



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 26 maart 2026 nr. IENW/BSK-2026/34761, houdende vaststelling van de Tijdelijke subsidieregeling energietransitie binnenvaartmotoren (Tijdelijke subsidieregeling energietransitie binnenvaartmotoren 2026–2027) [KetenID WGK028335]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

BESLUIT:

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

aanvraag: subsidieaanvraag op grond van deze regeling;

algemene groepsvrijstellingsverordening: 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;

binnenschip: schip dat uitsluitend of overwegend bestemd is voor de vaart op de binnenwateren als bedoeld in artikel 3, onder c van de richtlijn (EU) 2016/1629;

binnenvaartmotor: motor van het type IWP, IWA of NRE als bedoeld in de NRMM-verordening of EURO VI als bedoeld in Verordening (EG) nr.595/2009, goedgekeurd voor het gebruik in de binnenvaart;

EICB: Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart;

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

fabrikant: fabrikant als bedoeld in de NRMM-Verordening van een binnenvaartmotor;

Kaderbesluit: Kaderbesluit subsidies I en M;

kleine onderneming: onderneming als bedoeld in artikel 2, onderdeel 2, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

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

methanolverbrandingsmotor: energieomzetter die is ontworpen om chemische energie (input) uit methanol, al dan niet in combinatie met een andere brandstof, om te zetten in mechanische energie (output) middels een intern verbrandingsproces waarbij minimaal 50% van de chemische energie uit methanol komt;

Minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

middelgrote onderneming: onderneming als bedoeld in artikel 2, onderdeel 2, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

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;

project: experimenteel ontwikkelingsproject van een methanol- of waterstof-verbrandingsmotor geschikt voor de binnenvaart dat aan artikel 2 voldoet;

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

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

technische dienst: bedrijven die op grond van artikel 50 van de NRMM-verordening zijn aangewezen als technische dienst;



waterstofverbrandingsmotor: energieomzetter die is ontworpen om chemische energie (input) uit waterstof, al dan niet in combinatie met een andere brandstof, om te zetten in mechanische energie (output) middels een intern verbrandingsproces waarbij minimaal 50% van de chemische energie uit waterstof komt;

Artikel 2 Doel van de regeling

Het doel van de regeling is het versnellen van de ontwikkeling en het op de markt brengen van methanol- of waterstof-verbrandingsmotoren voor binnenschepen, die nodig zijn voor de energietransitie in deze sector.

Artikel 3 Subsidiabele activiteiten

1. De Minister kan op aanvraag subsidie verstrekken aan een fabrikant of mariniseerder voor een project.
2. De volgende activiteiten, als onderdeel van een project, komen voor subsidie in aanmerking:
 - a. praktijktests voor een methanolverbrandingsmotor;
 - b. certificering (typegoedkeuring) van een waterstofverbrandingsmotor;
 - c. voorlopige EU-typegoedkeuring van een methanol- of waterstofverbrandingsmotor;
 - d. geschikt maken, oftewel mariniseren, van een NRE- of EURO VI-type waterstof- of methanolverbrandingsmotor voor gebruik in een binnenschip;

Artikel 4 Subsidiabele kosten

1. Als subsidiabele kosten komen uitsluitend in aanmerking de kosten, bedoeld in artikel 25, derde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.
2. Onder artikel 25, derde lid, onderdeel e, van de algemene groepsvrijstellingsverordening vallen ook brandstofkosten die nodig zijn voor het uitvoeren van de activiteiten zoals in artikel 3.

Artikel 5 Hoogte subsidie

1. De subsidie voor een project bedraagt ten hoogste € 750.000,-.
2. De subsidie bedraagt ten hoogste 40% van de subsidiabele kosten als bedoeld in artikel 4.
3. De steunintensiteit voor een project, kan worden verhoogd overeenkomstig de bepalingen van artikel 25 van de algemene groepsvrijstellingsverordening:
 - a. met 10 procentpunten voor middelgrote ondernemingen;
 - b. met 20 procentpunten voor kleine ondernemingen.

Artikel 6 Subsidieplafond

Voor de looptijd van deze regeling is voor subsidiabele projecten ten hoogste € 4.500.000 beschikbaar:

1. € 2.250.000,- voor de eerste openstelling, bedoeld in artikel 9, vierde lid, waarvan:
 - a) € 1.125.000,- voor waterstofverbrandingsmotor-projecten;
 - b) € 1.125.000,- voor methanolverbrandingsmotor-projecten.
2. € 2.250.000,- voor de tweede openstelling, bedoeld in artikel 9, vijfde lid, waarvan:
 - a) € 1.125.000,- voor waterstofverbrandingsmotor-projecten;
 - b) € 1.125.000,- voor methanolverbrandingsmotor-projecten.
3. Indien één van de in het eerste of tweede lid uitgesplitste plafonds voor een specifieke energiedrager niet wordt uitgeput kan het resterende bedrag worden ingezet voor aanvragen voor de andere energiedrager.

Artikel 7 Uitvoeringsorganisatie

1. Als uitvoeringsinstantie voor het verzamelen en verwerken van de aanvragen wordt het EICB aangewezen.
2. De uitvoeringsinstantie heeft daarnaast een adviserende rol in de rangschikking van de aanvragen.

