



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 26 januari 2021, nr. IENW/BSK-2021/10986, houdende vaststelling van de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen (Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025)

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 en artikel 36 van verordening (EU) Nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014;

BESLUIT:

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

aanvrager: natuurlijke of rechtspersoon uit een lidstaat van de Europese Unie of uit Zwitserland aan wie het binnenschipcertificaat voor het desbetreffende vaartuig is verstrekt;

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;

bedrijfsmatig vervoer: bedrijfsmatig vervoer als bedoeld in de Binnenvaartwet;

binnenschipcertificaat: certificaat van onderzoek als bedoeld in hoofdstuk 3, paragraaf 1, van het Binnenvaartbesluit of een Uniebinnenvaartcertificaat voor binnenschepen overeenkomstig de richtlijn;

erkend meetbedrijf: meetbedrijf erkend door de Raad voor Accreditatie voor het verrichten van emissiemetingen aan boord van binnenvaartschepen;

gecertificeerd meetbedrijf: meetbedrijf dat door een erkend meetbedrijf is gecertificeerd voor het verrichten van emissiemetingen aan boord van binnenvaartschepen;

groep: groep, als bedoeld in artikel 2:24b van het Burgerlijk Wetboek;

Kaderbesluit: Kaderbesluit subsidies I en M;

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;

Richtlijn: 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;

ROSR: Reglement onderzoek schepen op de Rijn;

SCR-katalysator: nabehandelingssysteem voor selectieve katalytische reductie, dat overeenkomstig artikel 9.09 van bijlage 1.1a bij de Binnenvaartregeling op een motor van een binnenvaartschip kan worden geplaatst, teneinde uitlaatgassen van die motor te ontdoen van stikstofoxiden;

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

uitvoeringsinstantie: de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO);

vaartuig: binnenvaartschip of drijvend werktuig als bedoeld in de Richtlijn.

Artikel 2. Doel en toepassingsbereik van de regeling

1. Deze regeling heeft als doel het ondersteunen van de verbetering van de emissieprestatie van vaartuigen met een interne verbrandingsmotor. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat kan subsidie verstrekken aan de aanvrager van subsidie voor een vaartuig uit de binnenvaartsector met een interne verbrandingsmotor, teneinde de emissieprestatie van het vaartuig te verbeteren.
2. Deze regeling is van toepassing op bedrijfsmatig vervoer met schepen die vallen binnen het toepassingsbereik van het ROSR of de Richtlijn (EU) 2016/1629, alsmede op activiteiten met drijvende werktuigen die vallen binnen het toepassingsbereik van die richtlijn, met uitzondering van drijvende werktuigen die vallen onder bijlage 3.12 bij de Binnenvaartregeling.



Artikel 3. Subsidiabele activiteiten

1. De volgende maatregelen komen voor subsidie in aanmerking:
 - a. aanschaf en installatie van een motor van het type IWP, IWA of NRE, als bedoeld in NRMM-verordening, of van een motor die op basis van die verordening als gelijkwaardig is erkend;
 - b. aanschaf en installatie van een SCR-katalysator ten behoeve van de reeds ingebouwde motor, voor zover dit leidt tot een vermindering van de uitstoot van stikstofoxiden met tenminste 60% van de norm die wordt gesteld aan een motor met vergelijkbaar vermogen met een typegoedkeuring CCR2;
 - c. aanschaf en installatie van een elektrische aandrijfmotor, als bedoeld in artikel 11.00, vijfde lid, van bijlage 1.1a bij de Binnenvaartregeling; de aanschaf en installatie van een elektrische aandrijfmotor komen uitsluitend voor subsidie in aanmerking indien de elektriciteit wordt opgewekt door een batterij of een brandstofcel of indien de verbrandingsmotor eenvoudig door een batterij of brandstofcel kan worden vervangen;
 - d. het laten opstellen van een rapport door een erkend meetbedrijf of een gecertificeerd meetbedrijf waarin de meetresultaten van emissies van de motor na uitvoering van de in het eerste lid, onder b, uitgevoerde maatregelen in de praktijk zijn weergegeven, voorafgaand aan de aanvraag tot subsidievaststelling. De metingen worden uitgevoerd conform de norm ISO 8178, testcyclus E3 of D2.
2. In aanmerking voor subsidie komen voorts extra maatregelen die leiden tot reductie van geluidsemissie binnen en buiten het vaartuig, voor zover deze maatregelen rechtstreeks samenhangen met de in het eerste lid bedoelde maatregelen.

