



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 4 december 2023, nr. IENW/BSK-2023/360435, tot verstrekking van subsidie voor de elektrificatie van binnenvaartschepen voor de kalenderjaren 2023 tot en met 2027 (Tijdelijke subsidieregeling elektrificatie binnenvaartschepen 2023–2027)

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 en tweede lid, onderdeel a, 9, 22 en 23, vijfde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

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;

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 (PbEU 2014, L187), zoals daarna gewijzigd;

binnenschip: binnenschip als bedoeld in de Binnenvaartwet, met uitzondering van een drijvend werktuig, bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen, als bedoeld in die wet;

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

industriële onderzoeksproject: onderzoek als bedoeld in artikel 2, punt 85, van de AGVV;

Kaderbesluit: Kaderbesluit subsidies I en M;

kleine en middelgrote onderneming: ondernemingen als bedoeld in artikel 2, punt 2, van de AGVV;

Minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

NGF-project: het Project – Zero emissie binnenvaart batterij-elektrisch zoals toegekend uit het Nationaal Groei Fonds;

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 (PbEU 2016, L252);

ROSR: Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995;

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

uitvoeringsinstantie: uitvoeringsinstantie als bedoeld in artikel 6.

Artikel 2. Doel en toepassingsbereik van de subsidie

Om de uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof door de binnenvaart terug te dringen, kan de Minister op aanvraag subsidie verstrekken voor activiteiten die tot doel hebben een binnenschip volledig elektrisch te kunnen laten varen binnen de toepassing van het NGF-project.

Artikel 3. Subsidiabele activiteiten

- Subsidie kan worden verleend voor de aanschaf en de installatie van een elektrische voortstuwingsinstallatie en de bijbehorende onderdelen als bedoeld in artikel 11.00, eerste tot en met vijfde lid, van bijlage 1.1a bij de Binnenvaartregeling die:
 - bestemd zijn om permanent aan boord van het binnenschip te blijven; en
 - in verband met de elektrificatie extra aan boord van het binnenschip moeten worden geïnstalleerd ten opzichte van een binnenschip met een conventionele aandrijving met verbrandingsmotoren die aan de reeds van kracht zijnde toepasselijke Unienormen voldoen.
- In aanvulling op het eerste lid kan tevens subsidie worden verleend voor een industrieel onderzoeksproject ten behoeve van de verdere ontwikkeling van een elektrische voortstuwingsinstallatie.



Artikel 4. Subsidieplafond, hoogte van de subsidie en subsidiabele kosten

1. Voor de periode tot en met 31 december 2025 is voor de subsidiëring van de activiteiten, bedoeld in artikel 3, ten hoogste € 15.100.000,- beschikbaar.
2. Een aanvraag voor een subsidie kan worden ingediend in de volgende perioden:
 - a. met ingang van de inwerkingtreding van deze regeling, 9.00 uur tot en met 28 februari 2024, 12.00 uur;
 - b. in 2024 van 1 mei 2024, 9.00 uur tot en met 30 juni 2024, 12.00 uur;
 - c. in 2024 van 1 september 2024, 9.00 uur tot en met 15 oktober 2024, 12.00 uur.
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 25, eerste lid, en artikel 36 ter, eerste lid, van de AGVV.
5. 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 € 400.000,- per vaartuig.
6. De aanvullende subsidie voor een industrieel onderzoeksproject bedraagt ten hoogste € 75.000,- per aanvraag.
7. Voor een industrieel onderzoeksproject komt 50% van de volgende rechtstreeks aan de uitvoering van het project toe te rekenen kosten voor industriële onderzoeksprojecten voor subsidie in aanmerking:
 - a. 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.
 - b. In geval van een parttime dienstverband wordt het uurloon op voornoemde wijze berekend na omrekening van het brutoloon naar een fulltime dienstverband;
 - c. een opslag voor algemene kosten van ten hoogste 50 procent van de in onderdeel a bedoelde loonkosten;
 - d. kosten van aanschaf van verbruikte materialen en hulpmiddelen, gebaseerd op historische aanschafprijzen;
 - e. 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;
 - f. huurkosten van machines en apparatuur naar rato van het gebruik voor het project gedurende de projectperiode;
 - g. 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.
8. De steunintensiteit van een onderzoek als bedoeld in het zesde lid kan met 10 procentpunten worden verhoogd voor subsidie aan middelgrote ondernemingen en met 20 procentpunten voor subsidie aan kleine ondernemingen.