Artikel 8 Rangschikking

1. De Minister kent, bij het beoordelen van een project als bedoeld in artikel 3 aan een aanvraag een hoger aantal punten toe naarmate de:



- a) kwaliteit van de aanvraag beter is;
 - b) projectonderbouwing en de betrokkenheid van de aanvrager beter is;
 - c) te ontwikkelen methanol- of waterstofverbrandingsmotor een bredere toepasbaarheid heeft.
2. De Minister kent aan de onderdelen in het eerste lid, onderdeel a ten hoogste 35 punten, voor het eerste lid, onderdeel b ten hoogste 30 en voor het eerste lid, onderdeel c ten hoogste 35 punten toe.
 3. Indien twee of meer aanvragen op dezelfde plaats in de rangschikking terechtkomen, wordt door middel van loting de definitieve plaats in de rangschikking bepaald.

Artikel 9 Aanvraag

1. Een aanvraag wordt gedaan door een mariniseerder of een fabrikant.
2. Een aanvraag wordt gericht aan de Minister door middel van het formulier dat gepubliceerd zal worden op de website van het EICB.
3. Een aanvraag heeft betrekking op een waterstofverbrandingsmotor-project óf een methanolverbrandingsmotor-project zoals in Artikel 6.
4. Een aanvraag voor 2026 wordt ingediend vanaf 1 april 2026 9:00 uur tot en met 1 juni 2026 17:00 uur, bij de uitvoeringsinstantie, als bedoeld in artikel 7.
5. Een aanvraag voor 2027 wordt ingediend vanaf 4 januari 2027 9:00 uur tot en met 12 maart 2027 17:00 uur, bij de uitvoeringsinstantie, als bedoeld in artikel 7.
6. Een aanvraag bevat:
 - a) de in artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit genoemde gegevens;
 - b) een projectplan;
 - c) mkb-verklaring indien de aanvrager een kleine- of middelgrote onderneming is.

Artikel 10 Specifieke afwijzingsgronden

Onverminderd de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit wordt een aanvraag tot subsidie afgewezen indien:

- a. sprake is van ongeoorloofde cumulatie van steun als bedoeld in artikel 8 van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- b. sprake is van een onderneming in moeilijkheden als bedoeld artikel 2, achttiende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- c. de activiteiten die voor subsidie in aanmerking komen, zoals bedoeld in Artikel 3, al aangevangen zijn voordat de aanvraag voor de subsidie van dat project is ingediend;
- d. de subsidieverstrekking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling in de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- e. het aantal bij rangschikking toegekende punten in totaal minder is dan 65; of
- f. het aantal bij rangschikking toegekende punten aan één van de criteria genoemd in artikel 8, eerste lid, minder is dan 10.

Artikel 11 Subsidieverlening

Voor zover de subsidie wordt verleend ten laste van een nog niet door de Staten-Generaal aangenomen rijksbegroting, onderdeel Infrastructuur en Waterstaat, wordt in de beschikking tot verlening van een subsidie vermeld dat de verlening plaatsvindt onder de voorwaarde dat voldoende gelden ter beschikking worden gesteld in de Wet tot vaststelling van de rijksbegroting, onderdeel Infrastructuur en Waterstaat.

Artikel 12 Subsidieverstrekking en -vaststelling

1. De subsidiebeschikking zal door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden verleend.
2. De hoogte van de subsidie wordt bepaald op basis van gegevens die worden ingediend bij de aanvraag.
3. De beschikking tot subsidieverlening vermeldt de datum waarop de activiteiten uiterlijk zijn verricht.



4. Het te verlenen voorschot bedraagt 100 procent van de verleende subsidie.
5. Binnen dertien weken nadat het project is afgerond, dient de subsidieontvanger een aanvraag tot subsidievaststelling in met gebruikmaking van een door de Minister beschikbaar gesteld digitaal formulier.
6. Onverminderd artikel 24, vierde lid, van het Kaderbesluit worden bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie in elk geval de volgende gegevens verstrekt:
 - a. een omschrijving van de projectresultaten;
 - b. de wijze waarop het project heeft bijgedragen aan het doel bedoeld in artikel 2;
 - c. een eindrapport.
7. In de beschikking tot subsidievaststelling stelt de Minister de subsidie vast op basis van de gegevens die bij de aanvraag tot subsidievaststelling zijn ingediend.

Artikel 13 Verplichtingen subsidieontvanger

De subsidieontvanger is, onverminderd artikelen 17 tot en met 22 van het Kaderbesluit, verplicht om:

- a. onverwijld een schriftelijke melding te doen zodra aannemelijk is dat de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend niet, niet tijdig of niet geheel zullen worden verricht of dat niet, niet tijdig of niet geheel aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen zal worden voldaan;
- b. desgevraagd aan te tonen dat de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat is voldaan aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen;
- c. bij een project dat ziet op de activiteiten als bedoeld in artikel 3, tweede lid, a t/m c, deze uit te voeren volgens het meetprotocol uit bijlage 1, en daarbij gebruik te maken van een technische dienst die wordt erkend door de beoogde goedkeuringsautoriteit.
- d. indien het project een methanolmotor betreft, op verzoek of bij afronding van het project een rapportage aan te leveren waarin verslag wordt gedaan van de resultaten van de metingen zoals beschreven in bijlage 1, tweede lid;
- e. op verzoek van de Minister medewerking te verlenen aan het verspreiden van de resultaten van de op grond van deze regeling gesubsidieerde activiteiten;
- f. niet bedrijfsgevoelige kennis en informatie die met het project worden opgedaan na afloop van het project openbaar te maken in een verslag dat naar het oordeel van de Minister van voldoende kwaliteit is.
- g. een jaarlijkse voortgangsrapportage aan de Minister aan te leveren. Indien het project minder dan een jaar duurt, is dit de eindrapportage. Indien het project meer dan een jaar duurt is dit een tussentijdse rapportage.
- h. een eindrapportage aan de Minister aan te leveren.