Artikel 4. Subsidieplafond en hoogte van de subsidie

1. Voor de periode tot en met 31 december 2023 is voor de subsidiëring van de maatregelen, als bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel a en c, en artikel 3, tweede lid, ten hoogste € 11.700.000,- beschikbaar:
 - a. € 4.900.000,- voor het jaar 2021;
 - b. € 5.900.000,- voor het jaar 2022;
 - c. € 900.000,- voor het jaar 2023.
2. Voor de periode tot en met 31 december 2025 is voor de maatregelen, als bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdelen b en d en artikel 3, tweede lid, ten hoogste € 65.000.000,- beschikbaar:
 - a. € 15.600.000,- voor het jaar 2021;
 - b. € 13.600.000,- voor het jaar 2022;
 - c. € 15.600.000,- voor het jaar 2023;
 - d. € 15.600.000,- voor het jaar 2024;
 - e. € 4.600.000,- voor het jaar 2025.
3. Een subsidie ten laste van een begroting die nog niet is vastgesteld of goedgekeurd, wordt verleend onder de voorwaarde dat voldoende middelen op de begroting beschikbaar zullen worden gesteld.
4. De subsidieverlening wordt gerechtvaardigd op grond van artikel 36, eerste lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.
5. De subsidie bedraagt ten hoogste 40% van de totale investeringskosten tot een maximum van € 200.000,- per vaartuig.
6. Conform artikel 36, zevende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening, kan de steunintensiteit met 10 procentpunten worden verhoogd voor subsidie aan middelgrote ondernemingen en met 20 procentpunten voor subsidie aan kleine ondernemingen
7. De subsidieverdeling vindt plaats op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.

Artikel 5. Specifieke afwijzingsgronden

Onverminderd de in artikel 11 en 12 van het Kaderbesluit vermelde afwijzingsgronden, wordt de subsidie in ieder geval afgewezen indien:

- a. er al een subsidie is verstrekt op grond van deze regeling voor dezelfde maatregel;
- b. er sprake is van ongeoorloofde cumulatie van steun als bedoeld in artikel 8 van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- c. er sprake is van een onderneming in moeilijkheden als bedoeld artikel 2, achttiende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;



- d. indien de werkzaamheden aan de maatregelen reeds zijn aangevangen voordat de aanvraag voor dat project is ingediend en het stimulerend effect als bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening daardoor ontbreekt;
- e. de subsidieverstrekking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling in de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- f. de aanvrager op grond van de NRMM-verordening en de Richtlijn verplicht is een motor te plaatsen van het type IWP, IWA of NRE of een motor die op basis van de NRMM-verordening als gelijkwaardig is erkend, of
- g. in het kalenderjaar waarin de aanvraag wordt gedaan aan een aanvrager, dan wel aan aanvragers die tot eenzelfde groep behoren, reeds voor drie vaartuigen subsidie is verstrekt.

Artikel 6. Voorschot

Bij de beschikking tot subsidieverlening wordt een voorschot verleend van 100%.