Artikel 5. Verdelingsregime

1. De Minister verleent subsidie voor projecten als bedoeld in artikel 3, eerste lid, op basis van een door de uitvoeringsorganisatie schriftelijk opgestelde rangschikking conform de volgende criteria:
 - a. emissievrij;
 - b. schoon;
 - c. realisatietermijn;
 - d. plan en onderbouwing.
2. De Minister verleent subsidie voor projecten als bedoeld in artikel 3, tweede lid, op basis van een door de uitvoeringsorganisatie schriftelijk opgestelde rangschikking conform de volgende criteria, waarbij gebruik wordt gemaakt van de volgende, op het eerste lid, aanvullende criteria:



- a. schaalbaarheid;
 - b. kennisoverdracht;
 - c. complementariteit aan de bouw of ombouw van een binnenvaartschip.
3. Voor elk van de in het eerste lid genoemde criteria is per project een maximum van 10 punten te behalen.
4. Voor elk van de in het tweede lid genoemde aanvullende criteria is per project een maximum van 10 punten te behalen.
5. Per project als bedoeld in het eerste of tweede lid wordt een eindcijfer bepaald door het totaal aantal behaalde punten te delen door het aantal maximaal te behalen punten.
6. Indien twee of meer projecten als bedoeld in het eerste en tweede lid na de rangschikking op dezelfde plaats in de rangschikking terechtkomen wordt door middel van loting de definitieve plaats in de rangschikking bepaald.
7. Indien een aanvrager niet heeft voldaan aan enig wettelijk voorschrift voor het in behandeling nemen van de aanvraag en met toepassing van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt, de dag waarop de aanvraag voldoet aan de wettelijke voorschriften, als datum van ontvangst.

Artikel 6. Uitvoeringsinstantie

1. Als uitvoeringsinstantie wordt aangewezen het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart van de Stichting Projecten Binnenvaart te Rotterdam. De uitvoeringsinstantie beoordeelt de aanvragen en heeft tevens een adviserende rol in de rangschikking van de aanvragen.
2. De uitvoeringsinstantie is niet belast met het vaststellen van besluiten tot subsidieverlening of subsidievaststelling of met de administratieve afhandeling daarvan.

Artikel 7. Aanvraagvereisten

1. Een aanvraag wordt gericht aan de Minister.
2. Een aanvraag tot subsidieverlening wordt ingediend met gebruikmaking van een door de Minister beschikbaar gesteld digitaal formulier dat wordt geplaatst op de website van de uitvoeringsinstantie.
3. Onverminderd artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit bevat een aanvraag de gegevens, bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de AGVV.
4. Een aanvrager toont bij de aanvraag aan dat het vaartuig waarvoor de subsidie wordt aangevraagd wordt ingezet ter uitvoering van het NGF-project.

Artikel 8. Specifieke afwijzingsgronden

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

- a. er al een subsidie is verstrekt op grond van deze regeling voor dezelfde activiteit;
- b. er sprake is van ongeoorloofde cumulatie van steun als bedoeld in artikel 8 van de AGVV;
- c. er sprake is van een onderneming in moeilijkheden als bedoeld artikel 2, achttiende lid, van de AGVV;
- 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 AGVV daardoor ontbreekt;
- e. de subsidieverstreking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling in de AGVV;
- f. de Minister van oordeel is dat de aanvraag niet past binnen het NGF-project.

Artikel 9. Verplichtingen van de subsidie-ontvanger

1. De subsidie-ontvanger rondt de activiteiten, bedoeld in artikel 3, binnen 18 maanden na de subsidieverlening af.
2. Binnen twee weken na afronding van de activiteiten, bedoeld in artikel 3, vraagt de subsidie-ontvanger voor het binnenschip waarop de subsidie betrekking heeft een emissielabel aan bij de



Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart.

3. Het label voor het binnenschip is bij eerste uitreiking minimaal B1. Uiterlijk met ingang van 1 juli 2026 is het label A0.
4. De subsidie-ontvanger toont gedurende 24 maanden na afronding van een activiteit als bedoeld in artikel 3, bij een steekproefsgewijze controle aan dat het binnenschip functioneert binnen de kaders van het NGF-project.
5. Indien blijkt dat de subsidie-ontvanger niet voldaan heeft aan de in dit artikel opgenomen verplichtingen, kan de subsidie teruggevorderd worden.
6. De subsidie-ontvanger is verplicht medewerking te verlenen aan controles door de uitvoeringsinstantie.

