bouwen op - bestaande initiatieven) voor onder andere de human capital agenda.
- Creëren van inzicht in omvang van de benodigde investeringen op het niveau van de luchthavens om zero-emissie vliegen adequaat te kunnen faciliteren (ingroeimodel met toename van zero-emissie luchtvaart).
- In kaart brengen van de benodigde investeringsbehoefte in relatie tot de doelstellingen van het Rijk met ingang vanaf 2030, inclusief de diverse businesscases.

Het financiële kader voor deze regeling bestaat uit Klimaat- en Energiefondsmiddelen, €20 miljoen, inclusief uitvoeringskosten. Deze middelen worden binnen één regeling doelmatig en complementair ingezet om Nederland in positie te houden als voorloper bij zero-emissie luchtvaart en daarmee de luchtvaartsector toekomstbestendig te houden.

3. Beleidsmatige achtergrond

De regeling is gebaseerd op de overtuiging, ondersteund door de transformatiegerichte beleidstheorie van de Adviesraad voor Wetenschap,

Technologie en Innovatie (AWTI)[4], dat publieke ondersteuning in de demonstratiefase noodzakelijk is om marktintroductie van emissievrije luchtvaarttechnologie te versnellen. Dit is noodzakelijk omdat de sector geconfronteerd wordt met hoge ontwikkelkosten, beperkte standaardisatie, onzekerheid over businessmodellen en bestaande assets.

Door als overheid te investeren in proeftuinen kunnen deze knelpunten verminderd worden. Het verwachte effect is dat door overheidsondersteuning in deze regeling de ontwikkeling en marktintroductie van zero emissie vliegen wordt versneld. Hierdoor wordt het voor de luchtvaartsector mogelijk om sneller of op grotere schaal over te stappen op waterstof- en elektrische vliegtuigen en ontstaan ook meer kansen voor de maakindustrie in de luchtvaart in Nederland. Dit draagt uiteindelijk bij aan twee beleidsdoelen; de verduurzaming van de luchtvaart en het vergroten van het verdienvermogen van Nederland. Voor dat laatste stimuleert de Nederlandse overheid via het groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie de Nederlandse maakindustrie. Met deze Regeling is gekozen voor het stimuleren van demonstraties door de gehele keten op de luchthaven.

Tegelijkertijd is één van de doelstellingen van de regeling dat deze proeftuinen in de vorm van demonstraties, testen en simulaties waardevolle kennis opleveren over barrières voor opschaling, die nog moeten worden overwonnen. Deze inzichten uit de proeftuinen kunnen worden gebruikt om vervolginstrumenten en beleid voor verdere opschaling van zero emissie vliegen vorm te geven. Hiermee kunnen de randvoorwaarden gecreëerd worden voor marktpartijen binnen het duurzame luchtvaartecosysteem om in te stappen.

Als de overheid beleidsinzet nalaat (de zogenaamde nuloptie) zal dit vooral tot vertraging leiden van de energietransitie. Daarmee raken de streefdoelen voor 2030 uit de innovatiestrategie uit beeld. Tevens kan Nederland haar koploperspositie in de maakindustrie verliezen.

Twee percelen
De regeling maakt onderscheid tussen twee percelen:

- waterstof-elektrisch vliegen;
- batterij-elektrisch vliegen.

Deze scheiding is noodzakelijk vanwege verschillen, bij de start van de regeling, in technologische volwassenheid, infrastructuurbehoefte en ontwikkelsnelheid. Beide routes worden als complementair beschouwd en verdienen parallelle ondersteuning.
Vanwege de verschillende fasen waarin de technologieën zich bevinden geldt voor beide percelen een verschillend plafondbudget. Dit verschil betreft zowel de laad/tankinfrastructuur als de mogelijkheid van demonstraties met toestellen. Voor batterij-elektrisch vliegen is de verwachting dat gecertificeerde toestellen aan het eind van de looptijd van het project ingezet zullen kunnen worden in de operatie, terwijl dit voor toestellen op waterstof verder weg zal liggen.

