

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van .....,  
nr. IENW/BSK-2020/..., houdende vaststelling van de Tijdelijke subsidieregeling  
duurzame binnenvaartmotoren (Tijdelijke subsidieregeling duurzame  
binnenvaartmotoren 2020-2021)

HOOFDDIRECTIE  
BESTUURLIJKE EN  
JURIDISCHE ZAKEN

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 2, eerste lid, 4, 8, eerste lid en tweede lid, onderdeel b, 9,  
22 en 23, vijfde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

### **Artikel 1. Begripsbepalingen**

In deze regeling wordt verstaan onder:

**Aanvrager:** de fabrikant of mariniseerder van een motor ten behoeve van  
gebruik in een binnenvaartschip;

**Algemene groepsvrijstellingsverordening (AGVV):** verordening (EU)  
651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun  
op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt  
verenigbaar worden verklaard;

**experimenteel ontwikkelingsproject:** samenhangend geheel van activiteiten,  
gericht op het verwerven, combineren, vormgeven of gebruiken van bestaande  
wetenschappelijke, technische, zakelijke of andere relevante kennis en  
vaardigheden voor plannen, schema's of ontwerpen voor nieuwe, gewijzigde of  
verbeterde producten, procedés of diensten, voor zover deze activiteiten geen  
routinematige of periodieke wijziging van bestaande producten, procedés of  
diensten behelzen, zelfs als die wijzigingen verbeteringen kunnen inhouden;

**fabrikant:** fabrikant als bedoeld in de NRMM-Verordening van een motor van het  
type IWP, IWA of NRE;

**industriële onderzoeksproject:** samenhangend geheel van  
onderzoeksactiviteiten 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;

**Innovatieraad Binnenvaart:** door het bedrijfsleven ingesteld college van  
deskundigen uit de binnenvaartsector ten behoeve van het stimuleren van de  
innovatie in de binnenvaart;

**Kaderbesluit:** Kaderbesluit subsidies I en M;

**mariniseerder:** natuurlijke of rechtspersoon die het proces uitvoert om een  
motor aan te passen voor de inbouw in een binnenvaartschip overeenkomstig de  
vereisten van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn of Richtlijn (EU)  
2016/1629;

**Minister:** Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

**ministerie:** Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;

**NRMM-Verordening:** verordening (EU) 2016/1628 van het Europees Parlement  
en de Raad van 14 september 2016 inzake voorschriften met betrekking tot  
emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en  
typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines

gemonteerde interne verbrandingsmotoren, tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 1024/2012 en (EU) nr. 167/2013, en tot wijziging en intrekking van Richtlijn 97/68/EG;

**Nummer**  
IENM/BSK-2020

**project:** experimenteel ontwikkelingsproject, industrieel onderzoeksproject, innovatiecluster- exploitatieproject of innovatiecluster- investeringsproject dat aan artikel 2 voldoet;

**richtlijn (EU) 2016/1629:** van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG;

**staatssteun:** steunmaatregelen als omschreven in artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;

**vaartuig:** schip of drijvend werktuig als bedoeld in *richtlijn (EU) 2016/1629*.

## **Artikel 2. Doel van de subsidieregeling**

De Minister kan subsidie verstrekken aan fabrikanten en mariniseerders ten behoeve van het ontwikkelen en het certificeren van motoren conform verordening EU 2016/1628.

## **Artikel 3. Subsidiabele projecten en verdeelsleutel**

1. Projecten zijn subsidiabel indien zij zijn gericht op de ontwikkeling of de certificering van motoren van het type IWP, IWA of NRE, als bedoeld in verordening (EU) 2016/1628, of van een motor die op basis van die verordening als gelijkwaardig is erkend.
2. De volgende typen projecten, die op de in het eerste lid genoemde doelstellingen zijn gericht kunnen voor subsidie in aanmerking komen:
  - a. *experimenteel ontwikkelingsproject*;
  - b. *industrieel onderzoeksproject*;
3. De Minister verleent subsidie voor projecten op basis van een door de Innovatieraad Binnenvaart schriftelijk opgestelde rangschikking conform de verordening EU 2016/1628.