Artikel 10. Voorschot

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

Artikel 11. Subsidievaststelling

1. De subsidie-ontvanger 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 gevergd.
2. Binnen dertien weken nadat de activiteit is afgerond, dient de subsidie-ontvanger een aanvraag tot subsidievaststelling in met gebruikmaking van een door de Minister beschikbaar gesteld digitaal formulier dat wordt geplaatst op de website van de uitvoeringsinstantie.
3. In de beschikking tot subsidievaststelling stelt de Minister de subsidie vast op basis van de gegevens die bij de aanvraag zijn ingediend. De aanvraag tot subsidievaststelling gaat vergezeld van een controleverklaring als bedoeld in artikel 24, vierde lid, onderdeel b, van het Kaderbesluit.

Artikel 12. Evaluatie

1. De subsidie-ontvanger 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 gevergd.
2. De verplichting, bedoeld in het eerste lid, geldt gedurende vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling.
3. De Minister publiceert in 2028 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk.

Artikel 13. Inwerkingtreding en vervaldatum

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 2028, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de voor die datum aangevraagde subsidies.

Artikel 14. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling elektrificatie binnenvaartschepen 2023–2027.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*

TOELICHTING

Algemeen

De binnenvaart moet schoner gaan opereren om in de toekomst duurzaam te kunnen voldoen aan de logistieke behoeften op mondiale, Europese en nationale schaal. De doelen uit de Verklaring van Mannheim (2018), het Klimaatakkoord en de Green Deal Zeevaart Binnenvaart en Havens zullen moeten worden gehaald. Dit betekent onder meer dat de binnenvaart in 2050 nagenoeg emissieloos en klimaatneutraal moet zijn. In 2030 moet de CO₂-uitstoot van de binnenvaart al met 40 tot 50% zijn teruggebracht t.o.v. 2015. Dat jaar moeten er bovendien ten minste 150 zero emissie vaartuigen in de vaart zijn. De binnenvaart kan een belangrijke bijdrage 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 bovengenoemde klimaatdoelstellingen. De Nederlandse overheid streeft ernaar de binnenvaartvloot te moderniseren en meer goederen te laten vervoeren om zo de emissies van kooldioxide, stikstofdioxide en fijnstof in Nederland terug te dringen.

Studies van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart wijzen uit dat er verschillende technieken beschikbaar zijn waarmee de energietransitie voor de binnenvaart gestalte kan krijgen. Welke techniek men kiest is afhankelijk van factoren als scheepstype, lading en vaarprofiel. Batterij-elektrische toepassingen nemen in deze techniekmix sowieso een belangrijke plaats in. Met deze regeling wordt de ontwikkeling van batterij-elektrische binnenvaart definitief in gang gezet.

Nationaal Groeifonds

Het Nationaal Groeifonds (verder: NGF) is gericht op publieke investeringen die het Nederlandse verdienvermogen (structureel bbb) op (middel)lange termijn verhogen in lijn met kabinetsdoelstellingen. Hiermee kan de transitie worden gemaakt naar een duurzame economie en samenleving en de daarmee gepaarde innovatiekracht leidt tot continuerende, nieuwe en groeiende bedrijvigheid in Nederland. Met het NGF wordt ervoor gezorgd dat investeringen kunnen worden gedaan om grote uitdagingen zoals de klimaatverandering aan te gaan, maatschappelijke opgaven toekomstbestendig aan te pakken en te versnellen. De investeringen uit het NGF zijn gericht op drie pijlers: kennisontwikkeling, infrastructuur en onderzoek, ontwikkeling en innovatie.

Procesverloop investeringsvoorstel ZES

Het op de pijler Infrastructuur gerichte investeringsvoorstel Zero emissie Binnenvaart, batterij-elektrisch (Zero Emission Services (ZES)) is op 29 oktober 2021 voor de tweede ronde door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij het NGF ingediend.

Het project beoogt in 2030 150 binnenvaartschepen emissieloos te laten varen met behulp van modulaire energiecontainers en in 2050 dit aantal te hebben verhoogd tot 400 schepen. Deze schepen zullen hoofdzakelijk varen op de belangrijkste binnenvaartcorridors in Nederland, Duitsland en België. Met een NGF-contributie kunnen 45 schepen emissieloos varen in 2025.

Om deze manier van varen betaalbaar te maken voor binnenvaartschippers heeft het bedrijf ZES een nieuw businessmodel ontwikkeld dat is gebaseerd op het principe 'pay per use'. Dit wil zeggen dat ZES de benodigde batterijcontainers in eigendom heeft en de daarbij behorende laadstations exploiteert. De schipper verwisselt tijdens het laden en lossen de lege batterijcontainer voor een nieuwe en betaalt alleen voor de gebruikte elektriciteit. Daarmee wordt de schipper het duurste gedeelte van de investering bespaard.

