

# Maritieme Innovatie Impuls Projecten (MIIP) 2025

## Algemene voorwaarden

---

### Inhoud

Maritieme Innovatie Impuls Projecten (MIIP) 2025 .....	1
Doel .....	2
Uitgangspunten.....	4
Voorwaarden projectvoorstel .....	5
Procedure .....	5
Rapportage en publicatie .....	6
Financiën en subsidievaststelling.....	8
Communicatie.....	9
Wat moet de projectleider aanleveren? .....	10
Contactgegevens coördinator MIIP.....	10

## Doel

Het doel van de Maritieme Innovatie Impuls Projecten (MIIP) is om het maritieme bedrijfsleven te ondersteunen bij het ontwikkelen van nieuwe kennis en/of producten. De MIIP zijn bedoeld om maritieme innovaties een financieel impuls te geven door het co-financieren van een eerste haalbaarheidsonderzoek<sup>1</sup> en om samenwerking binnen de maritieme sector te bevorderen.

MIIP moeten aansluiten bij één van de vier maritieme speerpunten hieronder:

### *1) Towards Zero Emissions*

Het elimineren van schadelijke uitstoot is belangrijk. Het verzacht de effecten van de wereldwijde klimaatverandering, verbetert de volksgezondheid, en houdt de biodiversiteit in stand. Daarnaast komt het stimuleren van innovaties rondom emissieloze technologieën ook de economie ten goede, want de vraag naar emissieloze schepen zal toenemen.

De mondiale scheepvaart is verantwoordelijk voor 3% van de wereldwijde CO<sub>2</sub>-uitstoot. Tegelijkertijd worden 90% van alle goederen over zee vervoerd. Volgens de OESO zullen de maritieme handelsvolumes, naarmate de vraag naar wereldwijde vracht toeneemt, tot 2050 verdrievoudigen, en daarmee ook de uitstoot van broeikasgassen.

Daarom moet de uitstoot in de scheepvaart dringend teruggebracht worden. Hiertoe stimuleren de MIIP haalbaarheidsonderzoeken naar bijvoorbeeld nieuwe brandstoffen, voortstuwingssystemen en energiebesparingen.

### *2) Blue Growth*

Blue Growth staat voor het creëren van duurzame economische groei op zee, waarbij economie en ecologie hand in hand gaan en mariene ecosystemen zo min mogelijk worden verstoort.

De economische kansen bij het optimaal benutten van de zee zijn groot. Echter, nieuwe economische activiteiten op zee staan vaak nog in de kinderschoenen en vragen om een gezamenlijke inspanning in een cross-sectorale samenwerking. Zo kan men

---

<sup>1</sup> "Haalbaarheidsonderzoek": het onderzoek en de analyse van het potentieel van een project, met als doel de besluitvorming te ondersteunen door objectief en rationeel de sterke en zwakke punten van een project, de kansen en risico's in kaart te brengen, waarbij ook wordt aangegeven welke middelen nodig zijn om het project te kunnen doorvoeren en wat uiteindelijk de slaagkansen zijn (AGGV, artikel 2, lid 87).

bijvoorbeeld leren van offshore wind in ondieper water om drijvende windturbines en zonnepanelen voor dieper water te realiseren.

Aquafarming en zeewierteelt hebben de mogelijkheid om uit te groeien tot een belangrijke bron van voedsel en grondstof voor medicijnen. De bestaande systemen zijn echter veelal ontwikkeld voor beschut water en niet geschikt voor toepassing op de Noordzee. Aanpassing aan de ruigere Noordzee condities zal de systemen aanvankelijk duurder maken, waardoor het belangrijk is om rendabele systemen te ontwikkelen in samenhang met andere activiteiten op zee.

Door de snel groeiende wereldbevolking neemt het aantal grote havensteden toe. Tegelijkertijd stijgt de zeespiegel, waardoor er in de havensteden en dichtbevolkte kustgebieden minder ruimte zal zijn. Ook de offshore energie ontwikkeling neemt toe, waardoor ook de ruimte op zee steeds knapper wordt. Deze druk op de ruimte vergt een gecoördineerde aanpak (Marine Spatial Planning) om ervoor te zorgen dat alle activiteiten in samenhang plaatsvinden om zo conflicten te minimaliseren en de voordelen te maximaliseren.

### *3) Digital and Autonomous Shipping*

Digitale en autonome schepen worden steeds belangrijker voor een veilige en duurzame scheepvaart, want het aantal schepen stijgt.