Artikel 14 Inwerkingtreding en horizonbepaling

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 verleende subsidies.

Artikel 15 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling energietransitie binnenvaartmotoren 2026–2027.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*



BIJLAGE 1: MEETPROTOCOL

Metingen in het kader van een project dat ziet op de activiteiten zoals in Artikel 3, 2^o lid, a t/m c, moeten minimaal aan de volgende meet-vereisten voldoen:

1. De gereguleerde emissies worden op basis van de in de NRMM-verordening voorgeschreven methodes¹ gemeten door de beoogde goedkeuringsautoriteit erkende technische dienst.
2. In aanvulling voor methanolprojecten, worden:
 - a. koolwaterstoffen (THC) gemeten volgens de in Euro 7 – Verordening² voorgeschreven methodes, die aangepast worden voor methanol;
 - b. formaldehyde emissies (ongereguleerde emissies) gemeten volgens de volgende minimale vereisten:
 - i. zowel in het laboratorium als aan boord van het schip;
 - ii. de metingen worden uitgevoerd volgens continue methoden:
 1. Fourier Transform InfraRed spectroscopie (FTIR), of
 2. Quantum Cascade Laser InfraRed spectroscopie (QCL-IR); en
 - iii. de output van de resultaten wordt weergegeven in mg/kWh.

¹ Deze voorgeschreven methodes zijn te vinden in (EU) 2016/1628:
– Artikel 18: Voorschriften betreffende uitlaatemissies voor EU-typegoedkeuring;
– Artikel 24: Voor EU-typegoedkeuring vereiste tests;
– Artikel 25: Verrichten van metingen en tests voor EU-typegoedkeuring.

De meetmethode voor dual-fuel staat beschreven in (EU) 2017/654 BIJLAGE VIII

² VERORDENING (EU) 2024/1257 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 24 april 2024: Verordening – 2024/1257 – EN – EUR-Lex.



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding / Achtergrond

(Inter)nationale CO₂-doelstellingen voor de binnenvaart

Nederland heeft zich middels internationale en nationale afspraken gecommitteerd aan een nagenoeg emissieloze en klimaatneutrale binnenvaart in 2050.

In de Verklaring van Mannheim hebben aangesloten landen afgesproken dat:

- de binnenvaart in 2050 nagenoeg emissieloos zal varen;
- broeikasgassen én luchtverontreinigende stoffen in 2035 met 35% tot 50% ten opzichte van 2015 verminderd zijn.

In de Nationale Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens heeft Nederland doelstellingen vastgelegd om toe te werken naar:

- een nagenoeg emissieloze en klimaatneutrale binnenvaart in 2050;
- 150 emissieloze schepen in de vaart in 2030.

Aanleiding voor deze subsidieregeling

In de binnenvaart kent de energietransitie een lange doorlooptijd vanwege de lange levensduur van schepen. Internationale regelgeving zal pas na 2030 voldoende effect hebben om de transitie vanuit de markt langzaam op gang te laten komen. Daardoor wordt de periode tot 2050 om de hele transitie te doorlopen voor de binnenvaart te kort, en kunnen de doelen uit zicht raken.

Daarom wordt er, naast deze subsidieregeling voor motorfabrikanten en mariniseerders, gewerkt aan een subsidieregeling voor scheepseigenaren voor de onrendabele top van investeringen (CAPEX) in emissieloze, klimaatneutrale en hybride aandrijflijnen. Hiermee wordt beoogd in de periode tot 2030 de vroege fase opschaling op gang te brengen.

Echter, het aanbod van bepaalde nieuwe typen motoren – specifiek waterstof- en methanol verbrandingsmotoren – is op dit moment nog niet op orde. Dit kan de vroege fase opschaling in de weg zitten en vertragen. Dit komt doordat er nog een aantal barrières zijn op het vlak van financiering en regelgeving.

Voor financiering is relevant dat de binnenvaartsector voor motorfabrikanten te klein is voor de ontwikkeling en certificering van nieuwe motoren enkel en alleen voor de binnenvaart. De kosten voor de ontwikkeling van nieuwe motoren zijn te hoog in relatie tot de omvang van de afzet voor deze markt.

Op het gebied van regelgeving van deze nieuwe typen motoren vormt vooral de huidige regelgeving een barrière. Methanol en waterstof zijn geen referentiebrandstoffen in de Europese NRMM (Non-Road Mobile Machinery) verordening³, waardoor nu geen NRMM Stage V type goedgekeurde methanol- en waterstofverbrandingsmotoren op de markt kunnen worden gebracht voor de binnenvaart. Zolang waterstof danwel methanol nog niet als referentiebrandstof in de NRMM verordening zijn opgenomen, kunnen deze namelijk nog niet het reguliere typegoedkeuringsproces voor certificering doorlopen. Hierdoor is er geen zekerheid of er, na het eventueel tijdelijk laten goedkeuren van een nieuwe (gamariniseerde) motor (onder artikel 34 of 35 van de NRMM verordening) met de motor door kan worden gevaren.