Bij de ingebruikname van de eerste schepen, batterijen en laadstations is de onrendabele top nog dermate groot, dat dit zonder subsidie niet van de grond kan komen. De bijdrage uit het Nationaal Groeifonds is bedoeld om deze onrendabele top af te dekken. Met deze bijdrage zullen tussen nu en 2026 72 batterij-containers, 14 laadstations en 45 schepen in gebruik worden genomen. Bij dit aantal is het totaal aan schepen, laadstations en batterijcontainers naar verwachting optimaal om een business case te creëren en kan het aantal zelfstandig zonder subsidie verder doorgroeien.

De Adviescommissie NGF heeft het kabinet een positief advies gegeven over het investeringsvoorstel Zero emissie Binnenvaart, batterij-elektrisch ZES en de volledige bekostiging daarvan, zijnde een



totale bijdrage uit het NGF van maximaal € 50.200.000,-. De middelen voor het project zijn opgenomen in Hoofdstuk XII, artikel 18, van de Rijksbegroting.

Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat heeft over de uitvoering van het project specifieke afspraken gemaakt met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze projectspecifieke afspraken zijn op 10 oktober 2022 door de bewindspersonen ondertekend.

Eerder is op 2 december 2022 subsidie aan ZES verleend voor de aanleg van de laadinfrastructuur en de aanschaf van energiecontainers. Met deze regeling wordt het resterende bedrag van 15,1 mln euro beschikbaar gesteld voor de bouw en ombouw van binnenvaartschepen die binnen dit concept volledig elektrisch kunnen varen.

Lasteneffecten en administratieve lasten voor het bedrijfsleven

De administratieve lasten voor de aanvragende bedrijven zullen naar schatting per aanvraag 20 uur á € 50,- bedragen. Uitgaande van naar verwachting 45 tot 55 aanvragen zullen de totale geschatte administratieve lasten voor het bedrijfsleven derhalve € 157.500,- tot € 192.500,- bedragen. Er zijn geen inhoudelijke nalevingskosten verbonden aan deze regeling. Het verplicht aanvragen van een emissielabel zoals is voorgeschreven in artikel 9, tweede lid, is kostenloos.

Tezamen met een getekend aanvraagformulier Tijdelijke subsidieregeling elektrificatie binnenvaartschepen 2023–2027, dat op de website van de uitvoeringsorganisatie wordt geplaatst, dienen de volgende documenten bij de aanvraag te worden ingediend: een projectplan, een projectbegroting, een openbare samenvatting en een document waarin de technische haalbaarheid aannemelijk wordt gemaakt.

In de NGF aanvraag is opgenomen dat met een transformatie van de diesel-aangedreven binnenvaart naar volledig elektrisch aangedreven vervoer, de binnenvaartsector een belangrijke stap zet in het reduceren van CO₂, stikstof, fijnstof en geluid. De jaarlijkse emissiereductie loopt naar verwachting in de subsidieperiode op van 10.000 ton p/j naar 56.250 ton p/j. Voor NO_x loopt dit van 68 ton p/j naar 383 ton p/j.

Risicoanalyse

De regeling is getoetst aan de uitkomsten van de risicoanalyse die ingevolge de Aanwijzingen voor de subsidieverstreking verplicht is (aanwijzing 20). In deze analyse is niet gebleken van risico's die tot aanvullende maatregelen hebben geleid. De ombouw van een schip naar een elektrische aandrijving is eenvoudig vast te stellen. Bovendien moet na de ombouw op grond van artikel 9 een emissielabel worden aangevraagd. Na 24 maanden moet het label A0 zijn, dat betekent dat er nul emissies zijn. Is daarvan geen sprake dan kan de subsidie alsnog worden teruggevorderd.

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 36 ter van de AGVV (Investeringssteun voor de aanschaf van schone of emissievrije vervoermiddelen en voor de retrofitting van vervoermiddelen). Deze regeling ziet zowel op schone als op emissievrije binnenvaartschepen. In artikel 5 is eveneens de in artikel 36 ter, vierde lid, beschreven biedprocedure opgenomen. Zie voor een nadere toelichting hieronder bij artikel 5.

Daarnaast is ook gebruik gemaakt van artikel 25, eerste tot en met het zesde lid, van de AGVV. Zolang voldaan wordt aan deze artikelen en de bepalingen uit hoofdstuk I van de AGVV 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.