Aan de ene kant komt dat door een toename aan wereldwijde goederenstromen over zee. Aan de andere kant omdat goederentransport van de weg naar de rivieren wordt verplaatst. Hierdoor wordt de verkeersdruk op de wegen aangepakt en wordt de uitstoot relatief gezien beperkt.

Tegelijkertijd blijft het aantal gekwalificeerde schippers achter. Dat betekent dat in de toekomst meer schepen met minder mensen moeten worden bestuurd. Dit kan alleen dan veilig gebeuren als er gebruik gemaakt wordt van vergaande digitalisering en automatisering. Hierdoor wordt de "operator error" verminderd waardoor het aantal incidenten afneemt. Ook draagt digitalisering bij aan efficiënter varen waardoor het energieverbruik omlaag gaat en kosten worden bespaard.

### *4) Safety and Security*

De groei van de wereldeconomie, maar ook de energietransitie, zorgt voor een toenemende drukte op zee en een grotere afhankelijkheid van infrastructuur op zee en op de zeebodem. Meer windmolenparken, bijvoorbeeld, zorgen ervoor dat vaarwegen meer dan voorheen aan beperkingen onderhevig zijn. Cruise- en containerschepen worden steeds groter en autonomer, maar de havens en

haveninfrastructuur groeien niet voldoende mee. Dit betekent dat het risico op ongelukken toeneemt.

Ongelukken met schepen leveren grote risico's op voor de bemanning, passagiers, het milieu (lekkage en verloren lading) en de economie (blokkade van havens en vaarwegen). Ook offshore-faciliteiten zijn kwetsbaar voor ongelukken en aanslagen. De kwetsbaarheid van vitale maritieme infrastructuur kan grote gevolgen hebben voor de Nederlandse en Europese samenleving, bijvoorbeeld bij het uitvallen van de stroom- of internetvoorzieningen of door de (dreiging met de) aanwezigheid van mijnen nabij de zeehavens. Ook cybersecurity wordt steeds belangrijker naarmate digitalisering en automatisering toenemen.

Een veilig en vlot scheepvaartverkeer zijn essentieel voor een ononderbroken en efficiënte maritieme goederenstroom. Ook moet kwetsbare, vitale infrastructuur op zee worden beschermd tegen moedwillige aanslagen en niet-moedwillige ongelukken. Ondanks het toegenomen aantal gebruikers op zee moeten vaarwegen veilig blijven en zo goed mogelijk worden benut. Technologische innovaties zijn cruciaal om mensen en maritieme belangen veilig te stellen.

### Uitgangspunten

- Een MIIP is een haalbaarheidsonderzoek in de zin van artikel 2, lid 87 van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV).
- Er dient altijd sprake te zijn van samenwerkingsverbanden. De breedte en de kwaliteit daarvan is mede punt van beoordeling, waarbij de deelname van MKB-bedrijven van groot belang wordt geacht.
- Voor elk MIIP wordt een vervolg beoogd. Het uitzicht daarop is mede punt van beoordeling.
- MIIP zijn niet bedoeld voor het krijgen van extra geld voor al lopende projecten. Het gaat om het opstarten van nieuwe initiatieven.
- Per MIIP kan maximaal 50% subsidie ontvangen worden met een limiet van EUR 50.000.
- Elke partij binnen de maritieme sector mag een MIIP voorstel bij NML indienen, ongeacht of de partij is aangesloten bij NML.

## Voorwaarden projectvoorstel

- Projectvoorstellen moeten worden ingediend volgens de formats zoals hieronder genoemd. Voorstellen die niet in de juiste formats zijn geschreven of waarvan de formats niet volledig zijn ingevuld, worden niet geaccepteerd.
- Projectvoorstellen moeten worden voorzien van **letters of support** waarin wordt aangegeven dat zij voldoende commitment hebben van de opgegeven samenwerkingspartners. Ook moet in de letters of support worden aangegeven dat projectpartners niet in financiële moeilijkheden zijn, zoals bedoel in artikel 2, onder punt 18, van de AGV. Evenals dat er geen bevel tot terugvordering uitstaat als bedoeld in artikel 1, vierde lid, onderdeel a van de AVGG.
- Ingediende projecten kunnen maximaal 50% van de projectkosten aan subsidie krijgen met een maximum van € 50.000,- (excl. BTW).
- De uurtarieven die worden gehanteerd zijn:
  - €65 voor junior kenniswerkers
  - €85 voor senior kenniswerkers
  - €95 voor projectleiders.
- Alleen loonkosten van direct personeel dat omzet genereert kunnen worden opgegeven (directie en personeel in staffuncties zijn uitgesloten).
- De kosten van gebruiksmaterialen en van het huren van testfaciliteiten van kennisinstellingen worden als subsidiabele kosten aangemerkt. Investerings in apparatuur niet.

