



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 13 mei 2025, IENW/BSK-2025/86220, houdende wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling elektrificatie binnenvaartschepen 2023–2027 (Ophoging subsidieplafonds en aanpassen aanvraagtermijn) [KetenID W GK027713]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 3 en 4 van de Kaderwet subsidie I en M en de artikelen 4, 8, eerste lid en 22 van het Kaderbesluit subsidies I en M;

Besluit:

ARTIKEL I

De Tijdelijke subsidieregeling Elektrificatie binnenvaartschepen 2023–2027 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, wordt '2025' vervangen door '2026'.
2. Er worden onder vernummering van het tweede tot en met achtste lid naar het vierde tot en met tiende lid, een tweede en derde lid ingevoegd, luidende:
 2. Voor de periode tot en met 31 december 2025 is voor de subsidiëring van de activiteiten, bedoeld in artikel 3, ten hoogste € 7.397.000,– beschikbaar.
 3. Voor de periode van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2026 is € 3.698.000,– beschikbaar.
3. In het vierde lid (nieuw), onderdeel a, wordt '28 februari 2024' vervangen door '31 juli 2025'.
4. In het vierde lid (nieuw), onderdeel b, vervalt 'in 2024' wordt '1 mei 2024' vervangen door '1 september 2025' en wordt '30 juni 2024' vervangen door '15 oktober 2025'.
5. In het vierde lid (nieuw), onderdeel c, vervalt 'in 2024' en wordt '1 september 2024' vervangen door '15 januari 2026' en wordt '15 oktober 2024' vervangen door '15 maart 2026'.
6. Het zevende lid (nieuw) komt als volgt te luiden:
 7. De subsidie voor de activiteiten als bedoeld in artikel 3, eerste lid, bedraagt ten hoogste 40% van de in aanmerking komende kosten tot een maximum van:
 - a. € 550.000,– per nieuw te bouwen vaartuig of als het vaartuig vóór de uitvoering van het project was uitgerust met een diesel elektrische aandrijving of volledig elektrische aandrijving; of
 - b. € 750.000,– per vaartuig als het vaartuig vóór de uitvoering van het project enkel was uitgerust met een conventionele aandrijving met verbrandingsmotoren.
7. In het achtste lid (nieuw) wordt na 'onderzoeksproject' ingevoegd 'als bedoeld in artikel 3, tweede lid,'.

B

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt als volgt te luiden:
 2. De subsidieontvanger vraagt, binnen twee weken nadat het binnenschip een volledig kalenderjaar binnen het NGF-project heeft gevaren, een emissielabel aan bij de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart.



2. In het derde lid wordt 'B1.' vervangen door 'B2 voor binnenschepen die aan de Stage V emissienormen voldoen en minimaal B3 voor schepen die niet aan de Stage V emissienormen voldoen.' en vervalt de zinsnede 'Uiterlijk met ingang van 1 juli 2026 is het label A0.'

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking op de dag na de dag van publicatie in de Staatscourant.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*



TOELICHTING

A Algemeen

1. Doel & aanleiding

De eerste drie calls van de Tijdelijke subsidieregeling elektrificatie binnenvaartschepen 2023–2027 hebben geleid tot tien gehonoreerde aanvragen. Daarmee is een goede start gemaakt met het geschikt maken van binnenvaartschepen voor toepassing binnen het NGF-project. Tegelijk is de ambitie hoger en loopt het aantal schepen achter op de planning en mijlpalen zoals die bij aanvang van het NGF-project zijn geformuleerd.

De vertraging hangt samen met meerdere oorzaken, zoals de ongunstige ontwikkeling van de prijzen van elektriciteit ten opzichte van conventionele scheepsbrandstoffen en de toegenomen ombouwkosten. Voor schepen die voor aanvang van het ombouwproject nog niet beschikten over een (diesel-)elektrische aandrijflijn bleek de maximale vergoeding ontoereikend om de ombouw van deze schepen te stimuleren. De tien schepen die subsidie hebben ontvangen beschikten allen over een elektrische aandrijflijn.

In het wijzigingsbesluit is daarom, naast de vaststelling van de nieuwe tenderrondes, een verhoging opgenomen van het maximale subsidiebedrag per project en een extra verhoging als het een project betreft van een schip dat nog enkel beschikt over een conventionele aandrijflijn met verbrandingsmotor. Met deze maxima wordt rekening gehouden met de gestegen kosten van ombouw en is het maximumbedrag minder beperkend om een stimulans van 40% van de in aanmerking komende kosten te kunnen bieden.

Tevens werd duidelijk dat het eerder voorgeschreven minimale emissielabel A0 ervoor zorgt dat de schepen enkel op trajecten ingezet kunnen worden, waar infrastructuur van Zero Emission Services (ZES) beschikbaar is. Dit beperkt de flexibele inzet van het schip aanzienlijk met een negatief effect op het gebruik van de subsidieregeling.

