



## Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 13 juni 2024, nr. IENW/BSK-2024/148383, tot wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025 (aanpassing AGVV, samenvoegen subsidieplafonds 2024–2025)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 2, eerste lid, 4, 8, eerste lid, en 10 van het Kaderbesluit subsidies IenM;

BESLUIT:

### ARTIKEL I

De Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 worden in de alfabetische volgorde de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

*emissievrij binnenschip*: binnenschip als bedoeld in artikel 2, onderdeel 102 octies, onder d, van de AGVV;

*kleine onderneming*: onderneming als bedoeld in artikel 2, onderdeel 2, van de AGVV;

*middelgrote onderneming*: onderneming als bedoeld in artikel 2, onderdeel 2, van de AGVV;

*schoon schip*: binnenschip als bedoeld in artikel 2, onderdeel 102 septies, onder c, van de AGVV.

B

In artikel 3 vervallen het tweede lid alsmede de aanduiding '1.' voor het eerste lid.

C

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

a. Het eerste en tweede lid vervallen.

b. Onder vernummering van het derde tot en met zevende lid tot tweede tot en met zesde lid, wordt een nieuw lid ingevoegd, luidende:

1. Voor de jaren 2024 en 2025 is voor de subsidiëring van de maatregelen als bedoeld in artikel 3, jaarlijks ten hoogste € 12.900.000,- beschikbaar.

c. In het derde lid (nieuw) wordt 'artikel 36' vervangen door 'artikel 36 ter'.

d. In het vierde lid (nieuw) wordt '40%' vervangen door '20%'.

e. Het vijfde lid (nieuw) komt als volgt te luiden:

5. De steunintensiteit voor de in artikel 3 bedoelde maatregelen kan op grond van artikel 36 ter, zesde lid, van de AGVV, worden verhoogd met 10 procentpunten voor een emissievrij binnenschip, met 20 procentpunten voor een middelgrote onderneming of met 30 procentpunten voor een kleine onderneming.

D

Aan artikel 5, onderdeel a, wordt toegevoegd 'voor hetzelfde vaartuig'.

E

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:



---

a. Het derde lid komt als volgt te luiden:

3. Bij de subsidieaanvraag toont de aanvrager aan, met gebruikmaking van één van de methodes zoals die op de website van de uitvoeringsinstantie zijn opgenomen, dat het schip als gevolg van de aanschaf en installatie van de nieuwe motor of retrofit als schoon schip kan worden gekwalificeerd.

b. In het vijfde lid vervalt 'eerste lid, onderdeel b en d, en tweede lid' en vervallen de onderdelen a en b, onder verlettering van de onderdelen c en d naar a en b.

F

In artikel 8, eerste lid, vervalt telkens 'eerste lid,'.

G

In artikel 9, eerste lid, vervalt 'eerste lid,'.

## **ARTIKEL II**

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

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

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



---

## TOELICHTING

### Algemeen

#### **1. Inhoud van de wijzigingen**

Deze regeling wijzigt de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025 met betrekking tot het samenvoegen van de middelen voor de te subsidiëren maatregelen in 2024 en 2025 en de aanpassingen naar aanleiding van de nieuwe AGVV<sup>1</sup> vereisten van juli 2023. In deze regeling zijn in verband daarmee nieuwe definities uit de AGVV opgenomen, zijn verwijzingen naar artikelen in de AGVV opgenomen en zijn steunpercentages verlaagd.

In de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025 zijn subsidieplafonds opgenomen, verdeeld over de relevante jaren, voor de te subsidiëren maatregelen die zijn genoemd in artikel 3. Het budget voor subsidie die wordt verstrekt voor de verduurzaming en vervanging van oudere motoren door een Stage V motor of een aan een Stage V motor gelijkwaardig erkende motor (motorvervanging) is in 2021, 2022 en 2023 uitgeput. Een Stage V motor is een motor die aan de laatste emissie-eisen voldoet zoals voorgeschreven in de NRMM verordening<sup>2</sup>. De aanvragen voor subsidiëring van de aanschaf en installatie van een SCR-katalysator zijn echter sinds de start van deze tijdelijke subsidieregeling in 2021 ver achtergebleven waardoor er sprake is van onderuitputting. Ook de mogelijkheid om in combinatie met de aanschaf en installatie van een SCR-katalysator ook de aanschaf en installatie van een roetfilter te subsidiëren bleef tot op heden ver achter. In afstemming met de Ministers van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en Financiën kunnen de onbenutte middelen voor de SCR-katalysator en het roetfilter (artikel 3, onderdeel b) voor 2024 en 2025 worden ingezet voor motorvervanging (artikel 3, onderdeel a en c). Hiertoe worden de middelen voor zowel 2024 als 2025 met deze wijziging samengevoegd.

#### **2. Internetconsultatie en regeldruk**

Deze wijziging is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het dossier is niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

Er is in verband met de totstandkoming van deze wijzigingsregeling afgezien van internetconsultatie omdat deze consultatie niet in betekenende mate kan leiden tot aanpassing van het voorstel aangezien de regeling is afgestemd op de herziening van de AGVV.

#### **3. Inwerkingtreding**

Deze wijzigingsregeling treedt met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. Hiermee wordt afgeweken van de vaste verandermomenten en de minimuminvoeringstermijn van twee maanden.