Consultatie

In de najaarsrapportage regeldruk van 17 november 2016 (Kamerstukken II 2016/17, 29 515, nr. 397, p. 5) is aangekondigd de transparantie in de fase van voorbereiding van het wetgevingsproces verder te verhogen door voortaan in principe alle wet- en regelgeving in internetconsultatie te brengen, tenzij het bijvoorbeeld om puur technische wijzigingen of de implementatie van EU-regelgeving gaat. Dan is internetconsultatie optioneel. Voor andere gronden om af te zien van internetconsultatie kan gedacht worden aan het voorkomen van calculerend gedrag bij fiscale voorstellen, situaties waarin consultatie niet in betekenende mate kan leiden tot aanpassing van het voorstel, of spoed- en noodwetgeving.

De subsidieregeling is onderdeel van de toekenning van de NGF-aanvraag van ZES. De kaders daarvan liggen vast. Consultatie kan daarom niet in betekenende mate leiden tot aanpassing van deze regeling. Daarnaast zijn zowel het NGF-project en potentiële subsidieaanvragers gebaat bij een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van de regeling. De ondernemingen die doelgroep zijn van deze regelingen zijn op de hoogte van de NGF toekenning aan ZES en de in het kader daarvan op te stellen subsidieregeling. Hun investeringen zijn afgestemd op de inwerkingtreding van deze regeling. Ook is op diverse (innovatie) fora deze regeling aangekondigd en besproken. De EICB heeft hierbij een centrale rol gespeeld. De toegevoegde waarde van internetconsultatie is daarom als gering in te schatten. Gelet hierop is afgezien van internetconsultatie voor deze regeling.

Advies ATR

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

Inwerkingtreding en horizonbepaling

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). 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. 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 regeling heeft een looptijd van vier jaar van 2023 – 2027 en vervalt per 1 januari 2028. De regeling blijft op grond van artikel 13, tweede lid, van toepassing op een voor die datum aangevraagde subsidie.

Artikelsgewijs

Artikel 2. Doel en toepassingsbereik

Het doel van deze subsidieregeling is om middels de subsidiëring van de ombouw van binnenvaartschepen naar een elektrische voortstuwing, waarbij gebruik wordt gemaakt van batterijcontainers, de bestaande emissies van kooldioxide, stikstof en fijnstof te verminderen. Uiteindelijk moeten de schepen die met deze subsidie worden (om)gebouwd volledig klimaatneutraal en emissieloos gaan varen. Om te bepalen of dit doel ook wordt bereikt, wordt voor deze schepen een emissielabel aangevraagd bij de Stichting Afval en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB). Aangezien deze schepen beschikken over elektrische voortstuwing en, voor zover van toepassing, alleen de nieuwste verbrandingsmotoren, is het verkrijgen van dit label naar verwachting gratis.

Artikel 3. Subsidiabele activiteiten

In dit artikel wordt in het eerste lid, aanhef en onderdeel a, de aanschaf en installatie van een voortstuwingsinstallatie als activiteit aangemerkt waarvoor een subsidie kan worden aangevraagd. Wat onder een voortstuwingsinstallatie wordt verstaan is bepaald in artikel 11.00, eerste lid, van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (verder: ES-TRIN, opgenomen als bijlage 1.1a bij de Binnenvaartregeling). Dat is een eenheid bestaand uit een stroombron met inbegrip van vermogenselektronica, een elektrische aandrijfmotor, tandwieloverbrenging, as, schroef, enz., waarmee een vaartuig voortbewogen wordt. Verder zijn subsidiabel de in artikel 11.00, tweede tot en met vijfde lid, van ES-TRIN genoemde onderdelen van een voortstuwingsinstallatie, dit zijn:

2. 'Elektrische scheepsaandrijving': hetzij een volledig elektrische of een diesel- of gas-elektrische voortstuwingsinstallatie van een vaartuig, die hetzij door een eigen stroomvoorziening of via het boordnet wordt aangedreven en op zijn minst één elektrische voortstuwingsinstallatie omvat. Bij een diesel- of gas-elektrische voortstuwingsinstallatie worden hieronder alleen de elektrische componenten van de desbetreffende voortstuwingsinstallatie verstaan;
3. 'Elektrische hoofdaandrijving': een elektrische scheepsaandrijving die wordt gebruikt voor het bereiken van de manoeuvreereigenschappen als bedoeld in hoofdstuk 5 (van ES-TRIN);
4. 'Elektrische hulpaandrijving': een aanvullende elektrische scheepsaandrijving die niet de elektrische hoofdaandrijving vormt;
5. 'Elektrische aandrijfmotor': een elektrische motor voor de aandrijving van de schroefas of van de as van vergelijkbare voortstuwingsinstallaties zoals bijvoorbeeld waterstraalaandrijvingen.