2. Doel van de regeling

Deze subsidieregeling heeft tot doel de investeringsbeslissing van de motorfabrikant of mariniseerder te beïnvloeden, zodat het, samen met het vooruitzicht op een toenemende vraag door de CAPEX-subsidie en aankomende normerings- en prijsingsmaatregelen, aantrekkelijk wordt om te investeren in de ontwikkeling, ombouw en certificering van waterstof- en methanolverbrandingsmotoren.

³ 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.



Daarmee levert de regeling indirect een bijdrage aan de doelstelling van een nagenoeg emissieloze binnenvaart in 2050.

De focus op waterstof- en methanolverbrandingsmotoren wordt verklaard doordat het deze twee technieken zijn die nog niet beschikbaar zijn op de markt (aanbod nog niet op orde) en dus nog niet klaar voor opschaling. Andere technieken, zoals voor batterij-elektrisch varen of waterstof-brandstofcellen zijn wél al op de markt verkrijgbaar, en klaar voor de vroege fase opschaling.

Daarnaast zullen de resultaten van de door deze regeling gesubsidieerde projecten worden benut in de context van de NRMM-verordening en mogelijke toekomstige revisies met betrekking tot methanol als referentiebrandstof.

Focus op Experimentele Ontwikkelingsprojecten – TRL fase 5–8

De regeling richt zich nadrukkelijk op Experimentele Ontwikkelingsprojecten (TRL fase 5–8⁴). Hiervoor is bewust gekozen om de volgende reden: Experimentele Ontwikkelingsprojecten zien toe op ontwikkelingen tussen TRL fase 5 t/m 8, terwijl Industriële Onderzoeksprojecten gaan over ontwikkelingen binnen TRL fase 2 t/m 4. De regeling heeft als doel om te zorgen dat het aanbod van de in de subsidieregeling opgenomen motoren (zo snel mogelijk) op orde komt, zodat scheepseigenaren, die gebruik willen maken van de aankomende TSV OEB regeling (Tijdelijke Subsidieregeling Vroege Opschaling Energietransitie Binnenvaartschepen), ook subsidie voor deze motoren aan kunnen vragen. Naar verwachting zullen projecten, die al in verdere TRL fases zitten, eerder op de markt gebracht kunnen worden, waarmee binnenvaart ondernemers dus eerder gebruik kunnen maken van de ontwikkelde motoren. Het is dus de bedoeling dat een motorfabrikant die gebruik wil maken van de regeling de motor al grotendeels heeft ontwikkeld, en alleen de stap naar testen, certificeren, (tijdelijke)goedkeuring of geschikt maken voor de binnenvaart nog hoeft te doorlopen.

Voor meer innovatieve projecten in lagere TRL fases, kunt u kijken naar de bredere Subsidieregeling Maritieme Innovatieprojecten. Binnen deze regeling wordt ook industrieel en fundamenteel onderzoek gefaciliteerd. Deze zal later dit jaar opnieuw worden opengesteld.

3. Vrijstellingen binnen de NRMM verordening

Motoren kunnen wel al worden ontwikkeld met inachtneming van de artikelen 34 en 35 van de NRMM (tijdelijke goedkeuring). Inmiddels is bekend dat de NRMM herzien gaat worden en waterstof, in tegenstelling tot methanol, zal worden toegevoegd als referentiebrandstof. Tot die tijd kan er enkel een tijdelijke goedkeuring worden aangevraagd. Voor methanol geldt dat echter nog niet omdat de Europese Commissie zich zorgen maakt over ongereguleerde emissies van formaldehyde. Daarvoor is een artikel 35-traject een gecompliceerder en langduriger traject vergeleken met die van waterstof.

Er zijn nog geen formele emissiegrenswaarden vastgesteld voor koolwaterstoffen en formaldehyde emissies. Om de kans op uiteindelijke goedkeuring van een Artikel 34 of Artikel 35 te vergroten, kan gekeken worden naar de emissiegrenswaarden van koolwaterstoffen (THC) en formaldehyde (HCHO) uit de Euro 7.

Voor advies over welk type traject voor een project het meest geschikt is, en voor de daadwerkelijke aanvraag van een artikel 34 of 35 (van de NRMM) vrijstelling, kan contact worden gezocht met de RDW, de nationale goedkeuringsautoriteit in Nederland.

Een technische uitleg van de meetvereisten voor een artikel 34 vrijstelling staan opgenomen in Bijlage 11 van COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) 2017/654.

4. Eerdere motorfabrikantenregeling 2020–2021 Stage V motoren

In 2020–2021 is een soortgelijke subsidieregeling uitgevoerd voor de ontwikkeling en certificering van Stage V dieselmotoren. TNO heeft deze regeling onlangs op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) geëvalueerd. TNO merkt op dat niet bekend is in hoeverre de ontwikkeling en certificering van Stage V-motoren gerealiseerd zou zijn zonder subsidiemiddel. Wel concludeert TNO dat de regeling een stimulerend effect heeft gehad op de ontwikkeling en marktintroductie van deze motoren. Ook schrijft TNO dat gerichte ondersteuning aan fabrikanten voor de ontwikkeling van motoren anno 2025 gewenst lijkt om de ontwikkeling van motoren voor alternatieve energiedragers, zoals verbrandingsmotoren op waterstof en methanol, op gang te krijgen.