Artikel 7. Aanvraagvereisten

1. Een aanvraag voor subsidie heeft betrekking op één vaartuig.
2. Een aanvraag tot subsidieverlening wordt ingediend met gebruikmaking van een door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat beschikbaar gesteld digitaal formulier dat wordt geplaatst op de website van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.
3. Een subsidieaanvraag gericht op de in artikel 3, eerste lid, onderdeel a en c, en tweede lid, bedoelde maatregelen, kan vanaf de dag na inwerkingtreding tot en met uiterlijk 31 oktober 2023 worden ingediend bij de uitvoeringsinstantie.
4. Een aanvrager toont bij de aanvraag aan dat het vaartuig waarvoor de subsidie wordt aangevraagd in de 12 maanden voorafgaand aan de aanvraag minimaal 60 dagen in bedrijf is geweest op het Nederlandse vaarwegennet.
5. Een subsidieaanvraag gericht op de in artikel 3, eerste en tweede lid, onderdelen b en d, bedoelde maatregelen, kan vanaf de dag na inwerkingtreding tot en met uiterlijk 31 oktober 2025 worden ingediend bij de uitvoeringsinstantie.

Artikel 8. Verplichtingen van de subsidieontvanger

1. In geval subsidie is verleend op grond van artikel 3, eerste lid, onder b, levert de subsidieontvanger uiterlijk 13 weken nadat de maatregel is uitgevoerd een rapport aan, als bedoeld in artikel 3, eerste lid, onder d.
2. De aanvrager rondt de maatregelen, als bedoeld in artikel 3, binnen 12 maanden na subsidieverlening af.
3. Over de twee kalenderjaren na uitvoering van de maatregel waarvoor subsidie is ontvangen toont de aanvrager bij een steekproefsgewijze controle aan dat het vaartuig minimaal 60 dagen op de Nederlandse vaarwegen actief is geweest.
4. Indien blijkt dat de aanvrager niet voldaan heeft aan het in artikel 8, derde lid, benoemde vereiste kan de subsidie, met in achtneming van de redelijkheid en billijkheid en naar rato van het aantal dagen dat met het vaartuig op de Nederlandse vaarwegen actief is geweest, teruggevorderd worden.
5. De subsidieontvanger is verplicht medewerking te verlenen aan controles die kunnen worden verricht door de uitvoeringsinstantie om te onderzoeken of door de subsidieontvanger aan de verplichtingen uit de regeling is of wordt voldaan.

Artikel 9. Subsidievaststelling

1. Indien bij de subsidievaststelling blijkt dat niet de emissiereductie is behaald conform artikel 3, eerste lid, onderdeel b, wordt, met inachtneming van de redelijkheid en de billijkheid, de subsidievaststelling naar rato vastgesteld.
2. De aanvraag tot subsidievaststelling hoeft niet vergezeld te gaan van een controleverklaring, als bedoeld in artikel 24, vierde lid, onderdeel c, van het Kaderbesluit.



Artikel 10. Evaluatie

1. De subsidieontvanger verleent medewerking aan een evaluatie van de effecten van de door hem op grond van deze titel uitgevoerde activiteiten, voor zover medewerking redelijkerwijs van hem kan worden verlangd.
2. De verplichting, bedoeld in het eerste lid, geldt gedurende vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling.
3. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat publiceert voor 1 juli 2026 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de uitkering in de praktijk.

Artikel 11. 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 2026, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de voor die datum aangevraagde subsidies.

Artikel 12. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*



TOELICHTING

Algemeen

In de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens van juni 2019 (Green Deal) is opgenomen dat gestreefd wordt naar een nagenoeg emissieloze en klimaatneutrale binnenvaart in 2050. In dit energietransitiepad moet al in 2030 een stap zijn gezet in de reductie van de uitstoot van broeikasgasen, namelijk 40% tot 50% ten opzichte van 2015. In 2035 moet de emissie van milieuverontreinigende stoffen met 25% tot 50% zijn teruggebracht.

In de Green Deal is verder opgenomen dat IenW vooruitlopend op de totstandkoming van een Europese verduurzamingsfonds voor binnenvaartschepen een subsidieregeling zal opstellen voor de verduurzaming van de binnenvaart.

Door middel van deze subsidieregeling wordt een versnelling van de verduurzaming of vervanging van oudere nog werkende motoren nagestreefd tot het minimale niveau van een motor 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.