Verder komen industriële onderzoeksprojecten voor subsidie in aanmerking waarmee bovengenoemde voortstuwingsinstallaties verder kunnen worden ontwikkeld (tweede lid). Voor alle duidelijkheid: de aanschaf van een batterijcontainer of verbrandingsmotor komt niet in aanmerking voor een subsidie onder deze regeling.

Artikel 4. Subsidieplafond, hoogte van de subsidie en subsidiabele kosten

In totaal is er voor de periode tot en met 31 december 2025 een bedrag van € 15.100.000,- beschikbaar voor de aanschaf en installatie van een voortstuwingsinstallatie voor een binnenschip teneinde daarmee volledig elektrisch te kunnen varen.

In het tweede lid zijn drie periodes opgenomen waarbinnen een subsidieaanvraag kan worden ingediend.

In het derde lid is een begrotingsvoorbehoud opgenomen.

Bij het bepalen van de hoogte van de subsidies in het vijfde en zesde lid is rekening gehouden met het maximaal toegestane steunpercentage van de AGVV.

De in het zevende lid opgenomen kosten die op grond van deze regeling voor industriële onderzoeksprojecten gesubsidieerd kunnen worden zijn gebaseerd op de kosten die beschreven worden in artikel 25, derde lid van de AGVV.

Het achtste lid bevat de percentages uit het zevende lid van artikel 25 van de AGVV, waarmee het subsidiebedrag kan worden verhoogd in geval de aanvraag afkomstig is van een klein of middelgroot bedrijf.

Artikel 5 Verdelingsregime

In dit artikel is een biedprocedure opgenomen zoals die is opgenomen in artikel 36 ter, vierde lid, van de AGVV. De Minister verleent subsidie op basis van een eindcijfer in een rangschikking die is opgesteld door de uitvoeringsinstantie. De Minister laat zich hierbij door de uitvoeringsinstantie adviseren, maar is en blijft zelf verantwoordelijk voor de toekenning. Daarbij wordt ook betrokken of het advies deugdelijk en voldoende is gemotiveerd. Bij het opstellen van de rangschikking wordt gebruik gemaakt van de in het eerste en tweede lid opgenomen beoordelingscriteria. De maximale score voor het eerste lid is 40, die voor het tweede lid is 70. Er is een onderscheid gemaakt tussen criteria die van toepassing zijn op een aanvraag die enkel ziet op de (om)bouw van een binnenvaartschip naar elektrische aandrijving (eerste lid) en een aanvraag die mede ziet op een, aanvullend op het eerste lid, industrieel onderzoeksproject (tweede lid). Op een aanvraag als bedoeld in het tweede lid zijn dus zowel de criteria uit het eerste lid als die uit het tweede lid van toepassing.

Bij de beoordeling van projectaanvragen worden punten toegekend op elk onderdeel van de beoordelingscriteria. Zijn er voor een project op een bepaald criterium geen tekortkomingen te constateren, dan wordt het maximale aantal punten toegekend. Indien niet volledig wordt voldaan aan een criterium dan wordt het aantal punten navenant verminderd. In het uiterste geval worden geen punten toegekend, indien het project op geen enkele wijze voldoet aan het beoordelingscriterium.

Ten aanzien van een project dat alleen ziet op de (om)bouw van een binnenvaartschip naar een volledig elektrische aandrijving zijn in het eerste lid de volgende beoordelingscriteria opgenomen:

- a. Emissievrij, als bedoeld in artikel 2, punt 102 octies, onder d) van de AGVV: de ombouw van het schip is naar een volledig elektrische aandrijving. Er is dus geen sprake meer van een CO₂- (uitlaat)emissie aan de uitlaat.
 - b. Schoon, als bedoeld in artikel 2, punt 102 septies, onder c), van de AGVV: de ombouw van het schip is weliswaar naar een volledig elektrische aandrijving, maar er wordt nog gebruik gemaakt van een diesel- of gas-elektrische voortstuwingsinstallatie. Er is nog tot 1 juli 2026 sprake van een directe CO₂- (uitlaat)emissie (zie hieronder de toelichting op artikel 9). Deze is niet permanent in werking maar alleen in nood gevallen wanneer de elektrische aandrijving niet functioneert of de batterijcapaciteit nog niet volledig toereikend is. Dat zal met name in de eerste periode nog aan de orde kunnen zijn als het netwerk aan laadstations en batterijcontainers nog niet in de volle omvang operationeel is.
 - c. Realisatietermijn: De mate waarin het project, met behoud van kwaliteit, op korte termijn tot resultaten leidt en daarmee bijdraagt aan de doelstelling van de subsidie.
 - d. Kwaliteit van het plan en de onderbouwing: Een project scoort hoger naarmate het projectplan de achtergrond van het probleem, de probleemdefinitie, en de daaruit voortvloeiende doelstellingen van het project op een duidelijke, concrete, realistische en meetbare wijze worden gedefinieerd.
- Het tweede lid ziet op de beoordelingscriteria voor een industrieel onderzoeksproject. Een industrieel