⁴ Zie Toelichting definities FO IO EO 20210801



5. Rangschikking

Over de beoordeling van de aanvragen zal worden geadviseerd door het Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart (EICB).

De subsidiebeschikking zal door de Minister van IenW worden verleend. De bijbehorende betalingen zullen door het Ministerie van IenW worden overgemaakt.

6. Administratieve lasten

Tezamen met een ondertekend aanvraagformulier Tijdelijke subsidieregeling energietransitie binnenvaartmotoren 2026–2027 dienen de volgende documenten bij de aanvraag te worden ingediend:

- Projectplan
- Eventueel een mkb- verklaring
- Gespecificeerde begroting
- Tijdplanning van het project
- Openbare samenvatting

De administratieve lasten voor indienende partijen bestaan uit de kosten met betrekking tot de indiening van de aanvraag, de kosten voor eventuele tussentijdse rapportages en de kosten voor de eindrapportage en het verzoek tot vaststelling van de subsidie. Om de kosten in te schatten, is er gebruik gemaakt van de standaardtarieven in het Handboek Meting Regeldrukkosten. Hierin is uitgegaan van een intern uurtarief van € 60.

Voor de indiening van de aanvraag wordt aangenomen dat een aanvrager tijd zal besteden aan de voorbereiding op de indiening, het verzamelen van informatie over de vereisten, het opstellen van de aanvraag zelf (het invullen van het aanvraagformulier, het opstellen van een projectplan, een begroting en een openbare samenvatting). Hierbij wordt per aanvraag rekening gehouden met een tijdsbesteding van ongeveer 80 uur. Per aanvraag bedragen de kosten € 4.800,-. Uitgaande van 10 tot 15 aanvragen zou het totale aantal uren voor het indienen van de subsidieaanvragen hiermee dan uitkomen op 800 tot 1.200 uur, en daarmee ongeveer € 48.000,- tot € 72.000,-.

De verwachting is dat ongeveer 6 subsidieaanvragen worden toegekend en dat de gemiddelde looptijd van een project één tot anderhalf jaar zal zijn. Voor de monitoring en tussentijdse verantwoording zal een subsidieontvanger jaarlijks een rapportage gevraagd worden. Als het project één jaar of korter duurt, zal dit alleen een eindrapportage zijn. Als het project langer dan een jaar duurt, zal er een tussentijdse rapportage nodig zijn. De verwachting is dat per aanvrager 8 uur per jaar besteed wordt aan voormelde verantwoording van het gesubsidieerde project. Uitgaande van deze verwachting zou het totale aantal uren voor deze activiteiten uitkomen op 48 uur (6 toegekende subsidieaanvragen x 8 uur per jaar) x projectduur van gemiddeld anderhalf jaar dus gemiddeld 2 rapportages, en daarmee ongeveer € 5.760.

Uitgaande van 6 projecten, zullen op basis van deze inschattingen de totale administratieve lasten ca € 53.760,- tot € 77.760,- bedragen, wat neerkomt op maximaal 1.7% van het beschikbaar gestelde budget (4,5 miljoen).

7. Risicoanalyse

De regeling is voorafgaand aan publicatie getoetst op zowel algemene risico's als het risico op misbruik en oneigenlijk gebruik. Uit deze analyses is niet gebleken dat er risico's zijn die aanvullende maatregelen noodzakelijk maken.

8. Staatssteun

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 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 (hierna: AGVV). In het bijzonder wordt gebruik gemaakt van artikel 25, eerste tot en met het zesde lid, van de AGVV (steun voor onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten). Zolang voldaan wordt aan dit artikel en de bepalingen uit hoofdstuk I van de verordening, is sprake van geoorloofde staatssteun en wordt de steun verenigbaar met de interne markt geacht.



9. Consultatie

Deze regeling is tussen 11 november en 14 december in internetconsultatie geweest.

Er zijn in totaal 9 reacties ingediend, hiervan zijn er 6 openbaar. Eén reactie was van een particulier, de overige reacties vanuit de branche (bedrijfsleven en branchevereniging/sectorvertegenwoordiging). De reacties op de internetconsultatie geven aan dat er interesse is in de regeling, maar tegelijkertijd zijn er ook reacties van partijen die liever een bredere scope van de regeling zien. Zij zien namelijk geen ruimte binnen de regeling voor de technologie waar zij aan werken. Het sentiment van de reacties varieert dan ook tussen positief, negatief, kritisch en bevestigend.

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende hoofdthema's:

1. Scope van de regeling;
2. Hoogte van de subsidie;
3. Aanvraagvoorwaarden, afwijzingsgronden en verplichtingen;
4. Technische vragen over de metingen;
5. Overige reacties.

Naar aanleiding van de reacties uit de internetconsultatie zijn enkele artikelen verduidelijkt door de formulering aan te passen. Daarnaast zijn de volgende inhoudelijke wijzigingen aangebracht:

- Artikel 3: optie 'e' is weggehaald, omdat dit hetzelfde is als 'a'.
- Artikel 4: om verwarring te voorkomen, zijn de subsidiabele kosten van infrastructuur weggehaald, aangezien dit niet van toepassing is op de activiteiten binnen deze regeling.
- Artikel 10, lid c: er is gespecificeerd welke activiteiten nog niet gestart mogen zijn bij subsidieaanvraag.
- Artikel 13: jaarlijkse rapportage en een eindrapportage zijn toegevoegd als verplichtingen voor de subsidieontvanger.