[4] AWTI, *In dienst van de toekomst. Van optimalisatie naar transformatie*, december 2023; AWTI, *In dienst van de toekomst – een handreiking voor transformatiegericht beleid*, april 2025. Zie www.awti.nl.

Deze verschillende plafondbudgetten betekenen uitdrukkelijk niet dat een beleidsmatige keuze wordt gemaakt voor één van de twee technieken.

4. Verhouding tot de bredere beleidscontext en bestaande regelgeving
De International Civil Aviation Organisation (ICAO) heeft op basis van de doelen van het Parijsakkoord een lange termijnvisie opgesteld om de mondiale CO2-uitstoot te reduceren. De doelstelling is netto nul CO2-emissies voor de luchtvaart in 2050. De Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) is het instrument waarmee internationaal de CO2-emissies gecompenseerd en gereduceerd moeten worden. Op EU-niveau is er de Green Deal, met als einddoel klimaatneutraliteit in 2050. Voor 2030 is er vanuit de Europese Commisie het Fit-for-55 pakket geïntroduceerd. Doel van dit pakket is om in 2030 55% minder CO2-uitstoot te hebben dan in 1990. Hier zitten ook de ReFuelEU bijmengverplichting, het emissiehandelssysteem (ETS), de AFIR Verordening en de Energy Taxation Directive (ETD) in verwerkt.

In het akkoord duurzame luchtvaart zijn voor Nederland verschillende doelen en ambities vastgelegd. In 2030 mogen grondgebonden activiteiten van de burgerluchtvaart geen CO2 meer uitstoten. De uitstoot van uit Nederland vertrekkende vluchten moet in 2030 gelijk of lager zijn dan 2005. Voor 2050 is het doel dat de binnenlandse kleine luchtvaart geen CO2 meer uitstoot. De CO2-uitstoot van de luchtvaart vanuit Nederland moet 50% zijn gedaald ten opzichte van 2005. Voor 2070 betekent dit dat er geen CO2-uitstoot voor de luchtvaart meer is vanuit Nederland. In afstemming met de sector heeft het Ministerie van IenW daarnaast de Innovatiestrategie Luchtvaart opgesteld.

Verder richt het nationaal groeifondsproject 'Luchtvaart in Transitie' (LiT) zich op het stimuleren van onderzoek en ontwikkeling van waterstoftechnologie-toepassingen in de luchtvaart en aanpalende innovaties en ondersteunende processen. Dit programma loopt nog en ziet niet op de vervolgstap voor de introductie en opschaling van de noodzakelijke laad- en tankinfrastructuur voor deze toestellen op luchthavens.

5. Impact
5.1 Milieu- en klimaatimpact
De directe klimaatimpact van de regeling is nog bescheiden tot nihil (beperkt tot demonstraties), maar op de lange termijn wordt ingeschat dat circa 2/3 deel van de vluchten vanuit Nederland vervangen kan worden door batterij-elektrisch en waterstof vliegen. Daarmee draagt de regeling, door de versnelling die ze realiseert, bij aan beperking van de CO2-uitstoot. Ook worden er positieve geluidseffecten verwacht van het batterij- en waterstof-elektrisch vliegen. Deze gevolgen kunnen waar mogelijk meegenomen worden in de demonstraties, testen en simulaties om betere geluidsmodellen hieromtrent te kunnen ontwikkelen.

5.2 Economische en strategische effecten
De regeling beoogt de werkgelegenheid in de Nederlandse luchtvaartindustrie te vergroten door Nederland een koploperpositie te laten innemen in deze economische en maatschappelijke transitie. Daarnaast draagt de regeling bij aan

de versterking van de innovatie- en exportpositie van technologieaanbieders, toeleveranciers en kennisinstellingen.

