



Aan
Van

Minister
DGLM-MZ

nota

Aanbiedingsnota: Toezegging tussentijdse evaluatie
Subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen

TER BESLISSING

Datum

11 oktober 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/228635

Kenmerk

IENW/BSK-2022/228635

Beslistermijn

17 oktober 2022

Bijlage(n)

- 1 Brief toezegging Kamer
- 2 Tussentijdse evaluatie +
bijlage (TNO-rapport)
- 3 Verzamelbrief jul 2022

Aanleiding

In een verzamelbrief aan de Kamer (juni 2022, Kamerstukken II, 31409-350) heeft u aangegeven na de zomer de resultaten van de tussentijdse evaluatie van de 'Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025' met de kamer te delen. Hierin is ook gekeken naar de oorzaak dat het volledige budget niet is benut door de sector.

Geadviseerd besluit

Bijgaande brief ondertekenen en aan de voorzitter van de Tweede Kamer sturen.

Toelichting

De Kamer heeft naar aanleiding van de najaarsnota 2021 gevraagd op welke wijze de onderbenutting van deze regeling wordt geëvalueerd (Kamerstuk 35 975 XII, wijziging begroting Infrastructuur en Waterstaat 2021 (najaarsnota)).

Het betreft een gecombineerde regeling: subsidie voor aanschaf en installatie van motorvervanging (financiering vanuit de Green Deal zeevaart, binnenvaart en havens) of voor aanschaf en installatie van een SCR-katalysator (financiering stikstofmiddelen). De aanvragen voor een SCR-katalysator lopen ver achter bij de verwachting en het beschikbare budget. De aanvragen voor motorvervanging is zeer groot, maar het budget is gering.

Uit de tussentijdse evaluatie blijkt dat schippers huiverig zijn om te investeren in de aanschaf en installatie van een SCR-katalysator die slechts één vorm van uitstoot reduceert (in dit geval NO_x). Om vergroening aan te tonen, moeten namelijk ook ander uitstootwaarden (CO₂, roet, fijnstof) worden aangepakt. Ook blijven de kosten van aanschaf, installatie en optimalisering van SCR-katalysator plus de nodige revisies hoog. Daarnaast vindt men het risico op het investeren in een katalysator hoog.

De zeer grote vraag naar Stage V motoren is te verklaren, doordat de kosten van een nieuwe motor zonder subsidiering drie- tot viermaal hoger zijn dan van een motorrevisie. Een subsidieregeling maakt daarin het grote verschil. Daarnaast voldoet men met de installatie van een nieuwe motor met minimaal Stage V niveau aan de (inter)nationale lange termijn vereisten.

In opvolging van de grote vraag naar motorvervanging bent u onlangs akkoord gegaan met de wijzigingsregeling (publicatie in Staatscourant oktober 2022)

waarin het subsidieplafond voor motorvervanging nog dit jaar met €10 miljoen zal worden opgehoogd. Financiering is afkomstig van de beschikbare € 26 mln. 'Reservering extra bronmaatregelen Hordijk' (bijlage blg-1038876 bij Kamerstuk 36120-XII, nr. 3)). De resterende middelen (€ 16 mln.), staan nog op de Aanvullende Post waarvan € 8 mln. zowel in 2023 als in 2024 beschikbaar zullen zijn voor motorvervanging. Naast deze plafondophoging voor motorvervanging zal ook de regeling worden uitgebreid. Ook de subsidiering van een roetfilter (in combinatie met een SCR-katalysator) zal dan mogelijk zijn. Tevens zal de maximale subsidie per aanvraag dan omhoog gaan van € 200.000,- naar € 400.000, - om de regeling aantrekkelijker te maken voor grotere motoren. Een nieuwe wijzigingsregeling zal voor het einde van dit jaar aan u worden voorgelegd.

Verder is de afspraak met LNV en FIN gemaakt dat de mogelijke onderuitputting van de stikstofmiddelen voor SCR-katalysator (of in combinatie met roetfilter) alsnog in de tweede helft van 2023 mogen worden ingezet voor motorvervanging.

Bijlage(n)

3

Aan

Minister

Van

DGMZ