## **Artikel 4. Subsidieplafond**

Voor de subsidieregeling en de uitvoering ervan is ten hoogste beschikbaar:  
€500.000,- voor 2020;  
€1.000.000,- voor 2021.

## **Artikel 5. Subsidiemaximum en subsidiabele kosten**

1. De subsidie bedraagt ten hoogste € 250.000,- per project.
2. De volgende kosten komen voor subsidie in aanmerking:
  - a. 50% van de volgende rechtstreeks aan de uitvoering van het project toe te rekenen kosten voor industriële onderzoeksprojecten:
    - 1°. loonkosten van direct bij het project betrokken personeel, waarbij het uurloon wordt berekend aan de hand van het brutoloon: loon in geld, volgens de verzamelloonstaat, ingevolge artikel 7.2 van de Uitvoeringsregeling loonbelasting 2011, te delen door 1.650 productieve uren, verhoogd met een forfaitair percentage van 20 voor de werkgeverslasten. In geval van een parttime dienstverband wordt het

uurloon op voornoemde wijze berekend na omrekening van het brutoloon naar een fulltime dienstverband;

2°. een opslag voor algemene kosten van ten hoogste 50 procent van de in het in subonderdeel 1°, bedoelde loonkosten;

3°. kosten van aanschaf van verbruikte materialen en hulpmiddelen, gebaseerd op historische aanschafprijzen;

4°. afschrijvingskosten van machines en apparatuur op basis van de technische levensduur naar rato van het gebruik voor het project gedurende de projectperiode uitgaande van de historische aanschafwaarde verminderd met de restwaarde, met dien verstande dat in geval van lease wordt uitgegaan van de contante waarde van de gedurende de projectperiode betaalde leasetermijnen naar rato van het gebruik van de machines en apparatuur voor het project onder aftrek van de in de leasetermijnen begrepen vergoedingen voor financiering en afschrijving;

5°. huurkosten van machines en apparatuur naar rato van het gebruik voor het project gedurende de projectperiode;

6°. aan derden verschuldigde kosten ter zake van studies en onderzoeksactiviteiten en ter zake van de aanschaf van kennis en intellectuele eigendomsrechten alsmede ter zake van bescherming van die rechten;

b. 25% van rechtstreeks aan de uitvoering van het project toe te rekenen kosten als bedoeld in onderdeel b, onder 1° tot en met 6°, voor experimentele ontwikkelingsprojecten.

3. De steunintensiteiten voor een industrieel onderzoeksproject en een experimenteel ontwikkelingsproject, kunnen worden verhoogd overeenkomstig de bepalingen van artikel 25, zesde lid, respectievelijk zevende lid, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening.

#### **Artikel 6. Uitvoeringsinstantie**

Als uitvoeringsinstantie wordt aangewezen het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart van de Stichting Projecten Binnenvaart te Rotterdam. De uitvoeringsinstantie heeft tevens een adviserende rol in de rangschikking van de aanvragen.

#### **Artikel 7. Indiening aanvraag**

1. Een aanvraag wordt gericht aan de Minister.

2. De aanvraag voor 2020 wordt uiterlijk 16 november 2020 ingediend bij de uitvoeringsinstantie, als bedoeld in artikel 6 van deze regeling.

3. De aanvraag voor 2021 wordt uiterlijk 1 maart 2021 ingediend bij de uitvoeringsinstantie, als bedoeld in artikel 6 van deze regeling.

4. De aanvraag bevat de in artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit genoemde gegevens en wordt ingediend met gebruikmaking van een volledig ingevuld aanvraagformulier als bedoeld in bijlage 1 van deze subsidieregeling.