In het kader van de structurele aanpak stikstofproblematiek zijn eveneens middelen beschikbaar gesteld om de uitstoot van binnenvaartschepen terug te dringen door toepassing van SCR-katalysatoren.¹

Deze subsidieregeling dient als stimulans voor schippers en/of reders die onvoldoende eigen kapitaal hebben om meer te investeren in schonere motoren of katalysatoren. De levensloop van de oude motoren is vaak nog (lang) niet bereikt en er bestaat geen noodzaak tot aanpassing of vervanging hiervan. De oude motoren blijken nog flink klimaat- en milieuvervuilend ten opzichte van de nieuwe motoren.

De mogelijkheid om subsidie aan te vragen voor nieuwe motoren geldt niet voor schippers en reders die wettelijk verplicht zijn een Stage V motor type IWP, IWA of NRE, als bedoeld in de Non Road Mobile Machinery verordening (EU) 2016/1628 (NRMM-verordening), te plaatsen. Het gaat daarbij om nieuwbouwschepen of om schepen die noodgedwongen een nieuwe motor moeten plaatsen wanneer de huidige motor niet meer functioneert. Deze regeling is bedoeld om vrijwillige vervanging te stimuleren van bestaande motoren die nog in bedrijf zijn, door motoren die aan de laatste emissie-eisen voldoen.

Beleidsoverwegingen

De binnenvaart moet schoner gaan opereren om in de toekomst duurzaam te kunnen voldoen aan de logistieke behoeften op mondiale, Europese en nationale schaal. In het regeerakkoord is opgenomen dat de binnenvaart een belangrijke bijdrage kan leveren aan het beperken van toenemend goederenvervoer over de weg en het beperken van voor het klimaat nadelige emissies. Er is in de binnenvaart nog veel milieuwinst te behalen.

Het vervoer over de binnenwateren is belangrijk voor Nederland en Europa in zowel economische als sociaal-politieke zin. Ook voor het milieubeleid is dit type vervoer belangrijk: qua vervoersvolume is het vervoer over de binnenwateren bovendien nog steeds de meest milieuvriendelijke vervoerswijze. De uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof is echter nog niet teruggedrongen. Een vermindering van de kooldioxide-uitstoot is nodig met betrekking tot de klimaatbeschermingsdoelstellingen. Met nieuwe motoren, alternatieve aandrijvingen en uitlaatgasnabehandelingssystemen kunnen het klimaat en de milieuvriendelijkheid van de Nederlandse binnenvaartvloot worden verhoogd. De Nederlandse overheid streeft er daarom naar de binnenvaartvloot op een open-technologische manier te moderniseren en meer goederen te laten vervoeren om zo de emissies van kooldioxide, stikstofdioxide en fijnstof in Nederland terug te dringen. Met deze regeling stimuleert de Nederlandse overheid bedrijven om meer gebruik te maken van schonere motoren en SCR-katalysatoren.

Doelstelling en uitvoeringsinstantie

Het doel van deze regeling is de binnenvaart energie-efficiënter, klimaatvriendelijker en milieuvriendelijker te maken. De financiering is bedoeld om gerichte stimulansen te geven voor investeringen in motoren met een lage emissie, emissiereducerende technologieën en mogelijke hieraan gerelateerde

¹ Brief van de Minister van LNV van 24 april 2020



geluidsreducerende maatregelen. Daarnaast kunnen brandstofbesparende technologieën en maatregelen worden bevorderd. De subsidie ondersteunt de begunstigde om tijdens zijn werk verder te gaan dan de toepasselijke Europese normen en daardoor de bescherming van het milieu en de energie-efficiëntie te verbeteren. Met deze gerichte subsidie en de daaruit voortvloeiende toename van investeringen in de modernisering van binnenschepen wordt bijgedragen aan het behalen van de Nederlandse klimaatbeschermings- en duurzaamheidsdoelstellingen.

De subsidieregeling zal worden uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).

Lasteneffecten 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 375 tot 500 aanvragen zullen de totale geschatte administratieve lasten voor het bedrijfsleven derhalve € 375.000,- tot € 500.000,- bedragen. Er zijn geen inhoudelijke nalevingskosten verbonden aan deze regeling. Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft deze regeling niet geselecteerd voor formeel advies.