5.3 Kennis- en leereffecten

Het personeel van de toekomst zal in deze demonstraties kunnen leren via opleidings- en traineeplekken en waar nodig en gewenst zullen opleidingsmodules worden ontwikkeld. De leerervaringen en opgedane kennis zal niet alleen voor de directe consortiumpartners beschikbaar zijn, maar ook actief worden gedeeld in een zogenaamde 'lead and follow'-constructie, waardoor ook ondernemingen en instellingen, die niet direct participeren in een consortium ondersteuning ontvangen in de vorm van kennis en informatie met minimaal jaarlijkse kennissessies. Deze kennis kan worden toegepast in vervolgactiviteiten van deze andere ondernemingen en instellingen. Er wordt met behulp van de demonstraties, testen en simulaties data verzameld voor vervolgontwikkelingen mede bedoeld t.b.v. beleidsvorming om daarmee doelmatig en doeltreffend de volgende fasen in de opschaling van zero-emissie luchtvaart te kunnen faciliteren.

6. Administratieve lasten

De voorbereiding van de aanvraag vraagt een goed projectplan, waarin bestaande initiatieven zoveel mogelijk worden geïntegreerd en uitgebouwd naar testen en demonstraties op de luchthavens. Hiermee is sprake van een inherent logische aanpak voor partijen, die aansluit op de bestaande marktbehoefte. De administratieve last is primair gelegen in het opstellen van een projectplan dat voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen met vooraf gestelde mijlpalen en hier jaarlijks op te rapporteren, inclusief een evaluatie aan het eind van de looptijd. Eventueel is deze periode met 1 jaar te verlengen, wat vraagt om een verzoek tot verlenging en 1 extra rapportage.

Voor het opstellen van het projectplan wordt de administratieve last per consortium ingeschat op 0,4 fte voor de penvoerder. Die zal het projectplan samenstellen op basis van de diverse producten/wensen van de deelnemers aan het consortium. De deelnemers aan het consortium zullen hun deelplannen inbrengen en overleg voeren.

Voor de bepaling van de administratieve lasten wordt ervanuit gegaan dat het projectplan door een externe consultant zal worden opgesteld met input en review van de interne deelnemers binnen het consortium. Er wordt uitgegaan van gemiddeld 8 consortiumpartners, die gemiddeld 50 uur inzetten voor begeleiding van de opstelling van het projectplan. De externe consultant zal naar onze inschatting 10 weken fulltime inzetten om tot een kwalitatief goed projectplan te komen. Daarnaast wordt gerekend met begeleidingskosten voor de controleverklaring van het accountantskantoor. Deze kosten zijn niet subsidiabel.

Tijdens de uitvoering is de administratieve last beperkt tot 3 jaarrapportages en een eindevaluatie na afloop van het project. Voor de rapportages wordt uitgegaan van een externe projectleider, die 3x 20 uren inzet pleegt op het samenstellen van de jaarrapportages en 60 uren voor het opstellen van de eindevaluatie. Voor interne begeleiding wordt uitgegaan van een inzet die meer gekoppeld is aan reguliere reviews en overleg en hiervoor is in totaal 3x 20 uur begroot.

Informatieverplichtingen, zoals afstemming richting het programma Luchtvaart in Transitie en de organisatie van kennissessies vallen onder de subsidiabele activiteiten en niet onder de administratieve lasten.

Voor de eindverantwoording bestaat de verplichting van accountantscontrole. Deze kosten worden geschat op 20.000 euro per project (consortium) voor de kosten van het accountskantoor.

Voor een subsidieaanvrager zijn de geschatte kosten samengevat weergegeven in de onderstaande tabel. De kosten zijn het resultaat van alle benodigde werkzaamheden, vanaf het aanvragen tot en met de evaluatie van de subsidie. Voor een groot deel zijn dit werkzaamheden die uitgevoerd worden door de subsidieaanvrager zelf. Hiervoor wordt gerekend met een gemiddeld uurtarief van €80 voor een mix van senior en junior medewerkers. De verwachting is dat een deel van de werkzaamheden extern uitgevoerd zal worden. Hiervoor wordt in de tabel rekening gehouden met een gemiddeld uurtarief van €140 ex BTW.