## **Artikel 8. Subsidieverstrekking en -vaststelling**

**Nummer**  
IENM/BSK-2020

1. De subsidiebeschikking zal door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) worden opgesteld en verzonden. Betalingen zullen tevens door IenW worden overgemaakt.
2. De hoogte van de subsidie wordt bepaald op basis van gegevens die worden ingediend bij de aanvraag.
3. De beschikking tot subsidieverlening vermeldt de datum waarop de activiteiten uiterlijk zijn verricht alsmede de datum waarop de subsidie uiterlijk ambtshalve wordt vastgesteld.
4. Het te verlenen voorschot bedraagt 100 procent van de verleende subsidie en wordt uiterlijk uitgekeerd binnen 4 weken na de subsidieverlening.
5. De subsidieontvanger is verplicht om:
  - a. onverwijld de uitvoeringsinstantie, bedoeld in artikel 6, een schriftelijke melding te doen zodra aannemelijk is dat de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend niet, niet tijdig of niet geheel zullen worden verricht of dat niet, niet tijdig of niet geheel aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen zal worden voldaan; en
  - b. desgevraagd, op door de Minister aan te tonen dat de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend zijn verricht en dat is voldaan aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen.

## **Artikel 9. Inwerkingtreding**

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2022, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de voor die datum verleende subsidies.

## **Artikel 10. Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren 2020-2021.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

**Bijlage 1 als bedoeld in artikel 9, derde lid, van de Tijdelijke  
subsidieregeling innovaties duurzame binnenvaart motoren 2020-2021**

**Nummer**  
IENM/BSK-2020

**Aanvraagformulier Tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaart  
motoren 2020-2021**

Stuur het ingevulde en ondertekende formulier met bijlagen naar:  
[info@eicb.nl](mailto:info@eicb.nl)

EICB/SPB  
t.a.v. subsidieregeling duurzame binnenvaart motoren 2020-2021  
Kantoor A2.04  
Vasteland 78  
3011 BL Rotterdam

Meer informatie: [www.eicb.nl](http://www.eicb.nl)  
[info@eicb.nl](mailto:info@eicb.nl)  
+31 10 7989830

**1. Project:**

	Naam van project:	.....		
1 optioneel	Eventueel acroniem <sup>1</sup> (afkorting beginletters):	.....		
2 geef aan of het gaat om een experimenteel ontwikkelingsproject of een industrieel onderzoekproject ten behoeve van certificering IWA, IWP etc.	Soort project <sup>2</sup>			
	Startdatum project:	..-..-..	Verwachte einddatum project:	..-..-..
	Totale projectkosten:	€ .....	Totaal gevraagde subsidie:	€ .....
	Is voor dit project, of voor onderdelen ervan, al subsidie aangevraagd of gekregen?	<input type="checkbox"/> ja, te weten: ..... Subsidiebedrag: € .....		<input type="checkbox"/> nee
	Zijn voor dit project, of onderdelen ervan, al verplichtingen aangegaan vóór de datum van indienen van de aanvraag	<input type="checkbox"/> ja ..... <input type="checkbox"/> nee		
Gegevens van de deelnemers vult u in tabel 2.3	Vraagt u subsidie aan voor een samenwerkingsverband?	<input type="checkbox"/> ja ..... vul tabel 2.3 in <input type="checkbox"/> nee		