Deze wijzigingsregeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. Hiermee wordt afgeweken van de vaste verandermomenten en de minimuminvoeringstermijn van twee maanden. Hiervan kan worden afgeweken indien dit, gelet op de doelgroep of de jaarindeling, aanmerkelijke ongewenste private of publieke voor- of nadelen voorkomt. Door af te wijken van de minimuminvoeringstermijn en de vaste verandermomenten kan de verhoogde subsidie nog dit kalenderjaar (2024) verstrekt worden aan de daarvoor in aanmerking komende subsidiabele maatregelen. Bovendien is de openstelling van de call voor 2024 verschillende malen uitgesteld en is de doelgroep nu in afwachting van de openstelling per 4 juli 2024. De afwijking is dan ook ten gunste van de doelgroep.

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Non Road Mobile Machinery verordening (EU) 2016/1628



## Artikelsgewijs

### A

In onderdeel A worden een aantal definities uit de herziene algemene groepsvrijstellingsverordening<sup>3</sup> (AGVV) toegevoegd.

### B

Het tweede lid van artikel 3 vervalt omdat tot nu toe geen gebruik is gemaakt van de mogelijkheid om subsidie te ontvangen voor het treffen van extra geluidreducerende maatregelen.

### C

In artikel 4 vervallen het eerste en tweede lid en is een nieuw eerste lid opgenomen met daarin de subsidieplafonds voor de jaren 2024 en 2025. Deze zijn verder niet gewijzigd.

In het derde lid wordt verwezen naar artikel 36 ter van de gewijzigde AGVV. Daarin zijn nu specifieke de bepalingen opgenomen met betrekking tot de investeringssteun voor de aanschaf van schone of emissievrije vervoermiddelen en voor de retrofitting van vervoermiddelen. Voorheen was dit artikel 36 waarin een algemene bepaling was opgenomen die zag op steun voor milieumaatregelen.

De verlaging van het subsidiepercentage in het vierde lid is een gevolg van de herziening van de AGVV waarin het maximale subsidiepercentage is verlaagd naar 20% in geval er steun wordt verleend zonder een concurrerende biedprocedure (artikel 36 ter, zesde lid). In de Subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen is geen concurrerende biedprocedure opgenomen.

Het vijfde lid is eveneens gewijzigd in verband met de herziening van de AGVV. Hierin is de mogelijkheid tot ophoging van het subsidiepercentage met 10 procentpunt voor een emissievrij schip opgenomen. De bestaande ophogingen voor middelgrote en kleine ondernemingen zijn met 10 procentpunten verhoogd in de AGVV.

### D

De wijziging van artikel 5, onderdeel a, betreft een verduidelijking.

### E

In het nieuwe derde lid van artikel 7 wordt bepaald dat een aanvrager verplicht is bij de subsidieaanvraag aan te tonen dat toekenning van de subsidie ertoe leidt dat het schip waar het om gaat na aanschaf en inbouw of retrofit van een motor als schoon schip kwalificeert. Wat onder een 'schoon schip' wordt verstaan is opgenomen in artikel 2, punt 102 septies, onder c, van de AGVV:

- een binnenschip voor passagiersvervoer dat een hybride of dualfuelmotor heeft die voor zijn normale functioneren ten minste 50% van zijn energie haalt uit brandstof met CO<sub>2</sub>-vrije directe (uitlaat)emissies of uit plug-in-power;
- een binnenschip voor goederenvervoer dat directe CO<sub>2</sub>-(uitlaat)emissies per tonkilometer (g CO<sub>2</sub>/ton km) heeft die, berekend (of, in het geval van nieuwe vaartuigen, geraamd) met de Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), 50% lager liggen dan de gemiddelde referentiewaarde voor CO<sub>2</sub>-emissies zoals vastgelegd voor zware bedrijfsvoertuigen (subgroep voertuigen 5- LH) overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EU) 2019/1242.

Voor subsidieaanvragen voor passagiersschepen geldt dat de kwalificatie 'schoon schip' moet worden aangetoond door middel van een energieboekhouding. Aangetoond moet worden dat een binnenschip voor passagiersvervoer een hybride of dualfuelmotor heeft. Voor het normale functioneren haalt het schip ten minste 50% van zijn energie uit brandstof met CO<sub>2</sub>-vrije directe (uitlaat)emissies of uit plug-in-power. Er wordt een handleiding voor aanvragers beschikbaar gesteld die op de website van RVO zal worden opgenomen.

Voor het goederenvervoer kan bij het indienen van een aanvraag voor het aantonen dat een schip na aanschaf en inbouw of retrofit van een motor kwalificeert als 'schoon' schip gebruik worden gemaakt van de tabel uit het Global Logistics Emissions Council 3.0 (hierna: GLEC) framework. Het GLEC

<sup>3</sup> 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



---

framework is ontwikkeld als een universele methode voor het berekenen en rapporteren van logistieke emissies over verschillende transportmodi heen, inclusief de binnenvaart. Deze staat op de website van RVO.

RVO zal in het kader van de vaststelling van de subsidie steekproefsgewijze controles uitvoeren onder de aanvragers. De aanvragers die in de steekproef vallen moeten de 'schoon schip' kwalificatie aantonen over een bepaald aantal reizen met behulp van de EEOI-methode. Hiertoe moeten onder andere het brandstofverbruik, de vracht-, reis- en vaartijdgegevens bijgehouden worden. Er wordt een handleiding beschikbaar gesteld die op de website van RVO zal worden opgenomen.

In het vijfde lid zijn de onderdelen a en b vervallen omdat deze inmiddels zijn uitgewerkt en is de verwijzing naar artikel 3 aangepast.

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