Daarnaast is bijlage I, het meetprotocol, aangepast om het protocol duidelijker te maken.

Verder zijn er enkele verduidelijkende wijzigingen en toevoegingen gedaan in de toelichting.

Een uitgebreid verslag van de internetconsultatie is te vinden op [Overheid.nl](https://overheid.nl) | Consultatie Subsidieregeling Energietransitie Binnenvaart Motoren (SEBM) (2026–2027).

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.

10. Inwerkingtreding

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Bekendmaking geschiedt uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding. In deze regeling wordt op grond van aanwijzing 4.17, vijfde lid, onder a, afgeweken van de vaste verandermoment en wordt tevens een kortere invoeringstermijn dan twee maanden aangehouden. Reden hiervoor is dat uitstel, gelet op de doelgroep, tot aanmerkelijke private en publieke nadelen zou leiden.

Artikelsgewijs

Artikel 1 Begripsbepalingen

Artikel 1 bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor deze regeling, zoals de definities van de verschillende soorten aanvragers die op grond van deze subsidieregeling subsidie kunnen aanvragen. Bij enkele begrippen is aansluiting gezocht bij de AGVV. Een aantal begripsbepalingen wordt hieronder nader toegelicht.

Het begrip *aanvraag* is nader gedefinieerd als een aanvraag om subsidie op grond van deze regeling omdat het expliciet niet gaat om aanvragen om het certificeringsproces te starten.

Om te beschrijven welke soorten motoren gewenst zijn om te ontwikkelen is ervoor gekozen om voor het begrip *binnenvaartmotor* aan te sluiten bij de NRMM-verordening. Daarnaast is ook één type motor uit de Verordening (EG) nr.595/2009 opgenomen in de definitie omdat ook dat type motor (vrachtwagenmotor) mogelijk gecertificeerd zou kunnen worden in de binnenvaart.

methanol- of waterstof-verbrandingsmotor is in het kader van deze regeling een verbrandingsmotor



die minimaal 50% methanol of waterstof gebruikt om een motor aan te drijven. Dit houdt in dat tijdens het testen gedurende de testcyclus gemiddeld minimaal 50% van de chemische energie uit methanol dan wel waterstof komt.

Voor de definitie *technische dienst* is ook aangesloten bij de NRMM verordening⁵. Een lijst van de technische diensten is te vinden op: Lijsten van bevoegde autoriteiten, erkende bedrijven alsook goedgekeurde apparatuur en uitrustingen op het gebied van de technische voorschriften voor binnenschepen⁶. In deze regeling is het van belang dat de technische dienst (TD) is erkend door de goedkeuringsautoriteit (TAA) waarbij de goedkeuring of vrijstelling wordt aangevraagd. Een lijst met de volgens de NRMM en door de TAA erkende technische diensten per land is te vinden op: GROW – Bibliotheek. Wanneer bij de Nederlandse goedkeuringsautoriteit een goedkeuring wordt aangevraagd, is dit de lijst met door RDW erkende goedkeuringsautoriteiten: GROW – Bibliotheek.

De bij *project* opgenomen definitie omschrijft waarvoor binnen deze regeling subsidie kan worden aangevraagd. De kern wordt gevormd door de ontwikkeling van een duurzame verbrandingsmotor voor de binnenvaart. Daaronder wordt ook mariniseren verstaan. Mariniseren is het aanpassen van een standaard motor (zoals een auto- of industriële motor) zodat deze geschikt is voor gebruik op water, onder meer door het aanbrengen van een speciaal koelsysteem, het gebruik van corrosiebestendige materialen, en het toevoegen van waterbestendige onderdelen. Het proces zorgt ervoor dat de motor aan de eisen van maritieme toepassingen voldoet.

Artikel 2 Doel van de regeling

Voor het doel van de regeling wordt verwezen naar de doelstelling van de regeling die in het algemeen deel van de toelichting is verwoord.

Artikel 3 Subsidiabele activiteiten

Artikel 3 bevat de subsidiabele activiteiten die binnen het toepassingsbereik van deze regeling vallen. Er is gekozen om alleen de ontwikkeling van methanol- en waterstofverbrandingsmotoren te subsidiëren.

De verschillende onderdelen van artikel 3, tweede lid kunnen worden gekoppeld aan verschillende certificeringsprocedures;

- a. NRMM-artikel 34 procedure
- b. Regulier type goedkeuringsproces
- c. NRMM-artikel 35 procedure
- d. Mariniseren van een NRE- of EURO VI-type motor

Naast het ontwikkelen van nieuwe motoren is het ook mogelijk om subsidie te ontvangen voor het mariniseren van een bestaande motor. Voor deze motoren zal moeten worden aangetoond dat ze geschikt zijn voor inbouw in een binnenvaartschip terwijl ze blijven voldoen aan de emissie-eisen uit hun al verkregen certificaat. Zie voor een richtlijn hiervoor het richtsnoer van CESNI voor mariniseren.

Artikel 4 Subsidiabele kosten

De subsidiabele kosten zijn geregeld in artikel 25, derde lid, van de AGVV. Deze kosten zijn voor onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten:

- a) personeelskosten;
- b) kosten van apparatuur en uitrusting voor zover en zolang zij worden gebruikt voor het project;
- c) kosten van gebouwen en gronden voor zover en zolang zij worden gebruikt voor het project;
- d) kosten van contractonderzoek, kennis en octrooien die op arm's length-voorwaarden⁷ worden gekocht bij of waarvoor een licentie wordt verleend door externe bronnen, alsmede kosten voor consultancy en gelijkwaardige diensten die uitsluitend voor het project worden gebruikt;
- e) bijkomende algemene kosten en andere operationele uitgaven, waaronder die voor materiaal, leveranties en dergelijke producten, die rechtstreeks uit het project voortvloeien.

Onder e) wordt in het kader van deze regeling ook verstaan de brandstofkosten.

⁵ 'technische dienst': een organisatie of instantie die door de goedkeuringsinstantie is aangewezen om namens haar als testlaboratorium tests of als overeenstemmingsbeoordelingsinstantie de initiële beoordeling en andere tests of inspecties te verrichten of de goedkeuringsinstantie zelf wanneer die deze functies vervult;

⁶ Te vinden op: <https://listes.cesni.eu/6000-nl.html>.

⁷ Ofwel het zakelijkheidsprincipe; vereist dat transacties tussen verbonden partijen (zoals dochterondernemingen) worden uitgevoerd met dezelfde zakelijke en marktconforme prijzen en voorwaarden als wanneer ze met onafhankelijke partijen zouden handelen.



Artikel 5 Hoogte subsidie

Artikel 5 bevat de gehanteerde steunintensiteiten en maximum bedragen van de subsidie. De gehanteerde steunintensiteit is opgebouwd uit een basis van 25% én een aanvullende 15% op grond van artikel 25, zesde lid, onder b van de AGVV (publicatieverplichting). De verplichting tot bekendmaking van de resultaten is verplicht gesteld in artikel 13 van deze regeling.

Voor de ophoging in het derde lid, is van belang dat de aanvrager een middelgrote of kleine onderneming is en dat de bij de subsidiabele activiteit behorende subsidiabele kosten ook worden gemaakt en betaald door de onderneming. Onder een middelgrote of kleine onderneming wordt verstaan een onderneming die voldoet aan de criteria bedoeld in bijlage I bij de AGVV.

Artikel 6 Subsidieplafond

Dit artikel stelt de subsidieplafonds vast voor de twee verschillende energiedragers. De verdeling van elk subsidieplafond wordt bepaald op volgorde van rangschikking. De rangschikkingscriteria en de onderlinge weging daarvan zijn opgenomen in artikel 8. Indien het beschikbare plafond voor een van de energiedragers niet volledig wordt uitgeput, kan dit resterende bedrag worden toegevoegd aan het beschikbare plafond van de andere brandstofvorm waarvoor het beschikbare plafond al is uitgeput en waar nog niet-toegekende subsidieaanvragen zijn die voldoen aan de gestelde eisen. Op deze manier kunnen in het kader van de regeling mogelijk nog meer aanvragen gehonoreerd worden.

Artikel 7 Uitvoeringsorganisatie

De organisatorische en administratieve uitvoering van de subsidieregeling geschiedt door het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart van de Stichting Projecten Binnenvaart te Rotterdam (hierna: EICB). De Minister van IenW beslist op de aanvraag en de uitkering van de subsidie. Het aanvragen van de subsidie is moet worden gedaan met het aanvraagformulier dat verkrijgbaar is via de website van het EICB. De aanvraag bevat de in artikel 9, zesde lid, genoemde gegevens en wordt ingediend door middel van een volledig ingevuld aanvraagformulier. Het EICB registreert de ingediende formulieren en adviseert over de rangschikking van de projecten. Het EICB is belast met de uitvoering van deze regeling, de promotie van het programma op internet en in de gedrukte media, het instellen van een (digitaal)loket waar aanvragen voor subsidies en aanvragen voor de vaststelling daarvan gestandaardiseerd kunnen worden ingediend, het management, de secretariële en de boekhoudkundige ondersteuning van dit programma, en het adviseren over de beoordeling van projectvoorstellen en begeleiden van goedgekeurde voorstellen.

Artikel 8 Rangschikking

Dit artikel bevat de rangschikkingscriteria en de onderlinge weging daarvan. De verschillende onderdelen wegen niet allemaal even zwaar.

Hieronder worden een aantal aspecten genoemd waar naar wordt gekeken bij de verschillende rangschikkingscriteria.

- kwaliteit van de aanvraag: hierbij wordt gekeken naar de volledigheid en helderheid van de aanvraag. De planning en begroting worden beoordeeld op haalbaarheid en realisme. Ook wordt er gekeken naar een onderbouwing hoe om te gaan met veiligheidsrisico's.
- projectonderbouwing en de betrokkenheid van de aanvrager beter is: hier wordt gekeken naar de businesscase en commitment van de aanvrager. In hoeverre heeft de aanvrager al contact gelegd met betrokken goedkeuringsautoriteit, meetinstantie en andere partijen?
- Toepasbaarheid van de te ontwikkelen methanol- of waterstofverbrandingsmotor: hier wordt bijvoorbeeld gekeken naar de breedte van de vermogensrange representatief voor de binnenvaart, waarmee een bredere groep aan klanten bediend kan worden. Ook wordt gekeken naar toepasbaarheid in de Nederlandse markt, en, wanneer ervoor wordt gekozen om een motor niet binnen Nederland te ontwikkelen, hoe wordt onderbouwd dat de motor ook voor de Nederlandse markt beschikbaar zal worden gemaakt.

Artikel 9 Aanvraag

De aanvraag voor subsidie kan worden ingediend door een fabrikant of mariniseerder. Een samenwerkingsverband kan geen aanvraag indienen. Bij de aanvraag verstrekt de aanvrager de gegevens, bedoeld in het zesde lid van dit artikel. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om een gespecificeerde begroting en een tijdplanning. Daarnaast moet een aanvraag ook een projectplan en een mkb-verklaring bevatten indien de aanvrager een kleine- of middelgrote onderneming is. Een aanvraag wordt beperkt tot de ontwikkeling van een motor voor één van de twee energiedragers.



Voor het indienen van het projectplan wordt een leidraad ter beschikking gesteld op de website van het EICB.

Artikel 10 Specifieke afwijzingsgronden

In de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit zijn de gronden voor afwijzing van een aanvraag om subsidie opgenomen. Daarnaast bevat artikel 10 van deze regeling enkele afwijzingsgronden specifiek voor deze regeling. Een aanvraag wordt in ieder geval afgewezen indien de werkzaamheden aan het project waar subsidie voor wordt aangevraagd reeds zijn aangevangen voordat de aanvraag is ingediend. Voorbereidende werkzaamheden of ontwikkeling van de motor in lagere TRL-fases mogen reeds worden aangevangen, dat geldt niet voor de feitelijke werkzaamheden waar subsidie voor wordt verstrekt. De ontwikkeling van de motor kan al zijn gestart, maar het test-certificeringsproces niet. Kosten die al gemaakt zijn, zijn niet meer subsidiabel.

Een aanvraag wordt daarnaast in ieder geval afgewezen indien het aantal toegekende punten bij rangschikking in totaal minder dan 65 punten bedraagt. Dit puntenaantal dient als minimale kwaliteitsgarantie. Voor elk van de afzonderlijke criteria genoemd in artikel 8, eerste lid, onderdelen a t/m d moet een aanvraag ten minste 10 van de 25 punten toegekend krijgen. Tot slot moet er gebruik gemaakt worden van een technische dienst voor de emissiemetingen.

Artikel 11 Subsidieverlening

Vanwege het risico dat bij de vaststelling van de begroting van het Ministerie van IenW door de Staten Generaal onvoldoende budget voor deze regeling ter beschikking wordt gesteld is in dit artikel de opname van een begrotingsvoorbewoud in de subsidiebeschikking voorgeschreven.

Artikel 12 Subsidieverstrekking en -vaststelling

De Minister van IenW verstrekt ambtshalve een voorschot op de subsidieverlening. Daarmee kan het project meteen aanvangen. Bij de vaststelling wordt de subsidie definitief. De subsidie wordt vervolgens vastgesteld door de Minister op basis van de gegevens die aangeleverd worden bij de vaststellingsaanvraag.

Artikel 13 Verplichtingen subsidieontvanger

Naast de standaardverplichtingen, zoals een meldplicht, bevat dit artikel ook enkele aanvullende bepalingen. Het is bijvoorbeeld van groot belang dat de sector kennis kan nemen van de opgedane ervaringen met ontwikkeling van de motoren. Daarom is in dit artikel een verplichting opgenomen om mee te werken aan de verspreiding van de resultaten van het project.

Artikel 13, onder c: bij een project dat ziet op de activiteiten als bedoeld in artikel 3, tweede lid, a t/m c, is het verplicht om deze uit te voeren volgens het meetprotocol uit bijlage 1, en daarbij gebruik te maken van een technische dienst die wordt erkend door de beoogde goedkeuringsautoriteit.

Bij de activiteiten zoals in Artikel 3, 2^e lid, onderdeel d, mariniseren, geldt er geen verplichting voor het volgen voor het meetprotocol. Wel kan gebruik worden gemaakt van de volgende CESNI richtlijn voor het mariniseren van motoren: Richtsnoeren voor de procedure om NRE-motoren en vergelijkbare motoren zoals vrachtwagenmotoren (EURO VI) te mariniseren en vast te stellen of de inbouw van dergelijke motoren in binnenschepen toelaatbaar is

Artikel 13, onder d: binnen een project waarbij gebruik wordt gemaakt van Artikel 34 NRMM moeten minimaal de resultaten van de emissiemetingen zoals beschreven in Bijlage 1, gedeeld worden met de subsidieverstrekker (niet openbaar gemaakt). De reden hiervoor is dat het van belang is om deze resultaten met de Europese Commissie, en in het bijzonder JRC te kunnen delen. Zo kunnen zij meer inzicht op doen over ongereguleerde (formaldehyde) emissie bij methanolmotoren en kan het proces van opname als referentiebrandstof in de NRMM Verordening mogelijk versneld worden.

Artikel 13, onder f: Met het openbaar maken van niet-bedrijfsgevoelige kennis en informatie gaat het om de conclusies van het project die minimaal moeten worden gepubliceerd.



Artikel 14 Inwerkingtreding en horizonbepaling

Voor een toelichting op de inwerkingtreding en horizonbepaling wordt verwezen naar het algemene deel van deze toelichting.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*