Daarom is het minimale emissielabel gewijzigd naar B2 voor schepen die over een stage V motor beschikken en naar B3 voor schepen die nog niet over een stage V motor beschikken. De lagere norm voor deze laatste categorie zorgt ervoor dat de regeling ook toegankelijk wordt voor bestaande schepen met minder schone motoren. De overgang naar batterij-elektrisch varen levert juist voor deze categorie relatief veel milieuwinst op. Door de wijziging van de minimale norm naar B2 respectievelijk B3 kunnen de schepen ook op trajecten worden ingezet waar nog geen ZES-infrastructuur beschikbaar is. Uit label B2 en B3 volgt de voorwaarde dat in dat geval minimaal op biobrandstoffen wordt gevaren.

Met de doorgevoerde wijzigingen in de subsidieregeling wordt een extra stimulans geboden aan binnenvaartondernemers om hun schepen geschikt te maken voor toepassing binnen het NGF-project.

2. Lasteneffecten voor het bedrijfsleven

De administratieve lasten per aanvraag wijzigen niet ten opzichte van de regeling zonder de aanpassingen. De regeldruklasten per gehonoreerde aanvraag worden geschat op circa € 3.500,- bestaande uit circa 20 uur à € 50,- voor de aanvraagprocedure (inclusief projectplan) en circa € 2.500,- voor het verkrijgen van het juiste emissielabel na aanpassing van het schip. De initiële verwachting was dat met de subsidieregeling 45 à 55 aanvragen zouden worden ingediend. De praktijk wijst uit dat dit waarschijnlijk lager zal uitkomen. In de eerste drie tenders zijn 10 aanvragen ingediend en gehonoreerd. Zonder wijzigingen zullen in de volgende drie tenders naar verwachting weer ongeveer 10 aanvragen ingediend en gehonoreerd worden, in totaal dus 20. De aanpassingen leiden naar verwachting tot 5 tot 10 extra aanvragen, waardoor het totaal aantal aanvragen op 25 à 30 uitkomt. De totale administratieve lasten van de regeling met de aanpassingen bedragen dan tussen € 87.500,- en € 105.000,-.

Het Adviescollege toetsing regeldruk heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

3. Consultatie, inwerkingtreding en vaste verandermomenten

Er heeft geen internetconsultatie plaats gevonden, omdat het aanpassingen betreft binnen een bestaande subsidieregeling. Wel zijn ZES, het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB) en de uitvoeringsorganisatie voor het binnenvaart emissielabel (SAB) geconsulteerd over de wijzigingen.



4 Inwerkingtreding

Het wijzigingsbesluit treedt inwerking op de dag na de dag van publicatie. Dit is tevens de eerste dag waarop weer aanvragen voor subsidie ingediend kunnen worden.

B Artikelsgewijs

Artikel I

A

In de onderdelen 1 en 2 zijn de nog beschikbare subsidieplafonds per jaar opgenomen.

De in de onderdelen 3 tot en met 5 opgenomen wijzigingen betreffen de nieuwe periodes waarin een subsidieaanvraag kan worden ingediend.

Voor een toelichting op de in onderdeel 6 opgenomen wijziging wordt verwezen naar hetgeen daarover is opgenomen onder paragraaf 1 Doel en aanleiding.

De in onderdeel 7 opgenomen wijziging betreft een verduidelijking.

B

Tijdens de uitvoering van de regeling is gebleken dat de termijn van twee weken die in het tweede lid is opgenomen voor het aanvragen van een emissielabel te kort is om een goed beeld te hebben of wordt voldaan aan de emissie-eisen van het betreffende label. Er is daarom een termijn van één jaar opgenomen waarin duidelijk moet worden welke emissie-eisen daadwerkelijk worden gehaald na aanpassing van het schip en of label B2 of B3 kan worden verleend

Voor een toelichting op de in het derde lid van dit artikel opgenomen wijziging wordt verwezen naar wat hierboven in paragraaf 1 Doel en aanleiding is opgenomen.

Artikel II

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 (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, tweede lid). Uitgangspunt daarbij is dat bekendmaking uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding geschiedt (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, vierde lid). Deze regeling wijkt op grond van artikel 4.17, vijfde lid, onder a, af van de vaste verandermomenten en minimum invoeringstermijn, omdat daarmee, gelet op de doelgroep, aanmerkelijke ongewenste private en publieke nadelen worden voorkomen. De komst van de regeling is bekend bij de doelgroep. De ombouw van schepen vergt de nodige planning, waarbij het al dan niet kunnen verkrijgen van een subsidie een belangrijke rol speelt.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*