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.

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. Uitgangspunt daarbij is dat bekendmaking uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding geschiedt. In deze regeling wordt op grond van artikel 4.17, vijfde lid, onder a, afgeweken van de vaste verandermomenten en wordt tevens een kortere invoeringstermijn dan twee maanden aangehouden. Reden hiervoor is dat uitstel, gelet op de doelgroep, tot aanmerkelijke ongewenste private en publieke nadelen zou leiden. Bovendien zijn de desbetreffende sector en uitvoeringsinstantie betrokken geweest bij de voorbereiding en nadere invulling van deze regeling.

Artikelsgewijs

Artikel 1. Definitiebepalingen

In de definitiebepalingen staat het Kaderbesluit subsidies I en M opgenomen (Kaderbesluit). Deze subsidieregeling is gebaseerd op het Kaderbesluit, waarmee de bepalingen uit het Kaderbesluit in beginsel van toepassing zijn op de subsidies die op grond van deze regeling worden verstrekt.

Artikel 2. Doel en toepassingsbereik van de regeling

De regeling is erop gericht de emissieprestaties van binnenvaartschepen te verbeteren, teneinde de luchtkwaliteit en de kwaliteit van het milieu te verbeteren en een vermindering van broeikasgassen te bewerkstelligen. De subsidie kan worden aangevraagd door natuurlijke of rechtspersonen uit een lidstaat van de Europese Unie of uit Zwitserland aan wie het binnenschipcertificaat voor het desbetreffende vaartuig is verstrekt. Deze regeling is ook voor anderen dan alleen Nederlandse houders van een binnenschipcertificaat opengesteld, omdat ook buitenlandse vaartuigen op het Nederlandse vaarwegennet varen. Om de luchtkwaliteit en de kwaliteit van het milieu te verbeteren is het van belang dat ook die vaartuigen betere emissieprestaties behalen.

De vaartuigen waarop de regeling betrekking heeft zijn de vaartuigen die binnen het toepassingsbereik van het Reglement onderzoek voor schepen op de Rijn (ROSR) en vaartuigen die binnen het toepassingsbereik van de 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 (NRMM-verordening).

Artikel 3. Subsidiabele activiteiten

Deze regeling is bedoeld voor het subsidiëren van verschillende maatregelen, gericht op het verbeteren van de emissieprestaties van vaartuigen die zich op het Nederlandse vaarwegennet begeven. Het gaat daarbij om motoren van het type IWP, IWA en NRE, zoals omschreven in de NRMM-verordening of om motoren die op basis van die verordening als gelijkwaardig zijn erkend. Bij deze



laatstgenoemde categorie gaat het voornamelijk om vrachtwagenmotoren met een typegoedkeuring Euro VI, die na een aantal technische ingrepen geschikt zijn gemaakt voor gebruik in een binnenvaartschip. De voorwaarde die de verordening daaraan stelt is dat een technische dienst die is erkend door de autoriteit voor typegoedkeuring (die autoriteit is in Nederland de Rijksdienst voor het Wegverkeer), verklaart dat de motor na de aanpassingen nog steeds aan de criteria van de verordening voldoet. De regeling biedt daarnaast de mogelijkheid subsidie aan te vragen voor de aanschaf van SCR-katalysatoren. Het budget voor de aanschaf van SCR-katalysatoren is beschikbaar gesteld in het kader van de permanente aanpak stikstofproblematiek. Om de reductie te behalen die met die aanpak wordt beoogd, zal de uitstoot van mono-stikstofoxiden (NO_x) na plaatsing van de katalysator in elk geval nagenoeg gelijk moeten zijn als die van een vergelijkbare motor uit de categorie IWP, IWA of NRE op basis van de NRMM-verordening.

In de loop der jaren zijn verschillende normering van toepassing geweest voor de binnenvaart, te beginnen met CCR1 in 2003, CCR2 in 2008 en Stage V vanaf 2020.