	Aantal uren		**Kosten**
Werkzaamheden	**Intern (80 euro; geen BTW)**	**Extern (140 euro; excl. BTW)**	**Totaal**
Opstellen subsidieaanvraag, inclusief projectplan	400	400	€88 k
Projectmanagement: Jaarrapportages, voortgangsoverleggen, opstellen eindrapport en evaluatie, diverse begeleiding (w.o. accountant)	480	120	€55,2 k
Accountantscontrole			€20,0k
Totaal	**880**	**520**	**€163,2 k**

De kosten voor het aanvragen van de subsidie worden geschat op circa €163.200,00 per project. Het totale beschikbare subsidiebudget is M€20, inclusief uitvoeringskosten. Indien één enkele aanvraag ingediend wordt, zijn de regeldrukkosten voor die aanvraag, als percentage van het totale subsidiebudget iets meer dan 0,8%. Voor twee aanvragen verdubbelt dit naar ruim 1,6% etc. Er worden niet meer dan vier aanvragen verwacht.

De regeling wordt uitgevoerd door RVO. Er wordt gewerkt met, voor deze regeling, ontwikkelde formats, duidelijke indieningsvereisten en een mijlpaalregime om voorspelbaarheid te bieden en de regeldrukkosten te beperken.

7. Consultatie

7.1 Gesprekken met sleutelspelers in het ecosysteem

In de periode van 1 september 2025 tot aan 31 maart 2026 zijn diverse gesprekken gevoerd met meerdere sleutelspelers in het gehele ecosysteem van

zero-emissie luchtvaart. Dit betekent niet dat alle partijen zijn geïnterviewd, maar van elke categorie van belanghebbenden met één of meer personen onder andere is gesproken over de marktbehoeften, de samenwerkingsmogelijkheden en de internationale component. Om de haalbaarheid en kansrijkheid van demonstraties op zowel waterstof- als batterij-elektrisch vliegen te bepalen zijn aanvullend verdiepende gesprekken gevoerd, zodat het ambitieniveau in lijn is gebracht met de mogelijkheden van de markt.

Via een webinar en informatiesessies zijn de hoofdlijnen van de regeling informeel getoetst ten behoeve van de in te richten internetconsultatie.

7.2 Internetconsultatie

(In te vullen na de internetconsultatie)

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 3. Subsidiabele activiteiten
Dit artikel bepaalt welke activiteiten voor subsidie in aanmerking komen.

Met deze integrale aanpak wordt beoogd niet alleen de technische haalbaarheid van zero-emissie luchtvaart aan te tonen, maar ook de benodigde operationele-, organisatorische- en kennisinfrastructuur te ontwikkelen voor het hele landschap van bedrijven betrokken bij zero-emissie luchtvaart.

Artikel 4. Subsidiabele kosten
Dit artikel bevat een nadere uitwerking van de kosten die voor subsidie in aanmerking komen. Alleen kosten die rechtstreeks zijn toe te rekenen aan de uitvoering van de subsidiabele activiteiten kunnen worden gesubsidieerd.

Voor infrastructuuractiviteiten komen kosten voor de aanschaf en inbedrijfstelling van oplaad- en tankinfrastructuur, inclusief batterijen voor de oplaad -en tankinfrastructuur voor zero-emissie vliegtuigen in aanmerking. Onder artikel 25 van de AGVV kunnen ook exploitatielasten worden meegenomen, waarmee de huur van batterijen en tijdelijke tankinfrastructuur is bedoeld, inclusief de bijbehorende plaatsing- en beheerkosten gedurende de looptijd van het project. Kosten voor aansluiting op het elektriciteitsnet zijn uitgesloten van subsidie. Ook Energiemanagementsystemen die zien op de aan te vragen laad- en tankinfrastructuur zijn toegestaan. . Daarnaast sluit artikel 36 bis van de AGVV oplaad- en tankinfrastructuur uit als die gebruik maakt van niet-hernieuwbare energiebronnen.