onderzoeksproject omvat alle elementen van een project dat ziet op de (om)bouw van een binnenvaartschip, maar kan daarnaast nog activiteiten omvatten die nodig zijn in het kader van onderzoek en ontwikkeling. Met name bij de eerste binnenvaartschepen die in het kader van deze regeling (om)gebouwd worden kan dit nog nodig zijn. Het hoofddoel van deze regeling is echter het realiseren van schepen. Activiteiten op het gebied van onderzoek en ontwikkeling staan daarom altijd in het teken daarvan. Voor een industrieel onderzoeksproject gelden aanvullend op de hiervoor al toegelichte criteria uit het eerste lid nog een drietal beoordelingscriteria:

- Complementariteit aan de (om)bouw van een binnenvaartschip. Onderzoek innovatie- en kennisontwikkeling gericht op reductie van de emissie van NO_x, CO₂, en fijn stof (PM2,5 en PM10) in de binnenvaart, moet in dienst staan van een concreet resultaat: de bouw of ombouw van een of meer binnenvaartschepen. Er wordt daarnaast ook beoordeeld of een project daadwerkelijk vernieuwend is en wat de kwaliteit is van de inhoud en aanpak van het project.
- Schaalbaarheid: Het potentieel dat het projectresultaat een vervolg krijgt in nieuwe projecten van de projectpartners en partijen die niet bij het project betrokken zijn en de bijdrage die dit (binnen 1 jaar na afloop van het project) levert aan de doelstelling van de regeling. Een project scoort hoger op het criterium naarmate de effecten op de reductie van de emissies voor de projectdeelnemers, en het herhalingspotentieel in andere projecten binnen of buiten de sector groter zijn. Dit vraagt om een goede onderbouwing, waar mogelijk kwantitatief, van de aannames en inschatting.
- Kennisoverdracht. De mate waarin het project leidt tot kennisoverdracht en opgedane kennis en inzichten hierdoor beschikbaar komen voor stakeholders binnen en buiten de sector. Een project scoort hoger op het criterium naarmate het project bijdraagt aan publieke kennis en publieke inzichten over de technologie, door bijvoorbeeld aantoonbaar de betrokkenheid van hogeschole en universiteiten mee te nemen of vakinhoudelijk te communiceren. Een duidelijke omschrijving van de te verwachte communicatie naar verschillende relevante doelgroepen in het projectplan levert eveneens punten op.

In het vijfde lid is bepaald dat per project een eindcijfer wordt bepaald door het aantal behaalde punten te delen door het maximaal aantal te behalen punten. Dit is nodig om de in het eerste en tweede lid bedoelde projecten onderling vergelijkbaar te maken en een plek in de rangschikking te kunnen geven.

Artikel 6 Uitvoeringsinstantie

In het eerste lid is bepaald dat de subsidieregeling wordt uitgevoerd door het Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart (EICB). Het EICB is onderdeel van de Stichting Projecten Binnenvaart, dat expertise op het terrein van binnenvaart opbouwt en toegankelijk maakt en innovatie in de binnenvaart structureel verankert. Het EICB is een brede vertegenwoordiging van de belangenorganisaties van binnenvaart. Dit omvat de beoordeling van de aanvragen en adviseren omtrent de rangschikking.

In het tweede lid is expliciet bepaald dat het EICB geen besluiten neemt met betrekking tot subsidieverlening of subsidievestiging en ook niet is belast met de administratieve afhandeling daarvan. Deze blijft berusten bij de Minister. Het EICB heeft vooral een adviserende en organisatorische functie wat betreft de rangschikking van de aanvragen.

Artikel 7. Aanvraagvereisten

Het aanvragen van de subsidie is mogelijk met het aanvraagformulier dat verkrijgbaar is via de website van de 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. Een aanvraag voor subsidie heeft betrekking op één vaartuig.