	CO [g/kWh]	HC [g/kWh]	NO _x [g/kWh]	PM [g/kWh]	PN [n/kWh]
CCR1	5,0	1,3	9,2-12,98	0,54	NVT
CCR2	3,5	1,0	6,0-11,0	0,20	NVT
NRMM-Stage IIIA (I WV)	5,0	HC+NO _x : 7,2-11		0,27-0,50	NVT
NRMM-Stage V (I WP)	3,5	0,19	1,8	0,015	1x10 ¹²

Deze normen golden en gelden slechts voor motoren die nieuw worden ingebouwd. Er is geen plicht om een goed functionerende motor te vervangen. Omdat binnenvaartmotoren bij goed onderhoud decennialang meegaan, kan worden aangenomen dat 75% van de Nederlandse vloot nog vaart met motoren van voor 2003, d.w.z. nog van voor het tijdperk CCR 1. Met een SCR-katalysator kan een verbetering worden bereikt in de emissie van stikstof, die in de buurt komt van de Stage V normering. Het is niet zeker dat die norm volledig gehaald wordt, maar een reductie van 60% t.o.v. de norm CCR 2 wordt haalbaar geacht. Bij het inbouwen van een katalysator hoort ook een meetrapport. Dit is onderdeel van de subsidiabele prestatie.

Voor subsidie komt tevens in aanmerking de plaatsing van een elektrische aandrijflijn op de schroefas van het schip. De elektriciteit voor deze aandrijflijn kan in eerste instantie nog komen van een dieselgenerator. De installatie van een dergelijke elektrische aandrijflijn moet wel zodanig zijn, dat een dieselgenerator in een later stadium eenvoudig te vervangen is door een batterij of een brandstofcel. Hierbij is het modulaire karakter van de aandrijflijn van belang. In het kader van de aanvraag moet dit nader worden gespecificeerd.

Naast het subsidiëren van een aantal maatregelen met als doel het verbeteren van de emissieprestaties van de motoren op binnenvaartschepen, is er ook de mogelijkheid van de subsidie gebruik te maken voor het verbeteren van de geluidsemissies. Veel bestaande schepen hebben moeite met het halen van de geluidsnormen die zijn neergelegd in bijlage 1.1a van de Binnenvaartregeling. Op grond de daarin opgenomen overgangsbepalingen zijn bepaalde overschrijdingen toegestaan, mits de schipper alles doet wat binnen zijn vermogen ligt om de geluidsemissies te reduceren. Onderzoek heeft uitgewezen dat juist door de motor via de scheepsconstructie veel geluid en trillingen worden overgebracht naar de stuurhut en de woon- en slaapruidten van het schip. Door de motor te plaatsen op veren of rubbers kan dit drastisch worden teruggebracht. Als met subsidie op grond van deze regeling bijvoorbeeld een nieuwe motor wordt geplaatst, dan mogen ook bijkomende extra maatregelen als voornoemde rubbers of veren worden opgevoerd. Deze maatregelen hangen rechtstreeks samen met het plaatsen van de motor. Geluidreducerende maatregelen zijn niet het primaire doel van deze regeling en zullen dus altijd moeten samenhangen met een van de in het eerste lid genoemde maatregelen.

De verdeling van de subsidiegelden vindt plaats op basis van volgorde van binnenkomst van de aanvragen bij de RVO.

Artikel 4. Subsidieplafond en subsidiemaximum

De regeling maakt het mogelijk een aantal verschillende maatregelen te subsidiëren. Voor de subsidiëring van die maatregelen zijn verschillende bedragen voor verschillende looptijden beschikbaar. In totaal is er voor de periode tot en met 31 december 2023 een bedrag van € 11.700.000,- beschikbaar voor de aanschaf en installatie van een motor van het type IWP, IWA of NRE, als bedoeld in verordening (EU) 2016/1628 (NRMM-verordening) of van een motor die op basis van die verordening als gelijkwaardig is erkend. Daarentegen is voor de periode tot en met 31 december 2025 een bedrag van € 65.000.000,- beschikbaar voor de aanschaf en installatie van SCR-katalysatoren ten



behoefte van reeds voor de indiening van de aanvraag ingebouwde motor (voor zover dit leidt tot een verbetering van de emissieprestatie) en de aanschaf en installatie van een elektrische aandrijflijn op de schroefas van het vaartuig. De uitvoeringskosten van de respectievelijke maatregelen wordt betaald uit de voor die maatregelen beschikbare middelen.