**2. Aanvrager/Penvoerder**

	Naam organisatie:	.....		
	Afdeling/vakgroep:	.....		
	Postadres:	.....		
	Postcode:	.....	Plaats:	.....
	Land:	.....		
	Bezoekadres:	.....		
	Postcode:	.....	Plaats:	.....
	Land:	.....		
	Bankrekeningnummer:	.....	Bank:	.....
	Inschrijfnummer KvK:	.....		
3 Als uw organisatie BTW-vrijgesteld is, kunt u de te betalen BTW zien als kosten, omdat deze BTW niet verrekend kan worden. De te betalen BTW is zodoende subsidiabel 4 Met de MKB-toets kunt u bepalen of de penvoerder c.q. aanvrager voldoet aan de MKB-definitie zoals bedoeld in de regeling	Uw organisatie is <sup>3</sup> :	<input type="checkbox"/> BTW-plichtig	<input type="checkbox"/> BTW-vrijgesteld	
	Uw organisatie is een:	<input type="checkbox"/> MKB <sup>4</sup> <input type="checkbox"/> onderzoeksorganisatie	<input type="checkbox"/> anders, namelijk .....	
	Is voor uw organisatie een verzoek tot surseance van betaling, tot faillissement, of tot het van toepassing verklaren van de schuldsaneringsregeling ingediend?	<input type="checkbox"/> ja Toelichting:	<input type="checkbox"/> nee	

**2.1 Contactpersoon aanvrager:**

Vul hier de contactgegevens van de penvoerder c.q. aanvrager in. Indien er sprake is van een intermediair die de correspondentie voert, vul dan op de volgende pagina de contactgegevens van de intermediair in	Naam:	.....	<input type="checkbox"/> Dhr. <input type="checkbox"/> Mw.
	Titel(s):	.....	
	Functie:	.....	
	Telefoon:	.....	
	Mobiel:	.....	
	E-mail adres:	.....	

## 2.2 Contactgegevens intermediair:

Alleen invullen als de correspondentie via een intermediair loopt. <b>Voeg in dat geval wel een machtiging toe</b> , waarin de intermediair door aanvrager is gemachtigd tot het voeren van de correspondentie	Naam organisatie:	.....		
	Postadres:	.....		
	Postcode:	.....	Plaats:	.....
	Naam:	.....	<input type="checkbox"/> Dhr.	<input type="checkbox"/> Mw.
	Titel(s):	.....		
	Functie:	.....		
	Telefoon:	.....		
	Mobiel:	.....		
	E-mailadres:	.....		

## 2.3 Overige aanvragers:

Vul in indien er sprake is van een samenwerkingsverband Met de MKB-toets kunt u bepalen of de overige aanvragers voldoen aan de MKB-definitie zoals bedoeld in de regeling	.....	<b>Naam</b>	<b>MKB</b>
	Aanvrager 2:	.....	<input type="checkbox"/>
	Aanvrager 3:	.....	<input type="checkbox"/>
	Aanvrager 4:	.....	<input type="checkbox"/>
	Aanvrager 5:	.....	<input type="checkbox"/>
	Aanvrager 6:	.....	<input type="checkbox"/>
	Aanvrager 7:	.....	<input type="checkbox"/>

## 3. Ondertekening:

Deze persoon dient namens de penvoerder c.q. aanvrager tekenbevoegd te zijn	Naam:	.....		
	Functie:	.....		
	Organisatie:	.....		
	Datum:	..-..- ..	Plaats:	.....
	Handtekening:			

## 4. Verplichte Bijlagen:

Uw aanvraag is pas compleet en kan in behandeling genomen worden als alle voor uw aanvraag van toepassing zijnde bijlagen bijgevoegd zijn. Op <a href="http://www.eicb.nl/">www.eicb.nl/</a> vindt u een compleet overzicht van en toelichting bij de benodigde bijlagen	<input type="checkbox"/> Bijlage 1: <b>Projectplan</b>
	<input type="checkbox"/> Bijlage 2: <b>Projectbegroting</b>
	<input type="checkbox"/> Bijlage 3: <b>Openbare samenvatting</b>
	<input type="checkbox"/> Bijlage 4: <b>Document waarin de technische haalbaarheid aannemelijk wordt gemaakt.</b>
	<input type="checkbox"/> Bijlage 5: <b>Gegevens van eventuele overige projectpartners</b>
	<input type="checkbox"/> Bijlage 6: <b>Samenwerkingscontract</b>

### **Toelichting**

Voor de binnenvaart in Nederland is een energietransitiepad voorzien naar nagenoeg emissieloos en klimaatneutraal in 2050. Voor 2030 is in de Green Deal een CO<sub>2</sub>-reductie van 40% opgenomen.