Artikel 8. Specifieke afwijzingsgronden

Gronden om een subsidieaanvraag op voorhand te weigeren zijn opgenomen in de artikelen 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 dit artikel zijn een aantal aanvullende gronden opgenomen waarmee de subsidieaanvraag op voorhand kan worden geweigerd.

De subsidieregeling is onderdeel van de aan ZES toegekende NGF-subsidie. Gebruikmaking van de batterijcontainers van ZES als energiebron voor de voortstuwing is daarvan een essentieel onderdeel. De toekenning van de subsidie moet passen binnen het grote geheel van het project waarvoor op basis van het Nationaal Groeifonds subsidie is toegekend.

Artikel 9. Verplichtingen van de subsidie-ontvanger

Zoals eerder werd opgemerkt is het doel van deze regeling om de bestaande emissies van kooldi-

oxide, stikstof en fijnstof te verminderen. Uiteindelijk moeten de schepen die met deze subsidie worden (om)gebouwd volledig klimaatneutraal en emissieloos gaan varen. Om te bepalen of aan deze doelen is voldaan, dient de aanvrager na het voltooien van de activiteiten een emissielabel aan te vragen bij de SAB. Dit label wordt sinds november 2021 door SAB uitgegeven in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het label geeft precies aan wat het schip uitstoot aan broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen. Een schip dat volledig klimaatneutraal en emissieloos vaart krijgt label A0, waarbij A staat voor klimaatneutraal en 0 voor emissieloos. Schepen die met subsidie op basis van deze regeling volledig elektrisch varen zullen het label A0 krijgen. Varen zij de eerste tijd nog met een dieselgenerator als backup voor noodgevallen, dan is het label B1. De dieselgenerator dient te voldoen aan de laatste standaarden van verordening (EU) 2016/1628 en draait volledig op hernieuwbare brandstof. Voor deze schepen is het niet nodig om emissiemetingen over te leggen en daarmee kan het label kosteloos worden verkregen.

Met de in het eerste tot en met vierde lid opgenomen termijnen wordt zeker gesteld dat de gesubsidieerde activiteiten binnen een bepaald tijdsbestek daadwerkelijk worden uitgevoerd. Indien niet wordt voldaan aan alle verplichtingen kan de subsidie lager worden vastgesteld. Ook kan gedurende vijf jaar nadat aan de verplichting had moeten zijn voldaan de vaststelling ten nadele van de subsidieontvanger worden gewijzigd of ingetrokken voor zover dat redelijk en billijk is (als een aanvrager bijv. buiten eigen toedoen, bijv. door vertragingen bij leveranciers of installateurs/werven, te laat is met het emissieloos maken).

Artikel 10. Voorschot

Om de aanvrager zekerheid te bieden bij zijn investeringsbeslissing, wordt een voorschot van 100% van het subsidiebedrag verstrekt.

Artikel 11. Subsidievaststelling

De activiteiten moeten op grond van artikel 10, eerste lid, binnen 12 maanden na de datum van subsidieverlening zijn afgerond. De subsidie wordt vervolgens vastgesteld door de Minister. Bij subsidie van € 25.000,- of hoger dient de subsidie-ontvanger daartoe uiterlijk 13 weken nadat de maatregelen zijn verricht een aanvraag voor subsidievaststelling in.

De Minister stelt subsidies lager dan € 25.000,- ambtshalve vast. De subsidie-ontvanger hoeft in dat geval geen vaststellingsverzoek te doen. De aanvraag hoeft met toepassing van artikel 24, vijfde lid, van het Kaderbesluit niet vergezeld te gaan van een controleverklaring, als genoemd in artikel 24, vierde lid, aanhef en onderdeel c, van dat besluit. 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 12. Evaluatie

De subsidie-ontvanger is verplicht mee te werken aan een evaluatie om de effecten van de onder deze regeling verleende subsidie te onderzoeken. Daarbij kan van hem gevergd worden dat hij binnen de maatstaven van de redelijkheid gegevens deelt. Om voldoende tijd te hebben een dergelijke evaluatie uit te voeren, is medewerking tot de evaluatie verplicht gedurende vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling, voor zover dat redelijk is. 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 2028. Om de mogelijkheid te hebben de doeltreffendheid en effecten van de eind 2027 verleende subsidies in een verslag te verwerken, is de uiterste datum een half jaar later gesteld.

Artikel 13. Inwerkingtreding en vervaldatum

Zie met betrekking tot de inwerkingtreding en de vervalltermijn de toelichting hierboven onder 'Vaste verandermomenten'. Voor het tweede lid zie hierboven de toelichting onder 'Inwerkingtreding en horizonbepaling'.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*