Voor simulaties, testen en demonstraties komen kosten in aanmerking die samenhangen met het uitvoeren van deze activiteiten, inclusief kosten die de consortiumpartijen maken voor de grondafhandeling. Commerciële fees voor de grondafhandeling komen niet in aanmerking. Kosten voor luchthavengelden en de aanschaf van vliegtuigen zijn uitgesloten.

Voor dataverzamelingsactiviteiten komen kosten in aanmerking die verband houden met het verzamelen en analyseren van gegevens uit testen en demonstraties, alsmede de juiste voorbereiding hiervan. Hierbij hoort ook de verslaglegging door kennisinstellingen met daarbij de operationele barrières, inclusief het uiteindelijke adviesrapport en de kennisverspreiding daarbij.

Voor opleidingsactiviteiten betreft het kosten voor de ontwikkeling en uitvoering van opleidingsmodules en voor stage- en traineeplaatsen.

Artikel 5. Subsidieplafond en wijze van verdelen
Dit artikel regelt het subsidieplafond en de verdeling daarvan over de twee percelen. Daarnaast bevat het artikel maximumbedragen per type activiteit binnen een project. Hiermee wordt gewaarborgd dat projecten voldoende integraal van aard zijn en dat niet uitsluitend middelen worden ingezet voor infrastructuur of demonstraties. De in het zevende lid genoemde percentages vormen maximale aandelen van het totale subsidiebedrag per aanvraag en mogen niet worden

overschreden. Een enkele aanvraag mag tot het maximale subsidiebedrag van het betreffende perceel subsidie aanvragen.

Artikel 6. Staatssteun en maximale subsidie
Dit artikel bevat de staatssteunrechtelijke grondslag van de regeling. Subsidie wordt uitsluitend verstrekt indien deze in overeenstemming is met de Algemene groepsvrijstellingsverordening (AGVV). Afhankelijk van de aard van de activiteiten wordt aangesloten bij verschillende artikelen van de AGVV:

- artikel 25 AGVV voor onderzoeks-, ontwikkelings-, test- en demonstratieactiviteiten en daarmee samenhangende dataverzamelingsactiviteiten. Voor deze regeling valt dit onder het onderdeel experimentele ontwikkeling van dit artikel;
- artikel 31 AGVV voor opleidingsactiviteiten;
- artikel 36 bis AGVV voor investeringen in oplaad- en tankinfrastructuur voor zero-emissie vliegtuigen. Artikel 36 bis vereist dat de laad- en tankinfrastructuur openbaar toegankelijk is. Voor luchthavens betekent dit dat alle vliegtuigen die daar landen er in principe gebruik van zouden moeten kunnen maken. Het is niet aan bepaalde partijen voorbehouden.

De maximale steunintensiteit wordt bepaald overeenkomstig de toepasselijke bepalingen van de AGVV. Indien de berekende subsidie leidt tot overschrijding van de maximaal toegestane steunintensiteit, wordt de subsidie verlaagd tot het toegestane maximum. Het is dan ook van belang dat de aanvrager het door de minister beschikbaar gestelde digitale format gebruikt voor het opstellen van de projectbegroting.

Indien tijdens de aanvraagperiode van deze regeling ook aanvragen worden ingediend bij andere subsidieprogramma's voor onderdelen dan geldt bij toekenning van verschillende subsidies dat bij vaststelling de maximale subsidiepercentages niet mogen worden overschreven. Dit is de verantwoordelijkheid van de aanvragers.

Artikel 7. Rangschikkingscriteria
De minister verdeelt de beschikbare middelen op volgorde van rangschikking van de aanvragen. Dit artikel en bijlage 2 zijn ondersteunend hierbij.

De aanvragen worden beoordeeld aan de hand van drie hoofdcriteria:

- De bijdrage van het project aan het doel van de regeling;
- De bijdrage van het project aan de versterking van het ecosysteem;
- De kwaliteit van het projectplan.