**Nummer**  
IENM/BSK-2020

De markt voor schone motoren voor de binnenvaart blijft echter ver achter. Er zijn nog onvoldoende schone motoren (Stage V en hoger) beschikbaar voor de binnenvaart en bestaat er onvoldoende vraag hiernaar.

De industrie voor motoren voor binnenvaartschepen is niet zo groot als bijvoorbeeld die van de auto-industrie. Hierdoor is opschaling op basis van gezonde businessmodellen moeilijk. Ontwikkeling en het beschikbaar stellen van deze schonere motoren blijft hierdoor achter.

Verder hebben overheden, schippers, verladers en financiële instellingen elk om hen moverende redenen behoefte aan schonere motoren voor de binnenvaart.

Decentrale overheden willen alleen schone schepen in hun havens. Onvoldoende schonere motoren belemmeren financieringsmogelijkheden, de keuze van vervoerders/verladers voor de binnenvaart en een mogelijke modal shift van weg naar water.

Deze subsidieregeling is ten behoeve van de fabrikanten en ontwikkelaars van duurzame motoren conform verordening EU 2016/1628, met name uit de binnenvaartindustrie, maar ook hierbuiten (bv de EURO6 motorenfabrikanten) waarvan de expertise en ervaring en marketing ingezet kan worden voor de binnenvaartsector.

### **Algemeen**

De binnenvaart moet schoner gaan opereren om ook in de toekomst een duurzaam antwoord te kunnen geven op de logistieke behoeften op mondiale, Europese en nationale schaal. Het antwoord hierop kan worden gevonden in het behalen van de Stage V eisen.

Het tot stand brengen van dit soort innovaties is in beginsel de verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven zelf. Bedrijven en kennisinstellingen zullen moeten investeren in onderzoek en ontwikkelingsactiviteiten om hun concurrentiepositie te behouden en te versterken. Daarnaast zijn innovaties noodzakelijk om tegemoet te kunnen komen aan de strengere regelgeving die op internationaal niveau voor maatschappelijke waarden als duurzaamheid wordt afgesproken.

Omdat het ontwikkelen van motoren die voldoen aan de Stage V eisen hoge kostenposten met zich meebrengt en omdat de binnenvaartsector voor veel motorleveranciers slechts een kleine markt is, is zelfstandig ontwikkelen van een Stage V motor vaak niet rendabel. Daarom ondersteunt deze regeling motorleveranciers bij het ontwikkelen van Stage V motoren.

In het regeerakkoord is opgenomen dat binnenvaart een belangrijke bijdrage kan leveren aan het beperken van toenemend goederenvervoer over de weg en het beperken van uitstoot die slecht is voor het klimaat. Er is in de binnenvaart nog veel milieuwinst te behalen. Ook ligt er inmiddels een ambitieuze Green Deal



Zeevaart, Binnenvaart en Havens, waarin de sector zich samen met kennisinstellingen en de overheid committeert aan verduurzaming.