## Procedure

### *Indiening voorstellen*

- Voorstellen moeten uiterlijk op **vrijdag, 10 januari 2025** per email worden ingediend bij: verena@maritiemland.nl
- Hiervoor dient gebruik te worden gemaakt van het format "MIIP projectvoorstel 2025", het format "MIIP projectbegroting 2025" en het format "MIIP letter of support 2025".
- Het projectvoorstel dient als **word document** te worden ingediend. De begroting dient als **excel document** te worden ingediend. De letters of support dienen als **word of pdf documenten** te worden ingediend.
- Indieners ontvangen een ontvangstbevestiging via email.

- Incomplete voorstellen worden **niet** in behandeling genomen.

#### *Beoordeling van de voorstellen*

- Alle projectvoorstellen worden beoordeeld door de Innovation Council middels een puntenverdeling.
- De leden van de IC hanteren de volgende beoordelingscriteria:
  - Kwalitatieve en innovatieve bijdrage aan verwezenlijking van de doelstellingen van de maritieme speerpunten: Towards Zero Emissions, Blue Growth, Digital & Autonomous Shipping en Safety (Scheepvaartveiligheid) & Security (Maritieme hightech voor een veilige zee).
  - In hoeverre is het project een echte innovatie impuls: is er perspectief op een vervolgtraject?
  - De kwaliteit en breedte van het samenwerkingsverband.
- Deze criteria wegen even zwaar.
- Projecten met de meeste punten worden geselecteerd voor subsidiëring. Het laagst beoordeelde project dat nog voor subsidiëring in aanmerking komt moet minimaal de helft van de punten hebben ontvangen als het hoogst beoordeelde project.
- Bij staken van stemmen (onvoldoende subsidie om gelijk eindigende projecten te honoreren) beslist de councilvoorzitter.

#### *Informeren projectleiders*

- De projectleiders worden per email geïnformeerd of hun project in aanmerking komt voor subsidie en de hoogte van de subsidie. Projecten die niet voor subsidie in aanmerking komen worden hierover per email geïnformeerd.

#### *Looptijd MIIP*

- De startdatum van de MIIP gaat in op de dag dat de projectleiders worden geïnformeerd dat hun project in aanmerking komt voor subsidie.
- De looptijd van de MIIP is maximaal 1 kalenderjaar.

## Rapportage en publicatie

#### *Wijzigingen*

- Elke wijziging binnen het project, zowel van inhoudelijke als administratieve aard, moeten per omgaande via email gecommuniceerd worden aan de MIIP

coördinator. Het niet tijdig informeren van de MIIP coördinator kan resulteren in het afkeuren van het project en de subsidie.

#### *Tussenrapportage*

- De tussenrapportage moet **vóór 1 september** ongevraagd als **word document** worden ingediend bij de MIIP coördinator. De projectleiders zijn er zelf voor verantwoordelijk aan de gestelde deadline te voldoen.
- De tussenrapportage moet de volgende informatie omvatten:
  - Titel project
  - Projectperiode
  - NAW gegevens indienende partij
  - Naam projectleider
  - Email projectleider
  - Samenwerkingspartners
  - Maritiem speerpunt waarop het MIIP van toepassing is
  - Doelstellingen van het MIIP
  - Behaalde resultaten tot nu toe
  - Planning voor de resterende looptijd
  - Ondervonden knelpunten indien van toepassing
  - Eventuele afwijkingen t.o.v. het voorstel
  - Besteedt en resterend budget

#### *Eindrapportage*

- De eindrapportage moet **vóór 1 april** ongevraagd als **word document** worden ingediend bij de MIIP coördinator. De projectleiders zijn er zelf voor verantwoordelijk aan de gestelde deadline te voldoen.
- De eindrapportage moet de volgende informatie omvatten:
  - Titel project
  - Projectperiode
  - NAW gegevens indienende partij
  - Naam projectleider