De subsidieverlening en -vaststelling worden gerechtvaardigd op grond van artikel 36 van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Dit artikel betreft de investeringssteun om ondernemingen in staat te stellen verder te gaan dan Unienormen inzake milieubescherming of om, bij de afwezigheid van Unienormen, het niveau van milieubescherming te verhogen.

Artikel 5. Specifieke afwijzingsgronden

Gronden om een subsidieaanvraag op voorhand te weigeren zijn opgenomen in artikel 11 en 12 van het Kaderbesluit. Ook artikel 5, eerste lid, van het Kaderbesluit beperkt de mate van subsidieverlening, indien reeds door een bestuursorgaan of de Commissie van de Europese Unie subsidie verstrekt is. In deze regeling zijn een aantal aanvullende gronden genoemd om de subsidieaanvraag op voorhand te weigeren: wanneer er al een subsidie is verleend voor hetzelfde project, wanneer de regels van het de algemene groepsvrijstellingsverordening niet worden nageleefd of wanneer een aanvrager reeds op basis van de NRMM-verordening en de richtlijn al verplicht was de motor van een vaartuig te vervangen. Voor deze te vervangen motoren geldt dat de economische levensduur verlopen is, en dat de motor is afgeschreven. Met de door deze regeling verstrekte subsidies wordt beoogd de transitie naar een duurzamere binnenvaart te versnellen door nog in bedrijf zijnde, nog niet afgeschreven, oude motoren te vervangen. De exploitant wordt daarin tegemoet gekomen met deze subsidie. Verder geldt dat de aanvraag wordt afgewezen wanneer aan een aanvrager, dan wel aan aanvragers die tot eenzelfde groep behoren, in hetzelfde kalenderjaar reeds voor drie voertuigen subsidie is verstrekt. Hiermee wordt voorkomen dat aan één aanvrager een onevenredig deel van het jaarlijks beschikbare subsidiebudget wordt verstrekt. Door dit maximum ook te laten gelden voor aanvragers die tot dezelfde groep behoren, wordt voorkomen dat het gestelde maximum kan worden ontweken doordat verschillende rechtspersonen die met elkaar samenhangen subsidie aanvragen. De begripbepaling van *groep* is ontleend aan artikel 2:24b van het Burgerlijk Wetboek. In dat artikel wordt een groep omschreven als een economische eenheid waarin rechtspersonen en vennootschappen organisatorisch zijn verbonden.

Artikel 7. Aanvraagvereisten

De organisatorische en administratieve uitvoering van de subsidieregeling geschiedt door de RVO. Het aanvragen van de subsidie is mogelijk met het aanvraagformulier dat verkrijgbaar is via de website van de RVO. De aanvraag bevat de in artikel 10, vierde lid, van de in het Kaderbesluit genoemde gegevens en wordt ingediend door middel van een volledig ingevuld aanvraagformulier.

Een aanvraag voor subsidie heeft betrekking op één vaartuig. Bovendien geldt een beperking van maximaal 3 aanvragen, per aanvrager, per kalenderjaar. Dit laatste is in de regeling opgenomen om een balans te behouden tussen enerzijds de hoogst haalbare milieuwinst en anderzijds ervoor te zorgen dat ook kleine ondernemingen de mogelijkheid hebben subsidie aan te vragen. Met het beperken van de aanvraag tot één vaartuig wordt een zo breed mogelijke spreiding van de beschikbare financiële middelen bewerkstelligd.