Bijlage 2 geeft weer hoe de te behalen punten worden verdeeld over de verschillende criteria. Deze toelichting gaat verder in op de wijze waarop een aanvrager deze punten kan behalen.

Bij de beoordeling wordt onder meer gekeken naar de mate waarin het project bijdraagt aan toekomstige opschaling van zero-emissie luchtvaart, internationale afstemming, kennisverzameling en kennisverspreiding, aansluiting bij het

programma Luchtvaart in Transitie, de toepasbaarheid van resultaten voor Caribisch Nederland en de kwaliteit van het projectmanagement.
Een aanvraag wordt afgewezen indien deze onvoldoende punten behaalt op één van de beoordelingscriteria of indien de totaalscore lager is dan de vastgestelde minimumscore.

Hieronder is uitgewerkt welke wijze van uitwerking wordt verwacht om voldoende kwaliteit van het projectplan aan te tonen.

Criterium 1: Doelstelling (45 punten)
Deze regeling heeft tot doel:
De energietransitie van de luchtvaart te bevorderen in Nederland door ondernemingen en kennis- en opleidingsinstellingen te ondersteunen bij testen, simulaties, demonstraties en laden en tanken van zero-emissie vliegtuigen, teneinde de opschaling van zero-emissie luchtvaart te bevorderen en daarbij operationele barrières te identificeren en waar mogelijk weg te nemen, zowel in de lucht als op luchthavens, waarbij zowel het Nederlandse ecosysteem als de Nederlandse (maak)industrie wordt versterkt.

Dit blijkt uit de volgende uitwerking:
- Kwaliteit en innovativiteit van de testen en demonstraties;
- Wijze waarop de resultaten van testen en demonstraties worden ingezet voor kennisontwikkeling;
- Aanpak voor het identificeren van operationele barrières;
- Beschrijving van wijze van totstandkoming oplossingsrichtingen;
- Diversiteit van de deelnemers binnen het consortium;
- De wijze waarop de doorontwikkeling (w.o. ook certificering) van de in het project opgenomen vliegtuigtypes door het project wordt versneld;
- De wijze waarop relevante internationale organisaties worden betrokken bij het project;
- Opzet en inbedding van het kennisprogramma in het project in samenwerking met relevante kennispartijen en bestaande programma's;
- Opzet voor een onderwijsaanpak met de toegevoegde waarde voor de human capital agenda;
- De mate waarin Nederlandse industrie wordt betrokken.

Criterium 2: Versterken ecosysteem (25 punten)
Versterken van het systeem van bedrijven, kennisinstellingen, overheid, kapitaal, talent en infrastructuur door:
- Betrekken van gevarieerde groep van ondernemingen, van grootbedrijf tot MKB en met speciale aandacht voor de startup;
- Concrete activiteiten om aanbod van voldoende opgeleide werknemers in de toekomst te garanderen door het creëren van stage- en opleidingsplekken;

- Aanpak om kapitaal aan te trekken en financiers in contact te brengen met ondernemers, met als doel hen (in de toekomst) toegang te verlenen tot investeerders;
- Wijze waarop partijen als vliegvelden, luchtvaartmaatschappijen, luchtverkeersleiding, grondafhandelaars en andere bedrijven en kennisinstellingen concreet samenwerken om de doelstelling van de regeling te realiseren;
- Wijze waarop aantoonbaar tijdelijke en permanente infrastructuur wordt gerealiseerd die past bij het groeipad naar toekomstige opschaling;
- Wijze waarop aandacht wordt besteed aan de ontwikkeling voor zero-emissie vliegen in Caribisch Nederland (en de Koninkrijkseilanden);
- Wijze waarop partijen uit de regio worden betrokken bij het project t.b.v. het versterken van bereikbaarheid en economische structuur.