- Email projectleider
- Samenwerkingspartners
- Maritiem speerpunt waarop het MIIP van toepassing is
- Inhoudelijk rapport waarin verloop en eindresultaten, maar ook het beoogde vervoltraject en de haalbaarheid van het gesubsidieerde project zijn vastgelegd.
- Een procesbeschrijving met een verantwoording van de door deelnemende partijen uitgevoerde werkzaamheden.
- Een gespecificeerde opgave van alle rechtstreeks aan het project toe te rekenen werkelijk gemaakte kosten, opgesteld conform de ingediende begroting. Hiervoor dient het format “MIIP financiële eindrapportage 2025” gebruikt te worden.
- Getekende urenstaten, facturen en betaalbewijzen.
- De MIIP coördinator beoordeelt de compleetheid van de eindrapportage. Indien de rapportage incompleet is, krijgt de projectleider maximaal 3 weken de gelegenheid om de eindrapportage te corrigeren. Indien dit niet gebeurt, dan kan de MIIP coördinator besluiten de subsidie vervallen te verklaren.
- De inhoudelijke eindrapportage dient publiek toegankelijk te zijn, door onder meer publicatie op minimaal de website van NML, een te raadplegen (papieren) document, een artikel in een maritiem technisch tijdschrift o.i.d. en/of een voor de sector toegankelijke presentatie.

### Financiën en subsidievaststelling

- Nadat alle projecten hun eindrapportages inclusief financiële verantwoording hebben ingediend, worden deze gecontroleerd door een externe accountant.
- Na goedkeuring door de externe accountant ontvangen de projectleiders van de MIIP coördinator het verzoek om een factuur op te sturen ter hoogte van het vastgestelde subsidiebedrag. De toegekende subsidie is een nettobedrag. Bij facturatie dient de factuur te worden voorzien van BTW.
- De factuur wordt binnen 30 dagen voldaan.
- Gemaakte kosten voor de startdatum van het project, komen niet voor subsidie in aanmerking.



- De factuur moet worden voorzien van het MIIP-nummer (deze wordt bij toekenning van de subsidie aan de projectleider doorgegeven). Indien deze niet wordt vermeld, wordt de factuur **niet** in behandeling genomen.
- Indien er niet aan de gestelde voorwaarden (zoals het **tijdig** aanleveren van de tussenrapportage, eindrapportage, financiële verantwoording etc.) wordt voldaan, dan kan de subsidie niet worden vastgesteld en komt deze te vervallen.
- Ter zake van de loonkosten dient door middel van een urenadministratie vastgestelde urenverantwoording aanwezig te zijn. De urenstaten zijn per medewerker gespecificeerd waarbij de medewerker wordt aangeduid als junior, senior of projectleider. De urenstaten moeten zijn getekend door de betreffende medewerker en zijn/haar leidinggevende. Indien getekende urenstaten ontbreken, dan komt het project niet langer in aanmerking voor subsidie.
- Facturen voor inhuur derden en overige kosten moeten worden toegevoegd aan de eindrapportage. Tevens moeten betaalbewijzen van de betreffende facturen worden aangeleverd. Indien de facturen en betaalbewijzen niet worden aangeleverd, dan komt het project niet langer in aanmerking voor subsidie.

## Communicatie

- Op de website van NML wordt een overzicht gegeven van alle gefinancierde MIIP. Per MIIP wordt alle relevante informatie gedeeld zoals nieuwsberichten, de voortgangsrapportage en de eindrapportage.
- In de NML-nieuwsbrieven wordt regelmatig aandacht besteed aan individuele MIIP. Hiervoor dienen de projectleiders 2 keer tijdens de looptijd van het MIIP een nieuwsbericht aan te leveren. Projectleiders verzorgen ook eigen communicatie om resultaten te verspreiden door middel van onder andere (wetenschappelijke) publicaties, presentaties, rapporten, en workshops.
- Tijdens één of meer (TKI Maritiem) evenementen wordt van de projectleiders verwacht dat zij hun MIIP via een (poster) presentatie toelichten.
- De resultaten van de MIIP dienen voor een ieder zonder onderscheid kosteloos toegankelijk te zijn, en mogen geen individuele bedrijven bevoordelen.
- Bij alle externe communicatie over een MIIP moet worden vermeld dat het project mede mogelijk is gemaakt door NML en het Ministerie van Economische Zaken.

### Wat moet de projectleider aanleveren?

- Projectvoorstel gebruik makend van het format “MIIP projectvoorstel 2025”, het format “MIIP projectbegroting 2025” en het format “Letter of support MIIP 2025”. Deadline: 10 januari 2025.
- 2 nieuwsberichten (voorjaar en najaar)
- Voortgangsrapportage. Deadline: 1 september 2025.
- Eindrapportage inclusief financiële eindrapportage met bijhorende urenstaten, facturen en betaalbewijzen. Deadline: 31 april 2026.
- Eindfactuur nadat de MIIP coördinator de projectleider hierom heeft gevraagd.
- Gepubliceerde externe nieuwsberichten, wetenschappelijke artikelen, presentaties etc.

### Contactgegevens coördinator MIIP

Verena Ohms  
Bestuurssecretaris NML  
verena@maritiemland.nl