**Nummer**  
IENM/BSK-2020

Het is de ambitie van het kabinet om een goed innovatieklimaat te scheppen voor de binnenvaart, waarin kennisontwikkeling en onderwijs belangrijke pijlers zijn. Met het op 1 januari 2020 vervallen subsidieprogramma gaf het kabinet financiële steun aan projecten die in de markt kansrijk waren en beantwoordden aan de beleidsmatige doelstellingen van het programma. De evaluatie van het subsidieprogramma is positief. Daaruit blijkt dat er voldoende belangstelling is voor deze subsidieregeling en dat deze subsidieregeling een stimulerend effect heeft op met name relatief kleinschalige projecten over alternatieve oplossingen. De reden daarvoor is de laagdrempelige opzet van de aanvraagfase en verantwoording en de hoogte van subsidiebedragen. De meerwaarde hiervan is dat de binnenvaartsector inzicht krijgt in de effectiviteit van deze alternatieve oplossingen. In de evaluatie wordt aanbevolen om de focus op emissiereductie in een eventuele vervolgregeling vast te houden. Daarnaast is het systeem van rapportage en monitoring positief beoordeeld. Een verzwaring van de rapportageverplichting zou de administratieve lasten verzwaren en de regeling onaantrekkelijk kunnen maken voor kleinere projecten.

De subsidieregeling zal worden uitgevoerd door het Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart (EICB). Het EICB, onderdeel van de Stichting Projecten Binnenvaart, dat expertise op het terrein van binnenvaart opbouwt en toegankelijk maken en innovatie in de binnenvaart structureel verankert. Het EICB is een brede vertegenwoordiging van de belangenorganisaties van binnenvaart.

De subsidiebeschikking wordt door de Minister ondertekend en verzonden. De bijbehorende betalingen worden door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overgemaakt.

#### ***Lasteneffecten en administratieve lasten voor het bedrijfsleven***

De administratieve lasten voor de aanvragende bedrijven kunnen als volgt worden becijferd voor de aanvragers zullen de administratieve lasten naar schatting per aanvraag 20 uur á € 50,- bedragen. Uitgaande van naar verwachting 10 tot 25 aanvragen zullen de totale geschatte administratieve lasten voor het bedrijfsleven derhalve € 10.000,- tot € 25.000,- bedragen. Er zijn geen inhoudelijke nalevingskosten verbonden aan deze regeling.

Tezamen met een ongetekend aanvraagformulier Tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaart motoren 2020-2021 (zie bijlage 1) dienen de volgende documenten bij de aanvraag te worden ingediend: een projectplan, een projectbegroting, een openbare samenvatting, een document waarin de technische haalbaarheid aannemelijk wordt gemaakt, de gegevens van eventuele overige projectpartners, en een eventueel samenwerkingscontract.

#### ***Risicoanalyse***

De regeling is getoetst aan de uitkomsten van de risicoanalyse die ingevolge de Aanwijzingen voor de subsidieverstrekking verplicht is (aanwijzing 20). In deze analyse is niet gebleken van risico's die tot aanvullende maatregelen leiden.

### **Europees kader**

Een subsidie die op basis van deze regeling kan worden verstrekt, is in beginsel aan te merken als staatssteun in de zin van artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. De subsidieregeling wordt toegepast binnen het kader van de Algemene groepsvrijstellingsverordening (AGVV). In het bijzonder wordt gebruik gemaakt van artikel 25, eerste tot en met het zesde lid, van de AGVV (steun voor onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten). Zolang voldaan wordt aan dit artikel en de bepalingen uit hoofdstuk I van de verordening, is sprake van geoorloofde staatssteun en wordt de steun verenigbaar met de interne markt geacht. Met een kennisgeving op basis van artikel 11, onderdeel a, van de AGVV is de Europese Commissie op de hoogte gesteld van deze subsidieregeling.

### **Vaste verandermomenten**

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Bekendmaking geschiedt uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding. In deze regeling wordt afgeweken van de vaste verandermoment en wordt tevens een kortere invoeringstermijn dan twee maanden aangehouden. Reden hiervoor is dat uitstel, gelet op de doelgroep, tot aanmerkelijke private en publieke nadelen zou leiden.

### **Artikelsgewijs**

#### **Artikel 3**

De verdeling van de subsidiegelden vindt plaats via een rangschikking waarbij de uitvoerende instantie de aangemelde projecten rangschikt in de volgorde naar de mate waarin deze projecten voldoen aan de drie genoemde criteria: generieke toepasbaarheid, emissiereductie en terugverdienend vermogen. Indien twee of meer projecten gelijk eindigen in de rangschikking wordt de onderlinge volgorde nader bepaald door loting.