Nederland is via de binnenwateren op het achterland aangesloten, waardoor niet alleen Nederlandse maar ook buitenlandse binnenvaartschepen over de Nederlandse binnenwateren varen. Het is daarom ook voor aanvragers van buitenlandse schepen mogelijk een aanvraag in te dienen, mits het vaartuig in de periode voorafgaand aan de subsidieaanvraag aantoonbaar minimaal 60 dagen in bedrijf is geweest op het Nederlandse vaarwegennet. De berekening van deze hoeveelheid dagen gebeurt aan de hand van het vaartijdenboek.

Artikel 8. Verplichtingen van de subsidieontvanger

Met het derde en vierde lid wordt beoogd het risico te mitigeren dat subsidie wordt aangevraagd maar de positieve effecten elders dan in Nederland plaatsvinden. Daarom is voorzien in de voorwaarde dat het vaartuig na subsidieverlening aantoonbaar minimaal 60 dagen per kalenderjaar op het Nederlandse vaarwegennet in bedrijf moet zijn geweest. Wanneer niet aan deze voorwaarde voldaan wordt zal, met inachtneming van de maatstaven van redelijkheid en billijkheid, de subsidievaststelling naar rato plaatsvinden. Dit betekent dat de hoeveelheid te ontvangen subsidie zal worden gecorrigeerd in recht evenredige verhouding tot het aantal dagen dat de subsidieontvanger op de Nederlandse vaarwegen actief is geweest. Bij redelijkheid en billijkheid kan onder meer gedacht worden aan ziekte of omstandigheden buiten de macht van de aanvrager om waardoor de benodigde 60 dagen niet behaald kunnen worden.

Voorts is in het vijfde lid de verplichting opgenomen dat subsidieontvangers medewerking dienen te



verlenen aan de controles die RVO uitvoert ten aanzien van de naleving van de subsidieverplichtingen.

Artikel 9. Subsidievaststelling

Indien de subsidiabele activiteit uit artikel 3, eerste lid, onderdeel b, wordt uitgevoerd, geldt een emissiereductievereiste van stikstofoxiden van ten minste 60%. Indien deze van 60% niet wordt behaald, kan de subsidie naar rato worden vastgesteld. Dit betekent dat, met in achtneming van de maatstaven van redelijkheid en billijkheid, de hoeveelheid te ontvangen subsidie zal worden gecorrigeerd in recht evenredige verhouding tot het percentage emissiereductie dat daadwerkelijk behaald is. De maatregelen moeten op grond van artikel 8, tweede lid, binnen 12 maanden na de datum van subsidieverlening zijn afgerond. De subsidie wordt vervolgens vastgesteld door de subsidieverstrekker. Bij subsidie van € 25.000,- of hoger dient de subsidieontvanger daartoe uiterlijk 13 weken nadat de maatregelen zijn verricht een aanvraag voor subsidievaststelling in door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat verkrijgbaar is bij RVO. RVO stelt subsidies lager dan € 25.000,- ambtshalve vast. De subsidieontvanger hoeft in dat geval geen vaststellingsverzoek te doen. De aanvraag hoeft niet vergezeld te gaan van een controleverklaring, als benoemd in artikel 24, vierde lid, onderdeel c, van het Kaderbesluit. Bij de aanvraag worden al de nodige gegevens aangeleverd. Wanneer op basis van die gegevens subsidie is verleend, zullen er voldoende andere gegevens beschikbaar zijn, waardoor een controleverklaring niet nodig zal zijn.

Artikel 10. Evaluatie

Van de subsidieontvanger wordt verlangd dat hij meewerkt aan een evaluatie om de effecten van de onder deze regeling verleende subsidie te onderzoeken. Daarbij kan van hem verlangd worden dat hij binnen de maatstaven van de redelijkheid gehouden kan worden gegevens te delen. Om voldoende tijd te hebben een dergelijke evaluatie uit te voeren, kan medewerking tot de evaluatie worden verlangd gedurende vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling. De verslagen over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk worden door de Minister gepubliceerd. De termijn hiervoor is gesteld op 1 juli 2026. Om de mogelijkheid te hebben de doeltreffendheid en effecten van de eind 2025 verleende subsidies in een verslag te verwerken, is de uiterste datum een half jaar later gesteld.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*