Criterium 3: Kwaliteitsborging (30 punten)

De kwaliteit van het project wordt beoordeeld volgens deze aspecten:

- De wijze van rapportage op werkpakketten, het risicomanagement, financieel management en stakeholder-management van het project;
- De kwaliteit van het projectplan in termen van een concreet omschreven probleemstelling, aanpak, SMART beschrijving activiteiten en resultaten, werkpakketten, planning en risicomanagement;
- De uitwerking en kwaliteit van de begroting en de onderbouwing van het zelf te financieren aandeel in het project;
- De verhouding tussen de opgevoerde kosten, de omschreven activiteiten, de geplande duur en de geplande impact van het project.

Artikel 8. Beoordelingscommissie

De commissie bestaat uit onafhankelijke deskundigen met actuele, relevante expertise op het gebied van luchtvaart, innovatie, infrastructuur, duurzaamheid, marktontwikkelingen en projectbeoordeling.

Artikel 9. Aanvraag

De aanvrager dient het aanvraagformulier volledig ingevuld in. In het aanvraagformulier is opgenomen welke bijlagen bij de aanvraag moeten worden gevoegd. Alle gevraagde bijlagen dienen gelijktijdig met het aanvraagformulier te worden aangeleverd. Het aanvraagformulier en de daarbij behorende bijlagen vormen gezamenlijk de subsidieaanvraag.

Een subsidieaanvraag kan uitsluitend worden ingediend door een consortium. Aan het consortium zijn minimumeisen verbonden. Deze zijn opgenomen in bijlage 1 bij de Regeling. Bij voorkeur zijn er binnen het consortium meer partijen betrokken bij de uitvoer van het subsidieproject ter bevordering van de sectorbrede samenwerking.

Minimumeisen

Vanuit de diverse gesprekken met vertegenwoordigers van het ecosysteem van de (zero-emissie) luchtvaart is naar voren gekomen dat er behoefte is aan een regeling waarbij wordt voortgebouwd op bestaande initiatieven. Daarnaast werd de wens geuit dat er een integratieslag plaatsvindt in de gehele keten. Ten derde is de wens dat er onder de regeling niet alleen wordt geëxperimenteerd maar vooral wordt gedemonstreerd in de fysieke omgeving, waar de opschaling van de zero-emissie luchtvaart uiteindelijk ook haar beslag moet krijgen. Met demonstraties op- en tussen luchthavens wordt hier een belangrijke stap in gezet. Naast de rankingscriteria zijn er minimumeisen gesteld. Deze minimumeisen zijn gericht op:

- de integratie van bestaande initiatieven met het demonstreren en toepassen hiervan op luchthavens. Hierbij moet het gaan voor het batterij-elektrisch perceel gaan om werkzaamheden (in de vorm van demonstraties) op TRL-6/7 niveau. Voor het waterstofperceel zijn de TRL-niveaus bij aanvang gemiddeld TRL-5/6 niveau. Binnen dit waterstofperceel zal daarom meer ruimte worden gegeven aan simulaties en testen.
- het aantal vliegtuigtypen (minimaal 2 per aanvraag), het aantal luchthavens dat meedoet (minimaal 2 bij het waterstof perceel en minimaal 3 bij het batterij-elektrisch perceel) en minimaal 1 grondafhandelaar.
- Bij het batterij-elektrisch perceel geldt als aanvullende eis dat in lijn met de gewenste tijdige opschaling 1 MW aansluitvermogen wordt of is aangevraagd direct na toekenning van de beschikking en minimaal 300 KW vermogen tijdens de looptijd wordt gerealiseerd.
- het directe commitment vanuit een publiekrechtelijke organisatie binnen de regio om zo de relatie met de bereikbaarheid en economische structuurversterking sterker neer te zetten voor de komende jaren.

Artikel 10. Afwijsgronden

Dit artikel bevat aanvullende afwijzingsgronden naast de algemene afwijsgronden uit het Kaderbesluit subsidies I en M.

Artikel 12. Verplichtingen subsidieontvanger

Dit artikel bevat verplichtingen voor de subsidieontvanger met betrekking tot de uitvoering van het project.