#### **Artikel 5**

In het tweede en derde lid zijn per type project de subsidiabele kosten vermeld met de daarvoor maximaal te verkrijgen subsidie. De genoemde percentages sluiten aan bij de percentages in de Algemene groepsvrijstellingsverordening (Pb EU, L 187).

#### **Artikelen 6 en 7**

De organisatorische en administratieve uitvoering van de subsidieregeling geschiedt door het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart van de Stichting Projecten Binnenvaart te Rotterdam (EICB). De Minister van Infrastructuur en Waterstaat beslist op de aanvraag en de uitkering van de subsidie. Het aanvragen van de subsidie is mogelijk met het aanvraagformulier dat als bijlage 1 bij de subsidieregeling is opgenomen, dat verkrijgbaar is bij het kantoor van het EICB te Rotterdam en via de website van het EICB. De aanvraag bevat de in artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit genoemde gegevens en wordt ingediend door middel van een volledig ingevuld aanvraagformulier. Het EICB registreert de ingediende formulieren en organiseert de bijeenkomsten van de Innovatieraad Binnenvaart waarop de rangschikking van de projecten plaatsvindt. Het EICB is belast met de uitvoering van deze regeling; de voorbereiding van het instellen van de innovatieraad; de promotie van het programma op internet en in de

gedrukte media; het instellen van een (digitaal)loket waar aanvragen voor subsidies en aanvragen voor de vaststelling daarvan gestandaardiseerd kunnen worden ingediend; het management, de secretariële en de boekhoudkundige ondersteuning van dit programma; het beoordelen van projectvoorstellen en begeleiden van goedgekeurde voorstellen.

**Nummer**  
IENM/BSK-2020

**Artikel 8**

De subsidiebeschikking vermeldt wanneer de gesubsidieerde activiteiten moeten zijn verricht. De subsidie wordt vervolgens, uiterlijk na verloop van een in de beschikking aan te geven termijn na de datum waarop de activiteiten moeten zijn verricht, ambtshalve vastgesteld door de subsidieverstrekker. De subsidieontvanger hoeft dus geen aanvraag voor subsidievaststelling aan de hand van een verantwoording te doen. De ambtshalve vaststelling kan al vóór het verstrijken van de termijn plaatsvinden, bijvoorbeeld als het vanuit een oogpunt van een efficiënte werkwijze wenselijk wordt geacht dat dergelijke vaststellingsbeschikkingen op een vaste datum worden genomen. Voorts zal ook van een eerdere vaststelling sprake kunnen zijn indien na een melding als bedoeld in het vierde lid, onder a, wordt vastgesteld of als, indien er niet gemeld is, na een verantwoording als bedoeld in het vierde lid, onder b, een vaststelling op nihil plaatsvindt (zie hieronder).

Het vierde lid voorziet in een meldingsplicht van de subsidieontvanger. Zodra het aannemelijk is dat de gesubsidieerde activiteiten niet geheel, niet tijdig of niet volgens alle daaraan verbonden verplichtingen zullen worden verricht, moet de subsidieontvanger dit zo snel mogelijk melden bij de verstreckende instantie. In dat geval zal de subsidie lager of op nihil worden vastgesteld of zullen nadere afspraken worden gemaakt over het aanpassen van de verplichtingen, bijvoorbeeld het geven van meer tijd voor de uitvoering van de activiteiten. Bij het niet voldoen aan deze meldingsplicht kan, indien dat achteraf mocht blijken, met toepassing van artikel 4:49 van de Algemene wet bestuursrecht alsnog de subsidievaststelling worden ingetrokken omdat de ontvanger wist en behoorde te weten dat de vaststelling onjuist was.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga