



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 18 september 2026, nr. IENW/BSK-2026/168689, houdende tijdelijke regels ter stimulering van vroege opschaling van de energietransitie van binnenschepen 2026–2029 (Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie binnenschepen 2026–2029) [KetenID WGK028924]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Gelet op de artikelen 4, 6, zesde lid, 8, eerste en tweede lid, 9, 10, tweede lid, 13, 15, vierde en vijfde lid, 22, tweede lid, 23, derde en vijfde lid, en 24, vijfde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

binnenschip: binnenschip als bedoeld in artikel 1 van de Binnenvaartwet in bedrijfsmatig gebruik, met uitzondering van vissersschepen;

elektrische energielijn: energielijn, bestaande uit een 100% elektrische eindaandrijving die wordt aangedreven door batterijen of een waterstof-brandstofcelsysteem waarmee minimaal 70% van de energiebehoefte van het schip kan worden geleverd;

emissievrij binnenschip: binnenschip dat kwalificeert als emissievrij vervoermiddel als bedoeld in artikel 2, onderdeel 102 octies, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

energiebehoefte: de gemiddelde dagelijkse energiebehoefte, berekend als de jaarlijkse energiebehoefte gedeeld door het gemiddeld aantal vaardagen of, wanneer de laad- of wisselpunten al bekend zijn en het schip volgens een vast vaarpatroon vaart, de energiebehoefte tussen twee laad- of wisselmomenten in;

energielijn: geheel van motoren en bijbehorende systemen aan boord die noodzakelijk zijn om ten minste de voortstuwing van een binnenschip van energie te voorzien;

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

hybride-elektrische energielijn: energielijn bestaande uit een elektrische aandrijflijn die ten minste 50% van het huidig geïnstalleerde of totaal te installeren vermogen kan leveren, en een batterij waarmee ten minste 3 uur op vol elektrisch vermogen emissieloos gevaren kan worden of die in ten minste 50% van de energiebehoefte van het schip kan voorzien en die opgeladen kan worden aan de wal, eventueel aangevuld met een generatorset die voldoet aan minimaal emissieklasse Stage V;

Kaderbesluit: Kaderbesluit subsidies I en M;

klein schip: schip dat vaart op vaarwegen met een CEMT-klasse I tot en met III, als bedoeld in het Binnenvaartpolitiereglement artikel 1.01, onderdeel D, onder 13°;

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

methanol-energielijn: energielijn bestaande uit een verbrandingsmotor die voor minimaal 50% op methanol kan functioneren;

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

minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

mkb-verklaring: document waarmee de aanvrager verklaart een middelgrote of kleine onderneming te zijn;

Nederlandse binnenvaartondernemer: ondernemer met een hoofdvestiging of nevenvestiging als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdelen k en l, van de Handelsregisterwet 2007 in Nederland, die een binnenschip exploiteert of, na afronding van het project, gaat exploiteren;

project: de aanschaf en installatie van een energielijn aangedreven door elektriciteit, waterstof of methanol in verband met de nieuwbouw of retrofit van een binnenschip, waarmee deze deels of volledig emissievrij of klimaatneutraal kan varen, eventueel aangevuld met investeringen in laad- en tankinfrastructuur aan de wal om de energielijn van elektriciteit, waterstof of methanol te kunnen voorzien;

RVO: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;

schoon binnenschip: binnenschip dat kwalificeert als schoon vervoermiddel als bedoeld in artikel 2, onderdeel 102 septies, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;



waterstof-energielijn: energielijn bestaande uit een verbrandingsmotor die voor minimaal 50% op waterstof kan functioneren.

Artikel 2 Doel van de regeling

Deze regeling heeft als doel het stimuleren van de aanschaf en installatie van energielijnen aangedreven door elektriciteit, waterstof of methanol in binnenschepen van Nederlandse binnenvaartondernemers om vroege opschaling van deze technieken in de binnenvaart mogelijk te maken en daarmee een bijdrage te leveren aan een emissieloze en klimaatneutrale binnenvaart in 2050.

Artikel 3 Subsidiabele activiteiten

De minister kan op aanvraag subsidie verstrekken voor een project dat betrekking heeft op:

- a. een elektrische energielijn, die wordt aangedreven door vaste of verwisselbare batterijen;
- b. een elektrische energielijn, gecombineerd met een waterstof-brandstofcelsysteem;
- c. een methanol-energielijn, uitsluitend bij retrofit;
- d. een waterstof-energielijn;
- e. een hybride-elektrische energielijn, uitsluitend bij retrofit van een klein schip.

Artikel 4 Subsidiabele kosten

1. De volgende kosten komen in aanmerking voor subsidie:
 - a. bij een nieuwbouw project: de meerkosten voor de investering van de nieuwe energielijn, ten opzichte van de kosten voor een conventionele energielijn voor een schip van dezelfde categorie, zoals bedoeld in artikel 36 ter, derde lid, onderdelen a en b, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - b. bij een retrofit project: de kosten voor retrofit zoals bedoeld in artikel 36 ter, derde lid, onderdeel c, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - c. de kosten voor de voor de energielijn benodigde laad- en tankinfrastructuur, waaronder kraan en kade-aanpassingen om batterijen of tanktainers te laden of verwisselen, of aanpassingen van een bunkerstation om waterstof of methanol aan te kunnen bieden, als bedoeld in artikel 56 quater, lid 2bis, van de algemene groepsvrijstellingsverordening.
2. Onder meerkosten voor de investering van de nieuwe energielijn en de kosten voor retrofit als bedoeld in het eerste lid, onderdelen a en b, worden ook verstaan noodzakelijke voorzieningen aan boord om de energielijn van energie te kunnen voorzien, waaronder batterijen.

Artikel 5 Standaardberekeningswijze uurtarieven

Indien in het kader van de berekening van de hoogte van de te verstrekken subsidie uurtarieven worden gehanteerd, wordt hierbij gebruik gemaakt van één van de volgende standaardberekeningswijzen:

- a. een berekening op basis van integrale kostensystematiek;
- b. een berekening op basis van kosten per kostendrager vermeerderd met een forfaitair vastgestelde opslag voor indirecte kosten van 50%; of
- c. een forfaitair vastgesteld uurtarief van € 80,-.

Artikel 6 Subsidieplafond en wijze van verdelen

1. Het subsidieplafond bedraagt in totaal € 231.200.000,-:
 - a. voor de openstelling in het jaar 2026 € 36.928.300,-;
 - b. voor de openstelling in het jaar 2027 € 53.625.660,-;
 - c. voor de openstelling in het jaar 2028 € 66.148.680,-;
 - d. voor de openstelling in het jaar 2029 € 74.497.360,-.
2. Voor de openstelling in 2026 bedraagt het subsidieplafond ten hoogste:
 - a. € 8.108.620,- voor de elektrische energielijn die wordt aangedreven door vaste of verwisselbare batterijen;
 - b. € 8.108.620,- voor de elektrische energielijn, gecombineerd met een waterstof-brandstofcelsysteem;
 - c. € 2.027.155,- voor de methanol-energielijn;
 - d. € 2.027.155,- voor de waterstof-energielijn;
 - e. € 6.656.750,- voor de hybride-elektrische energielijn;
 - f. € 10.000.000,- voor de kosten voor de laad- en tankinfrastructuur bedoeld in artikel 4, eerste lid, onderdeel c.

3. De minister stelt de plafonds voor de opvolgende jaren jaarlijks vast en maakt dit bekend in de Staatscourant voor aanvang van het tijdvak waarvoor het wordt vastgesteld.
4. Indien het beschikbare bedrag voor een van de energielijnen genoemd in het tweede lid, onderdelen a tot en met f, niet wordt uitgeput, wordt het resterende bedrag indien mogelijk toegekend aan het eerstvolgende project in de rangschikking binnen achtereenvolgend de energielijn genoemd in het tweede lid, onderdeel a, onderdeel b, onderdeel d of onderdeel c.

Artikel 7 Hoogte subsidie

1. De subsidie bedraagt voor de energielijnen als bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdelen a tot en met e, ten hoogste 50% van de subsidiabele kosten.
2. De subsidie bedraagt voor de laad- of bunker infrastructuur, bedoeld in artikel 4, eerste lid, onderdeel c, ten hoogste 40% van de subsidiabele kosten.
3. Per binnenschip bedraagt de subsidie maximaal:
 - a. € 800.000,- voor een elektrische energielijn of, € 2.500.000,- indien de aanschaf van batterijen onderdeel uitmaakt van de aanvraag;
 - b. € 3.000.000,- voor een elektrische energielijn, gecombineerd met een waterstof-brandstofcel;
 - c. € 1.500.000,- voor een methanol-energielijn;
 - d. € 1.500.000,- voor een waterstof-energielijn;
 - e. € 500.000,- voor een hybride-elektrische energielijn.
4. De maximale subsidiebedragen uit het derde lid kunnen met maximaal € 600.000,- worden opgehoogd voor de voor de energielijn benodigde laad- en tankinfrastructuur.
5. Het percentage, genoemd in het eerste lid, wordt verhoogd met 10 procentpunten voor middelgrote ondernemingen en met 20 procentpunten voor kleine ondernemingen.
6. Het percentage, genoemd in het eerste lid, wordt verhoogd met 10 procentpunten indien het schip na afronding van het project kwalificeert als emissievrij binnenschip.

Artikel 8 Wijze van verdelen en rangschikkingscriteria

1. De minister verdeelt de beschikbare middelen in de volgorde van rangschikking per energielijn.
2. De minister kent aan een aanvraag een hoger aantal punten toe naarmate:
 - a. het CO₂-reductiepotentieel van het schip bij maximaal gebruik van de energielijn in verhouding tot de hoogte van de aangevraagde steun voor de energielijn, hoger is, onderbouwd aan de hand van een berekening, met een maximum van 40 punten;
 - b. de CO₂-reductie als gevolg van het verwachte gebruik van de energielijn, in verhouding tot de hoogte van de aangevraagde steun, onderbouwd aan de hand van een berekening, hoger is, met een maximum van 30 punten,
 - c. de berekeningen, bedoeld in onderdelen a en b, beter onderbouwd zijn, bijvoorbeeld door ketensamenwerking, afspraken met verladers, en een goede business case, met een maximum van 15 punten;
 - d. de kwaliteit van het plan voor het project, inclusief een gedegen onderbouwing, begroting en planning, hoger is, en laad- en tankinfrastructuur, indien van toepassing, breder toegankelijk is voor derden, met een maximum van 15 punten;
3. Indien twee of meer projecten na rangschikking op dezelfde plaats terechtkomen wordt door middel van loting de definitieve plaats in de rangschikking bepaald.

Artikel 9 Aanvraag

1. Een aanvraag om subsidie wordt bij de minister ingediend door een Nederlandse binnenvaartondernemer door middel van een daartoe vastgesteld digitaal formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
2. Indien een project ook ziet op de kosten als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onderdeel c, wordt door een samenwerkingsverband een aanvraag ingediend, waarbij een Nederlandse binnenvaartondernemer optreedt als penvoerder van het samenwerkingsverband. Binnen acht weken na dagtekening van de beschikking tot subsidieverlening verstrekt de aanvrager een overeenkomst waarin de samenwerking tussen de deelnemers in het samenwerkingsverband is geregeld.

3. Een aanvraag heeft betrekking op één energielijn op één binnenschip.
4. Een Nederlandse binnenvaartondernemer kan per openstelling maximaal vier aanvragen indienen. Binnenvaartondernemers die tot eenzelfde groep behoren kunnen per openstelling gezamenlijk maximaal vier aanvragen indienen.
5. De aanvraag tot subsidieverlening bevat naast de in artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit genoemde gegevens in ieder geval:
 - a. een projectplan;
 - b. de gegevens bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - c. mkb-verklaring, indien van toepassing.
6. Indien de subsidieaanvraag ziet op activiteiten als bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdelen c of d, motiveert de aanvrager in de aanvraag waarom niet gekozen is voor activiteiten als bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel a of b.
7. In de subsidieaanvraag toont de aanvrager aan dat het schip na afronding van het project als schoon of emissievrij binnenschip kwalificeert.
8. De aanvraag voor subsidieverlening kan voor het jaar 2026 worden ingediend van 17 november 2026, 9.00 uur tot en met 16 maart 2027, 17.00 uur.
9. De minister stelt de aanvraagperiode voor de opvolgende jaren jaarlijks vast voor aanvang van het tijdvak waarvoor het wordt vastgesteld en maakt dit bekend in de Staatscourant.

Artikel 10 Begrotingsvoorbehoud

Een subsidie ten laste van een begroting die nog niet is vastgesteld, wordt verleend onder de voorwaarde, bedoeld in artikel 4:34, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

Artikel 11 Afwijzingsgronden

1. In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit wordt een aanvraag afgewezen indien:
 - a. er op grond van een regeling al een subsidie is verleend voor dezelfde activiteiten;
 - b. er sprake is van ongeoorloofde cumulatie van steun als bedoeld in artikel 8 van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - c. de aanvrager een onderneming in moeilijkheden is als bedoeld in artikel 2, achttiende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - d. de activiteiten van het project reeds zijn aangevangen voordat de aanvraag voor dat project is ingediend;
 - e. tegen de aanvrager een bevel tot terugvordering openstaat ingevolge een besluit van de Europese Commissie waarbij eerder steun onrechtmatig en onverenigbaar is verklaard;
 - f. de subsidieverstreking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - g. het aantal bij rangschikking toegekende punten aan een van de criteria genoemd in artikel 8, tweede lid, onderdelen c of d, minder is dan 8;
 - h. het aangevraagde subsidiebedrag per aanvrager per project minder dan € 150.000,- bedraagt.

Artikel 12 Verplichtingen subsidieontvanger

1. In aanvulling op de artikelen 17 tot en met 19 van het Kaderbesluit is de subsidieontvanger verplicht:
 - a. met het project te starten binnen twaalf maanden na de subsidieverlening;
 - b. bij een nieuwbouw project het project binnen drie jaar na subsidieverlening af te ronden;
 - c. bij een retrofit project het project binnen twee jaar na subsidieverlening af te ronden.
2. Na afronding van het project kwalificeert het binnenschip minimaal als schoon binnenschip.
3. De subsidieontvanger verstrekt gedurende de looptijd van het project jaarlijks een voortgangrapportage.

Artikel 13 Voorschot

1. De minister verstrekt ambtshalve een voorschot, verdeeld over de volgende termijnen:
 - a. 30% bij de subsidieverlening;
 - b. 50% bij de start van het project.



2. De minister verstrekt het resterende bedrag bij de vaststelling van de subsidie.
3. In afwijking van het eerste lid, onderdeel b, kan uitbetaling van dit voorschot plaatsvinden in het kalenderjaar volgend op de start van het project.

Artikel 14 Verplichtingen betreffende voorlichting

1. Op verzoek van de minister verleent de subsidieontvanger medewerking aan het verspreiden van de resultaten van de op grond van deze regeling gesubsidieerde activiteiten.
2. De subsidieontvanger verleent indien van toepassing medewerking aan het verspreiden van niet-bedrijfsgevoelige informatie met betrekking tot de laadlocatie en het totale vermogen op de laadlocatie van het project.
3. De verplichtingen, bedoeld in het eerste en tweede lid, gelden vanaf de datum van de beschikking tot subsidieverlening tot vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling.

Artikel 15 Subsidievaststelling

1. De aanvrager dient bij de minister een aanvraag tot vaststelling van de subsidie in door middel van een daartoe vastgesteld digitaal formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
2. 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 verslag van niet-bedrijfsgevoelige kennis en informatie die met het project is opgedaan;
 - d. betaalbewijzen en facturen voor de gemaakte subsidiabele kosten.
3. In afwijking van artikel 24, vierde lid, onderdeel c, van het Kaderbesluit hoeft de aanvraag tot vaststelling van de subsidie niet vergezeld te gaan van een controleverklaring.

Artikel 16 Staatssteun

De subsidie voor de subsidiabele activiteiten, bedoeld in artikel 3, bevat staatssteun en wordt gerechtvaardigd door artikel 36 ter en artikel 56 quater van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

Artikel 17 Evaluatie

1. De minister publiceert uiterlijk op 1 september 2031 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk.
2. De subsidieontvanger verleent medewerking aan een evaluatie van de effecten van de door hem op grond van deze regeling uitgevoerde activiteiten, voor zover medewerking redelijkerwijs kan worden gevraagd.
3. De verplichting, bedoeld in het tweede lid, geldt gedurende vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling.

Artikel 18 Inwerkingtreding en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en vervalt met ingang van 1 september 2031, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor die datum zijn aangevraagd.

Artikel 19 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie binnenvaart 2026–2029.

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

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

TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

§ 1.1 Aanleiding van de regeling

Nederland heeft zich middels nationale en internationale afspraken gecommitteerd aan een klimaat-neutrale en (nagenoeg) emissieloze binnenvaart in 2050. Het is nodig dat ook de binnenvaart bijdraagt aan het tegengaan van klimaatverandering. Tegelijkertijd staat de binnenvaart ook voor de opgave om de uitstoot van stikstof en andere luchtverontreinigende emissies significant omlaag te brengen. Het is in het belang van een toekomstbestendige binnenvaartsector om klaar te zijn voor de toekomst.

Voor binnenvaartondernemers vergt deze transitie echter een omvangrijke investering, om verschillende redenen. Ten eerste is er op dit moment nog een substantieel prijsverschil tussen fossiele brandstoffen en hernieuwbare energiedragers ('operationele uitgaven', hierna: OPEX). Ten tweede is het nodig het schip zelf aan te passen, en zo geschikt te maken voor hernieuwbare energiedragers ('investeringsuitgaven', hierna: CAPEX).

Beprijzings- en normeringsmaatregelen (ETS2 en REDIII – zie §3.1) brengen hier langzaam verandering in: beiden zorgen ervoor dat het prijsverschil tussen fossiele en hernieuwbare energiedragers vanaf 2026 stapsgewijs afneemt, zodat alternatieven vanaf die tijd steeds rendabeler zullen worden. Omdat het echter nog een aantal jaren zal duren voordat deze effecten merkbaar worden in de business case (naar verwachting pas na 2030), is er in ieder geval de komende jaren (2026–2030) een onrendabele top op investeringen in verduurzaming van de binnenvaart. Dit maakt dat binnenvaartondernemers afwachtend zijn met investeringen in deze technieken waardoor de benodigde opschaling nog niet op gang komt.

Vanwege de lange levensduur van schepen in de binnenvaart (meer dan 20 jaar) is het van belang dat de transitie nu al op gang komt. Zo niet, dan wordt de periode om de hele transitie te doorlopen voor de binnenvaart te kort, en kunnen de doelen uit zicht raken. Daarnaast kan het niet tijdig starten met deze transitie zorgen voor verkorte afschrijvingstermijnen, wat ongunstig is voor ondernemers. In de komende jaren is het daarom nodig dat aandrijftechnieken op elektriciteit, waterstof of methanol waarmee schepen emissieloos of klimaatneutraal kunnen varen de vroege fase van opschaling doorlopen. Deze technieken bevinden zich momenteel net voorbij de demonstratiefase. Door het doorlopen van de vroege fase van opschaling worden deze technieken verder doorontwikkeld en is de markt vanaf 2030 klaar voor grootschalige uitrol.

§ 1.2 Doel van de regeling

Deze regeling heeft als doel het stimuleren van de aanschaf en installatie van energielijnen op elektriciteit, waterstof of methanol in binnenschepen van Nederlandse binnenvaartondernemers om vroege opschaling van deze technieken in de binnenvaart mogelijk te maken en daarmee een emissieloze en klimaatneutrale binnenvaart in 2050 haalbaar te maken.

Subdoelen van de regeling zijn daarbij:

1. De vroege fase opschaling van verschillende technieken stimuleren
2. Leren van opgedane operationele kennis (kennisdeling)
3. Koplopers/rolmodellen klaarzetten voor verschillende type schepen en vaarprofielen
4. Een diversiteit aan ondernemers bedienen
5. Een bijdrage leveren aan de uitrol van de benodigde walinfrastructuur

2. Hoofdlijnen van de regeling

§ 2.1 Toelichting energielijnen

§ 2.1.1 Elektrisch met batterij of waterstofbrandstofcel

De focus van de regeling ligt bij elektrificatie. In de keuze van energielijnen wordt de lijn van het Nationaal Plan Energiesysteem gevolgd: 'doe elektrisch wat elektrisch kan'. Een elektrische aandrijving kent een hogere energie-efficiëntie, dus minder energieverlies, en dit draagt bij aan de vermindering van de totale energievraag. Daarbij biedt elektrificatie meer flexibiliteit voor de toekomst: verschillende energiedragers kunnen worden ingezet om de energielijn van energie te voorzien. Tijdens consultatiemomenten met de sector, zoals de sector sessie in december 2025, bleek dat deze

focus ook breed wordt gedragen vanuit de sector zelf. De focus op elektrificatie werkt door in de regeling doordat (a) het grootste deel van het subsidiebudget gereserveerd is voor elektrische energielijnen in combinatie met batterijen of brandstofcellen, (b) aanvragers die deze opties aanvragen 10% extra subsidie kunnen krijgen indien ze kunnen aantonen dat het schip na afronding van het project kwalificeert als emissievrij binnenschip zoals bedoeld in de algemene groepsvrijstellingsverordening (hierna: AGVV), en (c) doordat aanvragers die voor een waterstof- of methanol energielijn met verbrandingsmotor een aanvraag indienen moeten kunnen onderbouwen dat een elektrische energielijn voor het schip economisch en/of technisch niet haalbaar is.

§ 2.1.2 Energielijn methanol

Voor sommige schepen is het vanwege het vaarprofiel technisch of economisch niet haalbaar om op batterijen of brandstofcellen te varen. Voor middellange afstanden en intensief gebruik kan een verbrandingsmotor op methanol de meest geschikte of zelfs de enige optie zijn. Voor die schepen waar een volledig elektrische aandrijving niet mogelijk is, kunnen uit de middelen investeringen worden gedaan waarmee schepen klimaatneutraal op hernieuwbare brandstoffen (methanol of waterstof) kunnen gaan varen.

Ten tijde van de eerste openstelling zijn er nog geen Stage V-gecertificeerde methanolmotoren beschikbaar op markt. Dit komt doordat methanol nog niet als referentiebrandstof is opgenomen in de NRMM verordening¹. Voor methanol is de verwachting dat dit nog een aantal jaar zal duren. Daarom is de verwachting dat deze energielijnen pas in de latere openstellingsjaren van de regeling aangevraagd zullen worden. Wel wordt er momenteel gewerkt aan de ontwikkeling van methanolmotoren in de projecten uit de eerste subsidieronde van de Tijdelijke Subsidieregeling Energietransitie Binnenvaartmotoren (TSEBM)². In 2027 volgt een tweede openstelling van de TSEBM.

Binnen de huidige AGVV is het nog niet mogelijk om subsidie te verlenen voor de aanschaf van nieuwe schepen die door methanol worden aangedreven. Dit kan alleen bij retrofit. Voor schepen die enkel door methanol worden aangedreven, is het daarom binnen deze regeling op dit moment alleen mogelijk om subsidie aan te vragen voor de retrofitkosten van een methanol-project. De AGVV wordt momenteel herzien door de Europese Commissie. De herziening heeft mogelijk gevolgen voor de uitgangspunten van deze regeling en kan daarmee leiden tot wijzigingen voor de tweede en latere openstellingen.

§ 2.1.3 Energielijn waterstof

Voor sommige schepen is vanwege het vaarprofiel het technisch of economisch niet haalbaar om op batterijen of brandstofcellen te varen. Voor middellange afstanden en intensief gebruik kan een verbrandingsmotor op waterstof de meest geschikte of zelfs de enige optie zijn. Voor die schepen waar een volledig elektrische aandrijving niet mogelijk is, kunnen uit de middelen investeringen worden gedaan waarmee schepen klimaatneutraal op hernieuwbare brandstoffen (methanol of waterstof) kunnen gaan varen.

Ook voor waterstof geldt dat er ten tijde van de eerste openstelling nog geen Stage V-gecertificeerde motoren beschikbaar zijn op markt. Dit komt doordat waterstof nog niet als referentiebrandstof is opgenomen in de NRMM verordening³. Op het moment van schrijven (augustus 2026) is bekend dat de Europese Commissie werkt aan een revisie van de NRMM-verordening (2016/1628), waarin waterstof wordt toegevoegd als referentiebrandstof. Dit maakt typegoedkeuring voor waterstofmotoren mogelijk. Deze motoren moeten nog wel ontwikkeld worden. De TSEBM biedt daar mogelijkheden voor.

§ 2.1.3 Hybride-elektrische energielijnen voor kleine schepen

De regeling biedt eigenaren van kleine schepen (CEMT klasse I t/m III) de mogelijkheid om subsidie aan te vragen voor een hybride-elektrische aandrijflijn. Deze optie wordt specifiek beperkt tot deze doelgroep om verschillende redenen. Kleine binnenschepen zijn, zeker in de toekomst met een veranderd klimaat, essentieel voor de bereikbaarheid van Nederland via kleine of ondiepe vaarwegen. Juist deze kleine schepen concurreren met het wegvervoer. Het is voor de modal shift en in het kader van de bereikbaarheid in Nederland (dat door klimaatverandering vaker te maken krijgt met laagwater) essentieel dat deze capaciteit beschikbaar blijft. Tegelijkertijd hebben deze schepen moeite om mee te komen en is de overstap naar 100% emissieloos varen in één keer groot. Daarom is het belangrijk ook

¹ Verordening - 2016/1628 - EN - EUR-Lex

² Tijdelijke Subsidieregeling Energietransitie Binnenvaartmotoren - Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart

³ Verordening - 2016/1628 - EN - EUR-Lex

aan deze categorie scheepseigenaren perspectief te bieden op het toekomstbestendig maken van hun schepen. Deze kleine schepen worden vrijwel niet nieuw gebouwd. Bij een retrofit kan het voor deze schepen kostbaar zijn om de gehele aandrijving te vervangen. Hybridisering biedt dan een haalbare eerste stap. Bovendien is een groot deel van deze schepen nog uitgerust met oude verbrandingsmotoren, en is de toepassing van schonere Stage V motoren nog beperkt. Daarom is er bij deze schepen ook veel stikstofwinst te behalen wanneer zij de oude motor laten vervangen door een schonere Stage V motor als generatorset achter de elektromotor. Stikstofwinst is juist voor deze schepen belangrijk, omdat zij vaak varen in stedelijk gebied en in of nabij Natura 2000-gebieden. Dat past ook bij de herkomst van de middelen: de hybride-energielijn wordt gefinancierd uit stikstofmiddelen.

Het doel van deze mogelijkheid in de regeling is om direct stikstof te reduceren maar ook om schepen direct toekomstbestendig te maken zodat in de komende jaren over kan worden gegaan op groten-deels of geheel emissieloos varen. Met deze mogelijkheid worden specifiek de kleine schepen ondersteund zodat ook zij mee kunnen doen met de transitie.

§ 2.2 Toelichting optie ontwikkeling van laad- en tankinfrastructuur aan wal

De beschikbaarheid van de benodigde laad- en tankinfrastructuur (denk aan laad-, wissel-, en bunkerpunten voor batterijen, energiecontainers of hernieuwbare brandstof) is een belangrijke randvoorwaarde voor het operationeel kunnen laten varen van het (om)gebouwde schip. Aanvragers kunnen als onderdeel van het project, en in een samenwerkingsverband (bijvoorbeeld met een havenexploitant en/of energieleverancier) subsidie aanvragen voor de walinfrastructuur die benodigd is om ten minste de voorstuwing van het schip van energie te voorzien. Walstroomvoorzieningen, die puur voorzien in de energievraag aan de kade (hotelfunctie), komen niet in aanmerking.

§ 2.3 Toelichting: géén onderdeel van de subsidieregeling

De volgende activiteiten en/of kosten zijn niet subsidiabel:

Innovatieve, nog niet gedemonstreerde technieken met lager TRL niveau

De voorliggende subsidieregeling zet in op de fase 'Vroege Opschaling' (TRL niveau 8 – 9). Daarop zijn deze technologieën geselecteerd. Meer innovatieve technologieën en projecten worden ook gestimuleerd, maar niet binnen deze regeling. De Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan 2026⁴ biedt subsidie voor innovatievere projecten in vroegere TRL stadia, TRL 5 tot 7. Zie het kopje '§ 3.3.1 Maritiem Masterplan' onder '§3.3 Samenhang met bestaande regelingen'.

Operationele uitgaven (OPEX)

Operationele uitgaven (OPEX) maken geen deel uit van deze regeling. Deze regeling is gericht op het klaarmaken van schepen voor de energietransitie (CAPEX), zodat zij snel helemaal over kunnen schakelen naar hernieuwbare energiedragers wanneer het prijsverschil afneemt. Over deze focus zijn afspraken gemaakt met de fondsbeheerder van het Klimaatfonds (Ministerie van EZK, voorheen KGG).

3. Verhouding tot bredere beleidscontext en bestaande regelgeving

§ 3.1 Bredere beleidscontext internationaal

Omdat de binnenvaart een sterk internationaal georiënteerde sector is, zijn internationale verplichtingen nodig om, met behoud van een gelijk speelveld, de energietransitie vanuit de markt op gang te kunnen brengen. Ook zijn er internationaal doelen gesteld.

Verklaring van Mannheim

In de Verklaring van Mannheim⁵ hebben aangesloten landen afgesproken dat:

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

⁴ Zie: Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan 2026 | RVO.nl

⁵ Mannheimer_Erklärung_en.pdf



Europese regelgeving

Klimaatwet

Nederland heeft een resultaatverplichting in relatie tot de Europese Klimaatwet, die onder andere gaat over de mobiliteit (en als onderdeel daarvan, de binnenvaart).

RED-III

De herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED III) stelt doelen voor het gebruik van hernieuwbare energie in de Europese Unie (EU). Ze heeft als doel de energietransitie te versnellen en zo de Europese klimaatdoelen dichterbij te brengen. Lidstaten kunnen zelf kiezen hoe zij deze richtlijn implementeren. In Nederland wordt deze richtlijn geïmplementeerd door brandstofleveranciers aan, onder andere, de binnenvaart een stapsgewijze CO₂-ketenemissiereductie op te leggen van 14.5% in 2030. Zie ook de 5^e voortgangsbrief implementatie RED-III vervoer⁶ van 10 december 2025.

EU-ETS2

Het Europese emissiehandelssysteem ETS-2 verbindt een prijs aan CO₂-emissies die gemoeid zijn met alle brandstoffen die geleverd worden aan de gebouwde omgeving, wegvervoer en overige sectoren. Nederland heeft ervoor gekozen om (vooralsnog) unilateraal de Nederlandse binnenvaartsector onder het Europese Emissiehandelssysteem ETS2 te brengen. Dit is toegelicht in de Klimaatbrief van minister Jetten van 15 april 2024⁷ en in de Kamerbrief Energietransitie binnenvaart van 17 september 2024⁸.

Brandstofleveranciers aan de binnenvaart moeten op de Europese markt emissierechten kopen voor de uitstoot van de geleverde brandstoffen. Hierdoor zal het prijsverschil tussen fossiele brandstoffen en hernieuwbare energiedragers vanaf 2028 afnemen⁹.

§ 3.2 Bredere beleidscontext nationaal

§ 3.2.1 Doelstellingen

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.

§ 3.2.2 Stimuleren, faciliteren en kennisdeling

Het nationale beleid richt zich met name op het stimuleren en faciliteren van de energietransitie. Dit gebeurt onder andere door het ontwikkelen van subsidieregelingen, het faciliteren van samenwerkingsverbanden zoals CONDOR Z-E, en door het faciliteren van kennisdeling middels een kennisagenda.

Een overzicht van ondersteunings- en financieringsmogelijkheden die via de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO) lopen, is te vinden op de maritieme landingspagina van RVO.¹⁰ Hieronder worden enkele regelingen die samenhang hebben met deze regeling toegelicht.

§ 3.3 Samenhang met andere subsidieregelingen

§ 3.3.1 Maritiem Masterplan (hierna: MMP)

In de nationale beleidscontext speelt de onderhavige subsidieregeling een aanvullende rol op het MMP¹¹. Het MMP richt zich op de demonstratieprojecten aan boord van schepen voor energielijnen gericht op onder andere waterstof- en methanol aandrijving. Deze demonstratieprojecten (TRL 5-7¹²) bestrijken de niveaus die voorafgaan aan de vroege fase opschaling (TRL-niveaus 8 en 9), waar deze

⁶ 5e voortgangsbrief implementatie RED-III vervoer | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

⁷ Klimaatbrief van minister Jetten

⁸ Kamerbrief Energietransitie binnenvaart

⁹ Op de EU Milieuraad van 4 november 2025 is afgesproken dat het Europese emissiehandelssysteem ETS2 niet vanaf 2027, maar vanaf 2028 in zal gaan.

¹⁰ Verduurzamen maritieme sector | RVO.nl

¹¹ <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/maritiem-masterplan>

¹² Dit betreft de TRL levels bij aanvang van het project. Na het voltooiën van het project kan TRL niveau 8 zijn bereikt.

regeling zich op richt. Daarnaast richt het MMP zich op kennisdeling in het bredere maritieme cluster, inclusief het maritieme onderwijs.

§ 3.3.2 Subsidieregeling Elektrificatie Binnenvaartschepen (SEB)

Binnen deze regeling wordt subsidie verleend voor aanschaf en elektrische voortstuwingsinstallatie en de bijbehorende onderdelen die:

- a) bestemd zijn om permanent aan boord van het binnenschip te blijven; en
- b) 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.

Deze activiteiten zijn ook subsidiabel binnen deze regeling. Het verschil met de voorliggende regeling is dat binnen de SEB de (vaste of verwisselbare) batterijen niet onder de subsidiabele kosten vallen. Ook wordt er binnen de SEB alleen subsidie verleend aan projecten die varen volgens het NGF project Zero emissie binnenvaart zoals toegekend uit het Nationaal Groei Fonds (via ZES – Zero Emission Services). Deze regeling kent deze voorwaarde niet.

Om uit te sluiten dat via beide regelingen subsidie wordt aangevraagd voor dezelfde investering/activiteit, is een afwijzingsgrond opgenomen in artikel 11, eerste lid, onderdeel a.

§ 3.3.3 Tijdelijke subsidieregeling energietransitie binnenvaartmotoren 2026–2027

In paragraaf § 2.1.2 en § 2.1.3 werden de obstakels op het gebied van wet- en regelgeving voor waterstof- en methanolmotoren al genoemd. Daarnaast zijn de kosten voor de ontwikkeling van dit nieuwe type motoren hoog in relatie tot de omvang van de afzet voor deze markt.

Daarvoor heeft IenW de Tijdelijke subsidieregeling energietransitie binnenvaartmotoren 2026–2027 (TSEBM)¹³ opengesteld, om de ontwikkeling van waterstof- en methanolmotoren te versnellen. Hiermee wordt het aanbod van deze aandrijftechnieken gestimuleerd zodat in aanvulling op elektrificatie, ook deze twee opties beschikbaar zijn. De eerste openstelling van deze regeling vond plaats tussen april en juni 2026 en de tweede openstelling volgt in Q1 2027.

§ 3.3.4 Walstroomregelingen

Binnen de Tijdelijke Subsidieregeling Walstroom Zeeschepen 2024–2027 en de Tijdelijke Subsidieregeling Walstroom Zeeschepen Klimaat 2024 – 2026 wordt subsidie verleend voor walstroom. Walstroom is primair bedoeld voor het energieverbruik aan de kade. Bovendien is deze regeling primair bedoeld voor zeeschepen. Voor binnenvaart zijn er geen subsidieregelingen voor walstroom, maar werkt IenW aan beleid met als doel walstroom mogelijk te maken langs alle Rijksligplaatsen. Binnen de voorliggende regeling wordt alleen de laad- en tankinfrastructuur gesubsidieerd die nodig is om ten minste de voorstuwing van binnenschepen van energie te kunnen voorzien.

§ 3.4 Regelgevend kader:

§ 3.4.1 Kaderbesluit I en M

Deze subsidieregeling is gebaseerd op het Kaderbesluit subsidies I en M¹⁴ (hierna: Kaderbesluit) en de daaraan ten grondslag liggende Kaderwet subsidies I en M (hierna: Kaderwet). De bepalingen van de Kaderwet en het Kaderbesluit zijn dan ook van toepassing op de subsidieverstreking op grond van deze regeling, ook wanneer er niet expliciet in de regeling naar wordt verwezen. Voor de subsidieontvangers is dan ook niet alleen deze regeling, maar ook met name het Kaderbesluit van belang. In het Kaderbesluit zijn onder andere artikelen opgenomen over de subsidiabele kosten (hoofdstuk 3), het indienen van de aanvraag tot subsidieverlening (hoofdstuk 5), afwijzingsgronden van een aanvraag (hoofdstuk 6), verplichtingen voor de subsidieontvanger (hoofdstuk 8), subsidievaststelling (hoofdstuk 10) en misbruik en oneigenlijk gebruik (hoofdstuk 12).

4. Financiën

§ 4.1 Klimaatfonds

De benodigde financiering van deze regeling is voor het grootste deel afkomstig uit het Klimaatfonds.

¹³ Tijdelijke Subsidieregeling Energietransitie Binnenvaartmotoren - Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart

¹⁴ Stb. 2015, 96



Deze subsidieregeling draagt bij aan bestedingsdoelen 2A en 2B van artikel 2 van de Tijdelijke wet Klimaatfonds:

‘Het faciliteren van maatregelen die bijdragen aan broeikasgas-neutrale energievoorziening in 2050’; en ‘Het stimuleren van de implementatie van technieken voor energie-efficiëntie en het stimuleren van de toepassing van hernieuwbare energie en overige broeikasgas-reducerende en circulaire technieken en maatregelen in het bedrijfsleven.’.

De beheerder van het Klimaatfonds is het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK). Over de kaders en uitgangspunten van de regeling zijn afspraken gemaakt met dit ministerie.

§ 4.2 Stikstofbronmaatregelen

Een kleiner gedeelte (circa € 26 miljoen) van de financiering van deze regeling is afkomstig uit de stikstofbronmaatregelen die door kabinet Rutte III beschikbaar zijn gesteld voor de verduurzaming van de binnenvaart tussen 2021 – 2030 in het kader van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2022–2035¹⁵.

5. Staatssteun

Overheden van Europese lidstaten mogen in principe geen steun verlenen aan specifieke bedrijven die de concurrentie binnen de Europese Unie kan verstoren. Wanneer er sprake is van ongeoorloofde staatssteun, moet de ontvanger van de verstrekte steun deze terugbetalen, inclusief een wettelijk bepaalde rente. Onder specifieke voorwaarden kan steun echter wel geoorloofd zijn.

Deze regeling is getoetst op mogelijke staatssteunelementen. Een subsidie die op basis van deze regeling kan worden verstrekt is 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 groepsvrijstellingsverordening¹⁶ (hierna: 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) voor zover de steun ziet op de energielijnen.

Indien er gebruik wordt gemaakt van de optie om laad- en tankinfrastructuur te ontwikkelen valt dit onder artikel 56 quater van de AGVV (Steun voor binnenhavens). Zolang wordt voldaan aan deze artikelen en de bepalingen uit hoofdstuk I van de AGVV is sprake van geoorloofde staatssteun en wordt de steun verenigbaar geacht met de interne markt. Met een kennisgeving op basis van artikel 11, onderdeel a, van de AGVV is de Europese Commissie op de hoogte gesteld van deze subsidieregeling.

De AGVV wordt momenteel herzien door de Europese Commissie. De herziening heeft mogelijk gevolgen voor de uitgangspunten van deze regeling en kan daarmee leiden tot wijzigingen voor de tweede en latere openstellingen.

6. Monitoring en kennisdeling

Een belangrijk aspect van de regeling, dat ook door sectorpartijen zelf werd genoemd, is het opdoen en delen van kennis. Bijvoorbeeld over operationele ervaringen van deelnemende schepen. Daarom worden er voorwaarden gesteld aan deelname aan deze kennisdeling. Het gaat dan voornamelijk om kwalitatieve informatie.

Daarnaast is het, om doelmatigheid en effectiviteit van de regeling te kunnen monitoren, van belang om te monitoren hoeveel CO₂ er met de gerealiseerde projecten wordt gereduceerd als gevolg van de regeling. Hiertoe kunnen aanvragers verzocht worden na afronding van het project gegevens aan te leveren over hun energieverbruik. Dit wordt verder toegelicht in het artikelsgewijs deel van de toelichting bij artikelen 12, 14 en 17.

¹⁵ Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2022-2035 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

¹⁶ Verordening (EU) nr. 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 («de algemene groepsvrijstelling») (PbEU 26.6.2014, L187/1)

7. Gevolgen

Met de subsidieregeling kunnen naar verwachting ongeveer 150 á 160 schepen worden verduurzaamd. Hiermee kan vanaf 2032 een structurele (TTW) CO₂-reductie van 0,11 – 0.14 Mton per jaar worden gerealiseerd. De daadwerkelijke CO₂-reductie hangt echter nog wel sterk af van welke aanvragen binnen komen en in welke mate de schepen ook direct gebruik zullen maken van emissie-loze of klimaatneutrale energiedragers in de nieuw (in)gebouwde energielijn.

De vroege fase opschaling komt naar verwachting eerder tot stand dan zou zijn gebeurd als de effecten van normerings- en beprijzingsmaatregelen worden afgewacht. Daarmee worden overvraging en lange wachttijden van scheepswerven én vervroegde afschrijvingen voorkomen. Dit draagt bij aan het halen van de gemaakte nationale en internationale afspraken (in 2050 klimaatneutraal en nage-noeg emissieloos).

Daarnaast zal óók de stikstof- en fijnstof uitstoot effectief gereduceerd worden, zeker in het geval van emissieloze energielijnen.

Een bijkomend verwacht gevolg is dat Nederlandse binnenvaartondernemers een deel van de beoogde nieuwbouw of retrofit projecten in opdracht zullen geven bij bedrijven uit de Europese of Nederlandse Maritieme Maakindustrie. Daarmee kunnen de investeringen bijdragen aan het verdien-vermogen van Nederland en de Europese Unie.

8. Uitvoering

De subsidieregeling wordt uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Praktische uitvoerbaarheidsadviezen worden gegeven door RVO. Voorafgaand aan publicatie is de regeling 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.

9. Regeldruk

Er is een focus op het hanteerbaar houden van de regeldruk voor indienende partijen door zowel het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW), als RVO. De regeldruk voor indienende partijen bestaan uit de kosten met betrekking tot de indiening van de aanvraag, de kosten voor de tussentijdse verantwoording en monitoring, de kosten voor de eindverantwoording én de kosten voor het meewerken aan verspreiding van resultaten tot 5 jaar na afronding van het project.

Om de kosten in te schatten, is er gebruik gemaakt van de standaarduurtarieven in het Handboek Meting Regeldrukkosten. Hierin is uitgegaan van een intern uurtarief van € 60,-.

Indienen aanvraag

Voor de indiening van de aanvraag wordt aangenomen dat een aanvrager tijdsbesteding heeft in de voorbereiding op de indiening, in het verzamelen van informatie over de vereisten, en in de aanvraag zelf, in het invullen van het aanvraagformulier met het opstellen van een projectplan en een begroting. Hierbij wordt per aanvraag rekening gehouden met een tijdsbesteding van ongeveer 80 uur.

Uitgaande van 200 ingediende subsidieaanvragen zou het totale aantal uren voor het indienen van de subsidieaanvragen hiermee dan uitkomen op 16.000 uur, en daarmee ongeveer € 960.000,-.

Tussentijdse verantwoording

De verwachting is dat ongeveer 160 subsidieaanvragen kunnen worden toegekend en dat een gemiddelde looptijd van een project tweeënhalf jaar zal zijn. Voor de monitoring en tussentijdse verantwoording levert een subsidieontvanger jaarlijks een voortgangsrapportage aan. De verwachting is dat per aanvrager 8 uur per jaar besteed wordt aan de verantwoording van het gesubsidieerde project. Uitgaande van deze verwachting zou het totale aantal uren voor deze activiteiten uitkomen op 3.200 uur (160 toegekende subsidieaanvragen x 8 uur per jaar, x projectduur van gemiddeld tweeënhalf jaar), en daarmee ongeveer € 192.000,-.

Eindverantwoording

Voor de eindverantwoording moet een subsidieontvanger een verzoek tot subsidievaststelling indienen, inclusief het opstellen van een eindverslag met de gevraagde informatie omtrent het project, de uitkomsten en de besteding, en de facturen en betaalbewijzen. Per project wordt ingeschat dat dit 16 uur in beslag neemt.



Uitgaande van 160 gehonoreerde projecten zou het totale aantal uren voor het indienen van de aanvragen tot subsidievaststelling hiermee dan uitkomen op 2.560 uur, en daarmee ongeveer € 409.000,-.

Geen controleverklaring nodig

Er is voor gekozen om in het kader van deze regeling geen controleverklaring te vragen om de administratieve lasten te beperken, zeker voor kleine ondernemers die ook gebruik kunnen maken van de regeling. In plaats daarvan dient de subsidieontvanger wel zelf de betaalbewijzen en facturen aan te leveren, waaruit blijkt dat de gemaakte kosten daadwerkelijk zijn uitgegeven aan activiteiten die onder de subsidiabele kosten vallen. RVO zal hierop controleren.

Uitgaande van 160 projecten, zullen op basis van deze inschattingen de totale administratieve lasten ca € 1.561.000,- bedragen, wat neerkomt op maximaal 0,68% van het beschikbaar gestelde budget (€ 231.200.000,-).

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. Advies en consultatie

Voorafgaand aan publicatie van deze subsidieregeling is de sector op verschillende momenten geconsulteerd. Ten behoeve van de voorbereiding van het voorstel is op 4 december 2025 een sectorsessie georganiseerd. Daar hebben zo'n 80 sectorbelanghebbenden aan deelgenomen, variërend van scheepseigenaren, brancheverenigingen, maritieme maakindustrie, leveranciers van aandrijflijnen, tot banken en subsidieadviseurs. Op 9 december 2025 heeft een gelijknamig webinar plaatsgevonden, waaraan geïnteresseerden die niet fysiek bij de sectorsessie aanwezig konden zijn, online konden deelnemen.

De regeling heeft van 22 april 2026 tot en met 3 juni 2026 open gestaan voor internetconsultatie via www.internetconsultatie.nl. Er zijn in totaal 33 reacties ingediend, waarvan 26 openbaar.

Naar aanleiding van deze reacties zijn enkele aanpassingen in de regeling aangebracht. Zo zijn de begripsbepalingen binnenschip, Nederlandse binnenvaartondernemer en elektrische en hybride-elektrische energielijn verduidelijkt. Daarnaast zijn begripsbepalingen voor de methanol- en waterstof-energielijnen, alsmede het begrip 'energiebehoefte', toegevoegd. Ook zijn de subsidieplafonds aangepast naar aanleiding van de taakstelling op subsidies van het kabinet Jetten-I en is het maximale bedrag wat per project besteed mag worden aan laad- en tankinfrastructuur verhoogd van € 500.000,- naar € 600.000,-. Het maximaal aantal aanvragen per binnenvaartondernemer of groep is verhoogd van 3 naar 4, het minimum-aanvraagbedrag per aanvrager per project is verlaagd naar € 150.000,- en de termijn voor het starten van het project is verlengd van 6 naar 12 maanden. Verder is de artikelsgewijze toelichting op enkele punten verduidelijkt.

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

Artikelsgewijs deel

Artikel I Begripsbepalingen

Dit artikel bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor deze regeling. Ook de begripsbepalingen in het Kaderbesluit subsidies I en M (hierna: Kaderbesluit) zijn op deze regeling van toepassing.

Binnenschip

Een binnenschip wordt in artikel 2 van de Binnenvaartwet gedefinieerd als: 1°. vaartuig dat is bestemd voor de vaart op de binnenwateren of op dienovereenkomstige buitenlandse wateren; of 2°. drijvend

werktuig. In deze regeling worden alleen binnenschepen bedoeld in bedrijfsmatig gebruik. Daarnaast worden voor deze regeling vissersschepen uitgezonderd. De reden voor het uitzonderen van vissersschepen is dat visserij een sector is die momenteel niet onder de ETS2 opt-in valt. Ten slotte zijn ook recreatie- en pleziervaart uitgesloten, omdat deze niet onder ETS2 vallen en een te kleine CO₂-impact hebben.

Energielijn

Een energielijn wordt gedefinieerd als het geheel van motoren en bijbehorende systemen aan boord die noodzakelijk zijn om ten minste de voortstuwing van een binnenschip van energie te voorzien. Ook de aandrijving en energie-opslag voor andere energieverbruikers, zoals de hotelfunctie, boegschroeven en werkfunctie, mogen onderdeel zijn van deze energielijn. Deze kosten zijn dus ook subsidiabel, zolang de energielijn ten minste óók de voortstuwing van energie kan voorzien.

Hybride-elektrische energielijn

In dit artikel wordt ook het begrip hybride-elektrische energielijn gedefinieerd. De 50% als minimum voor het vermogen waar de elektrische aandrijflijn aan moet voldoen is opgenomen om te borgen dat de elektrische aandrijflijn een substantieel gedeelte van de voortstuwing kan verzorgen, waarmee het schip ook grote delen geheel emissieloos kan varen, en niet slechts als hulpmotor fungeert. Ook wordt er een minimumeis gesteld aan de capaciteit van de batterij (3 uur lang op het maximale vermogen van de elektromotor of 50% van de energiebehoefte) en wordt gesteld dat deze ook opgeladen moet kunnen worden aan de wal. Dit is om te borgen dat het schip niet alleen toekomstbestendig is, maar ook meteen CO₂ en stikstof kan reduceren door deels op de batterij te varen. De batterijcapaciteit is gerelateerd aan het motorvermogen of de energiebehoefte. Dit is goed meetbaar en toetsbaar op basis van het vermogen van de elektromotor, of door middel van de berekening met vaarprofiel die voor de beoordeling moet worden aangeleverd.

Elektrische energielijn

De elektrische energielijn is in deze regeling gedefinieerd als een energielijn, bestaande uit een 100% elektrische eindaandrijving met batterijen of een waterstof-brandstofcelsysteem waarmee minimaal 70% van de energiebehoefte van het schip kan worden geleverd. Laatstgenoemde kan worden aangetoond door de capaciteit van de batterij(en) te vergelijken met de energiebehoefte van het schip. Bij de elektrische energielijn met brandstofcelsysteem kan dit worden aangetoond door de energieopslag van het brandstofcelsysteem (waterstofbunkertanks) en het rendement van de brandstofcel te vergelijken met de energiebehoefte (in kWh). Als het brandstofcelsysteem wordt gecombineerd met een batterij, dan moet de combinatie van de energieopslag en de batterij minimaal 70% van de energiebehoefte kunnen leveren. De vermogensseis (100% elektrische eindaandrijving) kan worden aangetoond door het vermogen van de elektromotor te vergelijken met het maximaal benodigde vermogen in het vaarprofiel (beiden in kW).

Energiebehoefte

De energiebehoefte is gedefinieerd als de gemiddelde dagelijkse energiebehoefte, berekend als de jaarlijkse energiebehoefte gedeeld door het gemiddeld aantal vaardagen, of, wanneer de laad- of wisselpunten al bekend zijn en het schip volgens een vast vaarpatroon vaart, de energiebehoefte tussen twee laad- of wisselmomenten in. In principe wordt de dagelijks gemiddelde energiebehoefte gebruikt om de energiebehoefte aan te tonen. De tweede wijze van berekenen kan gebruikt worden bij schepen die bijvoorbeeld meerdere keren per dag hun elektriciteit of waterstof kunnen opladen/wisselen en waarvoor de eerste formulering niet werkbaar is.

Het onderscheid tussen de elektrische energielijn en de hybride-elektrische energielijn zit in de hogere eisen aan het vermogen van de elektromotor en de capaciteit van de batterij of brandstofcel. Bovendien zijn kosten verbonden aan een Stage V motor bij de elektrische aandrijflijn niet subsidiabel. Zowel schone als emissievrije schepen kunnen onder deze energielijn vallen. Indien de aanvraag ziet op een emissievrij binnenschip mag er geen dieselmotor aan boord zijn.

In de volgende tabel zijn de verschillen tussen de elektrische en de hybride energielijn schematisch weergegeven:

	Elektrische energielijn	Hybride-elektrische energielijn
Vermogen elektromotor (kW)	100% van het totale vermogen elektrisch	50% van het totale vermogen elektrisch

	Elektrische energielijn	Hybride-elektrische energielijn
Energieopslag batterij/brandstofcel (kWh)	Capaciteit batterij = 70% energiebehoefte Energieopslag brandstofcel = 70% energiebehoefte/rendement brandstofcel	3 uur lang op maximale vermogen van elektro- motor kunnen varen óf 50% van de energiebe- hoefte
Doelgroep	Alle schepen	Alleen schepen t/m CEMT-klasse III
Subsidiabele kosten	Alleen de elektrische energielijn (dieselgenerator/ motor mag wel aanwezig zijn maar niet subsidia- bel)	Stage V dieselgenerator ook subsidiabel, mits in combinatie met elektromotor en batterijen
Type project	Nieuwbouw of retrofit	Alleen bij retrofit

Nederlandse binnenvaartondernemer

Daarnaast is de regeling bedoeld voor Nederlandse binnenvaartondernemers. Dit omdat de middelen voor het grootste deel uit het Nederlandse Klimaatfonds komen, en grotendeels beschikbaar zijn gesteld om de Nederlandse binnenvaartsector te ondersteunen bij de energietransitie en naar aanleiding van de ETS2 opt-in. Onder een Nederlandse binnenvaartondernemer wordt verstaan een ondernemer die een binnenschip exploiteert of na afronding van het project gaat exploiteren, met een hoofdvesting of nevenvestiging in Nederland.

Schoon binnenschip

Voor de definitie van een schoon binnenschip wordt verwezen naar de AGVV. In artikel 2, onderdeel 102 septies, onder c, staan eisen waar binnenschepen aan moeten voldoen om te kwalificeren als schoon vervoermiddel. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen schepen voor passagiersvervoer en goederenvervoer, namelijk:

- 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 CO₂-vrije directe (uitlaat)emissies of uit plug-in-power;
- een binnenschip voor goederenvervoer dat directe CO₂-(uitlaat)emissies per tonkilometer (g CO₂/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 CO₂-emissies zoals vastgelegd voor zware bedrijfsvoertuigen (subgroep voertuigen 5-LH) overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EU) 2019/1242.

Emissievrij binnenschip

Voor de definitie van een emissievrij binnenschip wordt verwezen naar artikel 2, onderdeel 102 octies, onder d, van de AGVV waarin een emissievrij vervoermiddel is gedefinieerd als een binnenschip voor passagiers- of goederenvervoer met CO₂-vrije directe (uitlaat-/uitlaatsysteem)emissies.

Artikel 2 Doel van de regeling

Deze regeling heeft als doel het stimuleren van de aanschaf en installatie van energielijnen aangedreven door elektriciteit, waterstof of methanol in binnenschepen van een Nederlandse eigenaar. Voor nadere toelichting wordt verwezen naar het algemeen deel van de toelichting.

Artikel 3 Subsidiabele activiteiten

Een project, zoals gedefinieerd in artikel 1, bestaat uit de aanschaf en installatie van een energielijn aangedreven door elektriciteit, waterstof of methanol in verband met de nieuwbouw of retrofit van een binnenschip, waarmee deze deels of volledig emissievrij of klimaatneutraal kan varen, eventueel aangevuld met investeringen voor laad- en tankinfrastructuur aan wal om de energielijn van elektriciteit, waterstof of methanol te kunnen voorzien. Artikel 3 bevat de energielijnen waar een project betrekking op kan hebben. In artikel 4 worden de subsidiabele kosten, waaronder de meerkosten van laad- en tankinfrastructuur, nader gespecificeerd.

Voor de energielijn elektrisch, aangedreven door vaste of verwisselbare batterijen, geldt dat de regeling, indien de aanvraag ziet op een schoon binnenschip, niet verbiedt dat er naast de elektrische aandrijflijn ook nog een dieselmotor aan boord is. Deze motor komt echter niet in aanmerking voor subsidie. In het geval er subsidie wordt aangevraagd voor batterijen (vaste of verwisselbare), moeten deze worden aangeschaft (of door middel van financial lease economisch eigendom worden van de aanvrager). Kosten verbonden aan huur- of operational leasecontracten vallen niet binnen de subsidiabele kosten. In het geval dat de aanschaf van batterijen geen onderdeel uitmaakt van de aanvraag moet het schip wel volledig zijn uitgerust om op batterijen (gehuurd of geleased) te gaan

varen, waarbij ook geldt dat die in 70% van de energiebehoefte moeten kunnen voorzien.

Indien de optie waterstof- of methanol-verbrandingsmotor wordt gekozen, moet de motor zo zijn ontworpen om chemische energie (input) uit methanol of 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 methanol of waterstof komt. IenW ziet dat in de praktijk vaak gekozen wordt voor een dual-fuel motor omdat waterstof en methanol nog niet overal voldoende beschikbaar en betaalbaar is. Op deze manier kan de onzekerheid die deze investering daardoor met zich meebrengt, deels worden afgedekt. De minimumeis voor een waterstof- of methanolmotor sluit ook aan op de gehanteerde definities in de Tijdelijke subsidieregeling energietransitie binnenvaartmotoren (2026–2027).

Artikel 4 Subsidiabele kosten

De in aanmerking komende kosten van een project betreffen de meerkosten voor de investering of de kosten voor retrofit zoals genoemd in artikel 36 ter, derde lid, van de AGVV, en de kosten voor de voor het project benodigde laad- of bunker infrastructuur als bedoeld in artikel 56 quater, lid 2bis, van de AGVV.

Meerkosten

De meerkosten bij nieuwbouw worden berekend als het verschil tussen de investeringskosten voor de aanschaf van het schone of emissievrije vervoermiddel en de investeringskosten voor de aanschaf van een vervoermiddel van dezelfde categorie dat aan reeds van kracht zijnde toepasselijke Unienormen voldoet en dat zonder de steun zou zijn aangeschaft (het referentieschip). De investeringskosten van de nieuwe energielijn worden bij de aanvraag aangetoond door offertes te overleggen. De kosten van het referentieschip (in het geval van binnenschepen is dit een nieuw schip met een dieselmotor die minimaal aan Stage V emissienormen voldoet) worden ook door de aanvrager aangetoond, bijvoorbeeld door referentie-offertes.

Retrofit

Onder de kosten voor retrofit wordt verstaan: de kosten voor de aanschaf en installatie van de nieuwe energielijn aan boord van een bestaand schip met een bestaande aandrijving, die middels de retrofit vervangen of aangepast wordt. Wanneer een motor onderdeel uitmaakt van de subsidiabele activiteiten zijn alleen de kosten voor een motor met eenzelfde of een kleiner vermogen als het huidige geïnstalleerde vermogen, subsidiabel. Indien een hoger vermogen wordt aangevraagd komen alleen de kosten voor de motor met een vermogen dat gelijk is aan het geïnstalleerde vermogen in aanmerking. De kosten worden aangetoond door een offerte voor de aangevraagde energielijn. Ook moeten de motorspecificaties van de huidige en aangevraagde motor duidelijk worden aangegeven in de aanvraag.

Noodzakelijke voorzieningen aan boord

Onder meerkosten voor de investering van de nieuwe energielijn en de kosten voor retrofit worden ook verstaan kosten voor noodzakelijke voorzieningen aan boord om de energielijn van energie te kunnen voorzien. Voorbeelden van deze kosten zijn onder meer kosten voor:

- opslagtanks voor de hernieuwbare energiedrager;
- (aanpassingen aan) leidingwerk;
- laadaansluitingen voor batterijen;
- aanpassingen ten behoeve van de veiligheid;
- benodigde energieopslag zoals batterijen en tanktainers (bij aanschaf of financial lease).

Laad- en tankinfrastructuur

Aanvragers kunnen als onderdeel van het project in een samenwerkingsverband (bijvoorbeeld met een havenexploitant en/of energieleverancier) subsidie aanvragen voor laad- en tankinfrastructuur die benodigd is om ten minste de voortstuwing van het schip te kunnen voorzien van de emissieloze of hernieuwbare energiedrager waar de aanvraag betrekking op heeft (elektriciteit, waterstof of methanol). Dit gaat bijvoorbeeld over laadpunten op de terminal, een kraan om batterij- of waterstofcontainers te kunnen wisselen, of aanpassingen aan een bunkerstation om groene waterstof of methanol te kunnen bunkeren. Walstroomvoorzieningen, die puur voorzien in de energievraag aan de kade (hotelfunctie), komen niet in aanmerking. Het uitbreiden van bestaande walstroomvoorzieningen naar hogere vermogens, waarmee ook batterijen voor de voortstuwing kunnen worden geladen, past wel binnen de regeling.

Hierbij moet worden voldaan aan de eisen gesteld in artikel 56, quater, van de AGVV. Dat betekent dat de gesteunde haveninfrastructuur op gelijke en niet-discriminerende wijze tegen marktvoorwaarden aan belangstellende gebruikers beschikbaar wordt gesteld. Daarnaast verbindt de aanvrager zich ertoe dat, indien steun wordt toegekend voor de bouw, installatie of verbetering van tankinfrastructuur die waterstof levert, de gesteunde tankinfrastructuur uiterlijk op 31 december 2035 uitsluitend hernieuwbare waterstof zal leveren. Als de steun ziet op de bouw, installatie of verbetering van tankinfrastructuur die methanol levert, verbindt de aanvrager zich ertoe dat de gesteunde tankinfrastructuur uiterlijk op 31 december 2035 uitsluitend methanol zal leveren, waarvan de energie-inhoud afkomstig is van andere hernieuwbare bronnen dan biomassa en die zijn geproduceerd overeenkomstig de methoden voor hernieuwbare vloeibare en gasvormige vervoersbrandstoffen van niet-biologische oorsprong vastgesteld in Richtlijn (EU) 2018/2001 en de uitvoeringshandelingen of gedelegeerde handelingen daarvan.

Artikel 5 Standaardberekenningswijze uurtarieven

In dit artikel is bepaald dat het verplicht is gebruik te maken van een van de daar genoemde standaardberekenningswijzen indien in het kader van de berekening van de hoogte van de te verstrekken subsidie uurtarieven worden gehanteerd.

Artikel 6 Subsidieplafond en wijze van verdelen

Dit artikel bevat de totale subsidieplafonds per jaar (2026 t/m 2029). Daarnaast zijn in dit artikel de subsidieplafonds per energielijn opgenomen voor het jaar 2026. Voor de komende jaren worden deze plafonds voor aanvang van het tijdvak waarvoor ze worden vastgesteld bekend gemaakt.

Het subsidieplafond neemt toe met de jaren. De reden hiervoor is dat verwacht wordt dat in latere jaren de business case voor de aanvrager beter wordt.

Het vierde lid regelt dat, in het geval het beschikbare bedrag voor een van de energielijnen niet volledig uitgeput wordt, het resterende bedrag waar mogelijk toegekend wordt aan het eerstvolgende project met de hoogste score in de rangschikking van een van de andere energielijnen, met uitzondering van de kosten voor laad- en tankinfrastructuur (onderdeel f) en de hybride-elektrische energielijn (onderdeel e). Voor laad- en tankinfrastructuur geldt dat maximaal € 10 miljoen beschikbaar is vanuit het Klimaatfonds. Bij het schuiven tussen de overige energielijnen zal eerst worden gekeken of het bedrag toegekend kan worden aan een project binnen de elektrische energielijn die wordt aangedreven door batterijen. Indien dit niet mogelijk is zal het resterende bedrag toegekend worden aan een project in een van de overige energielijnen in de volgende volgorde: de elektrische energielijn gecombineerd met batterijen, de elektrische energielijn gecombineerd met een waterstof-brandstofcelsysteem, de waterstof-energielijn en de methanol-energielijn.

Artikel 7 Hoogte subsidie

Dit artikel bevat de gehanteerde steunintensiteit en maximum bedragen van de subsidie. Ten hoogste 50% van de subsidiabele kosten voor de energielijn worden gesubsidieerd. Zo biedt de regeling een tegemoetkoming aan scheepseigenaren voor de onrendabele top voor investeringen. Voor de ophoging in het vijfde lid is van belang dat de subsidiabele kosten worden gemaakt en betaald door een middelgrote of kleine onderneming. Onder middelgrote of kleine onderneming wordt verstaan ondernemingen die voldoen aan de criteria bedoeld in bijlage I bij de AGVV.¹⁷ Om gebruik te kunnen maken van de ophoging in het zesde lid moet de aanvrager aantonen dat het schip na afronding van het project zal kwalificeren als emissievrij binnenschip, zoals bedoeld in artikel 2, onderdeel 102 octies van de AGVV.

De subsidie voor meerkosten voor de voor het project noodzakelijke infrastructuur bedraagt maximaal € 600.000,-, en niet meer dan 40% van de subsidiabele kosten voor de noodzakelijke infrastructuur. Door de hoogte van deze kosten te maximeren komt de subsidie met name ten goede aan de aanschaf en installatie van de energielijn. Het bedrag beschikbaar voor laad- en tankinfrastructuur is aanvullend op de maximum bedragen voor de energielijnen, genoemd in het derde lid.

Artikel 8 Wijze van verdelen en rangschikken

Dit artikel bevat de rangschikkingscriteria en de onderlinge weging daarvan.

Criteria (a) en (b) worden aangeleverd middels een berekening. Bij de aanvraag stelt RVO een format

¹⁷ Zie een toelichting op de definities van een klein of middelgroot bedrijf op Mkb-verklaring I RVO.nl

beschikbaar waarmee de aanvrager, middels een aantal standaard in te vullen gegevens, berekent wat de te verwachten CO₂-reductie ten gevolge van zijn project is. Elke aanvrager wordt geacht deze berekening conform de leidraad aan te leveren om te zorgen dat de aangeleverde berekeningen op dezelfde manier zijn gedaan en dus onderling te vergelijken zijn.

Met door RVO aangeleverde standaardwaarden (o.a. emissiefactoren en energie-inhoud per brandstof) berekent de aanvrager de CO₂ uitstoot van het referentieschip en de CO₂ uitstoot van het schip in de aanvraag. Het verschil daartussen is de CO₂ reductie ten gevolge van het project.

a. het CO₂-reductiepotentieel bij maximaal gebruik van de energielijn, in verhouding tot hoogte van de aangevraagde steun, volgens een berekening – maximum van 40 punten;

Het eerste criterium gaat om de maximale CO₂-reductie (tank-to-wake) die met de aangevraagde energielijn behaald kan worden. Het gaat hierbij om de vraag hoeveel CO₂ theoretisch gereduceerd kan worden, gegeven het ontwerp van het schip (inclusief bunker capaciteit, motor, batterijen), indien de energielijn direct met een hernieuwbare energiedrager gebruikt wordt. Daarbij wordt gekeken naar wat er technisch mogelijk is met de geïnstalleerde energielijn (in het geval van een waterstof- of methanolmotor die voor 50% op waterstof of methanol kan draaien, geldt dat in dat geval dat het maximaal haalbare dus 50% is).

Met 'maximaal gebruik' wordt bedoeld: met een realistisch en te onderbouwen vaarprofiel (met realistische inzet, inclusief stillig- en wachttijden bij sluizen, bruggen, terminals, of door opladen of wisselen). Het 'maximale' gebruik gaat in deze dus om de inzet van de energiedrager: ervan uitgaande dat de batterijpakketten meteen 100% worden gebruikt, of bij een (dual-fuel) waterstof- of methanolmotor, 100% gebruik daarvan.

Voor de rangschikking wordt gekeken naar de maximaal haalbare cumulatieve CO₂-reductie over de levensduur (10 jaar) van de energielijn per € subsidie (in ton CO₂/€ subsidie), ten opzichte van het referentieschip met een conventionele aandrijving. Voor het bedrag aan subsidie waarmee het CO₂-reductiepotentieel in verhouding wordt gezet wordt alleen gekeken naar de steun aangevraagd voor de energielijn, eventuele kosten voor laad- en tankinfrastructuur worden hierbij niet meegenomen.

b. de CO₂-reductie als gevolg van het verwachte gebruik van de energielijn, in verhouding tot de hoogte van aangevraagde steun, volgens berekeningen – maximum van 30 punten

Bij dit criterium gaat het om de mate waarin de aanvrager verwacht de komende jaren emissieloze of klimaatneutrale energiedragers in de nieuwe energielijn te gebruiken. Het gaat hierbij om de vraag: hoeveel CO₂ (tank-to-wake) verwacht de aanvrager, onderbouwd, daadwerkelijk te kunnen realiseren? Als de aanvrager bijvoorbeeld verwacht om de eerste jaren nog voor een deel van de tijd op fossiele brandstoffen te blijven varen, bijvoorbeeld omdat de benodigde laad- of bunkerinfra pas later beschikbaar is, wordt dat hier aangegeven.

Hier wordt gevraagd om het daadwerkelijk te verwachten energieverbruik (in MJ, ton of m³) van verschillende energiedragers en de daarbij behorende CO₂-reductie over de komende 5 jaar. Het te verwachten energieverbruik in het laatste jaar wordt doorgetrokken om het energieverbruik tussen de 5 en 10 jaar na afronding van het project te berekenen.

Voor de rangschikking wordt gekeken naar de verwachte cumulatieve CO₂-reductie over de levensduur (10 jaar) van de energielijn per € subsidie (in ton CO₂/€ subsidie). Voor het bedrag aan subsidie waarmee de verwachte cumulatieve CO₂-reductie in verhouding wordt gezet wordt alleen gekeken naar de steun aangevraagd voor de energielijn, eventuele kosten voor laad- en tankinfrastructuur worden hierbij niet meegenomen.

c. De onderbouwing voor criterium a en b – maximum van 15 punten;

Onderbouwing van de berekeningen bij criterium (a) en (b) kan bijvoorbeeld door:

- contracten of afspraken met verladers, energieleveranciers, of haventerminals;
- offertes voor huur of lease van batterijen;
- aangetoonde routes (d.m.v. contracten of historische gegevens) met mogelijkheden voor opladen of bunkeren van de hernieuwbare energiedrager;
- vastgelegde samenwerkingen in de keten;
- de business case voor de exploitatie van het schip, en daarmee de waarschijnlijkheid dat het schip daadwerkelijk de genoemde CO₂-reductie gaat behalen.

d. de kwaliteit van het plan voor het project, inclusief een gedegen onderbouwing, begroting en planning – maximum van 15 punten;

Binnen dit criterium wordt gekeken naar de kwaliteit van het plan. Het gaat hier vooral om de fase van de (om)bouw, waarbij onder andere wordt gekeken naar de kwaliteit en het realisme in de begroting en de kwaliteit, de haalbaarheid en het realisme van de planning. Indien het project ook kosten bevat voor de voor de energielijn benodigde laad- en tankinfrastructuur, wordt gekeken naar de toegankelijkheid van de walinfrastructuur: het project wordt onder andere hoger beoordeeld indien de benodigde walinfrastructuur breder toegankelijk is voor derden. Gedeelde infrastructuur zal dus hoger scoren dan infrastructuur die voor een beperkt aantal schepen beschikbaar is.

Artikel 9 Aanvraag

Bij de aanvraag levert de aanvrager de gegevens genoemd in artikel 10 van het Kaderbesluit, onder meer een gespecificeerde begroting, een tijdplanning en offertes die op het moment van indiening van de aanvraag nog geen onherroepelijke verplichtingen bevatten. In geval van een samenwerkingsverband dient de penvoerder ingevolge artikel 26, eerste lid, onderdeel a, van het Kaderbesluit namens het samenwerkingsverband de aanvraag in. Binnen acht weken na dagtekening van de beschikking tot subsidieverlening verstrekt hij ook een overeenkomst betreffende de samenwerking en een verklaring van de deelnemers van het samenwerkingsverband waarin een penvoerder is aangewezen in. Daarnaast bevat artikel 9 van deze regeling enkele specifieke gegevens die de aanvrager moet verstrekken, namelijk de gegevens, bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de AGVV:

- a) de naam en de grootte van de onderneming;
- b) een beschrijving van het project, met inbegrip van de aanvangs- en einddatum;
- c) de locatie van het project;
- d) een lijst van de projectkosten, en
- e) het soort steun (subsidie, lening, garantie, terugbetaalbaar voorschot, kapitaalinjectie enz.) en het bedrag aan overheidsfinanciering dat voor het project nodig is.

Ook wordt door de aanvrager een projectplan ingediend volgens het format zoals beschikbaar gesteld wordt door RVO. Onderdeel daarvan is de berekening van energiebehoefte en CO₂-reductie, waarop de projecten worden beoordeeld.

Indien het project ziet op activiteiten als bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdelen c of d, motiveert de aanvrager in de aanvraag waarom niet gekozen is voor activiteiten als bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel a of b. De focus van de regeling ligt bij elektrificatie, zie ook de toelichting bij § 2.1.1 *Elektrisch met batterij of waterstofbrandstofcel*.

In de subsidieaanvraag toont de aanvrager aan dat het schip na afronding van het project als schoon of emissievrij binnenschip kwalificeert. Bij het aanvraagformulier stelt RVO een instructie beschikbaar die weergeeft hoe een aanvrager dit kan aantonen.

Er geldt een maximum aantal aanvragen per Nederlandse binnenvaartondernemer van vier aanvragen per openstelling. Dit maximum geldt ook voor binnenvaartondernemers die tot eenzelfde groep behoren. In artikel 1 is de begripsbepaling voor 'groep' opgenomen waarin verwezen wordt naar artikel 2:24b van het Burgerlijk Wetboek (BW). In dit artikel van het BW is bepaald: 'Een groep is een economische eenheid waarin rechtspersonen en vennootschappen organisatorisch zijn verbonden. Groepsmaatschappijen zijn rechtspersonen en vennootschappen die met elkaar in een groep zijn verbonden.'

Artikel 10 Begrotingsvoorbehoud

Artikel 10 bevat de mogelijkheid tot een beroep op een begrotingsvoorbehoud bij de subsidieverlening. Een subsidie ten laste van een begroting die nog niet is vastgesteld, wordt verleend onder de voorwaarde dat voldoende gelden ter beschikking worden gesteld. Indien van toepassing zal dit voorbehoud in de verleningsbeschikking worden opgenomen.

Artikel 11 Afwijzingsgronden

Artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit bevatten gronden waarop een aanvraag wordt afgewezen. Artikel 11 bevat de grondslag dat een aanvraag wordt afgewezen indien de aanvraag niet voldoet aan de eisen gesteld in het Kaderbesluit of deze regeling. Artikel 12 bevat aanvullende grondslagen, waaronder onvoldoende vertrouwen in de technische of economische haalbaarheid van de activiteiten. Daarnaast bevat artikel 11 van deze regeling enkele specifieke afwijzingsgronden. Zo moet een aanvraag in overeenstemming zijn met de eisen gesteld in de AGVV. Een aanvraag wordt ook in ieder geval afgewezen indien het aantal toegekende punten bij rangschikkingscriterium c of d minder is dan

8 punten. Dit puntenaantal dient als minimale kwaliteitsgarantie.

Een aanvraag wordt ook afgewezen indien de activiteiten van het project reeds zijn aangevangen voor indiening van de aanvraag. Een vereiste vanuit de AGVV is dat steun een stimulerend effect heeft. Steun heeft een stimulerend effect indien een steunaanvraag wordt ingediend voordat de werkzaamheden aan het project of de activiteit aanvangen. Wanneer een project al is aangevangen vóór indiening van de aanvraag van de subsidie, is er dus geen stimulerend effect. Projecten die al zijn aangevangen worden daarom afgewezen. Ook worden projecten afgewezen indien het aannemelijk is dat de activiteiten ook zonder subsidie worden uitgevoerd (artikel 12, onderdeel d, Kaderbesluit).

Daarnaast wordt een aanvraag afgewezen indien al subsidie is verstrekt voor dezelfde activiteiten op grond van een andere regeling. Hiermee worden concurrerende subsidieregelingen voorkomen.

Ook is er een afwijzingsgrond opgenomen voor aanvragen waarbij het aangevraagde subsidiebedrag minder bedraagt dan € 150.000,- per aanvrager per project. Als een binnenvaartondernemer meerdere aanvragen indient geldt dit minimumbedrag voor elk project. Elke deelnemer binnen een samenwerkingsverband is een aanvrager, waarvoor dus dit drempelbedrag geldt. Hiermee wordt geborgd dat projecten voldoende significant en impactvol zijn.

Artikel 12 Verplichtingen subsidieontvanger

Artikel 12 bevat de verplichting voor de subsidieontvanger dat na afronding van het project het schip minimaal als schoon binnenschip kwalificeert. Hiervoor moet voldaan worden aan enkele minimumeisen, zie de artikelsgewijze toelichting bij artikel 1. Naast de in dit artikel bedoelde verplichtingen bevatten artikelen 17, 18 en 19 van het Kaderbesluit ook enkele verplichtingen voor de subsidieontvanger. Dit gaat bijvoorbeeld om het uitvoeren van de activiteiten overeenkomstig de omschrijving van die activiteiten in de beschikking tot subsidieverlening, en het verlenen van medewerking aan openbaarmaking van niet-bedrijfsgevoelige gegevens en de resultaten van de activiteit.

Start van het project

Met de start van het project wordt bedoeld het moment dat de hoofdcomponent van de energielijn die gesubsidieerd wordt (bij de elektrische energielijn bijvoorbeeld het batterijpakket of de elektromotor en bij de waterstof-energielijn bijvoorbeeld de brandstofcel, elektromotor of opslagtank) op de werf arriveert of het moment waarop de werkzaamheden voor de aanleg van laad- of bunkerinfrastructuur starten.

Artikel 13 Voorschot

De minister verstrekt ambtshalve een voorschot op de subsidieverlening, op verschillende momenten. Het bevoorschottingsregime is zodanig aangepast dat bij de start van de verschillende fases die een relatief grote investering vergen, de aanvrager de cashflow krijgt die benodigd is, waarbij de momenten van betaling in overleg met de aanvrager worden bepaald en worden vermeld in de verleningsbeschikking. Het eerste voorschot van 30% wordt uitbetaald bij subsidieverlening. Het tweede voorschot van 50% kan worden uitbetaald bij de start van het project of in het kalenderjaar volgend op het jaar waarin het project gestart wordt, bijvoorbeeld wanneer de start van het project in hetzelfde kalenderjaar plaatsvindt als de subsidieverlening of wanneer het project start in de laatste drie maanden van het kalenderjaar. De aanvrager ontvangt het resterende bedrag bij vaststelling.

Artikel 14 Verplichtingen betreffende voorlichting

De subsidieontvanger is verplicht medewerking te verlenen aan de openbare brede verspreiding van niet-bedrijfsgevoelige kennis en informatie die met het project wordt opgedaan. Een belangrijk aspect van de regeling is het opdoen en delen van kennis, bijvoorbeeld over operationele ervaringen van de gesubsidieerde activiteiten. Daarom worden er voorwaarden gesteld omtrent kennisdeling.

Artikel 15 Subsidievaststelling

Artikel 24 van het Kaderbesluit bepaalt dat een aanvraag tot subsidievaststelling plaatsvindt binnen dertien weken na het afronden van het project. Daarnaast is in artikel 24 van het Kaderbesluit opgenomen welke gegevens de subsidieontvanger moet verstrekken bij een aanvraag tot vaststelling van de subsidie. Het gaat onder meer om een verslag omtrent het verloop, de uitvoering en de resultaten van de activiteit. In aanvulling daarop is in het tweede lid van dit artikel bepaald dat de aanvrager daarnaast een aantal gegevens moet verstrekken. Zo is de subsidieontvanger onder andere ook verplicht een omschrijving van de projectresultaten te verstrekken, waarbij de subsidieontvanger aantoont dat het schip als schoon of emissievrij binnenschip kwalificeert (onderdeel a) en dient de



subsidieontvanger aan te tonen op welke wijze het project heeft bijgedragen aan het doel van deze regeling (onderdeel b). In het derde lid is bepaald dat geen controleverklaring nodig is om de administratieve lasten te beperken, zie voor nadere toelichting onderdeel 9. Regeldruk van het algemeen deel van de toelichting.

Artikel 16 Staatssteun

Voor nadere toelichting op de staatssteunaspecten van deze regeling wordt verwezen naar het algemeen deel van de toelichting.

Artikel 17 Evaluatie

De minister publiceert uiterlijk op 1 september 2031 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk. Op grond van artikel 17, eerste lid, onderdeel e, van het Kaderbesluit is de subsidieontvanger verplicht op verzoek van de minister alle medewerking te verlenen aan een dergelijke evaluatie die de minister redelijkerwijs nodig heeft. Daarbij kan van de subsidieontvanger worden verlangd dat hij, binnen de maatstaven van redelijkheid, gehouden kan worden gegevens te delen. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om vragen over het aanvraagproces, gemaakte overwegingen en/of administratieve lasten.

Daarnaast is het, om doelmatigheid en effectiviteit van de regeling te kunnen monitoren, van belang om te monitoren hoeveel emissies er met de gesubsidieerde projecten wordt gereduceerd als gevolg van de regeling. Het gaat hier bijvoorbeeld om afschriften die de daadwerkelijke aantallen van gebunkerde brandstoffen of afgenomen elektriciteit aantonen.

Artikel 18 Inwerkingtreding en horizonbepaling

Voor nadere toelichting op de inwerkingtreding en horizonbepaling wordt verwezen naar het algemeen deel van de toelichting.

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