De subsidieontvanger dient binnen drie maanden na subsidieverlening met het project te starten. Het project moet uiterlijk binnen drie jaar na de start worden afgerond. Indien sprake is van bijzondere omstandigheden kan de minister deze termijn eenmaal met maximaal één jaar verlengen. Daarnaast is de subsidieontvanger verplicht medewerking te verlenen aan controles door of namens de minister.

De subsidieontvanger dient medewerking te verlenen aan de verspreiding van resultaten van het project. Daarnaast worden gedurende de looptijd van het project jaarrapportages verstrekt en vindt periodieke informatie- en kennis uitwisseling plaats met het programma Luchtvaart in Transitie. Ook is de

subsidieontvanger verplicht niet-bedrijfsgevoelige kennis en informatie openbaar te maken in een openbaar verslag van voldoende kwaliteit. Deze verplichtingen dragen bij aan bredere kennisontwikkeling binnen het ecosysteem van alle partijen die betrokken zijn bij realiseren van zero-emissie luchtvaart.

Artikel 13. Voorschot
Dit artikel regelt de bevoorschotting van de subsidie. Verdere uitwerking ervan wordt in de beschikkingsbrief opgenomen.

Artikel 14. Subsidievaststelling
Dit artikel bevat bepalingen over de aanvraag tot subsidievaststelling. De subsidieontvanger dient uiterlijk binnen dertien weken na afronding van het project een aanvraag tot subsidievaststelling in met gebruikmaking van een door de minister beschikbaar gesteld formulier. Bij de aanvraag wordt een eindrapport verstrekt met onder meer een omschrijving van de projectresultaten en een toelichting op de bijdrage aan de doelstellingen van de regeling.

De minister stelt de subsidie vast op basis van de ingediende gegevens, aangevuld met eventuele controles of aanvullende informatie.

Artikel 15. Evaluatie
Dit artikel regelt de evaluatie van de regeling en de projecten.

Het doel van de evaluatie, na toekenning van subsidiegelden, is inzicht te verkrijgen in de doelmatigheid en doeltreffendheid van de regeling. De evaluatie zal plaatsvinden op basis van meetbare indicatoren en het inzicht in de vervolgstappen, dat is voortgekomen uit de subsidiabele activiteiten van de regeling en dat nodig is om de doelen voor zero-emissie luchtvaart te realiseren.

Meetbare indicatoren kunnen zijn na afloop van het project:
- De gerealiseerde capaciteit in batterij-elektrisch laden, resp. waterstof tanken;
- Het aantal uitgevoerde demonstraties, testen en simulaties binnen (- en buiten) de regeling;
- De hoeveelheid en kwaliteit van de nieuwe data en kennis die is opgeleverd.
- Het aantal binnen de regeling genoten trainee-schappen en stageplaatsen
- Het aantal opleidingsmodules dat binnen de regeling is ontwikkeld
- Het aantal partijen in het ecosysteem dat betrokken is bij de inhoud en kennisverspreiding van het project.

Vanwege de vroege fase van opschaling is de mate van onzekerheid van tempo en financieringsbehoefte (privaat en publiek) relatief groot. De uitkomst van de regeling dient derhalve niet alleen directe resultaten op de luchthavens op te leveren, maar ook bruikbare informatie en kennis voor de vervolgstappen in de transitie naar duurzame luchtvaart.

Daarom moet, naast meetbare indicatoren, in de evaluatie ook een beeld gegeven worden van de noodzakelijke vervolgstappen, door:

- Adviezen voor de volgende fase in de opschaling, gericht op enerzijds opschalingssubsidies (voor de aanschaf van vliegtuigen) en anderzijds nieuwe demonstratiesubsidies voor grotere en meerdere typen vliegtuigen;
- Voorstellen voor mogelijkheden van verdere stimulering van het zero-emissie vliegen binnen Europa.
- Voorstellen voor verdere ontwikkeling van de human Capital Agenda (benodigde kwaliteit en capaciteit en opleidingsaanbod met invulling van concrete programma's vanaf 2030 als aanvulling op de Human Capital Agenda binnen het programma Luchtvaart en Transitie)

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

Intern gebruik